



**CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE,
AU DEPÔT ET A LA RECEPTION DES DECHETS
SURVENANT EN NAVIGATION
RHENANE ET INTERIEURE**

CONFERENCE DES PARTIES CONTRACTANTES

RECUEIL DES RESOLUTIONS 2017 - 2018

SOMMAIRE

2017

RESOLUTIONS CDNI 2017 I et CDNI 2017 II

Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 22 juin 2017

CDNI 2017-I	Pages
CDNI 2017-I-1 Partie A - CDNI IT system (procédure écrite).....	01
CDNI 2017-I-2 CDNI – Budget 2018.....	02
CDNI 2017-I-3 Partie A – CDNI IT system – Adoption des options pour le renouvellement du SPE-CDNI.....	03
CDNI 2017-I-4 Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d’application – Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)	04
CDNI 2017-I-5 Partie B – Contrôle des obligations – Amendement de l’article 7.01 du Règlement d’application	38
CDNI 2017-I-6 Perception des rétributions d’élimination pour le GTL - Articles 1, lettre m, 6 et 3.03 de la CDNI	39
IIPC 2017-I-1 Constat de la péréquation provisoire 4ème trimestre 2016.....	40
IIPC 2017-I-2 Constat de la péréquation provisoire 1er trimestre 2017.....	46

Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 15 décembre 2017

CDNI 2017-II	Pages
CDNI 2017-II-1 Corrections des incohérences dans les articles 5.01 et 7.04, paragraphe 3 et dans les appendices III et IV modifiés du Règlement d’application	51
CDNI 2017-II-2 Rapport du Secrétariat sur les comptes de l’exercice 2016 de la CDNI	54
CDNI 2017-II-3 Programme de travail dans le cadre de la CDNI 2018 – 2019	55
CDNI 2017-II-4 Péréquation financière internationale 2016	59

CDNI 2017-II-5	Interprétation de la Convention - Volume de gazole « pays signataire » et Volume de gazole « IN » -	62
CDNI 2017-II-6	Partie A - Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 7,50 € pour 2018	63
CDNI 2017-II-7	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC.....	64
IIPC 2017-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 ^{ème} trimestre 2017	66
IIPC 2017-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 ^{ème} trimestre 2017	71

2018

RESOLUTIONS CDNI 2018 I et CDNI 2018 II

Résolutions CPC et IIPC adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 21 juin 2018

CDNI 2018-I	Pages	
CDNI 2018-I-1	CDNI – Budget 2019.....	76
CDNI 2018-I-2	Appendice III du Règlement d'application (Annexe 2) Modification des numéros de marchandises 6393 et 6399 en ce qui concerne le spath fluor (fluorite) Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison	77
IIPC 2018-I-1	Constat de la péréquation provisoire 4 ^{ème} trimestre 2017.....	78
IIPC 2018-I-2	Constat de la péréquation provisoire 1 ^{er} trimestre 2018.....	84

Résolutions adoptées de la Conférence des Parties Contractantes du 13 décembre 2018

CDNI 2018-II	Pages	
CDNI 2018-II-1	Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2017 de la CDNI	89

CDNI 2018-II-2	Péréquation financière internationale 2017	90
CDNI 2018-II-3	Partie A – Maintien des montants de la rétribution d'élimination des déchets huileux et gras à 7,50€ pour 2019 et perspectives 2020-2021	93
CDNI 2018-II-4	Amendement de l'appendice 1 du Règlement d'application de la Convention (Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées)	94
CDNI 2018-II-5	Correction d'une incohérence dans l'article 6.01 du règlement d'application dans la résolution CDNI 2017-I-4 Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide	99
CDNI 2018-II-6	Corrigendum à la résolution CDNI 2013-II-5 Dispositions dérogatoires pour difficultés insurmontables conformément à l'article 9.02 de l'annexe 2 pour les stations d'épuration de bord	101
CDNI 2018-II-7	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC.....	102
IIPC 2018-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 ^{ème} trimestre 2018	104
IIPC 2018-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 ^{ème} trimestre 2018	109

2017

**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes
du 22 juin 2017**

Résolution CDNI 2017-I-1

Partie A - CDNI IT system

(procédure écrite)

La Conférence des Parties Contractantes,

consciente que

- conformément à l'article 5, les Parties contractantes de la CDNI doivent assurer des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord,
- conformément à l'article 3.03 (4) du Règlement d'application, le paiement de la rétribution d'élimination doit être possible par le biais d'un moyen de paiement électronique,
- le contrat relatif au système de paiement actuel expire en 2017,

ayant pris acte du rapport de la Commission d'examen du 19 janvier 2017,

sur la recommandation du service adjudicateur associé du 15 novembre 2016,

donne mandat au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour l'adjudication sans délai à l'entreprise proposée par la Commission d'examen et pour la conclusion du contrat portant sur la création ou l'entretien d'un système informatisé pour le paiement de la rétribution d'élimination conformément à la Partie A de la CDNI (Z30/SEV/288.3/1634/CDNI)

La présente résolution entre en vigueur le 26 janvier 2017.

CDNI – Budget 2018

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (17) 3 final corr.), et conformément à l'article 1^{er} du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2018 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2018 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 486 800 €,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 100 000 €,

arrête la répartition suivante des contributions des Parties contractantes sur la base du montant total de 586 800,00 € :

Pays	2018
Allemagne	140 000,00 €
Belgique	76 700,00 €
France	48 215,00 €
Luxembourg	45 050,00 €
Pays-Bas	225 455,00 €
Suisse	51 380,00 €
TOTAL	586 800,00 €

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2018.

Partie A - CDNI IT system
Adoption des options pour le renouvellement du SPE-CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

dans le cadre de la procédure de renouvellement du SPE-CDNI,

après consultation des Institutions nationales par le Secrétariat sur les options recommandées par la commission d'examen,

approuve sur recommandation de la commission d'examen la proposition des Institutions nationales avec les options suivantes :

- Accès par les stations d'avitaillement à leurs données ;
- Actualisation des données par les détenteurs d'ECO-comptes et les stations d'avitaillement ;
- Gestion élargie des reportings ;
- Adaptation de l'interface pour tablettes et smartphones ;
- Remplacement des ECO-cartes actuelles par des cartes hybrides (NFC) et adaptation des terminaux aux cartes hybrides – sous réserve de la confirmation par les institutions nationales de la compatibilité ;
- Renouvellement de 300 terminaux de paiement.

décide d'approuver le contrat pour le renouvellement du SPE-CDNI et de procéder d'ici 2020 à l'acquisition de cent vingt-cinq (125) nouveaux terminaux de paiement conformément aux termes du contrat,

charge le Secrétariat de la CDNI d'en aviser sans délai l'entreprise retenue.

Résolution CDNI 2017-I-4

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses article 14 et 19,

rappelant la résolution CDNI 2013-II-3 et compte tenu de la nécessité d'incorporer à la Convention CDNI des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs),

salue la présentation par le groupe de travail CDNI/G d'un projet de résolution complet visant à compléter la Convention CDNI (Partie B et Partie D) et son Règlement d'application,

salue les contributions des organisations non-gouvernementales, qui ont été étroitement associées à l'élaboration de ces prescriptions,

constate qu'il s'agit d'une proposition conjointe des Parties contractantes,

constate le consensus au sein des Parties contractantes sur les adaptations concernant la teneur,

constate qu'il s'agit d'une interdiction progressive de libérer dans l'atmosphère des vapeurs dommageables pour la santé et l'environnement,

constate que, selon des études réalisées, cette modification devrait permettre d'éviter désormais 95 % des dégazages dommageables de bateaux dans l'atmosphère dans le champ d'application géographique de la Convention et constitue ainsi une amélioration considérable pour l'environnement ainsi que pour la durabilité du transport de marchandises par voies d'eau.

adopte les amendements à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure concernant l'évitement et le traitement de vapeurs libérées en navigation intérieure.

La présente Résolution entrera en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des États signataires.

Annexes

Annexe 1 : Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Annexe 2 : Analyse d'impact

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

1. *La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifiée comme suit :*

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Définitions

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

[...]

- 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, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;
 - ff) "**vapeurs**" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide);
 - j) "**station de réception**" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs;
- [...]
- nn) "**exploitant d'une station de réception**" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;
 - o) "**libération de vapeurs**" : tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutilles de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES OBLIGATIONS À CHARGE DES ÉTATS

Article 3

Interdiction de déversement, de rejet et de libération

- (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 ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère sur les voies d'eau mentionnées dans l'annexe 1.

[...]

Article 8

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

- (1a) L'affréteur prend en charge les frais du dégazage du bâtiment conformément au Règlement d'application, Partie B.
- (2) Si avant le chargement le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affréteur ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, le transporteur supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et
- a) en cas de lavage, les frais de lavage
 - b) en cas de dégazage, les frais de dégazage
- du bâtiment, ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

[...]

OBLIGATIONS ET DROITS DES CONCERNES

Article 11

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affréteur, le transporteur, 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 et de l'atmosphère, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 12

Obligations et droits du conducteur

[...]

- (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 ou de libérer dans l'atmosphère à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

[...]

Article 13

Obligations du transporteur, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

- (4) Le transporteur, l'affréteur, 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. Ils peuvent recourir à un tiers pour se conformer à leurs obligations.
- ~~(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.~~

2. *La Partie B du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifiée comme suit:*

PARTIE B

COLLECTE, DEPOT ET RECEPTION DES DECHETS LIES A LA CARGAISON

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GENERALES

Article 5.01¹

Définitions

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

[...]

- aa) "**transports compatibles**" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le lavage ou le dégazage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé ;

[...]

- m) "**dégazage**" : l'élimination de vapeurs conformément à l'Appendice IIIa provenant d'une citerne à cargaison asséchée, auprès d'une station de réception, par le recours à des procédures et techniques appropriées ;
- n) "**ventilation**" : la libération directe dans l'atmosphère des vapeurs provenant de la citerne à cargaison ;
- o) "**citerne à cargaison dégazée ou ventilée**" : une citerne à cargaison dont les vapeurs ont été retirées conformément aux standards de dégazage visés à l'appendice IIIa.

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, d'eaux de lavage et de vapeurs.

¹ Dans la teneur de la résolution 2016-I-5.

Article 5.04

Application de la Partie B pour les vapeurs

- (1) La Partie B s'applique sans préjudice
 - a) des dispositions de l'Accord européen du 26 mai 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en liaison avec la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
 - b) de la directive 94/63/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service, dans leur version actuelle respective.

- (2) Les dispositions de l'appendice IIIa s'appliquent en complément aux dispositions de la directive visée au paragraphe 1, lettre b).

Les bâtiments pour lesquels il peut être justifié par écrit qu'ils ont dégazé conformément aux prescriptions hors champ d'application de la CDNI sont réputés être des bateaux dégazés au sens du présent règlement dès lors que les valeurs de l'appendice IIIa sont respectées. La Conférence des Parties Contractantes désigne, outre la directive 94/63/CE et l'ADN, les prescriptions réputées équivalentes en ce qui concerne les dispositions relatives au dégazage.

CHAPITRE VI

OBLIGATIONS A CHARGE DES CONDUCTEURS

Article 6.01

Interdiction de déversement, de rejet et de libération

- (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 ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère.
- (2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus
 - a) les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau conformément à l'appendice III
 - b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation conformément à l'appendice IIIasont explicitement autorisés, à condition que les dispositions desdits appendices aient été respectées.
- (3) Si
 - a) des matières pour lesquelles est prescrit à l'appendice III exclusivement un dépôt en vue d'un traitement spécial ou
 - b) des vapeurs pour lesquelles est prescrit à l'appendice IIIa un dégazageont été libérées ou menacent d'être libérées, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

Il doit indiquer avec autant de précision que possible le lieu de l'incident ainsi que la nature et la quantité de la matière ou des vapeurs concernées.
- (4) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.

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

[...]

- (2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison sont applicables
- a) en cas de lavage, les standards de déchargement et les prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception ;
 - b) en cas de dégazage, les prescriptions et les standards de dégazage de l'appendice IIIa.

[...]

- (6) Lorsque les cales ou citernes
- a) doivent être 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 ;
 - b) doivent être dégazées en vertu des standards de dégazage visés à l'appendice IIIa, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les citernes à cargaison ont été dégazées ou qu'une station de réception lui a été désignée pour le dégazage.

CHAPITRE VII

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR, DE L’AFFRETEUR, DU DESTINATAIRE DE LA CARGAISON ET DE L’EXPLOITANT DE L’INSTALLATION DE MANUTENTION

Article 7.01¹

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 ou le dégazage 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. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l’attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

[...]

- (3) Si une station de réception pour le dégazage a été désignée au bâtiment, l’exploitant de la station confirme le dégazage du bâtiment dans l’attestation de déchargement. L’exploitant de la station doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l’attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

Article 7.02

Mise à disposition du bâtiment

Modifié par la résolution 2015-II-3

[...]

- (2) Un standard de déchargement supérieur, le lavage ou le dégazage peut être convenu au préalable par écrit. Une copie de cet accord doit être conservée à bord du bâtiment au moins jusqu’à ce que soit complétée l’attestation de déchargement après le déchargement et le nettoyage du bâtiment.

Article 7.03

Chargement et déchargement

- (1) Le chargement et le déchargement d’un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes
- a) en cas de lavage, pour le lavage et
 - b) en cas de dégazage, pour le dégazage,
- prévues par les dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.

¹ Dans la teneur de la résolution 2017-I-5.

Article 7.04¹

Restitution du bâtiment

[...]

(2) Dans le cas :

- a) de cargaison sèche, l'obligation de restituer la cale dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison, si 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.
- b) de cargaison liquide, incombe à l'affréteur l'obligation de restituer la citerne à cargaison dans
 - aa) un état lavé, si 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,
 - bb) un état dégazé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les vapeurs ne peuvent être ventilées dans l'atmosphère en vertu des standards de dégazage et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice IIIa.

En outre, les responsables visés dans la phrase 1 ci-avant doivent restituer une cale lavée ou une citerne à cargaison lavée et/ou dégazée, si celle-ci était dans un état lavé ou dégazé avant le chargement, conformément à l'accord au sens de l'article 7.02 paragraphe 2.

(3) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus s'appliquent avec les exceptions suivantes :

- a) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit.
- b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.
- c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affréteur (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c de l'attestation de déchargement. L'indication de la quantité au numéro 9 n'est pas nécessaire. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables. Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

¹ Dans la teneur de la résolution 2016-I-5.

Article 7.05

Résidus de cargaison, eaux de lavage et dégazage

[...]

- (2a) Pour les cargaisons liquides donnant lieu à la formation de vapeurs nécessitant un dégazage selon l'article 7.04, paragraphe 2, l'affréteur est tenu de désigner au transporteur, dans le contrat de transport, une station de réception où le bâtiment devra être dégazé après son déchargement (y compris le déchargement des restes et l'élimination des résidus de manutention).

Article 7.06

Frais

[...]

- (2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas
- a) de lavage, les frais
 - aa) de lavage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 et
 - bb) de réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus,
 - b) de dégazage, les frais de dégazage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 en liaison avec l'article 7.05, paragraphe 2bis,
- 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 ou par le dégazage des citernes à cargaison qui ne sont pas conformes aux standards prescrits sont à la charge du transporteur.

3. *Au Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est ajoutée la partie D suivante :*

PARTIE D

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

Article 11.01

Dispositions transitoires

Pour l'application des dispositions de la présente annexe qui résultent de la modification de la Convention visant à y intégrer l'interdiction de la libération de vapeurs dans l'atmosphère s'appliquent les dispositions transitoires suivantes :

- a) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau I de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à compter de la date d'entrée en vigueur de la modification, fixée conformément à l'article 19, paragraphe 4, de la Convention ;
- b) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau II de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date mentionnée à la lettre a) ;
- c) Pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau III de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date mentionnée à la lettre a)¹.

Article 11.02

Dérogations

Les Parties contractantes peuvent convenir de dérogations aux dispositions de la présente annexe dans des cas individuels, pour autant que celles-ci soient réputées équivalentes. Les dérogations doivent être approuvées par la Conférence des Parties Contractantes et peuvent être autorisées par les autorités compétentes avec effet immédiat pour le champ d'application défini et aux conditions définies.

¹ Pour autant qu'une évaluation effectuée à partir de la date mentionnée à la lettre a) mène à la conclusion qu'il n'en résulte pas de problèmes. A défaut, l'interdiction est applicable à l'expiration d'une période de quatre ans à compter de la date visée à la lettre a).

4. À l'Annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est ajouté l'Appendice IIIa suivant :

Appendice IIIa Standards de dégazage

A. Dispositions générales

1. Les vapeurs des marchandises mentionnées dans les tableaux I à III du présent appendice ne doivent pas être libérées dans l'atmosphère, à moins que soient remplies les conditions concernant les valeurs AVFL¹ figurant dans les tableaux ci-après. Sauf disposition contraire dans l'article 7.04 ou dans le présent appendice, les vapeurs de ces marchandises doivent être dégazées.
2. Le dégazage doit être effectué auprès d'une station de réception agréée conformément aux dispositions nationales.
3. Les vapeurs de toutes les marchandises qui ne figurent pas dans les tableaux ci-après des standards de dégazage peuvent être ventilées.
4. La ventilation n'est pas admissible :
 - a) à proximité des écluses y compris leurs avant-ports, sous des ponts ou dans des zones à forte densité de population,
 - b) dans les secteurs faisant l'objet d'une protection correspondante par des prescriptions nationales.
5. La procédure de dégazage ou de ventilation doit être interrompue pendant un orage ou si, en raison de conditions de vent défavorables, la présence de vapeurs dangereuses est jugée possible en dehors de la zone de cargaison, devant le logement, la timonerie ou des locaux de service. « L'état critique est atteint dès lors qu'un mesurage avec un appareil de mesure portatif atteste la présence dans ces zones de concentrations de vapeurs supérieures à 20 % de la limite inférieure d'explosivité.
6. Le dégazage ne peut être effectué que par des personnes compétentes². Cela s'applique aussi aux travaux nécessaires à bord du bateau.

B. Valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL)

1. La valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL) d'une citerne à cargaison est définie comme la concentration des vapeurs dans la citerne en deçà de laquelle la libération des vapeurs dans l'atmosphère est admissible³.
2. La concentration de vapeur est mesurée conformément aux méthodes, techniques de mesure et appareils de mesure prévus dans l'ADN en un point représentatif situé à l'intérieur de la conduite reliant la citerne à cargaison et la station de réception des vapeurs ou en un ou plusieurs points de la citerne à cargaison jugés appropriés par l'expert⁴. La mesure est effectuée dans des conditions standard et elle est renouvelée après 30 minutes. Dans l'attestation de déchargement est confirmé au point 21 que la valeur ainsi mesurée était inférieure à la valeur limite.

¹ Accepted Vent Free Level : valeur admissible pour une ventilation libre.

² Pour la station de réception : personnes qualifiées de la station de réception des vapeurs. Pour le bateau : personne qualifiée conformément aux dispositions de l'ADN.

³ Cette valeur correspond à 10% de la limite inférieure d'explosivité (Lower Explosive Limit ou LEL).

⁴ Expert au sens des dispositions de l'ADN.

C. Transports pour lesquels un dégazage des citernes à cargaison n'est pas nécessaire après le déchargement

1. Transport de marchandises autorisées au transport à bord de bateaux de type « N ouvert » ou « N ouvert avec coupe-flammes ». Cela s'applique également pour les marchandises mentionnées dans les tableaux ci-après.
2. Transports exclusifs.
3. Transports avec une cargaison ultérieure compatible conformément à l'article 7.04, paragraphe 3, lettres b) et c).
4. Transport de marchandises dont la pression de vapeur est inférieure à 5kPa à 20° C.

D. Signification des colonnes des tableaux I et II ci-après

1. « Numéro ONU » : le numéro d'identification à quatre chiffres des marchandises ou objets extraits du Règlement Type de l'ONU.
2. « Désignation de la marchandise » : désignation de la cargaison transportée.
3. AVFL : seuil de la concentration des vapeurs dans la citerne à cargaison (en % du volume), en deçà duquel une ventilation libre est autorisée.
4. « Observations » : compléments relatifs au traitement de certaines marchandises.

Tableau I

1	2	3	4
N° ONU	Désignation de la marchandise	AVFL (vol.-%)	Observations
ONU 1114	Benzène	0.12	1)
ONU 1203	Essence ou carburant pour moteur d'automobile	0.14	2)
ONU 1268	Distillats de pétrole, produits pétroliers, N.S.A¹	-	3)
ONU 3475	Éthanol et essence, en mélange, ou éthanol et carburant pour moteurs d'automobiles, en mélange, contenant plus de 10 % d'éthanol	0.14	2)

- 1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.
2) La valeur AVFL équivaut à celle de l'essence.
3) La valeur AVFL (qui correspond à 10 % de la limite inférieure d'explosivité) doit être indiquée par l'affréteur, étant donné que la valeur LIE dépend de la composition du mélange.

¹ N.S.A. : non spécifié par ailleurs

Tableau II

1	3	4	5
N° ONU	Désignation de la marchandise	AVFL	Observations
ONU 1267	Pétrole brut (contenant plus de 10% de benzène)	0.12	1)
ONU 1993	Liquide inflammable, N.S.A. contenant plus de 10 % de benzène	0.12	1)
ONU 3295	Hydrocarbures liquides, N.S.A. contenant plus de 10% de benzène	0.12	1)

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.

Tableau III

1	3	4	5
N° ONU	Désignation de la marchandise	AVFL	Observations
ONU 1090	Acétone	0.26	
ONU 1145	Cyclohexane	0.10	
ONU 1170	Éthanol (alcool éthylique) ou éthanol en solution (alcool éthylique en solution), solution aqueuse contenant plus de 70 % en volume d'alcool	0.31	
ONU 1179	Éther éthyl-butylque	0.16	
ONU 1216	Isooctènes	0.08	
ONU 1230	Méthanol	0.60	
ONU 1267	Pétrole brut (contenant moins de 10% de benzène)	0.12	1)
ONU 1993	Liquide inflammable, N.S.A. contenant moins de 10 % de benzène	-	3)
ONU 2398	Éther méthyl tert-butylque	0.16	
ONU 3257	Liquide transporté à chaud, N.S.A. (y compris métal fondu, sel fondu, etc.) à une température égale ou supérieure à 100° C et inférieure à son point d'éclair	-	3)
ONU 3295	Hydrocarbures liquides, N.S.A. contenant moins de 10% de benzène	-	3)
9001	Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C remises au transport ou transportées à une température située dans la plage de 15 K sous le point d'éclair ou matières dont Pe > 60° C, chauffées plus près que 15 k du Pe	-	3), 4)
9003	Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C et inférieur ou égal à 100° C qui ne peuvent être affectées à aucune autre classe ni autre rubrique de la classe 9	-	3), 4)
<p>1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.</p> <p>3) La valeur AVFL (qui correspond à 10 % de la limite inférieure d'explosivité) doit être indiquée par l'affréteur, étant donné que la valeur LIE dépend de la composition du mélange.</p> <p>4) Nota : 9001 et 9003 ne sont pas des numéros ONU au sens des prescriptions de référence. Il s'agit de numéros dits numéros de matières, créés spécifiquement pour l'ADN et uniquement pour la navigation-citerne.</p>			

5. *Le modèle de l'appendice IV Attestation de déchargement pour la navigation à cale citerne est modifié comme suit :*

a) Le numéro 2 est rédigé comme suit :

« 2. t / m³/.....
(Quantité) (Catégorie des marchandises selon l'appendice III et n° ONU selon l'appendice IIIa du Règlement d'application)
Valeur AVFL variable :selon les indications de l'affrèteur »

b) Les lettres B et C sont rédigées comme suit :

« B Transports exclusifs

6. Le bateau
- a)* effectue des transports exclusifs – article 7.04, paragraphe 3, lettre a).
 - b) transporte en tant que cargaison suivante une cargaison compatible – article 7.04, paragraphe 3, lettre b).
 - c) ne sera pas lavé
 ne sera pas dégazé
jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

C Nettoyage du bateau

7. Les citernes à cargaison n°.
- a) ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ;
 - b) ont été lavées.
 - c) ont été restituées dégazées. »

c) Après le numéro 10 est insérée la lettre G suivante :

« G Dégazage

11. Le dégazage
- a) a été effectué par nous
 - b) doit être effectué auprès de la station de réception..... (Nom/entreprise)
mandatée par nous ;
 - c) doit être effectué conformément aux stipulations du contrat de transport. »

d) L'ancienne lettre G devient la lettre H.

e) L'ancien numéro 11 devient le numéro 12.

f) Après le numéro 12 est inséré le numéro 13 suivant :

- « 13. Libération de vapeurs dans l'atmosphère en raison d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée (article 6.01, paragraphe 4). Ceci a été confirmé par le chantier naval ou la société spécialisée. »

g) Les anciens numéros 12 à 18 deviennent les numéros 14 à 20.

h) Le numéro 14 est rédigé comme suit :

- « 14. Les données figurant sous les numéros 1 à 11 sont confirmées. »

i) Le numéro 15 est rédigé comme suit :

« 15. La cargaison suivante étant compatible, il est renoncé au lavage ou au dégazage – article 7.04, paragraphe 3, lettre c). »

j) Après le numéro 20 est insérée la partie 4 suivante :

« **Partie 4 : Déclaration de la station de réception des vapeurs** (seulement si le numéro 11b) ou 11 c) est marqué d'une croix)

Nom/entreprise Adresse.....

Attestation de dépôt

21. Le dégazage a été effectué conformément aux standards de déchargement de l'appendice IIIa du Règlement d'application. La concentration de vapeurs mesurée était inférieure à la valeur limite (AVFL).

22. Observations:.....

23.
(Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature) »

k) L'indication ci-après relative au numéro 11 est insérée :

« Remarque ad n°11: si 11 a) ou 11 b) ont été cochés, alors les numéros 13 à 16 et 21 à 23 doivent également être complétés. »

l) L'indication relative au numéro 11 c) devient l'indication relative au numéro 12 c).

Analyse d'impact

Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

CDNI : Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation Rhénane et intérieure.

1. Proposition de texte pour la modification de la réglementation et proposition de prescription transitoire Résolution CDNI-2017-I-4

2. Contexte de la proposition

2.1. Introduction et description du problème

Plus de 80 % du transport fluvial en Europe est assuré sur le réseau de navigation intérieure nord-ouest européen. De grandes quantités de cargaisons liquides y sont transportées annuellement, dont de nombreux composés organiques volatils (COV), tels que le benzène ou l'acétone, et des matières dangereuses pour l'environnement.

Après le déchargement d'un bâtiment de navigation intérieure, une partie de la cargaison subsiste dans la citerne à cargaison sous la forme de vapeurs. Ces vapeurs appartiennent au propriétaire de la cargaison et doivent être évacuées des citernes à cargaison afin que le bateau soit (suffisamment) propre pour le transport d'une cargaison suivante : cette opération est qualifiée de dégazage.

Actuellement, ces vapeurs sont très souvent dégazées à l'air libre : elles peuvent précipiter dans l'eau et aboutir ainsi dans le milieu aquatique. En outre, ces vapeurs sont souvent libérées en très peu de temps sur une très petite zone, ce qui entraîne localement des pics de charge dans l'atmosphère, par exemple dans les zones portuaires.

Cet aspect a notamment été mis en évidence par des mesures effectuées dans le port de Rotterdam. De nombreuses industries y sont établies et les concentrations de fond en vapeurs nocives peuvent s'en trouver accrues. En plus de cette concentration de fond, des pics significatifs ont été mesurés au moment où un bâtiment de navigation intérieure dégazant à l'air libre est passé devant les appareils de mesure.

Les zones du bassin du Rhin présentant des concentrations d'industries pétrochimiques sont densément peuplées : les émissions de vapeurs volatiles organiques et toxiques y sont une menace directe pour l'environnement et la santé publique. Cette situation n'est pas souhaitable. Il est donc urgent de réduire les émissions de composés organiques volatils et de matières dangereuses pour l'environnement provenant des bateaux-citernes de navigation intérieure.

L'Union européenne s'est saisie du sujet de la libération des substances extrêmement préoccupantes (SVHC) dans l'atmosphère dès les années quatre-vingt-dix : la Commission a élaboré la directive relative au stockage et à la distribution d'essence¹ pour réduire les émissions d'une source importante de composés volatils (transport d'essence). Cette directive a été adoptée en 1994 et transposée par les États membres de l'UE dans leur réglementation nationale.

L'UE a également identifié un certain nombre de matières dites « substances extrêmement préoccupantes (SVHC) » dont la libération dans l'atmosphère doit autant que possible être ramenée à zéro, notamment dans le règlement REACH (CE) 1907/2006, la convention OSPAR, la directive cadre relative à l'eau 2000/60/CE et le règlement POP (CE) 850/2004. L'industrie est également tenue de réduire de plus en plus ce type de rejets. Pour la navigation intérieure, il n'existe pas encore de prescriptions efficaces visant à empêcher la libération dans l'atmosphère de ces matières.

¹ Directive européenne 94/63/CE.

En outre, il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation internationale étendue qui interdise la libération de vapeurs dans l'atmosphère pour la navigation intérieure. De ce fait, de plus en plus de dispositions locales ont été introduites, ce qui peut conduire à un « tourisme des déchets » : les conducteurs attendent d'atteindre une zone où le dégazage n'est pas interdit et y ventilent leur bateau dans l'atmosphère.

2.2. Comment la modification proposée contribue-t-elle à la résolution du problème ?

Des interdictions de dégazage sont déjà en vigueur aux niveaux national, local et régional. Les autorités locales des provinces, des régions et des ports ainsi que des gouvernements nationaux ne peuvent cependant instaurer une interdiction généralisée, leur compétence se limitant à leurs propres voies d'eau. Il en résulte une réglementation fragmentée, ce qui peut conduire à un « tourisme des déchets ». Pour répondre à la problématique du dégazage, une réglementation internationale uniforme et adaptée est nécessaire, afin que les émissions de matières nocives soient limitées de façon intégrée sur l'ensemble des voies d'eau et que des règles du jeu équitables permettent d'éviter toute distorsion de concurrence.

La CDNI est une convention adoptée par six pays : le Luxembourg, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France ; elle s'applique à l'ensemble du Rhin et à toutes les voies de navigation intérieure en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique, sur la Moselle internationale au Luxembourg et en France (N.B. : pour la France, les voies navigables soumises à la Convention sont la Moselle, le Rhin, la Meuse et les canaux du Nord). Ce bassin concentre plus de 80 % de l'activité de la navigation intérieure européenne. L'incorporation dans la Convention d'une interdiction de libérer des composés organiques volatils et dangereux pour l'environnement dans l'atmosphère permettra, moyennant une adaptation mineure, de couvrir la majeure partie de la navigation intérieure internationale en Europe. L'interdiction de dégazage s'appliquera alors de façon uniforme, ce qui empêchera le « tourisme des déchets ».

L'étude de l'impact des effets attendus de cette interdiction (RHDHV-3) indique que l'interdiction de ventilation proposée dans la CDNI préviendrait 95 % des dégazages nocifs à l'air libre par le transport fluvial dans le champ d'application géographique de la Convention. Cela ne signifie pas pour autant que l'intégralité des dégazages dans l'atmosphère seront remplacés par des dégazages dans une station de réception des vapeurs : les experts du secteur s'attendent à ce que plus de 60 % des dégazages puissent être évités grâce à des solutions logistiques intelligentes, par exemple en faisant naviguer les bateaux avec la même cargaison ou avec des cargaisons qui sont parfaitement compatibles entre elles. Le dégazage dans une station de réception des vapeurs n'est nécessaire que lorsque la cargaison suivante du bateau est incompatible et que doit être fourni un bateau propre.

La CDNI est basée sur le principe du « pollueur-payeur ». C'est pourquoi les coûts des dégazages nécessaires sont imputés à l'affréteur. Pour les cargaisons liquides aussi, les coûts sont imputés à l'affréteur des marchandises qui pourraient polluer les eaux de surface.

2.3. Alternatives étudiées

Plusieurs initiatives ont été prises dans le passé par des autorités régionales pour introduire des mesures environnementales concernant le dégazage dans l'atmosphère sur les voies navigables relevant du champ d'application géographique de la CDNI. Dans les conventions existantes, il s'est avéré que cet aspect ne pourrait être réglé sans l'accord des Parties Contractantes.

Les initiatives privées basées sur le volontariat se sont avérées inefficaces. Lors de la négociation des green deals aux Pays-Bas, les dirigeants du secteur ont affirmé explicitement qu'ils étaient partisans de prescriptions qui seraient coordonnées autant que possible à l'échelle internationale.

Au début des discussions en 2012, trois options ont été identifiées pour introduire dans la réglementation existante une interdiction du dégazage de vapeurs de composés organiques volatils et de matières dangereuses pour l'environnement : l'Accord ADN, la directive européenne 94/63/CE et la Convention CDNI relative à l'élimination des déchets survenant en navigation intérieure. Les interdictions nationales conviennent moins à cet égard, une mise en œuvre non uniforme laissant ouverte la possibilité d'un tourisme des déchets.

2.3.1. ADN

L'Accord ADN² a été adopté par les Nations-Unies pour encadrer le transport fluvial de marchandises dangereuses. Cet accord vise à réduire, autant que possible, les risques liés au transport de marchandises dangereuses pour le bateau et pour l'équipage. L'ADN et la réglementation sous-jacente portent également sur l'émission de matières dangereuses. Ces prescriptions sont en vigueur au niveau international.

La proposition d'une interdiction de dégazage ne vise pas une réduction des risques pour la sécurité mais la limitation des émissions nocives dans l'atmosphère et dans l'eau. Ces aspects dépassent la portée actuelle de l'ADN, qui concerne la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Étant donné qu'une adaptation de l'ADN n'est pas plus avantageuse en termes de procédure, cette option a été écartée.

Les prescriptions actuelles dans le domaine du transport de marchandises dangereuses (ADN) ouvrent expressément aux administrations nationales la possibilité d'introduire des prescriptions plus détaillées. Une intensification des contrôles sur la base de la législation actuelle n'est donc pas une solution pour empêcher le rejet de ces vapeurs indésirables de façon uniforme : une réglementation complémentaire est nécessaire pour interdire le dégazage.

2.3.2. Directive européenne 94/63/CE

Directive européenne 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service, appelée « directive européenne 94/63/CE » dans le présent document.

Une régulation des dégazages serait éventuellement possible par l'extension de la directive européenne 94/63/CE. L'extension de la directive 94/63/CE nécessiterait une directive modificative, impliquant les délais nécessaires à l'approbation du nouveau texte par les États membres de l'UE. Or, le traitement de ce problème est perçu comme particulièrement urgent dans la région à la fois densément peuplée et présentant une forte densité du trafic fluvial de l'Europe du Nord-Ouest, correspondant au champ d'application géographique de la CDNI.

Une extension de la directive européenne 94/63/CE aurait en outre pour conséquence, par analogie à la pratique actuelle, la mise en place d'une gestion des coûts dans laquelle le conducteur du bateau de navigation intérieure assumerait le coût de la limitation des émissions. Étant donné que les vapeurs résiduelles doivent être considérées comme des résidus de cargaison, il est plus pertinent d'imputer les coûts à l'affrètement, selon le principe du « pollueur-payeur ».

² ADN : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

2.3.3. CDNI

La France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, en tant qu'États membres de l'Union européenne, ont adopté cette convention avec la Suisse pour réglementer le dépôt de déchets et de résidus de cargaison des bateaux de navigation intérieure. La CDNI interdit le déversement des déchets solides et liquides dans les eaux navigables sur le champ d'application géographique de la Convention. L'ajout de dispositions relatives aux rejets de vapeurs est relativement simple et serait un complément cohérent.

La CDNI définit explicitement à qui incombent la responsabilité et les coûts lors du transport, du chargement et du déchargement de marchandises et de la prise en charge des résidus de cargaison, conformément au principe du « pollueur-payeur ». Les coûts sont imputés au destinataire de la cargaison pour les cargaisons sèches et à l'affréteur pour les cargaisons liquides. La CDNI décrit également les procédures, de même qu'elle réglemente la mise en œuvre et les contrôles.

2.3.4. Résultats

Compte tenu des motifs exposés ci-avant, l'adaptation de la CDNI constitue la solution la plus pertinente pour limiter la libération dans l'atmosphère de vapeurs dangereuses pour l'environnement.

2.4. Dispositions transitoires

La proposition d'adaptation de la CDNI inclut des dispositions transitoires qui prévoient une introduction par phases de l'interdiction de dégazage dans l'atmosphère, les installations existantes étant probablement insuffisantes pour fournir les capacités de dégazage adéquates en cas d'interdiction simultanée du dégazage de toutes les matières concernées.

Une introduction progressive de l'interdiction avec des délais de respectivement six mois, deux ans et trois ans à compter de la ratification de l'amendement de la Convention permet à la fois de répondre au souhait d'une introduction rapide exprimé par les différentes parties intéressées (autorités régionales, grands ports aux Pays-Bas et en Belgique et les organisations internationales de navigation intérieure) et de mettre un terme à la fragmentation actuelle de la réglementation et à l'incertitude générale en ce qui concerne les droits et les obligations. Par ailleurs, ce calendrier offre un délai suffisant pour construire des stations de dégazage et obtenir ou délivrer les permis nécessaires.

Après la phase III, les émissions de vapeurs nocives dans l'atmosphère par la navigation à cale citerne devraient avoir baissé de 95 %.

Une évaluation de la mesure sera réalisée après l'introduction de la Phase I. Celle-ci s'étendra jusqu'à l'introduction de la Phase II. Cette évaluation vise à déterminer si la réglementation est adaptée à la situation réelle. Seront par exemple évalués l'effet réel de la mesure sur les transports exclusifs, l'existence de comportements d'évitement, le nombre et la nature des unités de dégazage, de même que la fréquence des dégazages.

En outre, il est prévu de vérifier si d'autres composés dangereux/toxiques doivent être ajoutés au tableau III de l'Appendice IIIa : en effet, de nouvelles matières et de nouveaux composés sont mis au point, nécessitant une actualisation de la liste, et de nouveaux enseignements sur des matières connues peuvent rendre nécessaire leur interdiction.

Il convient de souligner que l'évaluation porte seulement sur le Règlement d'application de la CDNI (annexe 2 à la Convention) et que, de ce fait, des modifications ou compléments ne nécessiteraient pas une nouvelle procédure de ratification dès lors que l'adaptation du Règlement d'application demeure conforme à la teneur des articles du texte principal.

2.5. Précisions relatives au projet de résolution

2.5.1. Généralités

Le projet de résolution introduit dans la CDNI une interdiction de la libération de vapeurs nocives dans l'atmosphère. Les vapeurs concernées sont des résidus gazeux de cargaison liquide.

Les principales modifications apportées au texte de la Convention sont les suivantes : à l'article 1 f) de la CDNI, où figurait déjà « résidus de cargaison », est ajouté « vapeurs » et aux articles 3, 11, 13 où figure l'interdiction du « déversement dans la voie d'eau », est ajoutée l'interdiction de la « libération des vapeurs dans l'atmosphère ». En outre, dans les articles 8 et 13, de même que pour le lavage, l'affréteur se verra imputer les coûts du dégazage. Enfin, l'Appendice IIIa listera les matières spécifiques dont le dégazage dans l'atmosphère sera interdit, ainsi que le phasage de cette interdiction. Pour ces matières, le dégazage dans une station de réception est en principe obligatoire, sauf s'il s'agit d'un transport exclusif ou d'un transport compatible. À chaque produit à dégazer est attribuée une valeur « AVFL », la valeur de concentration sous laquelle la libération dans l'atmosphère des vapeurs résiduelles sera autorisée.

L'approche retenue est analogue à celle des dispositions actuelles de la CDNI pour le lavage des citernes utilisées pour le transport de cargaisons liquides. Par analogie aux dispositions en vigueur relatives au lavage des citernes, les coûts du dégazage seront imputés à l'affréteur.

2.5.2. Tableaux et sélection des matières faisant l'objet d'interdictions de dégazage dans l'Appendice IIIa

Afin de limiter autant que possible les risques liés à la libération de vapeurs pour les êtres humains et l'environnement, l'accent a été mis sur les matières dites CMR. Ces matières sont cancérigènes (Cancérigènes), modifient les propriétés génétiques (Mutagènes) et/ou sont dangereuses pour la reproduction (Reprotoxiques). Sont notamment concernées l'essence, le benzène, les matières contenant du benzène et les autres substances extrêmement préoccupantes (SVHC).

La faisabilité du dégazage de ces matières a ensuite été examinée : selon les experts du GRTS³, seules les matières dont la pression de vapeur à 20 °C est supérieure à 5 kPa (kilopascals) peuvent être dégazées. En d'autres termes, une matière doit être suffisamment volatile pour permettre l'évacuation de ses vapeurs dans une station de réception dans un délai acceptable.

Les dispositions relatives au lavage qui figurent actuellement dans la Convention (Appendice III du Règlement d'application) s'appliquent sans modifications aux matières qui ne peuvent pas être dégazées (en général, les matières dont la pression de vapeur est inférieure à 5 kPa à 20 °C). Pour les matières qui peuvent être ventilées mais qui occasionnent une gêne olfactive pour les riverains, le lavage est une solution adéquate, le dégazage ne limitant pas suffisamment les problèmes d'odeurs. Cette approche correspond d'ailleurs à la pratique actuelle.

L'introduction de l'interdiction est prévue en 3 phases :

- la **phase 1** s'appliquera aux vapeurs des matières déjà visées par la directive 94/63/CE de l'UE. L'objectif de cette directive est de limiter les émissions de composés organiques volatils (émissions de COV) issus du carburant pour véhicules motorisés. En outre, l'Allemagne a étendu les exigences de la directive 94/63/CE à des matières comparables telles que les mélanges de carburants et l'essence brute. Dans le cadre de la phase 1, toutes les interdictions déjà applicables sont introduites sur l'intégralité du territoire des Parties Contractantes. Le benzène (ONU 114) est ajouté à la liste des produits interdits, en raison de sa grande nocivité pour l'environnement. La toxicité de ce composé fait l'objet d'un large consensus et le dégazage du benzène est déjà interdit dans de nombreuses régions.

³ Comité directeur du GRTS : Steering Committee Gaseous Residues of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping. Ce comité est composé de représentants d'organisations internationales de bateliers, d'armateurs, de sociétés de stockage et du secteur de la (péto)chimie (voir 4.).

- la **Phase II** portera sur les vapeurs des matières particulièrement dommageables contenant plus de 10 % de benzène. Ces matières sont également déjà soumises à des interdictions régionales.
- la **Phase III** concernera les vapeurs des matières dont la limitation des émissions dans l'atmosphère aura un impact significatif, identifiées d'après la liste des vingt-cinq matières les plus fréquemment transportées⁴.

Les interdictions des phases II et III étendent les interdictions des phases précédentes.

Les vapeurs de matières qui ne figurent pas dans les tableaux des appendices III et IIIa peuvent être libérées dans l'atmosphère. Les exigences de l'ADN doivent cependant être respectées à titre d'exemple, la concentration de gaz dans le mélange libéré ne doit pas être supérieure à 10 % de la LIE. Des exigences souvent plus restrictives s'appliquent dès à présent pour les matières toxiques, afin de ne pas mettre en danger l'équipage.

Lors de l'évaluation des phases I et II, il conviendra de vérifier la pertinence d'une extension ou d'un renforcement de la liste des matières concernées par la phase III.

2.5.3. Détermination de la valeur limite pour le dégazage dans l'atmosphère (AVFL)

La valeur AVFL (Accepted Vent Free Level) a été fixée dans la CDNI sur la base de recherches⁵ effectuées par le GRTS. La valeur AVFL est le seuil en-dessous duquel les vapeurs peuvent être libérées dans l'atmosphère.

Elle correspond actuellement à 10 % de la LIE (Limite inférieure d'explosivité). Cette limite couvre à la fois les risques de sécurité pour le bateau et les risques pour la santé de l'équipage à bord. On suppose qu'en dessous de cette valeur limite, les coûts de l'élimination des vapeurs ne sont pas justifiables par rapport au bénéfice pour l'environnement.

Cette approche aboutit à une réduction des émissions de 95 % par rapport aux émissions actuelles pour les polluants mentionnés en Appendice IIIa, avec d'évidents avantages sur le plan environnemental. Ces dispositions pourraient encore être renforcées à l'avenir.

La définition de l'AVFL ne figure pas *explicitement* dans l'ADN ni dans la directive européenne 94/63/CE. Pour des considérations pratiques, la CDNI utilise la valeur de 10 % de la LIE reprise de l'ADN.

Les matières non combustibles n'ont pas de limite d'explosivité et donc pas de valeur « LIE ». Il est par conséquent impossible de déterminer une valeur AVFL d'après ce critère. Toutefois, ces matières sont généralement moins volatiles, avec fréquemment une tension de vapeur < 5 kPa, ce qui implique qu'elles ne pourraient être dégazées que par la mise en œuvre de moyens disproportionnés, voire pas du tout. Néanmoins, ces matières nécessitent fréquemment un lavage en vertu de l'actuel Appendice III de l'annexe 2 à la CDNI.

Pour les mélanges de matières, une valeur AVFL applicable de manière générale peut être indiquée. Ici, il incombe à l'affréteur de fixer les exigences en fonction du mélange de matières.

Les appareils de mesure présents à bord des bateaux, basés sur l'ADN, peuvent être utilisés sans adaptation pour la CDNI.

3. Lien avec d'autres réglementations pertinentes

La réglementation proposée est complémentaire de la réglementation existante en matière de transports continentaux, notamment la Directive européenne 94/63/CE et l'ADN encadrant les transports de marchandises dangereuses par voie d'eau.

⁴ Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures*. CEFIC SCGTRS.

⁵ Étude RHDHV: Acceptable Vent Free Level

Tant la directive européenne 94/63/CE que l'accord ADN ont d'autres finalités que la CDNI. L'ADN vise en effet la sécurité du bateau et de l'équipage. La Directive européenne 94/63/CE a quant à elle pour but de réglementer la sécurité du stockage et de la distribution d'essence pour tous les modes de transport, dans l'ensemble de l'Union européenne.

La CDNI vise à protéger l'environnement en prévenant, collectant et éliminant les déchets des bateaux. La Convention régit les droits et devoirs des parties qui participent au transport, à la manutention et à l'évacuation des cargaisons, des parties, résidus et déchets de cargaisons et complète ainsi les deux autres textes réglementaires en imposant des exigences additionnelles.

L'interdiction de dégazage se traduit dans la pratique par une extension de la notion de « cargaison », à laquelle s'ajoutent désormais les vapeurs. Cette extension est dans l'intérêt de la santé des riverains et de la protection de l'environnement.

L'ADN offre la possibilité aux autorités nationales d'instaurer leur propre interdiction de dégazage (régionale). La CDNI impose désormais dans les États contractants des exigences spécifiques pour le dégazage de matières CMR et est ainsi plus stricte que l'ADN.

La directive 94/63/CE confie les modalités d'exécution aux États membres. Dans ce cadre, la CDNI veille à une application concrète pour les cinq États membres de l'Union européenne et la Suisse, sur un territoire homogène en Europe occidentale, qui comprend le corridor du Rhin et couvre ainsi une partie considérable de la flotte de navigation intérieure européenne. Elle offre un système coordonné à l'échelle internationale permettant d'empêcher que les résidus de cargaison et les déchets n'aboutissent dans l'environnement.

4. Aperçu des parties prenantes

Outre les gouvernements nationaux des Parties contractantes, d'autres représentants d'intérêts interviennent aussi pour cette modification de la CDNI, dans le cadre du comité de pilotage GRTS établi spécialement à cet effet.

Ce comité se compose de représentants d'organisations internationales de la batellerie, d'armements, d'entreprises de stockage et de l'industrie (péto)chimique, à savoir l'UENF, l'OEB, CEFIC, FETSA, FuelsEurope et des ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Duisbourg et de Rotterdam (présidence).

Le GRTS conseille les organes de la CDNI au regard de l'expérience pratique dans ce secteur. L'objectif de cette consultation est d'avoir des dispositions praticables, telles que présentées aujourd'hui. Sur mandat du GRTS - ou des membres concernés - quelques études techniques visant à étayer l'interdiction de dégazage ont également été initiées.

La Conférence des Parties Contractantes a organisé une consultation publique durant l'été 2016. Un projet de texte a été publié et dix-sept instances ou parties intéressées ont soumis leurs points de vue. Ces indications et propositions ont, dans la mesure du possible, été intégrées au projet de résolution.

5. Coûts et autres effets pour le secteur

5.1. Les coûts d'un dégazage

Les coûts d'un dégazage à la station de réception sont imputés à l'affrètement en sa qualité de propriétaire de la cargaison. Ils sont estimés à environ 6 000 € en moyenne par dégazage. Ce montant inclut, outre le coût du dégazage proprement dit, l'amortissement des coûts d'investissements, les coûts d'exploitation et d'entretien des installations de dégazage, ainsi que les coûts liés aux temps d'attente et aux durées des détours nécessaires pour rejoindre une installation éloignée.

Ce montant est basé sur des données issues de la pratique existante ; l'estimation des coûts est issue de différentes études, produites par différents pays (CE Delft-2, RHDHAV-2). En supposant une durée moyenne de dégazage d'environ 8 heures, un temps d'attente de 4 heures et une durée de détour de 2 heures, ainsi que l'amortissement et la maintenance de l'installation, les coûts s'élèvent en moyenne au montant cité de 6 000 € par dégazage.

Les coûts pour un dégazage, de même que pour un lavage, sont du même ordre de grandeur que le prix du transport.

Le secteur a indiqué lors d'entretiens que se dessine d'ores et déjà un nouveau marché pour les installations de dégazage. Des techniques de traitement des vapeurs ainsi que des appareils de mesure sont déjà disponibles, étant utilisés pour les mesurages concernant les marchandises dangereuses (ADN) et pour le traitement des vapeurs lors du stockage et du transbordement dans les terminaux. Le temps nécessaire au développement de techniques adéquates n'est donc pas un facteur limitant.

Des techniques pour le traitement des vapeurs de citernes à cargaison des bateaux sont en cours de développement depuis plusieurs années. Ce développement va probablement s'accélérer en cas d'interdiction définitive du dégazage.

Le coût d'exploitation total pour le dégazage sera, selon l'évaluation d'impact (RHDHV-3), compris entre 12 et 25 millions d'euros par an. Ces montants sont basés sur les données disponibles et les hypothèses associées. Un élément de cette évaluation est un modèle d'après lequel des analyses de sensibilité ont été effectuées sur quatorze paramètres pertinents du processus de dégazage⁶. Les coûts des mesures proposées varient entre 3 à 25 euros par kilo d'émissions de COV⁷ évitées et de 16 à 66 euros par kilo d'émissions de benzène évitées. Ces chiffres sont considérés comme étant proportionnels.

De façon plus détaillée :

- les coûts totaux du dégazage en 2021 sont évalués à 17 670 000 € (voir le tableau 4-2 de l'évaluation), ce qui représente 2 735 dégazages à 6 458 € (voir tableau 4-1).
- les émissions de COV prévues en 2021 sont évaluées à 721 tonnes au minimum et 6 805 tonnes au maximum. Ce calcul est basé sur le nombre de dégazages par produit, multiplié par le facteur d'émission (kg/dégazage)
- le coût serait alors de : $17\,670\,000\text{ €} / 721\text{ tonnes} / 1000\text{ kg} / \text{tonnes} = 25\text{ €/kg}$ pour le cas d'un rapport coût-efficacité maximal et de $17\,670\,000\text{ €} / 6\,805\text{ tonnes} / 1000\text{ kg/tonne} = 2,6\text{ €/kg}$, arrondis à 3 €/kg, pour le cas d'un rapport coût-efficacité minimal⁸.

5.2. Stations de réception pour les vapeurs

5.2.1. Construction d'installations de dégazage

Les pouvoirs publics doivent faciliter ou soutenir le développement des infrastructures nécessaires conformément à l'exigence formulée dans la partie B de la Convention CDNI. En principe, l'infrastructure ne sera pas créée par les pouvoirs publics mais par des acteurs privés. Ceci requiert du temps et de l'argent. Par conséquent, il est important pour les opérateurs économiques de savoir à quel moment l'interdiction entrera en vigueur, afin de développer une étude d'opportunité adaptée (« business case »).

Une entreprise souhaitant installer une station de réception pour les vapeurs pour son usage devra obtenir, comme pour les autres stations, un permis de l'autorité (locale) compétente. La décision d'accorder l'accès à cette installation à d'autres entreprises incombe à l'entreprise propriétaire de la station. Dans la pratique actuelle, certaines entreprises disposent de leurs propres installations, lesquelles ne sont généralement pas accessibles aux tiers.

Suite à des initiatives privées, divers types de stations de réception déjà achevées ou encore en construction existent actuellement dans différents ports.

5.2.2. Nombre de dégazages, effet des transports exclusifs et des transports compatibles

Le GRTS indique que lorsque l'interdiction de dégazage entrera en vigueur, les parties concernées tenteront de limiter les coûts et s'attacheront à transporter davantage de matières par des transports compatibles ou exclusifs (Article 5.01, lettres a et aa)). Le dégazage n'est alors pas obligatoire et il est ainsi possible de gagner du temps et de réduire les coûts. Le nombre total de dégazages nécessaires devrait donc diminuer.

⁶ Si cela est jugé opportun, le modèle pourra faire l'objet de nouveaux calculs lorsque des données plus précises seront disponibles.

⁷ Composés organiques volatils

⁸ Royal HaskoningDHV: effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges June 2016

Il est difficile de prévoir l'ampleur précise de ce glissement. Actuellement, les entreprises travaillent avec leurs propres listes de compatibilité de marchandises. Des tentatives d'harmonisation de ces listes ont échoué dans le passé. De ce fait, les informations disponibles concernant le nombre des transports compatibles effectués actuellement sur les voies de navigation intérieure sont limitées. Lorsque l'alternative d'un dégazage gratuit disparaîtra, les coûts du dégazage pour l'exploitation de la flotte de bateaux-citernes seront évalués par rapport à la perte de flexibilité résultant du recours aux transports compatibles.

Les parties prenantes concernées indiquent qu'elles s'attendent, sur la base des données internes de leurs entreprises, à un glissement d'au moins 60 % des transports vers des transports exclusifs et des transports compatibles. Ce glissement pourrait se traduire par une hausse des coûts de transport, mais celle-ci devrait être bien inférieure au coût occasionné par un dégazage plus fréquent des bateaux.

Lors d'une réunion du groupe de travail ADN pour le Rhin (ADNR), le secteur a déclaré en 2013 que la mise en œuvre de la Directive européenne 94/63/CE est déjà assurée par le recours aux transports exclusifs et compatibles, et qu'il n'y aurait donc quasiment pas de coûts additionnels.

Le secteur considère que l'introduction de davantage d'interdictions de dégazage conduira à une forte baisse du nombre de dégazages en raison du recours aux transports exclusifs ou compatibles. L'expérience acquise aux installations de dégazage à Bâle et Rotterdam montre que le nombre de dégazages prévus n'a pas été atteint. Cela peut être dû à un glissement vers des transports exclusifs. Toutefois, les frais n'étant pas remboursés, un comportement d'évitement (tourisme de déchets) ne peut être exclu.

Pour déterminer le nombre de dégazages, RHDHV-2 a utilisé des données plus récentes pour 7 matières, complétées par des sources de données concernant les bateaux-citernes de navigation intérieure provenant de plusieurs pays de la CDNI. Ces 7 matières constituent les tableaux I et II de l'Appendice IIIa. Les matières du Tableau III faisaient encore l'objet de discussions dans le GRTS à cette époque.

L'étude prévoit un besoin d'environ 1 300 dégazages contrôlés par an pour la Phase I, et de 3 000 par an pour la Phase II dans le corridor rhénan.

Le nombre de dégazages pour les matières de la Phase III pourra être extrapolé en temps utile.

5.2.3. Nombre d'installations de dégazage requis

L'étude suppose que la plupart des transports de matières dangereuses volatiles sont effectués d'un port à l'autre. Les installations de dégazage devraient par conséquent se situer à proximité des postes de chargement et de déchargement correspondants.

Sur la base des dégazages nécessaires pour les Phases I et II (1 300 à 3 000) et des capacités des installations, RHDHV-2 estime que le nombre d'installation de dégazage requis pour le bassin du Rhin est théoriquement de 4 à 5. Étant donné la grande incertitude concernant l'évolution des transports exclusifs et compatibles, le nombre d'installations requis pour la Phase III est difficile à estimer.

Pour les régions telles que par exemple Berlin, Hambourg, Brème, Ratisbonne, Liège-Maastricht et le Nord de la France, des capacités de dégazage additionnelles seront éventuellement nécessaires, le temps requis pour les détours entraînant des frais trop élevés. L'exploitation des stations de réception des vapeurs pourrait ne pas couvrir les frais occasionnés dans ces secteurs. Le cas échéant, les entreprises n'auraient alors pas accès à des installations de dégazage dans ces secteurs et seraient tenues de créer leurs propres installations. Des installations de dégazage mobile pourraient constituer une solution dans ce cas de figure.

En raison de la variété des paramètres, le nombre de stations de dégazage dans le champ d'application géographique de la CDNI pourrait alors être nettement supérieur à 5 stations.

5.2.4. Coût et durée de la construction d'une installation de réception des vapeurs

Les coûts pour la construction d'une station de réception des vapeurs varient entre 0,5 million et plusieurs millions d'euros, en fonction de sa capacité, de la nature de l'installation (mobile ou fixe), de la gamme des produits qui peuvent y être traités, etc.

Le tarif pour le dégazage dans les installations devra couvrir les coûts sur la base du principe du « pollueur-payeur ». Il n'est pas indispensable de développer de nouvelles technologies pour le dégazage des bateaux de navigation intérieure, car il existe déjà des stations de réception des vapeurs et de nouvelles stations de réception font actuellement l'objet d'essais.

Le GRTS a fait dresser par RHDHV-1 un inventaire des différentes installations de dégazage et des possibilités qu'elles offrent. Sont identifiées :

- Anvers : 3 installations mobiles (financements privés), opérationnelles
- Anvers : installation fixe Marpobel, opérationnelle
- Bâle : 1 installation (financement privé, soutenu par des entreprises portuaires), opérationnelle
- Rotterdam : Don Quichot (installation flottante, mobile), opérationnelle
- Moerdijk : installation de collecte générale, y compris le dégazage (financement privé), opérationnelle
- Amsterdam : installation mobile à terre (entreprise privée avec subventions du port), en développement

Il existe également des installations de manutention propres aux entreprises, qui conviennent pour des matières spécifiques.

Selon les informations fournies par les parties privées et en fonction des facteurs précités, une installation peut être construite en un an. Des installations mobiles sont aussi disponibles et de telles installations peuvent être construites en moins d'un an.

Un exemple de nouvelle installation est le Don Quichot. Il s'agit d'une installation placée sur un ponton dans la région de Rotterdam/Dordrecht (Pays-Bas). Le coût total de cette installation est de 2,5 millions d'euros, dont 400 000 euros investis par le propriétaire, 1 million d'euros provenant des entreprises portuaires et de la région de Rotterdam ; la somme manquante, soit plus d'un million d'euros a fait l'objet d'un financement participatif. Pour ce financement participatif, un rendement de 7 % a été promis aux participants.

La situation des transports exclusifs ou compatibles doit également être considérée. Un dégazage n'est pas légalement requis pour ces transports, ce qui permet certes de réduire le nombre des installations de dégazage nécessaires ; cependant les vapeurs restituées doivent être réceptionnées par l'installation de chargement. Cette contrainte peut entraîner des dépenses pour la construction ou l'adaptation des installations de chargement et de réception afin d'assurer la restitution des vapeurs des citernes à cargaison lors du chargement (tuyauteries de retour des vapeurs ; déjà appliqués dans de nombreux cas) ou pour des installations spécifiques de traitement des vapeurs.

Selon certaines indications, cette obligation de la Directive européenne 94/63/CE n'est pas toujours respectée ; cette situation n'est cependant pas l'objet de la modification de la Convention proposée.

5.2.5. Coûts et durée de l'octroi d'un permis

Un permis d'exploitation et une autorisation délivrée en vertu de la réglementation environnementale sont en général requis pour une installation de dégazage. En outre, le demandeur doit fournir toutes les informations nécessaires et justifier le cas échéant par des rapports de recherche que les prescriptions en vigueur peuvent être respectées.

Cette procédure n'est pas nouvelle : des permis d'exploitation sont déjà délivrés pour la collecte des résidus de cargaison et des déchets.

Dans les cas où de grandes entreprises construiraient leurs propres installations de dégazage, de nouveaux équipements seront nécessaires, par exemple des postes de stationnement (supplémentaires) pour les bâtiments arborant des cônes, ce qui nécessitera une autorisation par les autorités. Les plaintes déposées par des groupements de protection de l'environnement ou par des riverains sont susceptibles de retarder la procédure de plusieurs années.

Il est difficile d'estimer la durée de la procédure d'octroi du permis, les procédures ainsi que le contexte sociétal au niveau local étant différents dans chaque État membre et dans chaque région.

Les stations de réception de vapeurs étant déjà utilisées par exemple dans des terminaux, il est peu probable que la délivrance des autorisations nécessite un délai supérieur aux quelques mois habituellement nécessaires. Si une installation mobile est placée dans une station de réception existante, elle relève de la station de réception et ne nécessite pas d'autorisation distincte.

Seules les nouvelles formes de collecte, comme dans le cas du Don Quichot où la station de réception est établie sur un ponton, nécessitent une procédure spéciale. L'obtention du permis a été retardée en raison de l'attente d'une recommandation sur la mise en conformité à l'ADN, cette démarche étant nécessaire pour une installation flottante transportant des matières dangereuses. Dans ce cas précis, une exemption nationale temporaire a été accordée sur la base de la loi néerlandaise sur le transport de marchandises dangereuses (mise en œuvre nationale de l'ADN).

Par « coûts de l'octroi du permis » nous entendons les coûts supportés par l'administration publique. En fonction des dispositions en vigueur dans le pays concerné, il est possible que ces coûts soient dans certains cas couverts (partiellement) par des redevances.

En principe, toutes les informations requises doivent être fournies par le demandeur du permis, y compris les résultats des études requises concernant les nouvelles techniques. Il est probable que les coûts occasionnés au demandeur du permis seront en définitive refacturés au client. Les demandes d'informations au sujet des coûts des permis butent sur la retenue des parties concernées. En résumé, la transparence concernant le nombre et l'ampleur des coûts des permis est limitée et il est impossible d'obtenir un aperçu complet.

5.2.6. Types d'installations

Il existe à la fois des installations de dégazage fixes et des installations mobiles (bateaux ou camions). En général, toutes les matières figurant à l'Appendice IIIa du Règlement d'application de la CDNI, peuvent être traitées dans la même unité.

Outre l'essence (depuis 2006), de nombreuses autres matières nocives sont déjà dégazées dans des installations de dégazage (mobiles), par exemple en vertu de prescriptions plus restrictives applicables au niveau local. Il existe aussi des entreprises qui optent pour le dégazage sur une base volontaire, parce qu'elles s'engagent en faveur d'une exploitation durable ou parce qu'elles entretiennent une image respectueuse de l'environnement. Si leur capacité est suffisante, ces installations pourront également être utilisées pour les « nouvelles » matières qui feront l'objet de l'interdiction.

Dans la pratique actuelle, il existe des installations spécifiques pour certaines matières mais aussi des installations permettant de traiter tous les types de matières. Toutes les installations mises au point actuellement sont optimisées pour garantir le traitement de tous les produits qui seront soumis à des restrictions de dégazage. Cet aspect sera également assuré au moyen de permis.

Pour les transports exclusifs et les transports compatibles des équipements pour la collecte des vapeurs des citernes pendant le chargement sont nécessaires. Dans de nombreux cas, ces équipements ne sont pas encore installés.

5.3. Durée d'un dégazage, effet sur les temps d'attente et de détour, les déplacements à l'état léger et les postes de stationnements pour les bateaux arborant des cônes

5.3.1. Durée d'un dégazage

Avec les techniques actuelles, un dégazage nécessite en moyenne environ 8 heures (RHDHV). À l'avenir, la durée de dégazage pourrait être réduite si de nouvelles technologies le permettent.

5.3.2. Temps d'attente et de détour

Des temps d'attente plus fréquents et plus longs seront générés pour la navigation, puisque la ventilation ne sera pas autorisée pendant la navigation et que le dégazage contrôlé prend lui-même du temps. Le transporteur attendra probablement de dégazer jusqu'à ce qu'il soit certain que la cargaison suivante ne sera pas une cargaison exclusive ou compatible.

A cet égard, la CDNI, Partie B, article 7.05, dispose que les temps d'attente et de détour sont à la charge de l'affréteur et font partie des coûts totaux de dégazage.

Il est impossible de prévoir l'ampleur des temps d'attente et de détour. RHDHV-2 fournit des estimations pour le temps d'attente de 4 heures et de 2 heures pour les détours. D'autres études concernant des provinces néerlandaises font état d'estimations dans des fourchettes similaires. Il en résulte un montant de 1200 euros par dégazage.

Au vu des initiatives actuelles, il semble clair qu'un marché pour les dégazages émergera.

5.3.3. Postes de stationnement pour les bâtiments arborant des cônes

Les bateaux qui ne sont pas encore dégazés devant arborer un cône, des postes de stationnements spécifiques supplémentaires seront nécessaires pour les bateaux transportant une cargaison dangereuse (postes de stationnements pour les bâtiments arborant des cônes).

Le besoin de postes supplémentaires sera particulièrement important sur les sites de chargement et de déchargement, la recherche d'une cargaison compatible impliquant un stationnement sous cônes avant que le bateau s'approche du prochain site de chargement. En règle générale, de nombreux postes de stationnement sont disponibles à proximité des ports. Ceux-ci peuvent probablement être utilisés aussi pour l'attente en vue d'un dégazage.

Des engorgements pourront aussi se produire aux aires d'attente près des écluses et dans les aires de stationnement nocturne : notons à ce propos que les bateaux-citernes sont souvent exploités en navigation continue. Il est néanmoins possible que la création de postes de stationnement supplémentaires pour les bateaux arborant des cônes soit nécessaire à proximité de ponts et d'écluses.

Des études effectuées récemment (RHDHV-2 et CE Delft 2015) ont conclu que le nombre nécessaire de postes de stationnement supplémentaires pour les bâtiments arborant des cônes ne sera pas très élevé. Toutefois, les indications émanant de la pratique quotidienne des bateliers de la navigation intérieure (OEB⁹) ne permettent pas de confirmer cette affirmation.

Au cours de la phase initiale de l'interdiction, il sera nécessaire de garantir la disponibilité d'un nombre suffisant de postes de stationnement (supplémentaires) pour les bâtiments arborant des cônes autour des stations de dégazage et à proximité des postes de chargement. Les coûts de la création de tels postes de stationnement (estimé à 750 000 € pour un poste à rideau de palplanches et à 500 000 € pour un poste à duc d'Albe par tranche de 100 m) sont en principe assumés par les autorités en charge de la voie d'eau.

□

5.3.4. Déplacements à l'état lège

Le nombre des voyages à l'état lège augmentera probablement, en raison de l'augmentation des transports exclusifs. Selon les experts au sein du GRTS, il est actuellement impossible de prédire si le nombre des voyages à l'état lège augmentera de manière significative.

5.4. Charges administratives ou obligations d'information pour la profession

La régulation par le biais de la CDNI cadre avec l'organisation administrative existante pour le contrôle. L'exigence de dégazer les bateaux de navigation intérieure à la station de réception des vapeurs n'occasionnera qu'une augmentation limitée des charges pour l'administration.

Le dégazage peut en effet être prouvé au moyen de l'attestation de déchargement existante. Il s'agit d'une attestation à compléter après le déchargement par le destinataire de la cargaison / l'installation de manutention et le conducteur du bateau, ainsi que, le cas échéant, par une station de réception des eaux de lavage ou par une station de réception des vapeurs. Tous les bateaux qui devront être dégazés dans une station de réception doivent déjà être lavés à l'heure actuelle et doivent par conséquent compléter une attestation de déchargement pour le lavage. En principe, on procèdera à l'avenir soit au lavage, soit au dégazage dans une station de réception. L'attestation de déchargement fait partie d'une pratique établie et un volet concernant les vapeurs peut y être ajouté aisément. En outre une codification standardisée des produits par leur numéro ONU est utilisée pour l'interdiction de dégazage. Les numéros ONU sont déjà utilisés par l'ensemble de la navigation intérieure, notamment dans l'ADN.

Selon la sous-section 5.4.1.1.6.5 de l'ADN, dans le cas de bateaux-citernes dont les citernes à cargaison sont vides ou viennent d'être déchargées, le conducteur est réputé être l'expéditeur aux fins du document de transport exigé. Un tel document de transport sera nécessaire plus fréquemment là où l'étude d'impact fait état d'une augmentation des voyages à l'état lège.

⁹ OEB : Organisation Européenne des Bateliers

Les coûts de postes de stationnement supplémentaires pour les bâtiments arborant des cônes (voir 5.3.3) sont en principe assumés par les autorités en charge de la voie d'eau, mais lorsqu'une société possède ses propres installations, cela occasionne des coûts pour la procédure d'autorisation et pour les contrôles requis pour l'exploitation.

Les questions qui concernent l'obtention de l'autorisation (voir point 6.2), le recrutement de personnel qualifié pour l'installation ainsi que les connaissances techniques requises ou des aspects similaires font partie de l'étude du modèle économique de ces installations.

5.5. Incidence sur d'autres moyens de transport (rail, route)

Compte tenu des quantités de matières dangereuses transportées à bord de bateaux de la navigation intérieure, il est peu probable que l'interdiction du dégazage donne lieu à un report modal vers la route ou le rail.

D'après des discussions menées à Bâle à propos de l'interdiction du transit de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses, le transport de telles quantités de matières dangereuses par rail ou par route à travers la ville n'apparaît pas être une alternative souhaitable.

Les citernes des transports ferroviaires et routiers sont généralement lavées. Les coûts occasionnés sont certes un peu moins élevés, mais doivent également être assumés par l'affrètement. De manière générale, il est possible qu'aient lieu des discussions concernant un coût éventuellement moins élevé du transport routier ou ferroviaire. Toutefois, le coût du nettoyage et du dégazage des citernes de bateaux de la navigation intérieure n'est que difficilement comparable avec celui de la route et du rail. Compte tenu de la grande contenance de ses citernes, la navigation intérieure sera certainement compétitive par rapport au transport ferroviaire et routier en termes de coût de nettoyage par litre transporté. C'est pourquoi les experts en économie ne s'attendent pas à un report modal significatif.

5.6. Effets sur le marché des transporteurs

Les marchés des produits chimiques et pétroliers sont très différents. Dans le secteur de la chimie, les contrats à long terme et des prix relativement stables sont la règle.

Dans le secteur des produits pétroliers (essence etc.), il est souvent nécessaire de réagir aux fortes fluctuations de l'offre et de la demande, ce qui empêche dans une certaine mesure la conclusion de contrats sur le long terme. Le marché dit au comptant s'oriente selon la disponibilité de la capacité de transport en un lieu donné et à un moment donné. Il est probable que le marché au comptant continuera de se concentrer sur la disponibilité momentanée de bateaux de la navigation intérieure, pour lesquels la dernière cargaison sera déterminante pour l'obtention du marché. Les bateaux disponibles devront convenir pour le type de cargaison disponible sur le marché à ce moment précis.

Il est clair que, dans la plupart des cas, les propriétaires des bateaux ne s'attacheront plus à obtenir eux-mêmes des contrats de transport. Il existe à cet effet des intermédiaires qui interviennent au bénéfice de plusieurs bateaux. Lorsqu'un intermédiaire a plusieurs bateaux sous contrat, il est plus flexible pour l'utilisation des bateaux. Les intermédiaires qui ne peuvent faire intervenir qu'un petit nombre de bateaux (et sont par conséquent moins flexibles) devront probablement s'associer à l'avenir à des groupes plus importants. De ce point de vue, le marché devra s'adapter au nouveau contexte créé par le dégazage.

D'une part, il est possible que des entreprises plus grandes modifient les conditions du marché de la navigation intérieure en exigeant que n'entrent en ligne de compte pour un transport que des bateaux-citernes ayant précédemment transporté la même marchandise (transports exclusifs). Les armements plus modestes et les bateliers indépendants sont susceptibles de ne pas pouvoir répondre à cette demande. Ils risquent par conséquent d'être écartés du marché.

D'autre part, les transports compatibles pourraient augmenter, étant donné que le dégazage occasionne des coûts. Ainsi, il peut déjà être observé actuellement que des facteurs externes tels que les périodes de basses eaux et une capacité de transport plus limitée donnent lieu à une utilisation plus flexible de la compatibilité des matières.

Le nouveau contexte donnera certainement lieu à des anticipations, les réactions pouvant toutefois être variées. Les contrats sur le long terme tendront à prendre en compte le dégazage et préciseront que les dégazages devront être évités autant que possible. Pour les acteurs et combinaisons plus modestes, le dégazage fera partie du contrat de transport. La possibilité d'éviter les dégazages dépendra des adaptations qui interviendront sur le marché afin d'éviter aux prestataires de devoir dégazer plus souvent que nécessaire.

6. Avantages pour le secteur

Le secteur reconnaît la nécessité de limiter la libération de vapeurs dans l'atmosphère. À une société moderne correspond un entrepreneuriat responsable et non plus la libération non régulée de matières CMR dans l'atmosphère. La modification proposée de la CDNI prévoit une réglementation qui n'entraîne pas de distorsion de concurrence, s'appliquant de la même façon à tous les entrepreneurs dans le champ d'application de la CDNI. Elle aide le secteur à améliorer son image en tant que secteur respectueux de l'environnement. De plus, les nouvelles prescriptions ont été développées en concertation avec le secteur.

La modification proposée de la CDNI rétablit un contexte équitable et met un terme à la réglementation fragmentée dans ce domaine. Les droits et les devoirs ainsi que la répartition des coûts sont fixés sans équivoque.

Les études approfondies concernant l'interdiction du dégazage et les consultations menées par le GRTS présentent un avantage supplémentaire, le lien établi avec les procédures pour le lavage ayant permis d'actualiser les prescriptions existantes de la Partie B de la CDNI en tenant compte des pratiques actuelles.

7. Coûts et avantages pour les autorités (et éventuellement pour les consommateurs)

7.1. Avantages sociaux

Les efforts consentis pour l'introduction de l'interdiction de dégazage ont leur utilité.

L'air sera moins pollué le long des voies navigables en raison de la baisse des rejets dans l'atmosphère de CMR et d'autres matières nocives telles que les composés organiques volatils (COV), ce qui aura un effet positif pour les personnes et l'environnement.

RHDHV a calculé que 700 à 7 000 tonnes d'émissions de COV et 300 à 1 000 tonnes d'émissions de benzène pourraient être évitées annuellement (Phases I et II).

7.2. Octroi des permis

L'octroi des permis est généralement organisé de façon à couvrir les coûts, souvent par les redevances. En principe, les informations requises doivent être fournies par le demandeur du permis, y compris les résultats des études nécessaires pour la mise en œuvre de nouvelles techniques. Par conséquent, la mesure n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour les autorités.

Le nombre de permis à octroyer pour les installations étant a priori limité, les charges supplémentaires seront nécessairement réduites pour les autorités.

7.3. Mise en œuvre

Le coût de la mise en œuvre comprend les coûts pour des personnels supplémentaires et des coûts de formations et formations continues.

Les autorités peuvent facilement contrôler l'interdiction de dégazage. En principe le contrôle, à l'instar des contrôles effectués actuellement en vertu de la CDNI, consistera principalement en un contrôle administratif des documents après le dégazage. À cet effet, l'attestation de déchargement actuelle est étendue par l'ajout d'une partie distincte concernant le dégazage.

Des procédures et méthodes de mesure déjà appliquées par les autorités dans le champ d'application de la CDNI et au-delà seront utilisées. Les valeurs limites retenues pour l'interdiction de dégazer sont relativement simples à contrôler avec les appareils de mesure existants utilisés dans le cadre du transport de marchandises dangereuses (ADN).

De ce fait, la mise en œuvre n'occasionnera probablement que peu de frais supplémentaires.

Des coûts de formation supplémentaires sont à prévoir pour amener les inspecteurs au niveau de connaissances requis.

À terme, le recrutement d'inspecteurs spécialement formés sera peut-être nécessaire.

Etant donné que le nombre des installations de dégazage sera probablement limité, les frais supplémentaires correspondants seront également réduits. Ces frais devront être assumés par les pouvoirs publics des Parties Contractantes qui, conformément à la CDNI, sont tenues d'assurer la mise en œuvre de la Convention.

8. Sources

Rapports et littérature

- Union européenne de la navigation fluviale (UENF) Enquête d'octobre 2013
- Étude d'impact Rotterdam - CE Delft 2013 [CE-Delft-1]
- Techniques de dégazage envisageables - RHDHV septembre 2014 [RHDHV-1]
- Étude pratique du dégazage par bateau - Antea janvier 2015
- Infrastructure de dégazage en Allemagne - BIPRO mai 2015 [BIPRO]
- CE, Delft: Conséquences en termes de capacité de dégazage nécessaire et de postes de stationnement nécessaires pour bateaux arborant des cônes - novembre 2015, n° de publication 15.4G35.87a [CE-Delft- 2]
- *Effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges* – RHDHV 13 juin 2016; ref I&BBE3292R002F01 [RHDHV-2]
- *Degassing barge tanks from low vapour pressure products* - RHDHV septembre 2016 (CDNI/G (16) 7 rev 1) [RHDHV-3]
- Études pour les provinces des Pays-Bas (CE Delft, en principe copie du rapport 2015)
- Directive 94/63/CE de l'UE
- ADN; Accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

Partie B
Contrôle des obligations
Amendement de l'article 7.01 du Règlement d'application

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 10, 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre des mécanismes de contrôle des obligations qui incombent aux différentes parties aux fins d'assurer la bonne application de la Convention,

sur la proposition de son groupe de travail,

décide de modifier l'article 7.01 du règlement d'application de la CDNI ainsi qu'il suit :

- « (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. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.
- (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. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui, le destinataire de la cargaison et le conducteur. »

La présente résolution entre en vigueur le 1er janvier 2018.

**Perception des rétributions d'élimination pour le GTL
(Articles 1, lettre m), 6 et 3.03 de la CDNI)**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment son article 14,

considérant que, conformément à l'article 6 en liaison avec l'annexe 2, article 3.03 de la CDNI, une rétribution d'élimination doit être versée par les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole,

considérant que des carburants alternatifs sont utilisés de plus en plus fréquemment en navigation intérieure,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

constate que le GTL (gas-to-liquids) est assimilé au « gazole » au sens de l'article 1^{er}, lettre m) de la CDNI et que doit par conséquent être perçue une rétribution d'élimination conformément à l'article 6 en liaison avec l'annexe 2, article 3.03, de la CDNI.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

IIPC

Résolution IIPC 2017-I-1

Constat de la péréquation provisoire 4^{ème} trimestre 2016

Résolution (arrêtée le 28 février 2017)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 4^{ème} trimestre 2016 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} février 2017.
 - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2016.
 - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
 - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).

2. Particularités

Vide.

Paiement dû au titre de la péréquation du 4^{ème} trimestre 2016

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2016 sur la base de ce qui suit:
 - a) charges totales: 10 202 135,00 €
 - b) recettes totales 10 541 533,00 €
 - c) Résultat : 339 398,00 €
 - d) Distribution :
 - SAB à:
 - ITB: 185 597,83 €
 - BEV: 660 945,63 €
 - LUX à:
 - BEV: 25 609,90 €
 - VNF à:
 - ITB: 24 968,57 €
 - SRH à:
 - ITB: 26 980,55 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2016, Etat 4^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2016	Solde reporté 2011-2015	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	166 463,27 €	2 146 709,10 €	2 313 172,37 €
BE	51 543,70 €	465 177,40 €	516 721,10 €
FR	775,63 €	29 120,85 €	29 896,48 €
LUX	291,29 €	3 666,06 €	3 957,35 €
NL	111 703,01 €	1 500 612,96 €	1 612 315,97 €
CH	8 621,10 €	112 653,58 €	121 274,68 €
Σ	339 398,00 €	4 257 939,95 €	4 597 337,95 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 4 2016		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	2	1 497	2 892	101	6	1 982	6 480	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1 369	328	44	2	448	2 191	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	0	1 384	4 224	86	5	4 415	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	7 981	21 197	345	20	10 110	+ 39 653	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	32 382	93 442	3 360	85	51 434	+ 180 703	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	15 709	1 056	30	10 780	+ 27 575		
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	56 072	114 639	4 761	135	72 324 247 931	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	2 984	2 413	388			+ 5 785	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3 706	13 337		29	5 378	+ 22 450	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	6 690	15 750	388	29	5 378	28 235	
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	2 807	469 569	846 413	33 546	3 038	1 240 484	+ 2 595 857
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 2 515	- 3				+/- - 2 518
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	2 807	467 054	846 410	33 546	3 038	1 240 484	2 593 339
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	27 948	254 451	1 738 244	62 512	28 771	609 700	+ 2 721 626
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 225					-/- - 225
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Anderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 5 011					+/- - 5 011
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)	€			- 7 454				- 7 454
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	27 948	249 215	1 730 790	62 512	28 771	609 700	2 708 936
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	1 265		231 765	1 570			234 600
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 726	33 926	231 765	8 325	53	59 868	337 663

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatief / fakultativ / facultatief

CDNI		Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens							
2016		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	11	6 109	11 793	412	14	7 781	26 120	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1 716	1 267	168	4	1 694	4 849	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	31	4 724	16 950	571	18 789	41 080	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	29 936	85 116	1 645	120	39 549	+ 156 366	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg +	128 493	363 345	11 836	245	215 014	+ 718 933	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg +	60 434	4 156	93	44 118	+ 108 801		
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	218 863	448 461	17 637	458	298 681	984 100
	Réipients huileux en acier / Olhaltige Metalbeholder / Oliehoudende emballage staal	kg	11 820	12 079	1 713			+ 25 612	
	Réipients huileux en plastique / Olhaltige Plastikbeholder / Oliehoudende emballage kunststof	kg	13 221	47 896		96	20 154	+ 81 367	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	25 041	59 975	1 713	96	20 154	106 979	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	23 315	1 551 893	3 359 143	259 146	8 756	5 003 803	+ 10 206 056
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 2 515	- 1 406				+/- - 3 921
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	23 315	1 549 378	3 357 737	259 146	8 756	5 003 803	10 202 135
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	109 584	928 692	6 702 793	252 784	107 215	2 456 390	+ 10 557 458
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 461					-/- - 3 461
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 5 010					+/- - 5 010
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€			- 7 454				- 7 454
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	109 584	920 221	6 695 339	252 784	107 215	2 456 390	10 541 533
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	3 940		893 708	6 626			904 274
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	14 612	123 825	893 708	33 660	344	231 124	1 297 273

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2016 /4 Trimestre									
IIPC PT 2016-4									
Etat/IN	Données IN 4T2016			Péréquation financière					
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2=Cn-CnT1	Péréquation T3 CnT3=Cn-CnT1-CnT2	Péréquation T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 003 803,00 €	2 456 390,00 €	0,4904662602485	5 170 266,27	2 713 876,27 €	682 847,31 €	650 410,79 €	694 062,63 €	686 555,53 €
BE	1 549 378,00 €	920 221,00 €	0,1518680158614	1 600 921,70	680 700,70 €	173 556,07 €	158 599,91 €	110 997,77 €	237 546,95 €
FR	23 315,00 €	109 584,00 €	0,0022853059678	24 090,63	85 493,37 €	19 763,98 €	13 326,82 €	27 433,99 €	24 968,58 €
LUX	8 756,00 €	107 215,00 €	0,0008582517287	9 047,29	98 167,71 €	24 688,00 €	21 292,00 €	26 577,82 €	25 609,90 €
NL	3 357 737,00 €	6 695 339,00 €	0,3291210124155	3 469 440,01	3 225 898,99 €	832 159,36 €	782 371,75 €	764 824,41 €	846 543,46 €
CH	259 146,00 €	252 784,00 €	0,0254011537781	267 767,10	14 983,10 €	20 207,96 €	7 979,87 €	13 775,82 €	26 980,55 €
Σ	10 202 135,00 €	10 541 533,00 €	1,00	10 541 533,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2016-4 (01/10 - 31/12)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LU	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00 €
DE							0,00 €
FR	24 968,57 €						24 968,57 €
LU		25 609,90 €					25 609,90 €
NL	185 597,83 €	660 945,63 €					846 543,46 €
CH	26 980,55 €						26 980,55 €
SUMME / TOTAL	237 546,95 €	686 555,53 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							924 102,48 €
							924 102,48 €

Constat de la péréquation provisoire 1^{er} trimestre 2017

Résolution (arrêtée le 18 mai 2017)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1^{er} trimestre 2017 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} mai 2017.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 1^{er} trimestre 2017

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1^{er} trimestre 2017 sur la base de ce qui suit:
 - a) Charges totales: 2 668 277,00 €
 - b) Recettes totales 2 604 022,00 €
 - c) Résultat : - 64 255,00 €
 - d) Distribution :
 - SAB à:
 - ITB: 176 141,95 €
 - BEV: 623 320,67 €
 - SRH: 13 317,16 €
 - LUX à
 - BEV: 38 199,00 €
 - VNF à
 - ITB : 16 274,41 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2017, Etat 1^{er} trimestre, sont les suivants :


Etat/IN	Report trimestre T1/2017	Report provisoire 2016	Solde reporté 2011-2015	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 29 833,33 €	166 463,27 €	2 146 709,10 €	2 283 339,04 €
BE	- 10 830,64 €	51 543,70 €	465 177,40 €	505 890,46 €
FR	- 251,41 €	775,63 €	29 120,85 €	29 645,07 €
LUX	- €	291,29 €	3 666,06 €	3 957,35 €
NL	- 21 723,79 €	111 703,01 €	1 500 612,96 €	1 590 592,18 €
CH	- 1 615,84 €	8 621,10 €	112 653,58 €	119 658,84 €
Σ	- 64 255,00 €	339 398,00 €	4 257 939,95 €	4 533 082,95 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 1 2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	10	1 590	2 967	93		1 830	6 490
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie		167	440	44		449	1 100
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	20	1 176	4 283	99		4 765	10 343
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet		7 869	24 084	650		9 580	42 183
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken		72 587	45 367	3 449		57 493	178 896
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters		16 902	57 847	1 050		12 817	88 616
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	-	97 358	127 298	5 149	-	79 890	309 695
	Réceptifs huileux en acier / Olieachtige metalen emmers / Oliehoudende emballage staal		3 682	2 351	500			6 533
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof		3 900	14 478			4 750	23 128
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage		7 582	16 829	500	-	4 750	29 661
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 10 440	449 757	902 112	67 100		1 238 870	2 668 279
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 2			+/-	- 2
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 10 440	449 757	902 110	67 100	-	1 238 870	2 668 277
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 26 463	246 510	1 693 166	52 167	38 199	547 517	2 604 022
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€					-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€					+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 26 463	246 510	1 693 166	52 167	38 199	547 517	2 604 022
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³ 642	32 868	225 755	1 275	35	50 193	310 768
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³ 3 529	32 868	225 755	7 225	35	50 193	319 605

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2017/1. Trimestre

IIPC PT 2017-1

Etat/IN	Données IN 1T2017			Péréquation financière	
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn
DE	1 238 870,00 €	547 517,00 €	0,4642958733295	1 209 036,67	661 519,67 €
BE	449 757,00 €	246 510,00 €	0,1685570875887	438 926,36	192 416,36 €
FR	10 440,00 €	26 463,00 €	0,0039126372562	10 188,59	- 16 274,41 €
LUX	- €	38 199,00 €	0,0000000000000	0,00	- 38 199,00 €
NL	902 110,00 €	1 693 166,00 €	0,3380870876599	880 386,21	- 812 779,79 €
CH	67 100,00 €	52 167,00 €	0,0251473141657	65 484,16	13 317,16 €
Σ	2 668 277,00 €	2 604 022,00 €	1,00	2 604 022,00 €	- 0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 1t2017 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	16 274,41						16 274,41
LUX		38 199,00					38 199,00
NL	176 141,95	623 320,67				13 317,16	812 779,78
CH							0,00
SUMME / TOTAL	192 416,36	661 519,67	0,00	0,00	0,00	13 317,16	
							867 253,19
							867 253,19

**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes
du 15 décembre 2017**

Résolution CDNI 2017-II-1

**Corrections des incohérences dans les articles 5.01 et 7.04, paragraphe 3 et dans les
appendices III et IV modifiés du Règlement d'application**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment son article 22, qui dispose que chaque version linguistique de la Convention fait foi,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre des versions linguistiques uniformisées et cohérentes aux fins d'assurer la bonne application de la Convention par tous les États contractants,

adopte les corrections aux articles 5.01 et 7.04, paragraphe 3 et aux appendices III et IV telles que détaillées dans l'annexe.

La présente résolution entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Annexe

Incohérences dans les articles 5.01 et 7.04 paragraphe 3 et dans les appendices III et IV modifiés du Règlement d'application

1. La version française de la Convention est modifiée comme suit :

a) Dans l'appendice III

aa) les entrées aux numéros de marchandises 729 et 7290 sont rédigées comme suit :

«

729	Engrais composés et autres engrais de composition chimique				
7290	Engrais minéraux composés, à savoir engrais composés de nitrates, phosphates et potasses, de nitrates et phosphates, de nitrates et potasses, de phosphates et potasses, engrais commerciaux, engrais composés non spécifiés	X	A		11)

»

bb) l'entrée au numéro de marchandises 973 est rédigée comme suit :

«

973	Articles en papier et carton				
-----	------------------------------	--	--	--	--

»

b) Dans l'appendice IV Attestation de déchargement (cale citerne)

aa) la note de bas de page « * » est modifiée comme suit :

« * Voir remarque concernant cette question dans l'annexe de l'attestation de déchargement cale citerne »

bb) la note de bas de page « ** » est modifiée comme suit :

« ** Classification des déchets suivant Décision 2014/955/UE de la Commission du 18 décembre 2014 modifiant la décision 2000/532/CE établissant la liste des déchets, conformément à la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil »

2. La version allemande de la Convention est modifiée comme suit :

a) Dans la partie B du Règlement d'application, l'article 7.04, paragraphe 3, lettre c) est corrigé comme suit :

« c) Falls zum Zeitpunkt der Entladung die Folgeladung noch nicht bekannt ist, aber es sich voraussichtlich um eine kompatible Ladung handeln wird, kann die Anwendung von Absatz 2 hinausgeschoben werden. Der Befrachter (bei flüssiger Ladung) oder der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) muss vorläufig eine Annahmestelle für das Waschwasser bezeichnen, die in die Entladebescheinigung einzutragen ist. Zusätzlich muss in der Entladebescheinigung das Feld 6c) angekreuzt werden. Die Mengenangabe unter Nummer 9 entfällt.

Sofern vor Anlauf der in der Entladebescheinigung angegebenen Annahmestelle durch den Frachtführer nachweisbar feststeht, dass die Folgeladung kompatibel ist, muss dies in der Entladebescheinigung in Feld 13 angegeben werden. In diesem Fall braucht nicht gewaschen zu werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen zum Waschen uneingeschränkt.

Der Nachweis bezüglich der kompatiblen Folgeladung ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen. »

b) Dans l'appendice IV Attestation de déchargement (cale citerne)

aa) la note de bas de page « * » est modifiée comme suit :

« * Siehe Hinweis zu dieser Frage im Anhang zur Entladebescheinigung Tankschiffahrt »

bb) la note de bas de page « ** » est modifiée comme suit :

« ** Klassifizierung der Abfälle nach Beschluss 2014/955/EU der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Änderung der Entscheidung 2000/532/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates »

3. La version néerlandaise de la Convention est modifiée comme suit :

a) Dans la partie B du Règlement d'application, l'article 5.01, lettres a) et aa) est corrigé comme suit :

« a) "eenheidstransporten": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar dezelfde lading of andere lading, waarvan het transport geen voorafgaand reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;

aa) "verenigbare transporten": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar een lading, waarvan het transport geen voorafgaand wassen van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd; »

b) Dans l'appendice IV Attestation de déchargement (cale citerne), la note de bas de page « ** » est modifiée comme suit :

« ** Afvalstoffenclassificatie overeenkomstig Besluit 2014/955/EU van de Commissie van 18 december 2014 tot wijziging van Beschikking 2000/532/EG betreffende de lijst van afvalstoffen overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad »

Résolution CDNI 2017-II-2

Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2016 de la CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2016,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2016 de l'organisme de contrôle PWC,

adopte le bilan de l'exercice 2016 en annexe présentant un total de 440 663.72 € et

donne quitus au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Résolution CDNI 2017-II-3

Programme de travail dans le cadre de la CDNI 2018 – 2019

La Conférence des Parties Contractantes,

rappelant le mandat qui lui est donné en vertu de la Convention,

adopte le programme de travail 2018 - 2019,

invite les délégations des Parties Contractantes, l'IIPC et le Groupe de travail CDNI/G à soumettre des propositions concernant les thèmes inscrits au programme de travail,

invite le Secrétariat à appuyer la mise en œuvre de ce programme.

Annexe

Programme de travail CDNI 2018-2019

La Conférence des Parties Contractantes se réserve la possibilité de procéder à des ajustements au regard d'éventuelles priorités qui pourraient intervenir en cours de programmation.

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
Partie A					
1.	Système de financement selon l'article 6 de la CDNI				
	1.1. Évaluation du tarif de 7,50 € / 1000 litres au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception et évaluation du réseau des stations de réception	2018	2019	CPC (16) 43 final	I
	1.2 Analyse de la nécessité et des conditions pour la perception de la rétribution d'élimination pour les carburants alternatifs, en particulier le GNL, au sens de l'article 6 de la CDNI	2018		CPC (17) 11 Résolution CDNI 2017-I-5	II
	1.3 Révision des modalités de tarification de l'article 6 de la CDNI en vue de promouvoir la réduction des déchets	2018	2019	Proposition de la profession (2018)	II
	1.4. Élaboration des péréquations financières trimestrielles et annuelles				Permanent
2.	Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception				
	2.1 Benchmarking CDNI / Partie A – déchets huileux et graisseux - Analyse des processus d'élimination (critères qualitatifs)	2018	2019	CPC (16) 26 int	I
3.	Possibilités d'utiliser la carte ECO pour proposer une gestion facilitée d'autres services/ procédures (ex : dématérialisation de la partie liée à la réception des déchets)	2018	2019		I
4.	Protection des données personnelles du SPE-CDNI et mise en place des procédures adaptées	2018	2019		I
5.	Exploitation statistique des données anonymisées du SPE-CDNI	2018	2019		II

6.	Recensement électronique des déchets déposés (suite à donner au projet pilote SAB-SRM)	2018	2019		I
Partie B					
7.	Suivi de la ratification et de la mise en œuvre de la modification de la Convention intégrant des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide			Résolution CDNI 2017-I-4	I
8.	Suivi des infrastructures relatives au dépôt de déchets liés à la cargaison, article 5.02	2018	2019		
	8.1. Recensement des sanctions applicables et autorités compétentes	2018	2019		II
	8.2 État des lieux de la mise en œuvre : communication par les Parties contractantes des informations pertinentes concernant la mise en œuvre de la Partie B		2018		I
	8.3. Amélioration de l'information disponible sur les infrastructures		2019		I
9.	Préparation de l'attestation de déchargement 2020	2019			II
10.	Rédaction d'un guide relatif au transport unique		2018	CDNI/G (17) 12	I
11.	Rédaction d'un guide relatif à la liste des marchandises de la CDNI		2018		I
Partie C					
12.	Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment				
	12.1 État des lieux de la mise en œuvre : communication par les Parties contractantes des informations pertinentes concernant la mise en œuvre de la Partie C			CPC (14) 29 int.	I

	12.2 Recensement des sanctions applicables et autorités compétentes	2018		CPC (14) 29 int.	I
	12.3 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures				Permanent
13.	Extension aux bateaux à passagers avec plus de 12 personnes du champ d'application de l'interdiction visée à l'article 9.01, paragraphe 3 - étude d'impact - complément à la prescription	2018	2019	CPC (11) 40 add. CDNI/G (16) 9 int.	I
14	Mise à jour du guide relatif à l'élimination des déchets et à l'utilisation de produits de nettoyage	2018	2019	CPC (16) 1 final	I
15.	Poursuite de l'harmonisation des dispositions de la Partie C				Permanent
Questions générales					
16.	Communication relative à la mise en œuvre de la Convention (mise à jour du contenu du site Internet, communiqués de presse, WaSTo)		2019		Permanent
17.	FAQ : élaboration et mise à jour de FAQ (simplification des FAQ existantes)				Permanent
18.	Examen de la possibilité de digitaliser des documents (par ex. l'attestation de déchargement, le contrat de transport, – sur proposition de la profession)	2018			II
19.	Relation avec des pays tiers intéressés par une adhésion à la Convention (création d'un groupe de travail dédié à préparer l'adhésion des États danubiens)	2018	2019		I
20.	<i>Harmonisation internationale, notamment par rapport aux dispositions applicables sur le Danube</i>				Permanent
21.	Préparation d'un nouvel atelier international pour la mise en œuvre des Parties B et C	2019			II

Péréquation financière internationale 2016

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 14 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et l'article 2 de son Règlement Intérieur,

approuve la péréquation financière 2016, arrêtée par l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination,

rappelle :

- que l'Article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipule que « 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 » ;
- qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;
- qu'il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 15 décembre 2017.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2016

CDNI		Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens							
2016		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	11	6 109	11 800	412	14	7 781	26 127	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	482	1 266	168	4	1 694	3 614	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	31	4 724	16 921	571	15	18 789	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	29 936	84 996	1 645	120	39 549	+ 156 246	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg +	128 493	363 236	11 836	245	215 014	+ 718 824	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg +	60 434		4 156	93	44 118	+ 108 801	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg -	218 863	448 232	17 637	458	298 681	983 871	
	Recipients huileux en acier / Oilhaltige Metalbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	11 820	12 111	1 713		+	25 644	
	Recipients huileux en plastique / Oilhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	13 221	47 849		96	20 154	+ 81 320	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	25 041	59 960	1 713	96	20 154	106 964	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	23 466	1 552 425	3 358 688	259 146	8 756	5 003 803	+ 10 206 284
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 2 515	- 1 405		- 132	+/-	- 4 052
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	23 466	1 549 910	3 357 283	259 146	8 756	5 003 671	10 202 232
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	109 584	928 692	6 702 910	260 395	107 215	2 456 316	+ 10 565 111
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 461				-/-	- 3 461
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 5 010				+/-	- 5 010
	(*) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€			- 7 584				- 7 584
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	109 584	920 221	6 695 326	260 395	107 215	2 456 316	10 549 056
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	3 940	151 168	893 708	6 626	233 743		1 289 185
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	14 612	123 825	893 708	33 660	321	231 124	1 297 250

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatief / fakultativ / facultatief

Interprétation de la Convention
- Volume de gazole « pays signataire » et Volume de gazole « IN » -

La Conférence des Parties Contractantes,

considérant que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) établit des règles communes relatives à la prévention de la production de déchets et pour la collecte, le dépôt et la réception de déchets en navigation intérieure,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et en particulier son article 6, en vertu duquel les conducteurs et les stations d'avitaillement remplissent, notamment lors de chaque livraison de gazole, les obligations leur incombant,

vu le règlement intérieur de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) et notamment ses appendices 1 et 3,

convaincue qu'il importe de mettre en œuvre une interprétation uniforme des règles pour la péréquation financière internationale afin de permettre aux parties de respecter les obligations qui leur incombent,

sur proposition de l'Instance Internationale de péréquation et de coordination (IIPC),

constate que les Parties à la présente Convention interprètent communément les définitions des tableaux communiqués dans le cadre de la péréquation financière annexés au règlement intérieur de l'IIPC :

- le « volume de gazole pays signataire » est le volume de gazole qui, d'après les indications de services étatiques ou d'une autre source de données en dehors du CDNI, a été vendu en une année civile à des bateaux de navigation intérieure dans un pays signataire en étant exempté de droits de douane et d'autres droits.
- le « volume de gazole IN » est le volume de gazole qui, d'après les documents de l'IN respective, a été vendu en une année civile par les fournisseurs de gazole d'un pays à des bateaux de navigation intérieure en étant exempté de droits de douane et d'autres droits.
- Les présentes définitions seront intégrées dans le règlement intérieur de l'Instance Internationale de péréquation et de coordination (IIPC) à l'occasion d'une prochaine révision.

**Partie A - Maintien du montant de la rétribution d'élimination
des déchets huileux et graisseux à 7,50 € pour 2018**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention ;

vu la proposition de l'IIPC du 23 novembre 2017 soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 5 décembre 2017 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI et à la proposition du maintien du montant de la rétribution à 7,50 € ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 7,50 € pour 1000 l de gasoil détaxé.

Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence du 15 décembre 2017 au siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

constate, selon l'article 3 du Règlement intérieur de la CPC, la composition des délégations des Parties Contractantes suivante :

pour

Allemagne :	M. KLICHE (Chef de délégation) Mme GRÜTER (membre) M. HÖTTE (expert) M. SPITZER (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (Chef de délégation) M. EL KAHLOUN (membre) M. LECHAT (suppl.) M. VERLINDEN (suppl.)
France :	Mme PEIGNEY-COUDERC (Cheffe de délégation) M. THIEBAUT (membre)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (suppl.)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) M. SPUIJ (membre) M. KWAKERNAAT (suppl.) M. MULDER (suppl.)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. SUTER (membre)

Pour 2018 la présidence sera assurée par la délégation belge et la vice-présidence par la délégation française.

Composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

prend acte de la composition suivante de l'IIPC:

pour

- | | |
|--------------|--|
| Allemagne : | M. SPITZER (représentant)
M. STAATS (titulaire transporteurs fluviaux) |
| Belgique : | M. SWIDERSKI (représentant)
Mme MYLLE (suppléante)
M. VAN LANCKER (titulaire transporteurs fluviaux)
M. ROLAND (suppléant transporteurs fluviaux) |
| France : | M. SACHY (titulaire)
M. CARPENTIER (suppl.)
M. KISTLER (suppl.)
M. KLEIN (titulaire transporteurs fluviaux) |
| Luxembourg : | M. SCHROEDER (membre)

M. SPITZER (suppl.) |
| Pays-Bas : | M. KLEIBERG (représentant)
M. VOGELAAR (titulaire transporteurs fluviaux) |
| Suisse : | M. NUSSER (représentant)
M. BLESSINGER (suppl.)
Mme GEBHARD (suppl.)
M. AMACKER (titulaire transporteurs fluviaux) |

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2017

Résolution arrêtée le 6 septembre 2017

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2^{ème} trimestre 2017 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} août 2017.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 2^{ème} trimestre 2017

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2017 sur la base de ce qui suit :

a) Charges totales :	5 219 629,00 €
b) Recettes totales :	5 353 073,00 €
c) Résultat :	133 444,00 €
d) Distribution :	
<i>SAB</i> à	
→ <i>ITB</i> :	86 904,51 €
→ <i>BEV</i> :	706 940,72 €
<i>LUX</i> à	
→ <i>BEV</i> :	39 771,83 €
<i>VNF</i> à	
→ <i>ITB</i> :	19 020,78 €
<i>SRH</i> à	
→ <i>ITB</i> :	30 408,35 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2017, Etat 2^{eme} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2017 Dn T2	Report provisoire 2016	Solde reporté 2011-2015	Etat Cumulé
DE	64 212,22 €	166 463,27 €	2 146 709,10 €	2 377 384,59 €
BE	19 588,01 €	51 543,70 €	465 177,40 €	536 309,11 €
FR	533,81 €	775,63 €	29 120,85 €	30 430,29 €
LUX	45,17 €	291,29 €	3 666,06 €	4 002,52 €
NL	45 661,98 €	111 703,01 €	1 500 612,96 €	1 657 977,95 €
CH	3 402,81 €	8 621,10 €	112 653,58 €	124 677,49 €
Σ	133 444,00 €	339 398,00 €	4 257 939,95 €	4 730 781,95 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 2 2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	13	1 392	2 708	97	5	1 895	6 110	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	121	416	50	1	410	998	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	47	999	4 170	105	8	4 379	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroeefas-/smeervet	kg	245	7 664	18 336	310	-	10 594	+ 37 149
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	53	34 156	38 841	2 845	130	58 160	+ 134 185
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		14 570	45 031	850	86	11 818	+ 72 355
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	298	56 390	102 208	4 005	216	80 572	243 689
	Réipients huileux en acier / Olhaltige Metalbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 128	2 405	320			+ 5 853
	Réipients huileux en plastique / Olhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		3 385	9 048		29	5 943	+ 18 405
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		6 513	11 453	320	29	5 943	24 258
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	10 440	316 423	883 949	66 000	1 767	1 272 775	+ 2 551 354
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2				+/- - 2
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	10 440	316 423	883 947	66 000	1 767	1 272 775	2 551 352
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	30 246	210 508	1 745 178	101 427	41 584	620 108	+ 2 749 051
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/- -
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Aenderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-) y*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	30 246	210 508	1 745 178	101 427	41 584	620 108	2 749 051
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	630		232 691	1 211			234 532
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	4 033	32 868	232 691	12 028	77	59 150	340 847

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatief / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2017 /2 Trimestre							
IIPC PT 2017-2							
Etat/IN	Données IN 2T2017			Péréquation financière			
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2=Cn-CnT1
DE	2 511 645,00 €	1 167 625,00 €	0,4811922456558	2 575 857,22	1 408 232,22 €	661 519,67 €	746 712,55 €
BE	766 180,00 €	457 018,00 €	0,1467882104265	785 768,01	328 750,01 €	192 416,36 €	136 333,64 €
FR	20 880,00 €	56 709,00 €	0,0040002843114	21 413,81	- 35 295,19 €	- 16 274,41 €	- 19 020,78 €
LUX	1 767,00 €	79 783,00 €	0,0003385298074	1 812,17	- 77 970,83 €	- 38 199,00 €	- 39 771,83 €
NL	1 786 057,00 €	3 438 344,00 €	0,3421808331588	1 831 718,98	- 1 606 625,02 €	- 812 779,79 €	- 793 845,24 €
CH	133 100,00 €	153 594,00 €	0,0254998966402	136 502,81	- 17 091,19 €	- 13 317,16 €	- 30 408,35 €
Σ	5 219 629,00 €	5 353 073,00 €	1,00	5 353 073,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2017

Résolution arrêtée le 23 novembre 2017

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3^{ème} trimestre 2017 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} novembre 2017.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

2. Particularités

Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2016 (IIPC (17) 20).

Paiement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2017

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2017 sur la base de ce qui suit:
 - a) Charges totales: 7 952 747,00 €
 - b) Recettes totales 8 006 942,00 €
 - c) Résultat : 54 195,00 €
 - d) Distribution :

SAB à	
→ ITB:	134 154,00 €
→ BEV:	647 430,95 €
LUX à	
→ BEV:	37 316,85 €
VNF à	
→ ITB :	8 422,23 €
SRH à	
→ ITB :	19 970,90 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2017, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2017 Dn T3	Report provisoire 2016	Solde reporté 2011-2015	Etat Cumulé
DE	26 265,02 €	166 463,27 €	2 146 709,10 €	2 339 437,39 €
BE	8 069,14 €	51 543,70 €	465 177,40 €	524 790,24 €
FR	312,58 €	775,63 €	29 120,85 €	30 209,06 €
LUX	31,32 €	291,29 €	3 666,06 €	3 988,67 €
NL	18 201,03 €	111 703,01 €	1 500 612,96 €	1 630 517,00 €
CH	1 315,90 €	8 621,10 €	112 653,58 €	122 590,58 €
Σ	54 195,00 €	339 398,00 €	4 257 939,95 €	4 651 532,95 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 3 2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1 366	2 755	117	4	1 868	6 116		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	151	425	54	1	441	1 072		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	18	1 037	4 071	146	5	4 530	9 807	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	8 219	17 958	450	-	14 732	+	41 359	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	20	31 903	37 739	80	60 392	+	133 990	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg	14 062	47 468	1 150	22	12 117	+	74 819	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	20	54 184	103 165	5 456	102	87 241	250 168	
	Réceptifs huileux en acier / Oliehaltige Metalbeholder / Oliehoudende emballage staal	kg	5 141	2 351	230	-	-	+	7 722	
	Réceptifs huileux en plastique / Oliehaltige Plastikbeholder / Oliehoudende emballage kunststof	kg	2 438	11 089	-	45	4 463	+	18 035	
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	7 579	13 440	230	45	4 463	-	25 757	
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	24 989	417 912	884 820	60 000	2 829	1 342 568	+	2 733 118
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	24 989	417 912	884 820	60 000	2 829	1 342 568	+	2 733 118
	Intérêts / Zinsen / Rente	€	-	-	-	-	-	+/-	-	-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	24 989	417 912	884 820	60 000	2 829	1 342 568	-	2 733 118
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene	€	33 190	243 846	1 638 944	77 884	40 132	619 873	+	2 653 869
	Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	33 190	243 846	1 638 944	77 884	40 132	619 873	+	2 653 869
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	33 190	243 846	1 638 944	77 884	40 132	619 873	+	2 653 869
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	-	-	-	-	-	-/-	-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Aenderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€	-	-	-	-	-	+/-	-	-
	(**) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	33 190	243 846	1 638 944	77 884	40 132	619 873	-	2 653 869
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	904	-	-	1 377	-	-	-	2 281
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	4 425	28 198	314 986	10 429	85	61 720	-	419 843

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2017 /3 Trimestre								
IIPC PT 2017-3								
Etat/IN	Données IN 3T2017			Péréquation financière				
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 Cn T3=Cn-CnT1-CnT2
DE	3 854 213,00 €	1 787 498,00 €	0,4846392070564	3 880 478,02	2 092 980,02 €	661 519,67 €	746 712,55 €	684 747,80 €
BE	1 184 092,00 €	700 864,00 €	0,1488909429660	1 192 161,14	491 297,14 €	192 416,36 €	136 333,64 €	162 547,14 €
FR	45 869,00 €	89 899,00 €	0,0057676925973	46 181,58	43 717,42 €	16 274,41 €	19 020,78 €	8 422,23 €
LUX	4 596,00 €	119 915,00 €	0,0005779135184	4 627,32	115 287,68 €	38 199,00 €	39 771,83 €	37 316,85 €
NL	2 670 877,00 €	5 077 288,00 €	0,3358433255830	2 689 078,03	2 388 209,97 €	812 779,79 €	793 845,24 €	781 584,95 €
CH	193 100,00 €	231 478,00 €	0,0242809182789	194 415,90	37 062,10 €	13 317,16 €	30 408,35 €	19 970,90 €
Σ	7 952 747,00 €	8 006 942,00 €	1,00	8 006 942,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

2018

Résolutions CPC et IIPC adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 21 juin 2018

Résolution CDNI 2018-I-1

CDNI – Budget 2019

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (18) 11 [final]), et conformément à l'article 1^{er} du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2019 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2019 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 490 500 €.

Décide l'abondement au fonds d'investissement de 100 000 €.

Arrête la répartition suivante des contributions des Parties contractantes sur la base du montant total de 590 500 €. Compte tenu du remboursement de l'avance des Pays-Bas de 43 750 € les cotisations seront les suivantes :

Pays	2019
Allemagne	139 016,67 €
Belgique	78 116,67 €
France	50 711,67 €
Luxembourg	47 666,67 €
Pays-Bas	177 481,65 €
Suisse	53 756,67 €
TOTAL	546 750,00 €

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2019.

Appendice III du Règlement d'application (Annexe 2)
Modification des numéros de marchandises 6393 et 6399 en ce qui concerne le spath fluor (fluorite)
Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

vu la résolution CDNI 2016-II-4,

vu l'analyse complémentaire de la délégation allemande concernant les caractéristiques chimiques du spath fluor (fluorite) menée suite à une demande de la profession et dont les résultats ont été confirmés par les délégations,

considérant que les eaux de lavage d'un bateau ayant transporté du spath fluor, qui est conforme au standard de déchargement requis (état balayé), peuvent être déversées dans la voie d'eau sans présenter de risque pour l'environnement,

adopte la modification des numéros de marchandises 6393 et 6399 de l'annexe 2, appendice III du Règlement d'application suivante :

a) L'entrée au numéro de marchandises 6393 est rédigée comme suit :

6393	Borate de sodium hydraté, minéraux boratés, feldspath, spath de cristal	X	B		
------	---	----------	----------	--	--

b) L'entrée au numéro de marchandises 6399 est rédigée comme suit :

6399	Autres minéraux bruts, terres colorantes, sel de Glauber (sulfate neutre de sodium), mica, kernite, cryolithe, quartz, quartzite, koreïte, stéatite, pierre de talc, trass, débris de brique, tuileaux, spath fluor (fluorite)	A			
------	--	----------	--	--	--

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

IIPC

Résolution IIPC 2018-I-1

Constat de la péréquation provisoire 4^{ème} trimestre 2017

Résolution (arrêté le 1 mars 2018)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 4^{ème} trimestre 2017 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} février 2018.
 - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2017.
 - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
 - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).

2. Particularités

Vide.

Païement dû au titre de la péréquation du 4^{ème} trimestre 2017

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2017 sur la base de ce qui suit:
 - a) charges totales: 10 647 265,18 €
 - b) recettes totales 10 781 939,06 €
 - c) Résultat : 134 673,88 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 135 872,52 €
 - BEV : 708 567,99 €
 - SRH : 1 893,20 €
 - LUX à :
 - BEV : 47 350,16 €
 - VNF à :
 - BEV : 9 113,02 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2017, état 4^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2017	Report 2016	Solde reporté 2011-2015	Etat Cumulé
	Dn T4			
DE	65 573,19 €	170 099,86 €	2 146 709,10 €	2 382 382,15 €
BE	19 987,66 €	52 689,20 €	465 177,40 €	537 854,26 €
FR	800,44 €	797,73 €	29 120,85 €	30 719,02 €
LUX	93,16 €	297,66 €	3 666,06 €	4 056,88 €
NL	45 031,33 €	114 130,88 €	1 500 612,96 €	1 659 775,17 €
CH	3 188,10 €	8 809,67 €	112 653,58 €	124 651,35 €
Σ	134 673,88 €	346 825,00 €	4 257 939,95 €	4 739 438,83 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 4 2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	8	1 441	2 812	101	4	1 973	6 339	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	176	508	39	1	442	1 166	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	11	936	4 026	107	4 403	9 487	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	18	5 162	18 603	529	13 110	+ 37 422	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg		38 719	43 536	3 854	30	+ 81 624	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg		16 433	43 665	1 224	19	+ 12 198	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	18	60 314	105 804	5 607	49	106 932	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		6 390	2 099	391		+ 8 880	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		3 574	11 874		15	+ 5 685	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		9 964	13 973	391	15	5 685	
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	17 413	395 857	889 283	58 950	2 769	1 329 978	+ 2 694 250
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		268					+/- 268
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	17 413	396 125	889 283	58 950	2 769	1 329 978	2 694 518
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	27 014	278 836	1 762 923	58 929	50 181	604 256	+ 2 782 139
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€							
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 761					-/- - 1 761
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 4 905					+/- - 4 905
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€			- 476				- 476
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	27 014	272 170	1 762 447	58 929	50 181	604 256	2 774 997
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	1 498			1 247			2 745
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 602	37 908	1 820 397	9 038	74	60 869	1 931 888

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultatief / facultatief

CDNI		Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens							
2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	37	5 789	11 242	408	13	7 566	25 055	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	615	1 789	187	3	1 742	4 336	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	96	4 148	16 550	457	17	18 077	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas/smeervet	kg	263	28 914	78 981	1 939	48 016	+ 158 113	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	73	177 365	165 483	14 004	240	+ 257 669	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		61 967	194 011	4 274	127	+ 48 950	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	336	268 246	438 475	20 217	367	354 635 1 082 276	
	Réipients huileux en acier / Olhaltige Metalbehälter / Oliehoudende emballage	kg		18 341	9 206	1 441		+ 28 988	
	Staal Réipients huileux en plastique / Olhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		13 297	46 489		89	+ 20 841	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		31 638	55 695	1 441	89	20 841 109 704	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	63 282	1 579 949	3 560 164	252 050	7 365	5 184 191	+ 10 647 001
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		268	- 4				+/- 264
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	63 282	1 580 217	3 560 160	252 050	7 365	5 184 191	10 647 264
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	116 913	979 700	6 840 211	290 407	170 096	2 391 753	+ 10 789 080
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 761					-/- - 1 761
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 4 905					+/- - 4 905
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*)	€			- 476				- - 476
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	116 913	973 034	6 839 735	290 407	170 096	2 391 753	10 781 938
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	3 674			5 110			8 784
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	15 589	131 842	2 593 829	38 720	271	231 932	3 012 183

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultatief / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2017 /4 Trimestre									
IIPC PT 2017-4									
Etat/IN	Données IN 4T2017			Péréquation financière					
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 CnT3	Péréquation T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 184 191,00 €	2 391 753,00 €	0,4869035299072	5 249 764,19	2 858 011,19 €	661 519,67 €	746 712,55 €	684 747,80 €	765 031,17 €
BE	1 580 217,00 €	973 035,00 €	0,1484152947527	1 600 204,66	627 169,66 €	192 416,36 €	136 333,64 €	162 547,14 €	135 872,52 €
FR	63 282,18 €	116 913,06 €	0,0059435149712	64 082,62	52 830,44 €	16 274,41 €	19 020,78 €	8 422,23 €	9 113,02 €
LUX	7 365,00 €	170 096,00 €	0,0006917269248	7 458,16	162 637,84 €	38 199,00 €	39 771,83 €	37 316,85 €	47 350,16 €
NL	3 560 160,00 €	6 839 735,00 €	0,3343731878386	3 605 191,33	3 234 543,67 €	812 779,79 €	793 845,24 €	781 584,95 €	846 333,69 €
CH	252 050,00 €	290 407,00 €	0,0236727456055	255 238,10	35 168,90 €	13 317,16 €	30 408,35 €	19 970,90 €	1 893,20 €
Σ	10 647 265,18 €	10 781 939,06 €	1,00	10 781 939,06 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 1^{er} trimestre 2018

Résolution (arrêté le 15 mai 2018)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1^{er} trimestre 2018 :
 - e) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} mai 2018.
 - f) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - g) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 1^{er} trimestre 2018

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1^{er} trimestre 2018 sur la base de ce qui suit:
 - e) Charges totales: 2 787 649,00 €
 - f) Recettes totales 2 546 267,00 €
 - g) Résultat : - 241 382,00 €
 - h) Distribution :
 - SAB à:
 - ITB: 128 523,89 €
 - BEV: 673 984,82 €
 - SRH: 1 127,02 €
 - LUX à
 - BEV: 43 249,00 €
 - VNF à
 - ITB : 13 247,00 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2018, Etat 1^{er} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2018	Report provisoire 2017	Solde reporté 2011-2016	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 116 471,18 €	65 573,19 €	2 316 808,96 €	2 265 910,97 €
BE	- 37 065,11 €	19 987,66 €	517 866,60 €	500 789,15 €
FR	- 904,00 €	800,44 €	29 918,58 €	29 815,02 €
LUX	- €	93,16 €	3 963,72 €	4 056,88 €
NL	- 81 659,73 €	45 031,33 €	1 614 743,84 €	1 578 115,44 €
CH	- 5 281,98 €	3 188,10 €	121 463,25 €	119 369,37 €
Σ	- 241 382,00 €	134 673,88 €	4 604 764,95 €	4 498 056,83 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 1 2018		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	13	1 505	3 043	105		1 751	6 417		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	107	535	51		409	1 102		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	15	1 096	4 341	170	4 488	10 110		
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	120	7 642	20 453	291	10 669	+		
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	40	34 242	53 883	3 672	75 376	+		
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		24 737	52 657	1 035	11 795	+		
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	160	66 621	126 993	4 998	-	97 840	296 612	
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metalbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 091	2 435	360		+	6 886	
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 468	15 124		4 698	+	22 290	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		6 559	17 559	360	-	4 698	29 176	
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	10 440	428 054	943 064	61 000	1 345 091	+	2 787 649	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-	-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	10 440	428 054	943 064	61 000	-	1 345 091	2 787 649	
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	22 783	249 218	1 665 040	54 591	43 249	511 386	+	2 546 267
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/-	-	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-	-	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-	
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	22 783	249 218	1 665 040	54 591	43 249	511 386	2 546 267	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 038	33 229	244 462	7 276	26	52 527	340 558	

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2018/1. Trimestre					
IIPC PT 2018-1					
Etat/IN	Données IN 1T2018			Péréquation financière	
	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 345 091,00 €	511 386,00 €	0,4825180645053	1 228 619,82	717 233,82 €
BE	428 054,00 €	249 218,00 €	0,1535537651978	390 988,89	141 770,89 €
FR	10 440,00 €	22 783,00 €	0,0037450912938	9 536,00	13 247,00 €
LUX	- €	43 249,00 €	0,0000000000000	0,00	43 249,00 €
NL	943 064,00 €	1 665 040,00 €	0,3383008406008	861 404,27	803 635,73 €
CH	61 000,00 €	54 591,00 €	0,0218822384023	55 718,02	1 127,02 €
Σ	2 787 649,00 €	2 546 267,00 €	1,00	2 546 267,00 €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 1t2018 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	13 247,00						13 247,00
LUX		43 249,00					43 249,00
NL	128 523,89	673 984,82				1 127,02	803 635,73
CH							0,00
SUMME / TOTAL	141 770,89	717 233,82	0,00	0,00	0,00	1 127,02	
							860 131,73
							860 131,73

**Résolutions CPC et IIPC adoptées de la Conférence des Parties Contractantes
du 13 décembre 2018**

Résolution CDNI 2018-II-1

Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2017 de la CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport du Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2017,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2017 de l'organisme de contrôle PWC,

adopte le bilan de l'exercice 2017 en annexe présentant un total de 227 687,17 € et

donne quitus au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

Péréquation financière internationale 2017

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 14 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et l'article 2 de son Règlement Intérieur,

approuve la péréquation financière 2017, arrêtée par l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination,

rappelle :

- que l'Article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipule que « les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et grassex survenant lors de l'exploitation des bâtiments » ;
- qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;
- qu'il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 13 décembre 2018.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2017

CDNI		Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens						
2017		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	37	5 789	11 246	408	13	7 566	25 059
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	615	1 789	187	3	1 742	4 336
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	96	4 148	16 561	457	18 077	39 356
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	263	28 914	78 981	1 939	48 016	+ 158 113
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	73	177 684	165 374	14 004	240	+ 615 044
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		62 050	194 020	4 274	127	+ 309 421
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	336	268 648	438 375	20 217	367	354 635 1 082 578
	Réipients huileux en acier / Olhante metalen emmers / Oliehoudende emballage staal	kg		18 341	9 206	1 441		+ 28 988
	Réipients huileux en plastique / Olhante Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		13 297	46 489		89	+ 20 841 80 716
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		31 638	55 695	1 441	89	20 841 109 704
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	63 282	1 581 747	3 563 745	252 061	7 365	+ 5 184 191 10 652 391
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		268	- 4		- 166	+/- 98
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	63 282	1 582 015	3 563 741	252 061	7 365	5 184 025 10 652 489
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / ingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	116 913	982 740	6 840 211	302 212	170 119	+ 2 391 753 10 803 948
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 761				-/- - 1 761
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 4 905				+/- - 4 905
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*)	€			- 476			- - 476
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	116 913	976 074	6 839 735	302 212	170 119	2 391 753 10 796 806
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m ³	3 674	151 296		5 110	237 336	397 416
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	15 589	131 842	1 041 121	38 720	275	231 932 1 459 479

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Partie A
Maintien des montants de la rétribution d'élimination
des déchets huileux et graisseux à 7,50 Euro pour 2019
et perspectives 2020 - 2021

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention ;

vu la proposition de l'IIPC du 22 novembre 2018, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 13 décembre 2018 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI et à la proposition du maintien du montant de la rétribution à 7,50 euros ;

ayant pris acte du fait que les coûts de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux liés à l'exploitation des bateaux ne sont plus couverts par les recettes de la rétribution d'élimination,

ayant pris acte du fait que le déficit en résultant peut être couvert dans un premier temps par l'excédent cumulé depuis 2011,

constatant qu'une hausse de la rétribution d'élimination devra probablement intervenir au plus tard en 2021,

charge l'IIPC avec la participation de la profession de préparer une stratégie pour l'avenir du réseau de stations de réception de déchets huileux et graisseux et de la rétribution d'élimination et d'organiser une table ronde en 2020,

prévoit de consacrer une partie importante de la prochaine audition de la profession à ce sujet,

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 7,50 Euro pour 1000 l de gasoil détaxé.

Résolution CDNI 2018-II-4

**Amendement de l'appendice 1 du Règlement d'application de la Convention
(Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées)**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 10, 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre une réglementation uniforme afin de garantir la sécurité juridique,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'appendice I du Règlement d'application telle que présentée en annexe.

La présente résolution entre en vigueur le 1 décembre 2019.

Les carnets de contrôle des huiles usagées déjà imprimés peuvent être utilisés jusqu'à épuisement du stock.

Annexe

Annexe CDNI 2018-II-4

**Amendement de l'appendice 1 du Règlement d'application de la Convention
(Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées)**

Le modèle de l'appendice I du Règlement d'application (modèle de carnet de contrôle des huiles usagées) est modifié comme suit :



CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

**** valable à compter du 1^{er} décembre 2019. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés des modèles de carnet de contrôle des huiles usagées /

gültig ab 1. Dezember 2019. Es ist möglich, die bereits gedruckten Exemplare des Musters für das Ölkontrollbuch zu verwenden, bis der Bestand erschöpft ist /

geldig vanaf 1 december 2019. Reeds gedrukte formulieren van de modellen voor het olie-afgifteboekje kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:
Volgnummer:

.....
Type du bâtiment	Nom du bâtiment
Art des Fahrzeugs	Name des Fahrzeugs
Aard van het schip	Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux :
Einheitliche europäische Schiffsnummer:
Uniek Europees scheepsidentificatienummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:
Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

.....

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

- 1.1 Huiles usagées/Altöl/afgewerkte olie l
- 1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van
- Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/
machinekamer achter l
- Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l
- Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l
- 1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:
- Chiffons usagés/Altappen/gebruikte poetslappen kg
- Graisses usagées/Altfett/afgewerkt vet kg
- Filtres usagés/Altfilter/gebruikte filter pièces/Stück/stuk
- Récipients/Gebinde/verpakkingen pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

- 2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval
-
-
- 2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:
-
-

Lieu Date
Ort Datum
Plaats Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de ontvangstinrichting

.....

**Correction d'une incohérence dans l'article 6.01 du règlement d'application dans la résolution
CDNI 2017-I-4
Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

adopte la correction apportée à l'article 6.01 du Règlement d'application de la Convention figurant dans la résolution CDNI 2017-I-4.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

L'article 6.01 du règlement d'application de la CDNI tel que libellé dans la résolution CDNI 2017-I-4 est corrigé comme suit :

1. Avant le paragraphe 4 est réinséré le nouveau paragraphe 4 suivant :

« (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. »

2. Le paragraphe 4 actuel devient le paragraphe 5.

**Correction d'une incohérence dans l'article 6.01 du règlement d'application dans la résolution CDNI 2017-I-4
Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide
(Version consolidée)**

N°	Prescription	Texte dans la résolution 2017-I-4	Texte proposé	Modification	Motif
1.	Annexe 2, article 6.01	<p>Article 6.01 Interdiction de déversement et de rejet</p> <p>(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 ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère..</p> <p>(...)</p> <p>(4) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.</p>	<p>Article 6.01 Interdiction de déversement et de rejet</p> <p>(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 ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère.</p> <p>(...)</p> <p>(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.</p> <p>La Conférence des Parties contractantes examine cette proposition et complète le cas échéant la liste des marchandises.</p> <p>(5) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.</p>	Résolution	Correction d'une incohérence

**Corrigendum à la résolution CDNI 2013-II-5
Dispositions dérogatoires pour difficultés insurmontables conformément à l'article 9.02 de
l'annexe 2 pour les stations d'épuration de bord**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

vu la résolution CDNI 2013-II-5 relative aux dispositions dérogatoires pour difficultés insurmontables conformément à l'article 9.02 de l'annexe 2 pour les stations d'épuration de bord,

constatant qu'il s'agit d'une erreur manifeste concernant la date à prendre en compte pour l'application desdites dispositions dérogatoires,

adopte le corrigendum ainsi qu'il suit :

Au paragraphe 6 de la résolution CDNI 2013-II-5, « 1^{er} novembre 2011 » est remplacée par « 1^{er} janvier 2011 ».

Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence du 13 décembre 2018 au siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

constate, selon l'article 3 du Règlement intérieur de la CPC, la composition des délégations des Parties Contractantes suivante :

pour

Allemagne :	M. KLICHE (Chef de délégation) Mme GRÜTER (membre) M. SPITZER (expert) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (Chef de délégation) M. EL KAHLOUN (membre) M. LECHAT (membre) M. GHYSBRECHT (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme PEIGNEY-COUDERC (Cheffe de délégation) M. THIEBAUT (membre)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) M. KWAKERNAAT (membre) M. MULDER (suppléant) M. SPUIJ (suppléant)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. SUTER (membre)

Pour 2019 la présidence sera assurée par la délégation belge et la vice-présidence par la délégation française.

Les représentants de l'institution nationale au sein de l'Instance internationale de péréquation et de coordination sont admis en tant qu'observateurs permanents.

Composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

prend acte de la composition suivante de l'IIPC en application de l'article 3 du Règlement Intérieur de l'IIPC :

pour

Allemagne :	M. SPITZER (représentant, Chef de délégation) M. STAATS (suppléant de la profession)
Belgique :	M. SWIDERSKI (représentant, Chef de délégation) Mme MYLLE (suppléante) M. VAN LANCKER (représentant de la profession) M. ROLAND (suppléant de la profession)
France :	M. DECOSTER (représentant, Chef de délégation) M. CARPENTIER (suppléant) M. KISTLER (suppléant) M. KLEIN (représentant de la profession)
Luxembourg :	M. SCHROEDER (représentant, Chef de délégation) M. SPITZER (suppléant)
Pays-Bas :	M. KLEIBERG (représentant, Chef de délégation) M. VOGELAAR (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, Chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléant) M. AMACKER (représentant de la profession)

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2018

Résolution arrêtée le 23 août 2018

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2^{ème} trimestre 2018 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**Annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} août 2018.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**Annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**Annexe 3**).

2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 2^{ème} trimestre 2018

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2018 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 5 640 770,00 €
 - b) Recettes totales : 5 146 744,00 €
 - c) Résultat : 494 026,00 €
 - d) Distribution :
 - SAB à
 - ITB : 147 155,09 €
 - BEV : 683 213,93 €

 - LUX à
 - BEV : 42 549,77 €

 - VNF à
 - ITB : 16 680,70 €

 - SRH à
 - ITB : 23 553,10 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2018, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2018	Report provisoire 2017	Solde reporté 2011-2016	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	- 244 093,48 €	65 573,19 €	2 316 808,96 €	2 138 288,67 €
BE	- 75 515,23 €	19 987,66 €	517 866,60 €	462 339,03 €
FR	- 1 828,70 €	800,44 €	29 918,58 €	28 890,32 €
LUX	- 259,77 €	93,16 €	3 963,72 €	3 797,11 €
NL	- 161 468,75 €	45 031,33 €	1 614 743,84 €	1 498 306,42 €
CH	- 10 860,08 €	3 188,10 €	121 463,25 €	113 791,27 €
Σ	- 494 026,00 €	134 673,88 €	4 604 764,95 €	4 245 412,83 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 2 2018		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	4	1 506	2 841	98	6	1 885	6 340	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	84	436	43	1	376	940	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	1 018	4 068	120	10	4 186	9 402	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	6 828	16 189	170		9 804	+ 32 991	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	33 554	45 091	3 835	70	46 537	+ 129 087	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg	23 735	44 908	1 500	42	10 266	+ 80 451	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	64 117	106 188	5 505	112	66 607	242 529	
	Réceptifs huileux en acier / Olievatige metalen behälter / Oliehoudende emballage staal	kg	4 339	2 613	280			+ 7 232	
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3 127	12 016		25	5 223	+ 20 391	
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	7 466	14 629	280	25	5 223	27 623	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	10 440	433 908	900 580	63 000	2 966	1 441 959	+ 2 852 854
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		268					+/- 268
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	10 440	434 176	900 580	63 000	2 966	1 441 959	2 853 121
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	26 196	208 337	1 651 140	80 975	45 256	588 573	+ 2 600 477
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€							
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/- -
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	26 196	208 337	1 651 140	80 975	45 256	588 573	2 600 477
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 493	27 778	257 448	10 797	59	54 428	354 003

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2018 /2 Trimestre							
IIPC PT 2018-2							
Etat/IN	Données IN 2T2017			Péréquation financière			
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2=Cn-CnT1
DE	2 787 050,00 €	1 099 959,00 €	0,4940903458216	2 542 956,52	1 442 997,52 €	717 233,82 €	725 763,70 €
BE	862 230,00 €	457 555,00 €	0,1528567908282	786 714,77	329 159,77 €	141 770,89 €	187 388,89 €
FR	20 880,00 €	48 979,00 €	0,0037016222962	19 051,30	29 927,70 €	13 247,00 €	16 680,70 €
LUX	2 966,00 €	88 505,00 €	0,0005258147381	2 706,23	85 798,77 €	43 249,00 €	42 549,77 €
NL	1 843 644,00 €	3 316 180,00 €	0,3268426119129	1 682 175,25	1 634 004,75 €	803 635,73 €	830 369,01 €
CH	124 000,00 €	135 566,00 €	0,0219828144030	113 139,92	22 426,08 €	1 127,02 €	23 553,10 €
Σ	5 640 770,00 €	5 146 744,00 €	1,00	5 146 744,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2018

Résolution arrêtée le 22 novembre 2018

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3^{ème} trimestre 2018 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**Annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} novembre 2018.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**Annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**Annexe 3**).

2. Particularités

Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2017 (IIPC (18) 38).

Paiement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2018

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2018 sur la base de ce qui suit :

a) Charges totales:	8 372 537,00 €
b) Recettes totales	7 676 340,00 €
c) Résultat :	- 696 197,00 €
d) Distribution :	
SAB à	
→ ITB:	114 740,69 €
→ BEV:	674 162,87 €
LUX à	
→ BEV:	43 555,81 €
VNF à	
→ ITB :	17 016,38 €
SRH à	
→ ITB :	10 783,43 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2018, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2018	Report provisoire 2017	Solde reporté 2011-2016	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	- 347 447,79 €	65 573,19 €	2 316 808,96 €	2 034 934,36 €
BE	- 103 485,72 €	19 987,66 €	517 866,60 €	434 368,54 €
FR	- 3 181,08 €	800,44 €	29 918,58 €	27 537,94 €
LUX	- 497,58 €	93,16 €	3 963,72 €	3 559,30 €
NL	- 226 035,31 €	45 031,33 €	1 614 743,84 €	1 433 739,86 €
CH	- 15 549,51 €	3 188,10 €	121 463,25 €	109 101,84 €
Σ	- 696 197,00 €	134 673,88 €	4 604 764,95 €	4 043 241,83 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 3 2018		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	4	1 513	2 675	106	5	1 930	6 233		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	78	439	43	2	411	973		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	27	960	3 736	83	9	4 265	9 080	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	7 216	14 896	810		10 683	+	33 605	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	40	32 010	45 106	4 075	60	46 296	+	127 587
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	15	24 849	36 865	1 400	67	10 664	+	73 860
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	55	64 075	96 867	6 285	127	67 643		235 052
	Recipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 486	2 746	810			+	9 042
	Recipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 573	9 960		8	4 694	+	17 235
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	19	8 059	12 706	810	8	4 694		26 296
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	17 376	382 301	874 680	63 000	3 017	1 391 393	+	2 731 768
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€							+/-	-
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							+/-	-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	17 376	382 301	874 680	63 000	3 017	1 391 393		2 731 768
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	33 040	211 789	1 599 017	69 094	46 336	570 321	+	2 529 596
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€							+/-	-
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							+/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Anderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*)	€							+/-	-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	33 040	211 789	1 599 017	69 094	46 336	570 321		2 529 596
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	4 406	28 608	241 481	9 213	172	59 692		343 572

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2018/3. Trimestre								
IIPC PT 2018-3								
Etat/IN	Données IN 3T2018			Péréquation financière				
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 CnT3
DE	4 178 443,00 €	1 670 279,00 €	0,4990653370657	3 830 995,21	2 160 716,21 €	717 233,82 €	725 763,70 €	717 718,68 €
BE	1 244 530,00 €	669 344,00 €	0,1486443117540	1 141 044,28	471 700,28 €	141 770,89 €	187 388,89 €	142 540,50 €
FR	38 256,00 €	82 019,00 €	0,0045692243582	35 074,92	46 944,08 €	13 247,00 €	16 680,70 €	17 016,38 €
LUX	5 984,00 €	134 841,00 €	0,0007147176537	5 486,42	129 354,58 €	43 249,00 €	42 549,77 €	43 555,81 €
NL	2 718 324,00 €	4 915 197,00 €	0,3246714824909	2 492 288,69	2 422 908,31 €	803 635,73 €	830 369,02 €	788 903,56 €
CH	187 000,00 €	204 660,00 €	0,0223349266775	171 450,49	33 209,51 €	1 127,02 €	23 553,10 €	10 783,43 €
Σ	8 372 537,00 €	7 676 340,00 €	1,00	7 676 340,00 €	0,00 €	0,00 €	- €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/3t2018 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	17 016,38						17 016,38
LUX		43 555,81					43 555,81
NL	114 740,69	674 162,87					788 903,56
CH	10 783,43						10 783,43
SUMME / TOTAL	142 540,50	717 718,68	0,00	0,00	0,00	0,00	
							860 259,18
							860 259,18
