



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2002/8  
5 août 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-sixième session, 22-24 octobre 2002,  
point 7 c) de l'ordre du jour)

**PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION  
CAUSÉE PAR LES BATEAUX**

Communication du Gouvernement hongrois

Note: À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail a décidé d'entreprendre la révision de la résolution n° 21 sur la prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/131) sur la base d'une proposition que devait rédiger la délégation hongroise. C'est cette proposition qui est reproduite ci-après.

Il est proposé de modifier le texte de la résolution n° 21 comme suit:

«PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX PAR LES BATEAUX  
DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Résolution n° 21, révisée

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le ...)

*Le Groupe de travail des transports par voie navigable,*

*Rappelant* les principaux objectifs et actions mentionnés dans la Déclaration adoptée par la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable tenue à Rotterdam les 5 et 6 septembre 2001 (TRANS/SC.3/2001/10),

*Tenant compte* des efforts faits par les gouvernements, l'Union européenne et les organisations intergouvernementales concernées pour que la navigation intérieure reste aussi respectueuse de l'environnement que possible,

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

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

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

*Considérant* que les Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la résolution n° 17, révisée (TRANS/SC.3/104), telle que modifiée), le Code européen des voies de navigation intérieure (TRANS/SC.3/115/Rev.2) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) constituent un ensemble de réglementations qui participent utilement à la lutte contre la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure,

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

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

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

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

---

## **Annexe I**

### **CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DES POLLUTIONS**

#### **Cadre général**

1. Les eaux intérieures sont exceptionnellement sensibles aux conditions environnementales et écologiques, à cause du caractère multimodal de l'utilisation des eaux.
2. Les niveaux autorisés de rejet dans les eaux intérieures de substances polluantes sont définis dans les instruments juridiques concernant les questions d'environnement et les questions écologiques et dans les accords régionaux ou sous-régionaux pertinents, ou sont fixés par les autorités centrales ou locales. Ils peuvent varier d'une voie navigable à une autre ou d'un bassin fluvial à un autre.
3. Les navires de mer empruntant la voie d'eau doivent satisfaire aux prescriptions environnementales et écologiques énoncées dans la Convention MARPOL, lesquelles peuvent différer des prescriptions concernant les voies navigables dont il s'agit.

#### **Principes généraux**

4. Les gouvernements sont parfaitement en droit d'assurer le niveau de sécurité environnementale et écologique le plus élevé possible sur leurs voies navigables, en application des instruments juridiques internationaux et, éventuellement, de leurs propres réglementations.
5. Ce faisant, les gouvernements devraient toutefois opter pour les mesures qui entravent le moins possible le bon développement de la navigation intérieure, compte dûment tenu de l'intégration de celle-ci au niveau paneuropéen et de ses étroites interactions avec le transport maritime.
6. La prévention de la pollution devrait être considérée comme une priorité.
7. Lorsque c'est économiquement viable et pratiquement faisable, la collecte, le traitement et l'élimination à terre des déchets des bateaux devraient être considérés comme la meilleure solution. À cette fin, il faudrait mettre en place à intervalles appropriés des déchetteries terrestres et flottantes de capacité suffisante.
8. Toutefois, lorsque les conditions locales particulières l'exigent, les gouvernements devraient avoir la faculté d'autoriser l'utilisation de dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables.
9. Les gouvernements qui autorisent l'utilisation de dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables devraient prendre des mesures pour mettre en place des équipements terrestres capables d'accueillir, de traiter et d'éliminer les déchets des bateaux empruntant leurs voies navigables d'importance internationale afin de faciliter la

navigation des bateaux qui ne sont pas équipés de tels dispositifs ou qui ne satisfont pas aux prescriptions locales régissant le traitement à bord des déchets.

10. Les bateaux qui naviguent dans les eaux internationales devraient être équipés pour leurs déchets de moyens techniques de collecte et de stockage à bord et de décharge dans les déchetteries.

11. Les gouvernements qui n'autorisent pas l'utilisation des dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables ne devraient pas interdire aux bateaux équipés de tels dispositifs de naviguer sur leurs voies navigables d'importance internationale. Des mesures techniques spéciales peuvent être prises pour écarter toute possibilité d'utiliser lesdits dispositifs, par exemple en plaçant leurs exutoires sous scellés.

12. Le principe «pollueur-payeur» doit s'appliquer. En principe, l'exploitation des équipements terrestres de collecte, de traitement et d'élimination des déchets de bateaux devrait au bout du compte être à la charge de la navigation intérieure. Toutefois, le coût de la décharge des déchets dans les déchetteries ne devrait pas être payé directement, afin qu'un bateau ne fasse pas l'économie de sa contribution à l'élimination des déchets en rejetant ceux-ci dans la voie d'eau. À cette fin, il conviendrait d'envisager d'introduire des mécanismes financiers, tels que le financement des frais de collecte et d'élimination des déchets dans les déchetteries terrestres par une surtaxe sur les carburants, une surtaxe portuaire, ou les deux.

## **Annexe II**

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'EAU PAR LES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

#### **MESURES À PRENDRE LORS DES TRANSBORDEMENTS D'HYDROCARBURES OU DE MATIÈRES DANGEREUSES**

1. Promouvoir et perfectionner la normalisation des moyens techniques en vue d'éviter et de réduire au maximum tout risque d'écoulement lors des chargements, déchargements et transbordements des hydrocarbures et d'autres matières dangereuses.
2. Construire des quais de manière à empêcher les hydrocarbures ou autres matières dangereuses répandus sur les quais de s'écouler dans l'eau (canalisation de ces matières dans le réseau d'égouts équipé d'une station d'épuration ou autres dispositifs).
3. Équiper les postes de chargement et de déchargement de dispositifs permettant de récupérer les hydrocarbures ou autres matières dangereuses qui auraient pu être déversés entre le bateau et le quai (bras rigides articulés pour le transbordement, «jupes» verticales devant être placées entre la rive et le bateau pendant les opérations de transbordement, ou autres dispositifs).
4. Prévoir des barrages isolateurs flottants ou autres dispositifs appropriés, afin de limiter la propagation d'hydrocarbures déversés dans les bassins ou la voie d'eau.

#### **MESURES À PRENDRE, ÉQUIPEMENT ET MATÉRIEL OPTIMUM À UTILISER PAR LES AUTORITÉS EN CAS DE DÉVERSEMENT MASSIF ACCIDENTEL D'HYDROCARBURES OU D'AUTRES MATIÈRES DANGEREUSES**

5. Préparer et coordonner, à l'échelon national, avec les pays riverains, des plans techniques et opérationnels en vue de prévenir les risques de déversement et, au cas où un tel déversement se produirait, limiter et réduire les dégâts subséquents. Ces plans devraient être préparés compte tenu des circonstances particulières régnant dans le pays ainsi que des caractéristiques spécifiques des voies navigables. Ces plans comprendraient notamment:
  - a) La mise en place d'un système de communications et d'alerte;
  - b) La désignation des autorités compétentes pour la mise en œuvre des plans;
  - c) La liste du matériel disponible, avec indication de sa localisation, et l'organisation relative à la disposition de ce matériel et à son transport sur le lieu d'utilisation;
  - d) La formation du personnel et l'organisation d'exercices pratiques en fonction du matériel à utiliser.

#### MESURES CONTRE LE DÉVERSEMENT DE RÉSIDUS D'HUILES, DE PRODUITS PÉTROLIERS ET DE MÉLANGES DE CES PRODUITS AVEC DE L'EAU, Y COMPRIS LES EAUX DE LAVAGE

6. Interdire le déversement de ces produits dans la voie d'eau.
7. Sauf dans le cas où des séparateurs installés à bord répondent à des normes unifiées, prescrire l'équipement et les récipients pour permettre le stockage à bord de ces produits en vue de leur collecte.
8. Prévoir, à cette fin, notamment dans les ports, des installations appropriées de réception de ces produits ainsi que des bateaux collecteurs spéciaux.
9. Introduire un livret de contrôle de dépôt des résidus d'huiles et de combustibles liquides.

#### MESURES CONTRE LE DÉVERSEMENT DE PRODUITS CHIMIQUES

10. Interdire le déversement dans la voie d'eau de ces produits, soit sous forme de résidus de cargaison, soit sous forme d'eaux de lavage.
11. Prescrire le stockage à bord en vue du dépôt de ces produits à terre en des endroits déterminés par l'autorité compétente.
12. Prévoir éventuellement un livret de contrôle de dépôt de ces produits.

#### MESURES CONTRE LE DÉVERSEMENT D'ORDURES

13. Interdire le déversement des ordures dans la voie d'eau.
14. Prescrire le stockage de ces ordures à bord en vue de leur décharge dans les ports ou autres endroits appropriés en vue de leur évacuation.

#### CONTRÔLE ET SANCTIONS

15. Contrôler efficacement l'application des règlements élaborés, tendant à prévenir la pollution des voies navigables sur l'ensemble du réseau.
16. Des sanctions pour violation de ces règlements devraient être suffisamment sévères pour prévenir toute infraction.

### Annexe III

## **PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN VUE DE PRÉVENIR LA POLLUTION DES EAUX**

### 1. Domaine d'application

1.1 Le présent texte, destiné à s'appliquer aux bateaux neufs en construction et aux bateaux faisant l'objet de travaux de transformation et de modernisation, définit les exigences fondamentales concernant l'équipement en vue de prévenir la pollution des eaux par les hydrocarbures, les mélanges d'hydrocarbures et les ordures.

### 2. Définitions

2.1 Par «hydrocarbures», on entend le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.

2.2 Par «mélanges d'hydrocarbures», on entend tout mélange contenant des hydrocarbures.

2.3 Par «ordures», on entend toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques ou provenant de l'exploitation normale du bateau, ou dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique.

2.4 Par «installations réceptrices», on entend les installations à terre et flottantes servant à recueillir les polluants de toute nature provenant des bateaux aux fins d'épuration, de valorisation, etc.

### 3. Prévention de la pollution par des mélanges d'hydrocarbures

3.1 Pour prévenir la pollution par des mélanges d'hydrocarbures lorsqu'un bateau ne dispose pas, pour l'épuration des eaux souillées d'hydrocarbures, d'un séparateur installé à bord du bateau, agréé par l'administration, des dispositions doivent être prises pour assurer la collecte et le stockage à bord du bateau de tous les mélanges d'hydrocarbures en vue de leur évacuation ultérieure dans les installations réceptrices.

Lorsque le bateau est équipé d'un séparateur, il suffira d'avoir des installations pour collecter et stocker les résidus de cette épuration.

3.2 Les citernes ou autres installations de bord (vidanges de la salle des machines) destinées à la collecte des mélanges d'hydrocarbures doivent avoir une capacité suffisante pour pouvoir recueillir intégralement ces mélanges pendant la période où le bateau se trouve dans une région où l'évacuation dans des installations réceptrices est impossible.

3.3 Si des citernes sont utilisées, elles doivent être munies:

- D'un trou d'homme donnant accès à l'intérieur pour les travaux de nettoyage;

- D'un événement;
- D'un indicateur automatique de niveau ou d'autres dispositifs indicateurs.

3.4 Si des citernes sont utilisées, une conduite spéciale aboutissant sur le pont découvert doit être prévue pour l'évacuation des mélanges contenant des hydrocarbures dans les installations réceptrices.

3.5 En règle générale, la conduite d'évacuation doit avoir des sorties sur chaque bord du bateau. Dans certains cas justifiés, il pourra y avoir une sortie d'un seul côté du bateau. Les tuyauteries latérales se rattachant à la conduite doivent être aménagées sur des parties non couvertes du pont, en des points où le raccordement des tuyaux d'évacuation peut se faire sans difficulté, et elles doivent être munies de plaques distinctives et de dispositifs de raccordement normalisés. Dans les conditions normales d'exploitation, les orifices de sortie doivent être fermés hermétiquement.

3.6 En accord avec les autorités compétentes, l'évacuation des mélanges d'hydrocarbures depuis les citernes jusqu'aux installations réceptrices pourra se faire soit avec les moyens disponibles ou installés à bord, soit par des moyens extérieurs.

#### 4. Prévention de la pollution par les ordures

4.1 Les bateaux à passagers et à marchandises, à l'exception de ceux qui effectuent des voyages de courte durée et peuvent régulièrement évacuer leurs ordures, seront équipés d'installations de collecte et de stockage de ces ordures.

4.2 Les installations de collecte et de stockage des ordures peuvent être soit amovibles soit incorporées à la coque du bateau. Elles doivent être munies d'un dispositif pour ouvrir et fermer les couvercles des ouvertures extérieures de déchargement.

4.3 Les récipients amovibles de collecte et de stockage des ordures doivent être soit des conteneurs soit des cuves doublées d'un sac en plastique.

4.4 La conception des installations de collecte des ordures et leur disposition sur les bateaux doivent permettre d'évacuer les ordures hors du bateau sans risque de répandre celles-ci ou de contaminer le flanc du bateau.

4.5 Les installations de stockage des ordures doivent avoir des couvercles bien ajustés aux ouvertures de chargement.

4.6 La capacité totale des installations doit être calculée en fonction de la quantité d'ordures recueillie pendant la période où le bateau se trouve dans une région où l'évacuation dans des installations réceptrices est impossible.

4.7 À la discrétion de l'administration, les bateaux pourront être équipés d'incinérateurs pour brûler les ordures.»

-----