

**Message  
concernant la Convention relative à la collecte, au dépôt  
et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane  
et intérieure**

du 17 mars 1997

---

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'arrêté fédéral approuvant la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

17 mars 1997

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller  
Le chancelier de la Confédération, Couchepin

---

## Condensé

*Après plusieurs années de travaux, menés dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, les gouvernements de la Belgique, de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse et du Grand Duché de Luxembourg ont signé le 9 septembre 1996, à Strasbourg, la Convention internationale relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. En adoptant cette Convention, la navigation intérieure, aujourd'hui déjà le mode de transport le plus écologique, apporte une nouvelle contribution importante à la protection de l'environnement ainsi qu'à la sécurité et à la santé du personnel de la navigation et des usagers de la voie d'eau. Actuellement, l'infrastructure nécessaire à l'élimination des déchets survenant en navigation intérieure fait l'objet d'une réglementation plutôt fragmentaire, et divergente sur le plan international. Il en résulte une situation incontrôlable et insatisfaisante qui empêche quasiment d'assurer une collecte des déchets coordonnée, complète, d'un coût acceptable et basée sur le principe du pollueur-payeur.*

*La Convention prévoit l'organisation et le financement harmonisés de la collecte et du dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment (eaux de fond de cale), le traitement des déchets liés à la cargaison (eaux de lavage provenant des cales et des citernes) ainsi que le traitement d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment. Les trois catégories de déchets que distingue la Convention se verront appliquer le même système de financement basé sur le principe du pollueur-payeur; dorénavant, le pollueur – et non plus les cantons concernés – supportera le coût de l'élimination de ses déchets. Les modalités de financement varieront selon la catégorie des déchets. La Convention s'appliquera sur le Rhin et sur d'autres voies navigables reliées au Rhin, et sera ouverte à l'adhésion de tous les autres Etats européens dont les voies d'eau intérieures sont reliées à celles des Etats contractants. En Suisse, le champ d'application de la Convention comprend le secteur du Rhin entre Bâle et Rheinfelden.*

*La Suisse est un pays où la collecte et le dépôt des déchets survenant en navigation rhénane sont déjà très bien organisés. Le développement de l'infrastructure nécessaire à l'élimination des déchets fait que la mise en oeuvre de la Convention ne nécessitera que peu de dispositifs nouveaux. Une insuffisance existe encore quant au raccordement à la canalisation des installations de manutention pour la collecte et le dépôt de déchets liés à la cargaison. Aujourd'hui encore, une partie des eaux de lavage des cales et des citernes est déversée dans le Rhin. Selon la Convention, cette infrastructure devra être mise en place en 2010 au plus tard.*

## 1 Partie générale

### 11 Introduction

Grâce au Rhin, la Suisse dispose, elle aussi, d'une liaison fluviale avec l'Europe. La navigation rhénane qui de par son volume de transport participe pour quelque 15 pour cent au commerce extérieur<sup>1)</sup> de la Suisse, fournit une contribution importante à l'économie de notre pays.

Les règles de droit international régissant la navigation rhénane reposent sur l'Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 ainsi que sur la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Acte de Mannheim)<sup>2)</sup> conclue le 17 octobre 1868 sur la base de ce même Acte final. La Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa version du 20 novembre 1963<sup>3)</sup>, garantit à la Suisse l'indispensable libre accès à la mer par le Rhin. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) dont les Etats membres sont l'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse, est une organisation internationale qui a son siège à Strasbourg. Elle a pour tâche principale de veiller au respect des principes garantis par l'Acte de Mannheim. La présidence de la CCNR pour les années 1996 et 1997 est assumée par la Suisse.

En raison de sa consommation d'énergie réduite, de ses faibles nuisances sonores, de sa grande sécurité et de sa voie de circulation naturelle, la navigation intérieure est le mode de transport de loin le plus respectueux de l'environnement. Ajouter à ces atouts une qualité supplémentaire, tel est le but de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

Les huiles et les produits chimiques, qui appartiennent aux déchets les plus dangereux, sont déposés aujourd'hui sur traçé du Rhin auprès d'entreprises de collecte. Les autorités compétentes, en coopération avec les ports, ont mis en service un nombre croissant d'installations proposant des possibilités d'élimination des déchets. Ainsi les ports rhénans des deux Bâle disposent depuis un certain temps déjà d'une infrastructure bien aménagée pour la réception des déchets dus à l'exploitation du bateau. Les installations modernes et le déshuilage gratuit des fonds de cale proposé par les ports rhénans ont permis, sur le tronçon rhénan suisse une élimination des déchets en conformité avec les règles en vigueur et ont contribué dans une large mesure à mettre pratiquement fin aux éliminations illégales sur ce tronçon. Cependant, l'aménagement d'installations destinées à l'élimination des déchets survenant en navigation intérieure est plus au moins avancé en Europe et fait l'objet d'une réglementation fragmentaire. Cet état des choses a des conséquences négatives pour l'environnement et conduit à une situation incontrôlable et non maîtrisable qui ne permet pas, à l'échelle européenne, une collecte complète à un coût acceptable des déchets survenant en navigation intérieure. L'annonce en Allemagne et aux Pays-Bas de la suppression du financement public de l'élimination des eaux huileuses provenant des fonds de cale<sup>4)</sup> des salles des machines renforce encore la nécessité

<sup>1)</sup> Tableaux statistiques relatifs au trafic des ports rhénans 1995. Rapport sur les ports rhénans des deux Bâle

<sup>2)</sup> Rapport du Conseil fédéral du 11 août 1922 sur sa position dans la question rhénane, FF 1922 II 973 ss.

<sup>3)</sup> RS 0.747.224.10

<sup>4)</sup> Fond de cale : endroit au-dessus de la quille où se rassemblent les eaux de fuite.

d'un système d'élimination des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, dont le financement soit assuré et qui repose sur le principe du pollueur-payeur.

Le problème posé par la situation insatisfaisante de l'élimination des déchets survenant en navigation rhénane fait également l'objet d'un examen de la part de la Commission internationale pour la protection du Rhin contre la pollution (CIPR)<sup>5)</sup>. Les ministres chargés de la protection du Rhin des Etats riverains du Rhin et le représentant de la Commission européenne ont souligné lors de la 11<sup>e</sup> Conférence des ministres rhénans, tenue le 8 décembre 1994, l'importance d'une réglementation en matière d'élimination des déchets qui prenne en compte le principe du pollueur-payeur et qui n'aie aucune incidence sur la situation concurrentielle, et ils se sont engagés à intervenir auprès de leurs gouvernements pour qu'une telle réglementation puisse entrer en vigueur en 1996. Dans l'intérêt de la navigation et de la préservation de l'écosystème qu'est le Rhin, la CIPR a demandé instamment à la Commission Centrale du Rhin de créer toutes les conditions nécessaires pour permettre l'adoption de la Convention et sa mise en vigueur dans les plus brefs délais<sup>6)</sup>.

## 12 Historique de la Convention

Au cours de sa session d'automne de 1990, la Commission Centrale a chargé un groupe de travail interne de proposer des éléments de solution au problème de l'élimination des déchets survenant en navigation rhénane et d'élaborer, en coopération avec les professionnels de la navigation intérieure, une stratégie globale, fondée sur le principe du pollueur-payeur pour l'élimination des différentes catégories de déchets, dans le but d'établir une convention harmonisée qui soit proche des besoins réels, vise la réduction des quantités des déchets et ménage l'environnement<sup>7)</sup>. La Commission Centrale est parvenue à la conclusion que la prévention ainsi que la collecte, le dépôt et la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure constituent un impératif pour la nécessaire préservation de l'environnement et la sécurité, ainsi que pour le bien-être des personnels et des usagers. Elle a estimé qu'il importait à cet effet de mettre en oeuvre une réglementation uniforme coordonnée sur le plan international, laquelle doit, pour être efficace et pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, introduire dans tous les Etats contractants une organisation et un financement uniformes de la collecte, du dépôt et de la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure sur la base du principe du pollueur-payeur<sup>8)</sup>. Puis, la CCNR a institué un groupe de travail ad hoc « élimination des déchets ». La première réunion de ce groupe a eu lieu le 6 mars 1991 sous présidence néerlandaise<sup>9)</sup>. Par la suite, divers comités ont entamé l'examen des problèmes posés sur les plans technique et juridique. Lors de sa session d'automne de 1995, la CCNR a constaté que « les travaux d'élaboration du projet de convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de ses annexes ont bien progressé et pourront probablement être finalisés à brève échéance » et a chargé le groupe ad hoc, son comité du droit fluvial et son comité directeur « de procéder à la mise au point définitive du texte complet de la Convention avant mi-février 1996 afin que celle-ci puisse, autant que possible, être adoptée lors de la session de

<sup>5)</sup> RS 0.814.284

<sup>6)</sup> Document CD (95)16 du 29 décembre 1995 de la CCNR

<sup>7)</sup> Résolution 1990-II-3 de la CCNR

<sup>8)</sup> Résolution 1990-II-3 de la CCNR

<sup>9)</sup> Document AH/G/ED (91)4 de la CCNR

printemps de 1996 »<sup>10)</sup>. Le texte de la Convention a été approuvé lors de la session plénière de la CCNR du 25 avril 1996 par la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse<sup>11)</sup>. Par lettre adressée le 16 juillet 1996 à la CCNR, le Grand Duché de Luxembourg a, lui aussi, donné son accord à la Convention<sup>12)</sup>. Le 9 septembre 1996, la Convention a été signée à Strasbourg par les Etats membres de la CCNR et un représentant du Luxembourg.

Dans un premier temps, la Convention relative aux déchets sera soumise à ratification par les Etats membres de la CCNR et le Luxembourg. Après son entrée en vigueur, la Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats, dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des Etats contractants. Il est prévu de permettre également l'adhésion de l'Union Européenne (UE) à ladite Convention. L'Union Européenne examine à l'heure actuelle la question de son adhésion.

### **13                    Résultat de la procédure préliminaire**

Les cantons suisses riverains du Rhin (Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie) ainsi que les autorités et institutions concernées par la navigation rhénane (Direction de la navigation rhénane à Bâle, Association suisse de navigation) marquent leur accord de principe quant à l'approbation de la Convention soumise. Ils exigent toutefois une participation de la Confédération aux frais occasionnés par l'institution nationale (cf. ch. 22.06).

## **2                      Partie spéciale :**

### **Convention internationale du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure**

## **21                    Le point de la situation**

Jusqu'à présent, la CCNR s'est limitée essentiellement à l'adoption de dispositions destinées au maintien de la sécurité générale sur le Rhin. En effet, en adoptant une multitude de règlements (règlement de police pour la navigation du Rhin<sup>13)</sup>, règlement de visite des bateaux du Rhin<sup>14)</sup>, règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin<sup>15)</sup>, règlement relatif à la délivrance de patentes de batelier du Rhin<sup>16)</sup>, etc.), la CCNR a créé une réglementation intégrée et cohérente qui permet de régler de manière appropriée, souple et efficace les problèmes techniques, policiers et nautiques de la navigation rhénane.

<sup>10)</sup> Résolution 1995-II-4 de la CCNR

<sup>11)</sup> Résolution 1996-I-13 de la CCNR

<sup>12)</sup> Document CC/Conf.(96)2 de la CCNR, du 31 juillet 1996

<sup>13)</sup> RS 747.224.111

<sup>14)</sup> RS 747.224.131

<sup>15)</sup> RS 747.224.141

<sup>16)</sup> RS 747.224.121

Par l'adoption de la Convention soumise, la CCNR s'est attaquée à un domaine de droit international qui est nouveau pour elle. Lors de la session plénière du printemps de 1996, elle a en outre décidé de poursuivre l'examen des problèmes de la protection de l'environnement et des eaux posés dans le cadre de la navigation rhénane. Pour ce faire, elle a institué un « comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane » dont l'une des tâches sera la préparation de la mise en oeuvre de la Convention<sup>17)</sup>.

## 22 Commentaires sur la Convention

### 22.01 Structure

La Convention est composée de 22 articles formant le corps même de la Convention, de l'Annexe 1 relative au champ d'application géographique ainsi que de l'Annexe 2 comportant les Parties A, B et C du Règlement d'application, y compris trois Appendices y afférents. La Convention elle-même renferme les dispositions fondamentales comportant les obligations à charge des Etats ainsi que les obligations et les droits des intéressés, puis les dispositions institutionnelles nécessaires à la mise en oeuvre de la Convention et enfin les clauses finales d'usage. L'Annexe 1 définit le champ d'application géographique en énumérant les voies d'eau auxquelles s'applique la Convention. L'Annexe 2 comporte le Règlement d'application de la Convention; elle précise, par catégorie de déchets, les dispositions importantes pour l'application pratique et est complétée par des appendices techniques.

### 22.02 Définitions et champ d'application géographique

L'article 1 de la Convention contient les définitions des termes utilisés dans le texte de la Convention. Ces définitions - dans la mesure où elles existaient - ont été reprises de la terminologie employée dans les textes de la CCNR et de la Communauté européenne. De cette manière, il est possible d'assurer une uniformité de la terminologie sur le plan international. Concernant les déchets produits à bord, la Convention distingue notamment entre d'une part les « *déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment* » dont font partie les eaux de fond de cale et les huiles usagées, mais également les « *autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment* » tels que les eaux usées domestiques provenant de bateaux de passagers et à cabines et les slops<sup>18)</sup>, et d'autre part les « *déchets liés à la cargaison* » qui englobent par exemple les eaux de lavage. L'article 2 renvoie à l'Annexe 1 de la Convention qui définit le champ d'application géographique de la Convention. Alors qu'en Allemagne, aux Pays Bas, en Belgique et en Suisse, la Convention s'applique à l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure, son champ d'application est élargi en France au-delà du Rhin aux voies d'eau navigables reliées aux voies navigables des Etats voisins. En Suisse, le champ d'application de la Convention recouvre le secteur du Rhin compris entre Bâle et Rheinfelden. Ce secteur constitue la seule voie d'eau intérieure du bassin rhénan, empruntée en Suisse à des fins commerciales. Alors que le champ d'application de l'Acte de Mannheim ne commence en principe qu'à la

<sup>17)</sup> Résolution 1996-1-15 de la CCNR

<sup>18)</sup> Slops : mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille et de la boue, aptes ou non à être pompés

Mittlere Rheinbrücke à Bâle pour s'étendre ensuite jusqu'à la pleine mer, la Convention, elle, s'appliquera au-delà de la Mittlere Rheinbrücke jusqu'à Rheinfelden.

Afin de permettre l'application de la Convention à un réseau cohérent et fermé de voies d'eau navigables, il a été nécessaire d'inclure également dans le champ d'application géographique de la Convention la Moselle qui se jette dans le Rhin à Coblenze et qui traverse le Luxembourg. La participation du Luxembourg à la Convention permet la mise en place sans faille de la réglementation et empêche le contournement du système de financement prévu.

## **22.03 Interdiction de déversement et de rejet des déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison**

L'article 3 de la Convention pose le principe de l'interdiction de déversement ou de rejet des déchets survenant à bord et des parties de cargaison dans les voies d'eau soumises à la Convention et oblige les Etats contractants à veiller au respect de cette interdiction.

La Convention interdit les déversements ou rejets dans la voie d'eau des catégories de déchets visées par elle, à partir des bateaux de navigation intérieure, des navires ou d'engins flottants. En Suisse, l'interdiction de déversement est d'ores et déjà prévue par plusieurs dispositions nationales: en effet, en vertu de l'article 6 de la loi du 24 janvier 1991<sup>19)</sup> sur la protection des eaux, de même qu'en vertu de l'article 10 de l'ordonnance du 8 novembre 1978<sup>20)</sup> sur la navigation intérieure, il est interdit de déverser ou de rejeter dans la voie d'eau des substances nocives. La même interdiction se retrouve également dans le règlement de police pour la navigation du Rhin du 1<sup>er</sup> décembre 1993<sup>21)</sup>, à l'article 1.15 en liaison avec l'article 15.03. On constate donc que le principe de l'interdiction du déversement et du rejet est admis depuis longtemps en Suisse.

L'article 4 de la Convention impose aux Etats contractants d'installer ou de faire installer dans le champ d'application de la Convention un réseau suffisamment dense et coordonné sur le plan international de stations de réception. Un des objectifs importants poursuivis par la Convention consiste en l'installation d'un réseau suffisamment dense de stations de réception sur les voies d'eau des Etats contractants et ce pour toutes les catégories de déchets visées par la Convention. En effet, le problème auquel était confrontée jusqu'à présent la navigation dans de nombreux domaines était qu'il y avait certes production de déchets à bord, mais que des possibilités d'élimination en nombre suffisant faisaient défaut, si l'on excepte le cas du dépôt des huiles usagées et des eaux de fond de cale. Le batelier devait se sentir seul face à ses problèmes, car il était confronté d'une part à une interdiction de déversement et d'autre part, très souvent, à l'impossibilité de respecter cette interdiction sans efforts importants. Ce qui compte, mise à part la création d'un réseau suffisamment dense dans les Etats contractants, est une coordination sur le plan international du réseau des stations de réception, notamment à proximité des frontières nationales, afin d'éviter que par suite de lacunes dans le réseau les possibilités de dépôt ne soient restreintes ou que par la construction d'infrastructures faisant double emploi, les coûts ne soient augmentés inutilement. Cette obligation n'implique pas pour la Suisse des mesures supplémentaires - sauf pour la mise en oeuvre de la Partie B de la Convention relative

<sup>19)</sup> RS 814.20

<sup>20)</sup> RS 747.201.1

<sup>21)</sup> Le texte du règlement de police pour la navigation du Rhin du 1<sup>er</sup> décembre 1993 n'est publié ni dans RO ni dans RS. cf. RS 747.224.111.1

aux déchets liés à la cargaison -, étant donné que le secteur rhénan suisse est d'ores et déjà doté d'un réseau de stations de réception grâce à l'infrastructure existant dans les ports rhénans des deux Bâle.

En Suisse, la collecte et le dépôt des déchets sont déjà bien organisés. En 1978, les ports rhénans des deux Bâle ont acquis un bateau déshuileur Regio (Bibo Regio). Ce « Bibo Regio » s'occupe de l'élimination des eaux de fond de cale (eaux huileuses) et des huiles usagées. Ce bateau collecte aussi les chiffons huileux, les filtres et les huiles usagées ainsi que divers déchets spéciaux tels que les dissolvants, batteries, tubes fluorescents, accumulateurs au plomb et slops et procède à leur élimination dans des conditions préservant l'environnement. Par ailleurs, il est appelé à faire plusieurs interventions par an dans le cadre de la lutte contre la pollution des eaux. Ce bateau déshuileur a approché en 1995 quelque 903 bateaux et a éliminé leurs déchets. Ce nombre représente 13,5 pour cent des bateaux arrivés la même année à Bâle<sup>22)</sup>. En outre, Bâle dispose depuis 1983 déjà, pour l'élimination des eaux fécales aux embarcadères pour bateaux de passagers de raccords permettant un déversement direct de ces eaux dans la canalisation. Etant donné l'importance des infrastructures en place pour l'élimination des déchets, il ne résultera pour la Suisse, du fait de la mise en oeuvre de la Convention, aucune nécessité de se pourvoir d'équipements nouveaux importants. Une lacune subsiste quant au raccordement à la canalisation des installations de manutention pour les bateaux de marchandises produisant des eaux de lavage liées à la cargaison, étant donné que seuls 5 pour cent disposent d'un raccordement à la canalisation dans les ports rhénans des deux Bâle. Il paraît donc évident qu'en mettant en oeuvre la Convention, la Suisse devra combler en premier lieu la lacune existant au niveau de l'infrastructure destinée à la collecte et au dépôt des déchets liés à la cargaison. Une partie des eaux survenant lors du lavage des cales ou des citernes sont aujourd'hui encore déversées dans le Rhin. Il incombera à l'institution nationale suisse (cf. art. 9) de déterminer les volumes prévisibles d'eaux de lavage à éliminer, et de planifier et mettre en service les infrastructures nécessaires. La Convention prévoit que cette infrastructure devra être opérationnelle dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention (cf. Partie B, art. 5.02). En vertu de l'article 9, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi du 3 octobre 1975<sup>23)</sup> sur la navigation intérieure, le Conseil fédéral a la compétence d'arrêter des prescriptions uniformes relatives à la construction et à la mise en place d'installations portuaires ainsi que d'installations de manutention et de débarquement. Conformément à l'article 30, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation intérieure, il peut, en accord avec les gouvernements des cantons riverains du Rhin, déléguer l'exécution de cette tâche à l'un d'entre eux. Les cantons dont relèvent les ports doivent alors planifier et coordonner les installations de manutention et mettre en place les canalisations nécessaires.

## 22.04 Exceptions à l'interdiction de déversement

La Convention comporte des dispositions dérogatoires à l'interdiction de déversement. En vertu de ces dispositions, le déversement dans le Rhin, sans traitement préalable, des eaux usées suivantes est autorisé sur le tronçon compris entre Bâle et Rheinfelden:

<sup>22)</sup> Rapport annuel et comptes annuels pour 1995 du Bibo Regio, Direction de la navigation rhénane à Bâle

<sup>23)</sup> RS 747.201

- eaux de lavage comportant des résidus de cargaison provenant de marchandises à très faible danger pour l'eau (p. ex. gravier et sable), qui sont spécifiées dans la Convention (Appendice III du Règlement d'application);
- eaux usées domestiques provenant d'automoteurs ordinaires et de bateaux de passagers admis au transport de moins de 50 personnes;
- eaux usées domestiques provenant de bateaux à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage jusqu'au 31 décembre 2004;
- eaux usées domestiques provenant de bateaux de passagers admis au transport de plus de 50 passagers jusqu'au 31 décembre 2009.

Ces exceptions temporaires sont nécessaires, car des investissements importants devront être consentis tant pour les bateaux que pour les infrastructures des stations de réception, ports et installations de manutention. Dans le cas de la Suisse, les exceptions prévues auront pour conséquence que sur le tronçon du Rhin compris entre Bâle et Rheinfelden, les exigences en matière de protection des eaux seront légèrement moins sévères que celles valables pour les autres eaux suisses. Mais en réalité, ceci n'aura guère d'incidence. En effet, le secteur entre Bâle et Rheinfelden n'est pas fréquenté par de grands bateaux et les faibles quantités d'eaux usées survenant à bord des petits bateaux ne peuvent affecter l'état du Rhin, vu le fort débit de ce fleuve. Pour ces raisons, les autorités compétentes de la Suisse (service cantonal de la protection des eaux de Bâle-Ville, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage) ont marqué leur accord quant à ces exceptions.

## 22.05 Financement du système d'élimination

Pour les trois catégories de déchet que distingue la Convention, le même système de financement basé sur le principe du pollueur-payeur est prévu; le pollueur supportera le coût de l'élimination des déchets qu'il produit. Le mode de financement en revanche varie selon la catégorie des déchets :

Le financement de la réception et de l'élimination *des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau* (art. 6 en liaison avec le Règlement d'application figurant en Annexe 2, Partie A) passe, ce qui est nouveau, par une rétribution d'élimination payée d'avance et perçue pour les bateaux qui achètent du carburant détaxé (gazole). En raison de l'Accord du 16 mai 1952<sup>24)</sup> relatif au régime douanier et fiscal du gazoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane, qui interdit toute perception de taxes sur le gazole, il n'a pas été possible d'ajouter le montant de la rétribution d'élimination au prix du carburant livré aux bateaux. De ce fait, durant la phase de démarrage du système, la rétribution d'élimination sera versée par l'acquisition de timbres auprès d'une institution nationale. Au moment de l'avitaillement, la quotité de timbres correspondant à la quantité de gazole à recevoir sera remise à la station d'avitaillement et oblitérée. A chaque avitaillement, la station d'avitaillement établit un justificatif qui indique pour chaque bateau la quantité de gazole avitaillé et la valeur des timbres reçus en contrepartie (Annexe 2, Partie A, art 3.01, 1<sup>er</sup> al.). La remise des timbres à la station d'avitaillement donne le droit dans tous les Etats membres de déposer auprès des stations de réception agréées les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau. Ce système permet d'appliquer le principe du pollueur-payeur. L'institution nationale prévue par l'article 9 est responsable de l'organisation et du financement

<sup>24)</sup> RS 0.631.253.224.1

de l'élimination dans l'Etat contractant concerné. Parallèlement sera mise en place sur la base de l'article 10, en liaison avec l'Annexe 2, Partie A, chapitre IV, article 4.01s., une instance internationale de péréquation et de coordination auprès de la CCNR. Seront représentés dans cette instance les institutions nationales et le Secrétariat de la CCNR. Elle aura pour tâche d'assurer la péréquation financière entre les Etats membres, nécessaire en raison des différences de recettes sur timbres et de quantités éliminées. Ces différences entre les Etats membres s'expliquent par le fait que le bateau peut verser la rétribution d'élimination au moment de l'avitaillement dans un Etat membre et faire éliminer ses déchets dans un autre Etat membre. Afin de compenser les différences entre dépenses et recettes, un système de financement coordonné est nécessaire sur le plan international. Le montant de la rétribution d'élimination est le même dans tous les Etats contractants. Il est déterminé sur la base de la somme des coûts de réception et d'élimination et de la quantité de gazole livrée. Une autre tâche de l'instance internationale de péréquation et de coordination sera de proposer les modifications du montant de la rétribution d'élimination ainsi que les adaptations nécessaires du réseau d'élimination en place. La première année, le montant de la rétribution d'élimination s'élèvera à 7,5 Ecu (soit environ 11,25 FS) par mille litres de gazole avitaillé. Par rapport aux coûts du gazole, il en résultera pour les bateliers une augmentation de quelque cinq pour cent par an.

A noter dans ce contexte que l'article 6 de la Convention invite les Etats membres à élaborer des critères incitant à la prévention des déchets, et à moduler le montant de la rétribution d'élimination en fonction des caractéristiques écologiques des bateaux. Entre-temps, les Etats membres ont institué un groupe de travail chargé d'établir un catalogue de ces caractéristiques, qui serviront ensuite de critères pour la modulation du montant de la rétribution d'élimination. L'objectif est de promouvoir ainsi un équipement plus écologique des bateaux.

## **22.06 Institution nationale**

L'article 9 impose à chaque Etat contractant de désigner une institution nationale chargée de l'organisation du système de financement uniforme de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments aux conditions déterminées dans le Règlement d'application, Partie A. En Suisse, la mise en place de l'institution nationale relève de la compétence du Conseil fédéral (cf. ch. 23). Les tâches incombant à l'institution nationale sont définies avec précision à l'article 3.02 de la Partie A de la Convention. Ainsi, cette institution est chargée notamment

- d'assurer en tant que distributeur des timbres la perception de la rétribution d'élimination en fonction des quantités de gazole livré ;
- d'enregistrer les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau ;
- d'enregistrer la somme des rétributions d'élimination perçues
- d'enregistrer les quantités de gazole livrées en Suisse ;
- d'assurer la représentation au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination et de verser les montants dus au titre de la péréquation financière ;
- d'assurer le contrôle de la perception au bord.

Conformément à l'article 9, 3<sup>e</sup> alinéa, les frais de fonctionnement et d'administration de chaque institution nationale sont à la charge de chacun des Etats contractants. Alors que dans les Etats contractants l'utilisation des infrastructures pour le dépôt des déchets huileux et graisseux est,

dans la plupart des cas, gratuite et imputée en Suisse aux comptes portuaires des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne (frais d'exploitation de Bibo Regio), les bateliers auront à acquitter, après l'entrée en vigueur de la Convention, une rétribution d'élimination initiale de 7,5 Ecu par mille litres de gazole avitaillé (cf. Annexe 2, Partie A, art. 3.01, 1<sup>er</sup> al.). Grâce à ce système, il sera possible d'imputer au conducteur les frais de l'élimination de ses déchets conformément au principe du pollueur-payeur. Compte tenu de la situation économique catastrophique de la navigation intérieure, il n'aurait pas été raisonnable d'imposer aux bateliers une charge supplémentaire en leur faisant supporter les frais de fonctionnement et d'administration de l'institution nationale. Lors de l'audition de la profession rhénane que les Etats contractants ont organisée à Strasbourg le 29 août 1995, il est apparu que la profession était fortement opposée à une prise en charge des frais occasionnés par l'institution nationale et jugeait, dans ce cas, la Convention peu acceptable. Conscients du fait que la mise en oeuvre de la Convention ne pourra réussir que si la profession adopte une attitude positive à son égard et que pour la première fois la profession devra supporter intégralement les coûts de l'élimination par suite de l'introduction du système d'élimination des déchets fondé sur le principe du pollueur-payeur, les Etats contractants ont estimé qu'un cumul des charges financières aurait été disproportionné et préjudiciable à la prospérité de la navigation intérieure.

Les frais occasionnés par l'institution nationale seront à la charge du canton concerné qui, de façon générale, doit veiller à ce que les déchets soient régulièrement recyclés, rendus inoffensifs ou éliminés<sup>25)</sup>. L'application de la loi sur la navigation intérieure, des accords internationaux et de leurs dispositions d'application est déléguée, en vertu de l'article 58, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi sur la navigation intérieure aux cantons, à moins que la Confédération n'en soit chargée. Les coûts occasionnés par l'application cantonale de lois fédérales sont, selon la doctrine et la pratique, à supporter par les cantons<sup>26)</sup>. En l'absence d'instructions particulières, la Confédération n'est pas tenue d'indemniser financièrement les cantons pour l'application de la législation fédérale. En l'occurrence, il n'existe pas de base juridique qui prévoient une contribution financière de la Confédération aux cantons pour l'exécution du droit fédéral. Dans le cas d'espèce, la prise en charge des coûts par les cantons se justifie d'autant plus que jusqu'à présent les autorités cantonales ont dans une large mesure assuré à leurs propres frais la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et que ces coûts, grâce au principe du pollueur-payeur prévu par la Convention, pourront dorénavant être répercutés.

## 22.07 Devoir général de vigilance

L'article 11 prévoit un devoir général de vigilance. Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affrèteur, l'exploitant du bâtiment, le destinataire de la cargaison, les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin de limiter au maximum les nuisances pour l'environnement. Alors que l'article 12 définit les obligations et les droits du conducteur, l'article 13 précise les obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affrèteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception. Un devoir général de vigi-

<sup>25)</sup> Article 31, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale sur la protection de l'environnement; RS 814.01

<sup>26)</sup> Voir JAAC 53/II, n° 18, page 127 et Saladin dans commentaires CF article 3, RZ. 116

lance existe déjà en Suisse en vertu de l'article 3 de la loi sur la protection des eaux et, plus particulièrement pour le conducteur, en vertu de l'article 22 de la loi sur la navigation intérieure.

## **22.08 Conférence des Parties contractantes**

La Conférence des Parties contractantes est l'organe chargé de l'application de la Convention soumise (art. 14). Elle se réunit annuellement. Elle examine et décide des amendements à apporter à la Convention et à ses annexes. En outre, elle adopte, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination, la péréquation financière annuelle et la fixation du montant de la rétribution pour l'année suivante; elle vérifie également le réseau des stations de réception en place. Il lui incombe par ailleurs de trancher les différends concernant l'interprétation et l'application de la Convention. Le secrétariat de la Conférence des Parties contractantes est assuré par le Secrétariat de la CCNR à Strasbourg (art. 15).

## **22.09 Sanctions**

Lors des travaux d'élaboration de la Convention, deux solutions ont particulièrement été discutées pour les sanctions en cas d'infractions aux dispositions de la Convention. Afin de garantir un système de sanctions uniforme pour l'ensemble des Etats contractants, il a été envisagé de fixer d'abord dans la Convention elle-même des sanctions minimales et maximales en cas d'infractions à ses dispositions. Cette solution aurait permis une peine uniforme dans les territoires des Parties contractantes. Mais pour des raisons tenant à la souveraineté des Etats et compte tenu du fait que les différentes législations nationales en matière de pollution des eaux prévoient des sanctions analogues, cette solution n'a finalement pas été retenue. Les Parties contractantes sont donc convenues de sanctionner les violations des dispositions de la Convention conformément à leurs législations nationales respectives.

En Suisse, les dispositions relatives à la protection des eaux figurent notamment dans la loi sur la protection des eaux, mais également dans la loi et dans l'ordonnance sur la navigation intérieure. La loi sur la protection des eaux stipule en son article 70, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre a: « Sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende, celui qui intentionnellement aura de manière illicite introduit dans les eaux, directement ou indirectement, des substances de nature à les polluer, aura laissé s'infiltrer de telles substances ou en aura déposées ou épandues hors des eaux, créant ainsi un risque de pollution pour les eaux ». Grâce à cette base juridique, il sera possible de faire appliquer l'interdiction de déversement et de rejet visée aux articles 3, 12, 2<sup>e</sup> alinéa, 2.01, 1<sup>er</sup> alinéa, 6.01, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, et l'article 9.01, 1<sup>er</sup> alinéa de la Convention. De même, l'obligation du conducteur, en cas de déversement accidentel de déchets ou de menace d'un tel déversement, d'aviser sans délai les autorités les plus proches, est d'ores et déjà imposée par l'article 10, 2<sup>e</sup> alinéa de l'ordonnance sur la navigation intérieure, et assortie des sanctions correspondantes. En vertu de l'article 59, 3<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation intérieure, la police est en outre autorisée à retirer sur le champ le permis de conduire lorsqu'elle constate des infractions intentionnelles aux dispositions en matière de protection des eaux et de l'environnement.

En dehors de l'interdiction de déversement et de rejet, le texte de la Convention comporte d'autres obligations à charge de différents destinataires. Ainsi, conformément à l'article 4, 2<sup>e</sup> alinéa, les stations de réception sont tenues de recueillir les déchets survenant à bord selon les modalités fixées par le Règlement d'application. De la même manière, l'exploitant du bâtiment, l'affrètement, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention doivent remplir les obligations qui leur sont imposées dans les conditions déterminées par le Règlement d'application (art. 13, 1<sup>er</sup> al.). En Suisse, les manquements à ces obligations peuvent être sanctionnés sur la base juridique de l'article 48 de la loi sur la navigation intérieure qui stipule que les infractions aux prescriptions en matière de police de la navigation ou d'économie des transports contenues dans les accords internationaux sont passibles d'une amende.

## **22.10 Pas d'application du système des sanctions prévu par l'Acte de Mannheim**

Afin d'éviter que ne soient appliqués sur le Rhin et ses affluents soumis à l'Acte de Mannheim ainsi que dans les autres eaux intérieures couvertes par la Convention des systèmes de sanctions divergents, la CCNR, lors de sa session plénière du 25 avril 1996, a adopté une résolution qui constate que le système des sanctions prévu par l'Acte de Mannheim ne s'appliquera pas à la Convention soumise<sup>271</sup>.

## **22.11 Clauses finales**

Les clauses finales (art. 17ss) contiennent les dispositions d'usage dans les conventions multilatérales. Elles précisent que le Secrétaire général de la CCNR est le dépositaire de la Convention (art. 21) et que les amendements à la Convention et à ses annexes ne peuvent être adoptés qu'à l'unanimité (art. 19, 3<sup>e</sup> al.).

Les amendements à la Convention elle-même sont soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Parties contractantes (art. 19, 4<sup>e</sup> al.). Les amendements aux annexes de la Convention entreront en vigueur à la date convenue, au plus tard dans un délai de neuf mois après leur adoption, à moins que dans un délai de six mois l'une des Parties contractantes n'ait fait savoir qu'elle refusait ces amendements. Pour les raisons évoquées au chiffre 24, le Conseil fédéral a compétence pour décider ou refuser de son propre chef de tels amendements aux annexes.

La Convention n'entrera en vigueur qu'après le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des Etats signataires (art. 18) et pourra être dénoncée à tout moment par l'une quelconque des Parties contractantes par notification adressée au dépositaire cinq ans après la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie (art. 20).

---

<sup>271</sup> Résolution 1996-I-14 de la CCNR

## 22.12 Le Règlement d'application de la Convention

Les déchets survenant en navigation intérieure proviennent de la cargaison, du bateau même et des activités ménagères de l'équipage du bateau. Pour cette raison, il est nécessaire de distinguer dans la navigation intérieure entre plusieurs catégories de déchets. Etant donné que ces déchets, en raison de leur nature différente, ne peuvent être collectés ou déposés de la même manière, il a été nécessaire d'établir pour chacune des catégories une réglementation particulière. La Convention soumise distingue entre les catégories de déchets suivantes :

### Annexe 2, Partie A :

*Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation et de la maintenance du bateau (huiles usagées, eaux huileuses provenant des fonds de cale de la salle des machines, etc.).*

Les déchets huileux et graisseux font partie des déchets les plus nocifs dus à l'exploitation d'un bateau. La Convention prévoit que les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau doivent faire l'objet d'une collecte séparée à bord. Ils doivent ensuite être déposés à des intervalles réguliers contre justificatif consistant en une mention portée par les stations de réception dans le carnet de contrôle des huiles usagées. Les précisions concernant le financement et la péréquation financière internationale sont données au chiffre 22.05.

### Annexe 2, Partie B :

*Déchets et eaux usées survenant à bord du bateau du fait de la cargaison, de la cargaison restante et de la cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale .*

En réglementant les déchets liés à la cargaison, la Commission s'est attaquée à un domaine tout à fait nouveau. Jusqu'à présent, des dispositions régissant la collecte et le dépôt des déchets liés à la cargaison, de caractère très hétérogène, ont fait défaut. L'article 6.01 de l'Annexe 2, Partie B précise d'abord de façon générale l'interdiction de déverser et de rejeter dans la voie d'eau les déchets liés à la cargaison. Cette interdiction ne s'applique pas aux marchandises spécifiées à l'Appendice III de la Convention, dans la mesure où les normes de propreté requises ont été respectées. L'Annexe 2, Partie B, de la Convention règle plus particulièrement les responsabilités pour les déchets et les eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ainsi que pour la cargaison restante et la cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale. Ainsi chaque bateau déchargé dans le champ d'application de la Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement établie selon le modèle de l'Appendice IV<sup>28</sup> (art. 6.03). Dans l'attestation de déchargement, le destinataire de la cargaison atteste le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il en a la charge, le lavage des cales ou des citernes ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison (art. 7.01) . L'exploitant du bateau est ensuite en mesure de mettre à la disposition de l'affrètement le bateau répondant aux normes de propreté requises par la Convention (art. 7.04). Les coûts du déchargement des restes et du lavage des cales ou citernes sont supportés par le destinataire de la cargaison, lorsqu'il s'agit d'une cargaison sèche, et par l'affrètement, lorsqu'il s'agit d'une cargaison liquide, à moins que le bateau n'effectue des transports exclusifs (art. 7.06, en liaison avec l'art. 7.04, 3<sup>e</sup> al.).

<sup>28)</sup> Les appendices I à V ne sont pas publiés dans la Feuille fédérale. Des tirés à part peuvent être commandés à l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne

†

L'Appendice III du Règlement d'application est consacré aux normes de déchargement et aux prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison. Ces normes règlent entre autres les conditions dans lesquelles le déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage dans la voie navigable est autorisé. Cette autorisation de déversement dans le fleuve de telles eaux chargées d'une faible quantité de résidus de cargaison ainsi que le respect des normes de propreté sont indispensables et épargneront à la navigation intérieure des procédures coûteuses et compliquées pour éliminer ces eaux usées ne contenant que peu de résidus de cargaison. La législation suisse ne connaît pas de telles normes minimales. Mais étant donné que les écarts sont faibles, qu'une interdiction de déversement totale s'impose avant tout pour les eaux stagnantes et que le champ d'application de la Convention est limité à un secteur d'un fleuve à courant, les autorités compétentes de la Confédération et des cantons étaient en mesure de marquer leur accord quant à l'Appendice III du Règlement d'application

#### Annexe 2, Partie C

*Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau (ordures ménagères, eaux usées domestiques, boues de curage etc).*

L'obligation imposée par l'article 8.02 aux Etats contractants de mettre ou faire mettre à disposition des installations de réception pour les ordures ménagères est d'ores et déjà entièrement satisfaite en Suisse. Les ordures ménagères des bateaux transportant des marchandises sont déposées dans des poubelles installées par les sociétés portuaires près de leurs postes de manutention. Pour les bateaux de passagers et à cabines, les ordures ménagères sont déposées par les équipages des bateaux dans des conteneurs mis à disposition aux embarcadères pour bateaux à passagers. Dans certains cas particuliers, les ordures ménagères sont évacuées par le « Bibo Regio ». De même, ce bateau fait fonction en Suisse de station de réception pour les slops et les autres déchets spéciaux. Les eaux usées domestiques sont déversées directement dans le réseau urbain de canalisations grâce à des raccords, de norme internationale, pour eaux fécales.

Les valeurs limites et de contrôle indiquées dans l'Appendice V pour les stations d'épuration à bord de bateaux de passagers ont été approuvées par les autorités responsables de la protection des eaux.

## 23 Répercussions sur le droit national

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation intérieure fera, à l'instar de toutes les conventions internationales, partie intégrante de notre droit dès qu'elle sera entrée en vigueur dans notre pays ; elle revêtira un caractère contraignant pour toutes les autorités. Lorsque les normes contractuelles sont directement applicables, elles peuvent servir de base juridique de décision aux autorités appliquant le droit, même si elles ne sont pas concrétisées par d'autres mesures nationales. Sont directement applicables les dispositions d'accords internationaux qui, vues dans le contexte global et à la lumière de l'objet et de la finalité de la Convention, sont rédigées de façon inconditionnelle et précise, afin de pouvoir produire un effet direct et être appliquées dans des cas concrets ou constituer

la base d'une décision<sup>29)</sup>. Il incombera aux autorités appliquant le droit de décider dans chaque cas concret de la justiciabilité de chacune des dispositions de la Convention<sup>30)</sup>. Dans ce contexte, c'est le texte de la disposition qui est le facteur déterminant pour décider de son applicabilité directe<sup>31)</sup>.

De par sa conception, la Convention, qui prévoit notamment l'application du principe du pollueur-payeur, cadre parfaitement avec la révision de la loi fédérale sur la protection des eaux, proposée par le Conseil fédéral en relation avec le financement de l'évacuation des eaux usées et de l'élimination des déchets dans le respect du principe de causalité.<sup>32)</sup>

Concernant la Convention qui vous est soumise, ses dispositions sont pour une grande part directement applicables (cf. art. 3, 1<sup>er</sup> al., art. 4, 3<sup>e</sup> al., art. 8, 1<sup>er</sup> al., art. 11, art. 12, art. 13, Partie A : art. 1.01 à 3.03, Partie B : art. 6.01 à 7.09, Partie C : art. 9.01, 9.03, 10.01 e.a.). Ces dispositions sont rédigées de façon inconditionnelle et précise; elles peuvent ainsi constituer la base de décisions prises par les organes nationaux appliquant le droit, sans faire l'objet d'une disposition d'exécution sur le plan national.

La Convention impose également des obligations aux Etats contractants. Ceux-ci, en vertu de l'article 3, 2<sup>e</sup> alinéa, sont tenus de veiller au respect de l'interdiction de déversement et de rejet prévue par l'article 3, 1<sup>er</sup> alinéa. Etant donné qu'en Suisse cette interdiction, dans son intégralité, fait d'ores et déjà l'objet de plusieurs dispositions (cf. ch. 22.03), il n'est pas nécessaire pour la faire respecter de prendre de nouvelles mesures. Les exceptions temporaires de cette interdiction de déversement des eaux usées domestiques provenant d'automoteurs ordinaires et de petits bateaux de passagers, prévues par la Convention, ont été acceptées par les instances compétentes fédérales et les instances des cantons intéressés, en raison de leur champ d'application territoriale limité et en raison de leur faible portée.

Selon l'article 9, 1<sup>er</sup> alinéa, chaque Etat contractant doit désigner une institution nationale responsable, dans les conditions déterminées au Règlement d'application, Partie A. La composition ainsi que les modalités d'organisation de l'institution nationale sont fixées par les Etats contractants. Il s'agit à présent de créer l'institution nationale et de déterminer sa composition et son organisation, par voie de disposition d'exécution. En Suisse, la compétence en la matière revient au Conseil fédéral qui, en vertu de l'article 56, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation intérieure « peut édicter des prescriptions sur la navigation découlant du droit international ». Le Conseil fédéral a la possibilité - en application de l'article 58 de la loi sur la navigation intérieure obligeant les cantons à exécuter les accords internationaux - de déléguer cette compétence aux cantons dont relèvent les ports. Dans le cas présent, il paraît opportun que le Conseil fédéral désigne l'institution nationale par voie d'ordonnance. Il n'est cependant pas nécessaire, aux fins de l'application de la Convention, de créer une nouvelle institution indépendante. Il paraît plutôt indiqué de proposer à des institutions existantes de prendre en charge les tâches incombant à l'institution nationale. La fonction d'institution nationale suisse devrait être confiée conformément à l'article 9 de la Convention, à la Direction de la navigation rhénane du canton de Bâle-Ville qui dispose d'une grande expérience dans le domaine de la navigation rhénane et de l'élimination des déchets survenant à bord des bateaux de navigation intérieure. La Direction de la navigation rhénane exécute d'ores et déjà la majorité des tâches prévues par la Convention et offre la garantie d'un accomplissement compétent des devoirs incombant à

<sup>29)</sup> ATF 112 I b 184 ; III 1 b 72

<sup>30)</sup> ATF 120 I a 1

<sup>31)</sup> ATF 112 I b 184

<sup>32)</sup> Cf. message du Conseil fédéral du 4 septembre 1996; FF 1996 IV 1213

l'institution nationale. Les frais occasionnés par l'institution nationale sont à prendre en charge par le canton chargé de l'exécution (cf. à ce sujet au ch. 22.06). L'institution nationale sera composée, en dehors des représentants de la Direction de la navigation rhénane, de représentants de la Confédération, de la profession rhénane et, le cas échéant, des cantons concernés.

## 24 Amendements aux annexes de la Convention

Les amendements aux annexes de la Convention entreront en vigueur à la date convenue, au plus tard dans un délai de neuf mois après leur adoption, à moins que dans un délai de six mois l'une des Parties contractantes n'ait fait savoir au dépositaire qu'elle refusait ces amendements (art. 19, 4<sup>e</sup> al.). Cette procédure d'adoption, accélérée du fait qu'un amendement entre en vigueur pour tous les Etats membres sauf opposition de l'un ou de plusieurs de ces Etats dans un certain délai, concerne des amendements de nature technique qui doivent encore être compatibles avec les principes garantis par la Convention elle-même. Ce système présente le double avantage d'éviter d'une part d'encombrer inutilement la Convention par le règlement de questions purement techniques et de garantir d'autre part une adoption rapide des amendements tout en ménageant la souplesse souhaitée. Etant donné que les annexes en cause comportent des dispositions purement techniques et ne font que préciser certaines dispositions de la Convention elle-même, il relèvera de la compétence du Conseil fédéral de décider pour la Suisse de l'opportunité de tels amendements aux annexes. La même procédure d'amendement est appliquée depuis des années déjà dans d'autres domaines<sup>33</sup>. Pour des raisons de clarté, l'arrêté fédéral précise cette compétence du Conseil fédéral d'approuver les modifications futures des annexes à l'accord.

## 3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

La Convention ne grèvera ni les finances ni les effectifs de la Confédération. Son application et son contrôle seront confiés aux cantons compétents qui seront responsables de sa mise en oeuvre. Etant donné que la Convention introduira pour la première fois le principe du pollueur-payeur, les coûts occasionnés aux ports rhénans des deux Bâle dans le domaine de l'élimination des déchets seront considérablement réduits. Les économies que permettra de réaliser le nouveau système de financement l'emporteront nettement sur les coûts qu'entraînera l'application de la Convention, surtout les frais occasionnés par l'institution nationale (cf. à ce sujet le ch. 22.06).

<sup>33</sup> Cf. message concernant la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel en Europe et une modification de la Convention sur la conservation des espèces, FF 1980 III 226, et les exemples cités.

## 4 Programme de la législation

Le présent message figure dans le rapport sur le programme de la législation 1995 - 1999 ( FF 1996 II 353).

## 5 Relation avec le droit européen

La Communauté européenne a pris part, à titre d'observateur, aux travaux d'élaboration de la Convention et envisage - vu la compétence mixte de la Communauté européenne et de ses Etats membres - d'y adhérer. Il est prévu que la Communauté européenne, le moment venu, signera un protocole d'adhésion.

## 6 Constitutionnalité

En vertu de l'article 8 de la constitution (cst.), la Confédération a compétence pour conclure des traités avec les pays étrangers. L'approbation de ces traités incombe à l'Assemblée fédérale (art. 85, 5<sup>e</sup> al., cst.).

Conformément à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, de la constitution, les traités de droit public international sont soumis au référendum facultatif, lorsqu'ils ont une durée illimitée et ne peuvent être dénoncés, prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou entraînent une unification multilatérale du droit. Or, la Convention soumise peut, comme l'indique son article 20, être dénoncé cinq ans après son entrée en vigueur. De toute évidence, elle ne conduit pas non plus à l'adhésion à une organisation internationale. Ainsi, dans la perspective d'une soumission éventuelle de la Convention au référendum facultatif, il reste à examiner la question de savoir si la Convention entraîne une unification multilatérale du droit.

Selon une pratique constante du Conseil fédéral, ne sont soumis obligatoirement au référendum sur les traités conformément à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution, que les traités qui contiennent du droit uniforme directement applicable et réglant de façon suffisante un domaine juridique précis et bien défini, c'est-à-dire qui présente au moins l'ampleur nécessaire pour justifier, également d'après les critères nationaux, la création d'une loi séparée<sup>34)</sup>. La présente Convention est en grande partie directement applicable et satisfait ainsi à l'une des conditions fondamentales de l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution. Elle règle, en outre, un domaine juridique précis et bien défini et conduit par là à une unification multilatérale du droit. En conséquence, les conditions sont remplies pour soumettre le traité au référendum facultatif prévu à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c.

---

<sup>34)</sup> FF 1988 II 917, 1992 II 1547

**Arrêté fédéral  
concernant la Convention relative à la collecte,  
au dépôt et à la réception des déchets survenant  
en navigation rhénane et intérieure**

*Projet*

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 17 mars 1997<sup>1)</sup>,  
arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> La Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est approuvée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

**Art. 2**

Le Conseil fédéral est autorisé à approuver les modifications futures des annexes<sup>2)</sup> à la convention.

**Art. 3**

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif en matière de traités internationaux qui entraînent une unification multilatérale du droit (art. 89, 3<sup>e</sup> al., let. c, cst.).

N39228

<sup>1)</sup> FF 1997 III 349

<sup>2)</sup> Les appendices I à IV ne sont pas publiés dans la Feuille fédérale. Des tirés à part peuvent être commandés à l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

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

*Texte original*

---

*La République fédérale d'Allemagne,*

*Le Royaume de Belgique,*

*La République française,*

*Le Grand-Duché de Luxembourg,*

*Le Royaume des Pays-Bas,*

*La Confédération suisse,*

considérant que la prévention ainsi que la collecte, le dépôt et la réception des déchets en vue de leur recyclage et leur élimination pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de bien-être du personnel et des usagers de la navigation constituent un impératif pour la navigation intérieure et pour les branches de l'économie qui y sont liées et que celles-ci souhaitent apporter une plus grande contribution en la matière,

convaincus qu'il importe à cet effet de mettre en œuvre des réglementations uniformes coordonnées sur le plan international afin d'éviter des distorsions de concurrence,

convaincus en outre que la collecte, le dépôt, la réception et l'élimination des déchets survenant à bord devraient être financés en tenant compte du principe pollueur-payeur,

constatant en particulier que la perception d'une rétribution pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, fixée uniformément sur le plan international et basée sur le volume de gazole vendu à la navigation intérieure, n'affecte pas le principe d'exemption des droits de douane et autres taxes dans les Etats riverains du Rhin et en Belgique, tel que précisé dans l'Accord du 16 mai 1952 relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane,

exprimant le souhait que d'autres Etats dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des Etats contractants adhèrent à la présente Convention, sont convenus de ce qui suit:

## **Dispositions générales**

### **Article 1 Définitions**

Aux fins de l'application de la présente Convention, les termes suivants désignent:

<sup>1)</sup> Les appendices I à IV ne sont pas publiés dans la Feuille fédérale. Des tirés à part peuvent être commandés à l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

- a) «déchets survenant à bord»: matières ou objets définis aux lettres b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;
- b) «déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bâtiment; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment;
- c) «déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: huiles usées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usées, filtres usés, chiffons usés, récipients et emballages de ces déchets;
- d) «eau de fond de cale»: eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;
- e) «autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis dans le Règlement d'application, Partie C;
- f) «déchets liés à la cargaison»: déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B;
- g) «bâtiment»: bateau de navigation intérieure, navire de mer ou engin flottant;
- h) «bateau à passagers»: un bateau construit et aménagé pour le transport de passagers;
- i) «navire de mer»: bateau admis à la navigation maritime ou côtière et affecté à titre principal à cette navigation;
- j) «station de réception»: bâtiment ou installation à terre agréé par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord;
- k) «conducteur»: personne qui assure la conduite du bâtiment;
- l) «bâtiment motorisé»: bâtiment dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancre, sont des moteurs à combustion interne;
- m) «gazole»: carburant exempté de droits de douane et d'autres droits et destiné aux bateaux de navigation intérieure;
- n) «station d'avitaillement»: station où les bâtiments s'approvisionnent en gazole;
- o) «exploitant de l'installation de manutention»: personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments;
- p) «affréteur»: personne ayant donné l'ordre de transport;
- q) «exploitant du bâtiment»: personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises;

- r) «destinataire de la cargaison»: personne habilitée à prendre livraison de la cargaison.

## **Article 2** Champ d'application géographique

La présente Convention s'applique sur les voies d'eau visées à l'annexe 1.

## **Dispositions particulières** **Obligations à charge des Etats**

### **Article 3** Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau visées à l'annexe 1, les déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

(2) Les Etats contractants veillent à faire respecter l'interdiction visée au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions de l'annexe 2 et de ses appendices appelée ci-dessous «Règlement d'application».

### **Article 4** Stations de réception

(1) Les Etats contractants s'engagent à installer ou à faire installer sur les voies d'eau visées à l'annexe 1 un réseau suffisamment dense de stations de réception et à le coordonner sur le plan international.

(2) Les Etats contractants introduisent, conformément au Règlement d'application, une procédure uniforme en vue de la collecte et du dépôt des déchets survenant à bord auprès des stations de réception. Cette procédure implique pour les déchets visés à l'article premier, lettres c), d) et f), la production d'une attestation de dépôt réglementaire de ces déchets. Le dépôt réglementaire de slops et de boues de curage tels que définis dans le Règlement d'application, Partie C, doit être attesté sur la base de dispositions nationales.

(3) Les stations de réception sont tenues de recueillir, selon les modalités fixées par le Règlement d'application, les déchets survenant à bord.

(4) Les Etats contractants veillent au respect par les stations de réception, conformément aux dispositions nationales, de l'obligation de recueillir les déchets survenant à bord.

### **Article 5** Principe du financement

Les Etats contractants introduisent des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord.

**Article 6** Financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

(1) Le financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments est assuré par une rétribution d'élimination prélevée sur les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole, à l'exclusion des navires de mer. Le montant de la rétribution est identique dans tous les Etats contractants. Il est fixé selon la procédure définie dans le Règlement d'application, Partie A, sur la base de la somme des coûts de la réception et de l'élimination, déduction faite des éventuelles recettes générées par le recyclage des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, et de la quantité de gazole livrée. Il est adapté à l'évolution des coûts. En vue de promouvoir la réduction des déchets, des critères devront être établis et pris en considération lors de la fixation du montant de la rétribution d'élimination.

Les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments.

(2) La procédure visée au paragraphe 1 ci-dessus sera réexaminée si nécessaire à la lumière de l'expérience acquise lors du fonctionnement du système.

(3) Le droit au dépôt de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les stations de réception désignées par les institutions nationales est ouvert dès le paiement de la rétribution d'élimination.

(4) Les Etats contractants s'assurent que les conducteurs et les stations d'avitaillement remplissent, notamment lors de chaque livraison de gazole, les obligations leur incombant en vertu du Règlement d'application, Partie A.

**Article 7** Financement de la réception et de l'élimination des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau

(1) Dans les ports, aux installations de manutention ainsi qu'aux aires de stationnement et écluses, la réception et l'élimination des ordures ménagères ne font pas l'objet d'une perception de droits spécifiques.

(2) En ce qui concerne la réception et l'élimination d'autres déchets spéciaux, les Etats contractants prendront des dispositions concertées relatives à un système de financement prévoyant que les coûts de la réception et de l'élimination de ces déchets sont inclus dans les droits portuaires ou de stationnement, ou imputés d'une autre manière au bâtiment, indépendamment du fait que ce dernier dépose ou ne dépose pas lesdits déchets.

(3) Pour les bateaux à passagers, les coûts de la réception et de l'élimination des eaux usées domestiques et des boues de curage ainsi que des ordures ménagères et autres déchets spéciaux peuvent être imputés à part au conducteur.

(4) Les coûts de la réception et de l'élimination des slops peuvent être imputés à part au conducteur.

**Article 8** Financement du déchargement des restes, du lavage ainsi que de la réception et de l'élimination des déchets liés à la cargaison

(1) L'affrètement ou le destinataire de la cargaison prend en charge les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison conformément au Règlement d'application, Partie B.

(2) Si avant le chargement du bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affrètement ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, l'exploitant du bâtiment supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment et par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

**Article 9** Institution nationale

(1) Chaque Etat contractant désigne l'institution nationale responsable de l'organisation du système de financement uniforme de la réception et de l'élimination de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les conditions déterminées au Règlement d'application, Partie A.

(2) La composition ainsi que les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'institution nationale sont fixées par des dispositions nationales prises par les Etats contractants. L'institution nationale doit comprendre des représentants de la navigation intérieure.

(3) Les frais de fonctionnement et d'administration de chaque institution nationale sont à la charge de chacun des Etats contractants.

**Article 10** Péréquation financière internationale – Instance internationale de péréquation et de coordination

(1) La péréquation financière internationale est assurée conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Règlement d'application, Partie A.

(2) Il est créé une instance internationale de péréquation et de coordination. Elle est chargée notamment des tâches suivantes:

- a) assurer la péréquation financière entre les institutions nationales pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment selon les modalités fixées par elle sur la base des dispositions du Règlement d'application, Partie A;
- b) examiner dans quelle mesure le réseau des stations de réception en place doit être adapté compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination;
- c) procéder à une évaluation annuelle du système de financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment conformément à l'article 6, sur la base des enseignements tirés de la pratique;

- d) faire des propositions pour l'adaptation du montant de la rétribution d'élimination à l'évolution des coûts;
- e) faire des propositions pour tenir compte, sur le plan financier, de mesures techniques destinées à réduire les déchets.

Elle est composée de deux représentants de chaque institution nationale dont un représentant de la profession de la navigation intérieure nationale.

(3) L'instance internationale de péréquation et de coordination établit à l'unanimité son règlement intérieur qui détermine les modalités de la péréquation financière internationale.

(4) L'organisation de l'instance internationale de péréquation et de coordination est fixée dans le Règlement d'application, Partie A.

(5) Le secrétariat de l'instance internationale de péréquation et de coordination est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(6) Les frais de l'instance internationale de péréquation et de coordination sont prévus à l'avance pour l'année suivante dans un budget prévisionnel auquel les Etats contractants contribuent à parts égales.

## **Obligations et droits des concernés**

### **Article 11** Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affrèteur, l'exploitant du bâtiment, le destinataire de la cargaison, les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité des déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

### **Article 12** Obligations et droits du conducteur

(1) Le conducteur peut déposer les déchets survenant à bord auprès des stations de réception dans chacun des Etats contractants dans les conditions prévues par le Règlement d'application.

(2) Le conducteur est tenu de respecter les obligations prévues dans le Règlement d'application. En particulier, il devra se conformer à l'interdiction qui lui est faite, sauf exceptions prévues dans le Règlement d'application, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

(3) A défaut de responsabilité du conducteur, l'exploitant du bâtiment, son armateur ou son propriétaire sont dans cet ordre responsables de l'observation des obligations prévues par la présente Convention.

**Article 13** Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affrètement et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

(1) L'exploitant du bâtiment, l'affrètement, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention ou de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leur sont imposées, chacun pour ce qui le concerne, dans les conditions déterminées par le Règlement d'application.

(2) Le destinataire de la cargaison est tenu d'accepter les cargaisons restantes, les résidus de manutention et les déchets liés à la cargaison. Il peut mandater un tiers pour cette tâche.

**Conférence des Parties contractantes**

**Article 14** Organisation et compétences

(1) Les Parties contractantes instituent une Conférence des Parties contractantes chargée du contrôle de l'application des dispositions de la présente Convention.

Cette Conférence se réunit annuellement. Elle peut être convoquée en session extraordinaire à la demande d'au moins deux Parties contractantes.

(2) La Conférence examine et décide des amendements à apporter à la présente Convention et à ses annexes selon la procédure définie à l'article 19.

(3) La Conférence adopte, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination,

- a) la péréquation financière annuelle,
- b) la fixation du montant de la rétribution d'élimination pour l'année suivante selon la procédure fixée à l'article 6 de la présente Convention,
- c) les modifications de la procédure de péréquation financière provisoire et annuelle,
- d) les réductions du montant de la rétribution suite aux mesures techniques prises à bord des bâtiments en vue de réduire la production de déchets.

La Conférence recommande aux Etats contractants, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination, l'adaptation du réseau de stations de réception.

(4) La Conférence tranche les différends concernant l'interprétation et l'application de la présente Convention ainsi que les différends s'élevant à l'intérieur de l'instance internationale de péréquation et de coordination sans que cela puisse avoir pour conséquence de suspendre la péréquation financière provisoire en cours.

(5) La Conférence établit son règlement intérieur à l'unanimité.

(6) La Conférence fixe à l'avance pour l'année suivante son budget prévisionnel auquel les Etats contractants contribuent à parts égales.

### **Article 15** Secrétariat

Aux fins de la présente Convention, le Secrétariat de la Conférence des Parties contractantes est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

### **Sanctions**

#### **Article 16** Sanctions

Les Etats contractants répriment les infractions, commises sur leur territoire, aux obligations et interdictions stipulées dans la présente Convention et son Règlement d'application, conformément à leurs dispositions nationales respectives.

### **Clauses finales**

#### **Article 17** Signature, ratification et adhésion

(1) La présente Convention est ouverte à la signature de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et de la Confédération suisse du 1<sup>er</sup> juin 1996 au 30 septembre 1996.

(2) La présente Convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(3) Après son entrée en vigueur, la présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les Etats dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des Etats contractants. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

#### **Article 18** Entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des Etats signataires. Elle entrera en vigueur à l'égard de toute autre Partie le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

#### **Article 19** Amendements de la présente Convention et de ses annexes

(1) Chaque Partie contractante peut proposer des amendements à la présente Convention et à ses annexes. Les propositions d'amendement sont examinées par la Conférence des Parties contractantes.

(2) Le libellé de chaque proposition d'amendement et son motif seront présentés au dépositaire qui communiquera la proposition aux Parties contractantes au plus

tard trois mois avant le début de la Conférence. Toutes les prises de position parvenues au sujet d'une telle proposition seront communiquées aux Parties contractantes par le dépositaire.

(3) Les amendements à la présente Convention et à ses annexes sont adoptés à l'unanimité.

(4) Les amendements à la présente Convention sont soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation par les Parties contractantes. Ils entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

(5) Les amendements aux annexes de la présente Convention entrent en vigueur à la date convenue, au plus tard dans un délai de neuf mois après leur adoption, à moins que dans un délai de six mois l'une des Parties contractantes n'ait fait savoir qu'elle refusait ces amendements.

#### **Article 20** Dénonciation

(1) La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes par notification adressée au dépositaire à tout moment, cinq ans après la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

(2) La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue, au plus tôt toutefois après la clôture de la péréquation financière annuelle pour l'exercice précédent, ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

#### **Article 21** Dépositaire

(1) Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est le dépositaire de la présente Convention. Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sera dressé par les soins du dépositaire, qui remettra à chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention une copie certifiée conforme desdits instruments ainsi que du procès-verbal de dépôt.

(2) Le dépositaire transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention, dans les langues visées à l'article 22, à chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention.

(3) Le dépositaire assure sans délai l'information et la communication auprès de chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention

- a) de toute signature nouvelle ainsi que de la date à laquelle cette signature est intervenue;
- b) des documents visés à l'article 19, paragraphe 2;

- c) des textes de chaque amendement à la présente Convention et à ses annexes, dans les langues visées à l'article 22;
- d) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ainsi que des amendements à la présente Convention et à ses annexes;
- e) des communications des Parties contractantes informant qu'elles s'opposent à une modification des annexes ainsi que de toute autre communication prescrite dans l'un des articles de la présente Convention;
- f) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet.

**Article 22** Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 9 septembre 1996.

*Suivent les signatures*

N39228

## **Voies d'eau visées à l'article 2**

### **Allemagne:**

Toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général.

### **Belgique:**

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

### **France:**

Règlement d'application, Partie A: Le Rhin, la Moselle canalisée (jusqu'à Metz, p.k. 298,5).

Règlement d'application, Parties B et C: Le Rhin, la Moselle canalisée jusqu'à Neuves-Maisons. p.k. 392,45, le canal Niffer-Mulhouse, le canal entre l'écluse de Pont Malin (p.k. 0,0) et la frontière franco-belge (p.k. 36,561), le canal à grand gabarit entre l'écluse de Pont Malin (p.k. 0,0) et l'écluse de Mardyck (p.k. 143,075), le canal entre Bauvin (p.k. 0,0) et la frontière franco-belge (p.k. 33,850).

### **Grand Duché de Luxembourg:**

La Moselle

### **Pays-Bas:**

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

### **Suisse:**

Le Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

## Règlement d'application

- Partie A: Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.
- Partie B: Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison.
- Partie C: Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

### Appendices<sup>1)</sup>:

- I. Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées.
- II. Exigences concernant le système d'assèchement.
- III. Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation de déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison.
- IV. Modèle d'attestation de déchargement.
- V. Valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers.

N39228

<sup>1)</sup> Les appendices I à IV ne sont pas publiés dans la Feuille fédérale. Des tirés à part peuvent être commandés à l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne.

## **Partie A**

### **Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

#### **Chapitre I**

##### **Obligations des stations de réception**

###### **Article 1.01** Attestation de dépôt

Les exploitants des stations de réception attestent au bâtiment le dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de son exploitation dans le carnet de contrôle des huiles usagées selon l'appendice I.

#### **Chapitre II**

##### **Obligations du conducteur**

###### **Article 2.01** Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

(3) Est excepté de l'interdiction visée au paragraphe 1 le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.

###### **Article 2.02** Collecte et traitement à bord

(1) Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

(2) Il est interdit

- a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
- b) de brûler des déchets à bord;
- c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les

produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

**Article 2.03** Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception

(1) Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'appendice I. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.

(2) Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.

(3) Les navires de mer disposant d'un registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) sont exemptés de la tenue du carnet de contrôle visé au paragraphe 1.

### **Chapitre III**

#### **Organisation et financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

**Article 3.01** Perception de la rétribution d'élimination

(1) La rétribution d'élimination s'élève la première année à 7,5 ECU pour 1000 l de gazole vendu.

(2) La rétribution d'élimination est à acquitter au moyen de timbres mis en vente par une institution nationale. Les timbres sont édités par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

(3) Lors de l'avitaillement, le conducteur remet à la station d'avitaillement la quotité de timbres correspondant à la quantité de gazole à recevoir.

(4) Lors de chaque livraison de gazole, la station d'avitaillement oblitère la quotité de timbres correspondant à la rétribution d'élimination relative à la quantité de gazole avitaillée.

(5) Une fois par trimestre les stations d'avitaillement doivent communiquer aux institutions nationales ou aux autorités compétentes en vertu de dispositions nationales les quantités de gazole fournies contre remise de timbres.

(6) Les modalités de cette procédure sont à déterminer sur le plan national après accord au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

### **Article 3.02** Institution nationale

L'institution nationale perçoit la rétribution d'élimination et soumet à l'instance internationale de péréquation et de coordination des propositions pour la définition du réseau des stations de réception nécessaire sur le plan national. Elle a en outre pour tâche notamment d'enregistrer régulièrement selon un modèle uniforme sur le plan international les quantités éliminées des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment ainsi que la somme des rétributions d'élimination perçues. L'institution nationale ou l'autorité compétente en vertu de dispositions nationales contrôle les coûts d'élimination. L'institution nationale est représentée à l'instance internationale de péréquation et de coordination et doit notamment verser aux dates fixées les montants provisoires et définitifs déterminés par cette instance et dus au titre de la péréquation financière à d'autres institutions nationales.

### **Article 3.03** Contrôle de la perception de la rétribution d'élimination et des coûts de réception et d'élimination

(1) Un justificatif d'approvisionnement pour le gazole doit être établi par la station d'avitaillement pour chaque avitaillement en gazole. Il doit comporter au moins les indications suivantes: nom du bâtiment, numéro officiel ou toute autre indication permettant l'identification du bâtiment, nom du conducteur, quantité de gazole avitaillée/remise, valeur de timbres remis/reçus, lieu et date, signature du conducteur et de la station d'avitaillement.

Un exemplaire est remis au conducteur qui doit le conserver à bord pendant six mois au moins. Un autre exemplaire est conservé par la station d'avitaillement qui doit lui adjoindre de manière non détachable la quotité de timbres correspondante et les oblitérer.

(2) La concordance entre les quantités de gazole avitaillées par les bâtiments et la valeur des timbres oblitérés est contrôlée par l'institution nationale ou l'autorité compétente en vertu de dispositions nationales sur la base des justificatifs d'approvisionnement de gazole qui doivent être présentés par les stations d'avitaillement.

(3) L'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales peut contrôler à bord des bâtiments le paiement de la rétribution d'élimination ainsi que les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, en comparant les voyages effectués inscrits dans les documents de bord appropriés avec les indications figurant dans les justificatifs d'approvisionnement de gazole.

(4) L'institution nationale ou l'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales peut contrôler auprès des stations de réception les données relatives aux quantités éliminées ainsi que les coûts d'élimination sur la base des documents appropriés.

(5) Les modalités de cette procédure sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

## **Chapitre IV**

### **Péréquation financière internationale**

#### **Article 4.01 Instance internationale de péréquation et de coordination**

L'instance internationale de péréquation et de coordination se réunit une fois par an au dernier trimestre afin d'arrêter la péréquation financière de l'année précédente et de proposer, le cas échéant, à la Conférence des Parties contractantes une modification du montant de la rétribution d'élimination et l'adaptation éventuellement nécessaire du réseau des stations de réception en place, compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination. Elle peut se réunir à tout moment lorsque les représentants de deux institutions nationales le demandent.

#### **Article 4.02 Péréquation financière provisoire**

(1) Les institutions nationales communiquent à l'instance internationale de péréquation et de coordination tous les trimestres, c'est-à-dire aux 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre, conformément à un modèle uniforme:

- a) les quantités des déchets huileux et graisseux recueillis et éliminés au cours du trimestre précédent;
- b) les coûts totaux de la réception et de l'élimination des quantités indiquées à la lettre a) ci-dessus;
- c) les quantités de gazole livrées aux bâtiments au cours du trimestre précédent;
- d) le montant de la rétribution d'élimination perçu au cours du trimestre précédent;
- e) les conséquences financières des mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, cinquième phrase, de la présente Convention.

La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur aux dates précitées.

(2) Sur la base des chiffres communiqués conformément au paragraphe 1 ci-dessus et en appliquant la procédure de péréquation prévue à l'article 4.04 ci-après, l'instance internationale de péréquation et de coordination calcule les montants provisoires de la péréquation financière trimestrielle et les transmet aux institutions nationales dans un délai de quatre semaines après réception des communications.

(3) Les institutions nationales débitrices au titre de la péréquation financière trimestrielle sont tenues d'effectuer les paiements dus aux institutions nationales créditrices dans un délai de quatre semaines après réception de l'ordre de paiement.

**Article 4.03** Péréquation financière annuelle

(1) Les institutions nationales présentent leur bilan annuel pour l'exercice écoulé à l'instance internationale de péréquation et de coordination au plus tard le 1<sup>er</sup> août de l'année en cours. Au cours de sa réunion ordinaire, l'instance internationale de péréquation et de coordination fixe la péréquation financière de l'année précédente.

(2) Les institutions nationales sont tenues d'effectuer les paiements dus au titre de la péréquation financière définitive pour l'année précédente conformément à l'article 4.02, paragraphe 3, ci-dessus. La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur le 31 décembre de l'année précédente.

**Article 4.04** Procédure de la péréquation financière

(1) La péréquation financière visée aux articles 4.02 et 4.03 ci-dessus est déterminée comme suit pour chaque institution nationale:

$$C_n = \frac{Z_n}{\sum Z_n} \cdot \sum X_n - X_n$$

où

$C_n$  = montant de péréquation d'une institution nationale N.

Signe positif: l'institution est créditrice au titre de la péréquation.

Signe négatif: l'institution est débitrice au titre de la péréquation.

$X_n$  = recettes des rétributions d'élimination d'une institution nationale N conformément à l'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus

$Z_n$  = coûts de réception et d'élimination effectifs d'une institution nationale N conformément à l'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus

$\sum X_n$  = somme des recettes des rétributions d'élimination de toutes les institutions nationales

$\sum Z_n$  = somme des coûts de réception et d'élimination effectifs de toutes les institutions nationales.

(2) Les montants  $C_n$  inférieurs à un pourcentage minimum des recettes de la rétribution d'élimination d'une institution nationale N ne font pas l'objet d'une péréquation. Le pourcentage minimum est fixé par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

N39228

## Partie B

### Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

#### Chapitre V

#### Dispositions générales

##### Article 5.01 Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants signifient:

- a) «transports exclusifs»: transports successifs 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 dans la cale ou la citerne du bâtiment;
- b) «cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- c) «résidus de cargaison»: cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;
- d) «système d'assèchement»: système conforme à l'appendice II permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes et les tuyauteries sauf pour ce qui est des résidus de cargaison ne pouvant être évacués par assèchement;
- e) «résidus de manutention»: cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bâtiment à l'extérieur de la cale;
- f) «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 de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- g) «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;
- h) «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;
- i) «déchargement des restes»: évacuation des cargaisons restantes hors des cales, respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (p. ex. balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement «balayé» ou «aspiré» pour la cale,

«asséché» pour la citerne,  
ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens  
d'arrimage;

- j) «lavage»: 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;
- k) «cale ou citerne lavée»: cale ou citerne qui, après lavage, est en principe appropriée à recevoir toute catégorie de cargaison;
- l) «eau de lavage»: eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

#### **Article 5.02** Obligation des Etats contractants

Les Etats contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison et d'eaux de lavage dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

#### **Article 5.03** Navires de mer

La présente Partie B ne s'applique ni au chargement ni au déchargement des navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime.

### **Chapitre VI** **Obligations à charge des conducteurs**

#### **Article 6.01** Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison.

(2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau est explicitement autorisé conformément à l'appendice III à condition que les dispositions dudit appendice aient été respectées.

(3) En cas de déversement de matières pour lesquelles l'appendice III prescrit exclusivement un dépôt pour traitement spécial ou en cas de menace d'un tel déversement, le conducteur doit en 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.

(4) L'autorité nationale compétente apprécie l'admissibilité du déversement de déchets liés à la cargaison provenant de marchandises qui ne figurent pas sur la

liste des marchandises énumérées à l'appendice III du Règlement d'application et fixe un standard de déchargement provisoire.

La Conférence des Parties contractantes examine cette proposition et complète, le cas échéant, la liste des marchandises.

#### **Article 6.02** Dispositions transitoires

(1) Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pendant un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention:

- a) en ce qui concerne les cargaisons sèches:
  - là où à l'appendice III est exigé le standard de déchargement «état aspiré», le standard de déchargement «état balayé» est autorisé,
  - là où à l'appendice III est exigé le rejet des eaux de lavage dans le réseau d'assainissement, le déversement dans la voie d'eau est autorisé si le standard de déchargement «état balayé» a été respecté;
- b) en ce qui concerne les cargaisons liquides:
  - l'assèchement des citernes à cargaison conformément à l'article 7.04 n'est pas exigé; toutefois, les systèmes existants doivent être utilisés dans toute la mesure du possible même s'ils ne sont pas encore conformes à l'appendice II.

(2) Si les conditions requises sont remplies pour le respect du standard de déchargement «état aspiré» pour le dépôt des eaux de lavage auprès des stations de réception ou pour l'assèchement de bateaux-citernes, l'autorité compétente nationale peut prescrire, sur tout ou partie de son territoire, que même avant la fin de la période transitoire les dispositions de l'appendice III soient applicables sans restriction pour les types de marchandises concernées. L'autorité compétente nationale en informe au préalable la Conférence des Parties contractantes.

#### **Article 6.03** Attestation de déchargement

(1) Tout bâtiment qui a été déchargé en un point situé dans le champ d'application de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable conforme à l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans équipage, l'attestation de déchargement peut être conservée par l'exploitant du bâtiment à un endroit autre qu'à bord.

(2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison, les standards de déchargement et les prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception sont applicables.

(3) Après le chargement, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

(4) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que la cargaison restante ainsi que les résidus de manutention ont été pris en charge.

(5) Les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant des transports exclusifs.

(6) Lorsque les cales ou citernes sont lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura 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.

## **Chapitre VII**

### **Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention**

#### **Article 7.01** Attestation de la réception

(1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il 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) Si le destinataire de la cargaison ne recueille pas lui-même les eaux de lavage qui ne peuvent être déversées dans la voie d'eau, l'exploitant de la station de réception atteste au bâtiment la réception des eaux de lavage.

#### **Article 7.02** Mise à disposition du bâtiment

(1) L'exploitant du bâtiment met le bâtiment à la disposition de l'affréteur dans un standard de déchargement tel que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour le standard de déchargement «cale balayée» ou «citerne asséchée» et lorsque le bâtiment est libre de tous résidus de manutention.

(2) Il peut être convenu au préalable d'un standard de déchargement supérieur ou d'un lavage.

(3) Avec le démarrage des opérations de chargement, le bâtiment est considéré avoir été mis à disposition par son exploitant dans un état correspondant aux exigences prévues par les paragraphes 1 ou 2 ci-dessus.

#### **Article 7.03** Chargement et déchargement

(1) Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, prévues par les

dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.

(2) Lors du chargement, l'affrètement doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affrètement veille à leur élimination après le chargement sauf s'il en a été convenu autrement.

(3) Lors du déchargement, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, le destinataire de la cargaison veille à leur élimination. Les résidus de manutention doivent, dans la mesure du possible, être ajoutés à la cargaison.

#### **Article 7.04 Restitution du bâtiment**

(1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce qu'après le déchargement la cale soit restituée dans un état balayé ou aspiré selon les standards de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception de l'appendice III. Il est tenu de recueillir toute cargaison restante ainsi que tout résidu de manutention survenus à bord du bâtiment déchargé.

Pour les cargaisons liquides, l'affrètement 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. La tuyauterie destinée à la collecte de la cargaison restante doit être munie d'un système de raccordement conforme au modèle 1 de l'appendice II. Lors de l'utilisation du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries du destinataire de la cargaison, avant le début de l'opération d'assèchement, ne doit pas dépasser 3 bar. L'exploitant de l'installation de manutention est tenu de recueillir la cargaison restante.

(2) L'obligation de restituer la cale ou la citerne à cargaison dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison dans le cas d'une cargaison sèche et à l'affrètement dans le cas d'une cargaison liquide si

- a) le bâtiment se trouvait dans cet état de propreté avant le dernier chargement et que, au cas où lavage incombe au destinataire de la cargaison, la preuve en est fournie par l'attestation de déchargement établie pour la cargaison précédente et si
- b) le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III.

(3) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes des bâtiments effectuant des transports exclusifs.

(4) Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affrètement ne restitue pas le bâtiment conformément aux dispositions du présent article et de l'article 7.03 ci-dessus, l'exploitant peut mettre ou faire mettre le bâtiment dans l'état prescrit. Tous les frais

occasionnés, y compris notamment les frais de surestaries, pour autant qu'ils ne sont pas imputables à l'exploitant du bâtiment, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affréteur.

**Article 7.05 Résidus de cargaison et eaux de lavage**

- (1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison est tenu de recueillir les eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2, ou après concertation avec l'exploitant du bâtiment, de désigner au conducteur une station de réception.
- (2) L'affréteur d'une cargaison liquide est tenu de désigner, dans le contrat de transport, à l'exploitant du bâtiment, une station de réception des eaux de lavage qui surviennent après le lavage, conformément à l'article 7.04, paragraphe 2.
- (3) La station de réception doit être située à proximité du lieu de déchargement ou sur le chemin menant au prochain lieu de chargement ou de déchargement du bâtiment.

**Article 7.06 Frais**

(1) Pour les cargaisons sèches, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des cales selon l'article 7.04 ci-dessus et par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 1, ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge du destinataire de la cargaison. Il en est de même des frais occasionnés en raison d'eaux de précipitation qui ont pénétré dans les cales après le début du chargement et avant la fin du déchargement selon l'article 7.03, paragraphe 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

En cas de transports exclusifs pour le même affréteur, celui-ci est tenu de recueillir à ses frais, avant le chargement, les eaux de précipitations qui ont pénétré dans les cales depuis la fin du déchargement précédent.

- (2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des citernes selon l'article 7.04 ainsi que par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affréteur.
- (3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes qui ne sont pas conformes aux standards de déchargement prescrits sont à la charge de l'exploitant du bâtiment.

**Article 7.07 Accord entre l'affréteur et le destinataire de la cargaison**

L'affréteur et le destinataire de la cargaison peuvent convenir entre eux d'une répartition de leurs obligations différente de celle prévue par la présente annexe pour autant que cela n'ait pas de conséquences pour l'exploitation du bâtiment.

**Article 7.08** Transfert des droits et des obligations de l'affrèteur ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation de manutention

Lorsque l'affrèteur ou le destinataire de la cargaison fait appel aux services d'une installation de manutention pour le chargement ou pour le déchargement d'un bâtiment, l'exploitant de cette installation est subrogé dans les droits et les obligations de l'affrèteur ou du destinataire de la cargaison visés à l'article 7.01, paragraphe 1, ainsi qu'aux articles 7.03, 7.04 et 7.05. En ce qui concerne l'article 7.06, cette subrogation ne vaut que pour les frais d'évacuation et de réception des résidus de manutention.

**Article 7.09** Documents de transport

L'affrèteur mentionne dans le contrat de transport et dans les documents de transport le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remises au transport.

N39228

## Partie C

### Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

#### Chapitre VIII

#### Dispositions générales

##### Article 8.01 Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie, les termes suivants désignent:

- a) «eaux usées domestiques»: eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;
- b) «ordures ménagères»: déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis survenant lors de l'exploitation du bâtiment;
- c) «boues de curage»: résidus survenant à bord du bâtiment lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;
- d) «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;
- e) «autres déchets spéciaux»: déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux lettres a) à d);
- f) «bateaux à passagers à cabines»: un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers.

##### Article 8.02 Obligations des Etats contractants

(1) Les Etats contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre à disposition des installations de réception pour les ordures ménagères

- 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) Les Etats contractants s'engagent à installer ou à faire installer dans des ports des stations de réception pour les slops et pour les autres déchets spéciaux, au plus tard dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

(3) Les Etats contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, au plus tard jusqu'à la date indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3, des stations de

réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit:

- a) pour bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage
- b) pour bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers.

## **Chapitre IX**

### **Obligations du conducteur**

#### **Article 9.01 Interdiction de déversement et de rejet**

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

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou 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.

(3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit

- a) aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage après le 1<sup>er</sup> janvier 2005,
- b) aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Dans les autres cas, le déversement des eaux usées domestiques dans les eaux est autorisé.

(4) L'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'appendice V.

(5) L'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime pour autant qu'ils sont soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).

#### **Article 9.02 Dérogations à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques**

Les Etats contractants peuvent convenir, pour les bateaux visés à l'article 9.01, paragraphe 3, pour lesquels l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques est difficilement réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables, une procédure appropriée pour des possibilités de dérogations et fixer les conditions sous lesquelles ces dérogations peuvent être considérées comme équivalentes.

**Article 9.03** Collecte et traitement à bord, dépôt aux stations de réception

(1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1.

Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes: papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.

(2) L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, est interdite à bord.

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord conforme à l'appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

**Chapitre X**

**Obligations de l'exploitant de la station de réception**

**Article 10.01** Réception par les stations de réception

(1) L'exploitant de la station de réception doit assurer que les déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, pourront être déposés séparément.

(2) L'exploitant de la station de réception doit attester au conducteur le dépôt des slops conformément aux prescriptions nationales.

N39228

## **Message concernant la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 17 mars 1997**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.029
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1997
Date	
Data	
Seite	349-394
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 051

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.