

CONFÉRENCE DES PARTIES CONTRACTANTES

## Recueil de résolutions CPC de la réunion du 27 juin 2024

Communication du Secrétariat

---

<b>CDNI</b>	<b>Résolutions CDNI</b>
<a href="#"><u>2024-I-1</u></a>	CDNI - Budget prévisionnel 2025
<a href="#"><u>2024-I-2</u></a>	Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2023 de la CDNI
<a href="#"><u>2024-I-3</u></a>	Partie A Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025
<a href="#"><u>2024-I-4</u></a>	Partie B Amendement de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application de la CDNI Confirmation des dispositions de la résolution 2017-I-4 et des actualisations intervenues entre-temps
<a href="#"><u>2024-I-5</u></a>	Partie C Amendement aux articles 9.01 et 9.03, paragraphe 4, du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers admis au transport de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage
<b>IIPC</b>	<b>Résolutions IIPC</b>
<a href="#"><u>2024-I-1</u></a>	Constat de la péréquation provisoire 4ème trimestre 2023
<a href="#"><u>2024-I-2</u></a>	Constat de la péréquation provisoire 1er trimestre 2024

## Résolution CDNI 2024-I-1

### CDNI – Budget 2025

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (24) 3 rev. 1 interne), et conformément à l'article 1<sup>er</sup> du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2025 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2025 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 470 350 euros,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 140 000 euros,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 610 350 euros. Les cotisations seront les suivantes :

<b>Pays</b>	<b>2025</b>
Allemagne	131 725,00 €
Belgique	86 725,00 €
France	66 475,00 €
Luxembourg	64 225,00 €
Pays-Bas	192 475,00 €
Suisse	68 725,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>610 350,00 €</b>

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2025.

Cette résolution prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## **Résolution CDNI 2024-I-2**

### **Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2023 de la CDNI**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport de la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2023,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2023 de l'organisme de contrôle FIBA,

adopte le bilan de l'exercice 2023 en annexe présentant un total de 298 280,66 euros et

donne quitus à la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

## **Résolution CDNI 2024-I-3**

### **Partie A**

#### **Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025**

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 16 mai 2024, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 27 mai 2024 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la Convention susmentionnée , joint à la présente résolution ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025.

#### **Annexe**

**Partie A**  
**Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement**  
**et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2025**  
**(Articles 10 et 14)**

**1. Recettes et dépenses de 2011 à 2023**

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants de la CDNI se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré. Avec ce montant pour la rétribution d'élimination, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts au cours des sept premières années de fonctionnement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. Néanmoins dès 2015 il est observé une augmentation continue des coûts sans conséquence majeure sur le système, étant donné que les recettes augmentaient en parallèle jusqu'en 2017.

L'année 2018, marquée par une période de basses eaux, s'est soldée par un déficit d'environ un million d'euros.

Le trafic de marchandises sur le Rhin a baissé de 30 % au dernier trimestre par rapport à la même période en 2017.

Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en volume) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017. Cependant, les basses eaux n'ont pas expliqué à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole. Elle s'est expliquée également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre.

D'autre part, en 2018, a été mis en service un bateau déshuileur double coque qui a eu un impact non négligeable sur les coûts.

2020 a également fortement marqué le système de financement. La pandémie virale de la Covid-19 a occasionné une restriction inédite de l'activité de la navigation à passagers et dans une moindre mesure des échanges marchands. Les effets sur le système de financement de la Partie A de la CDNI ont été conséquents avec un recul record des revenus issus des rétributions d'élimination de l'ordre de 5,7 % par rapport à 2019.

En parallèle, à partir de 2015 les coûts ont sensiblement augmenté pour atteindre environ un million d'euros supplémentaire par an pour un réseau de stations de réception à peu près stable.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- l'inflation avec les salaires qui augmentent et les clauses contractuelles de révision des prix ;
- le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse ;
- les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas ;
- les nouveaux investissements.

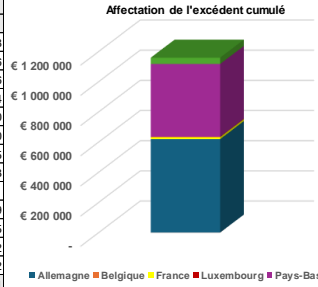
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires en 2021.

Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des volumes de gazole avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2019.

Des coûts élevés dans une conjoncture d'inflation inédite ont à nouveau menés à une situation déficitaire en 2022. Afin de garantir la stabilité du système et de couvrir les coûts du système, la Conférence des Parties Contractantes, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec la profession, a décidé de porter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

*Recettes et dépenses de 2011 à 2023<sup>1</sup>*

	Recettes	Coût	Excédent	Allemagne	Belgique	France	Luxembourg	Pays-Bas	Suisse	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872	
<b>Total</b>	<b>137 975 228</b>	<b>136 817 620</b>	<b>1 157 608</b>	<b>619 179</b>	<b>- 1 229</b>	<b>13 577</b>	<b>1 620</b>	<b>482 721</b>	<b>41 741</b>	



A fin 2023 le système enregistre un excédent provisoire cumulé d'environ 1 157 000 euros, somme versée aux Etats contractants, comme suit :

*Reports cumulés de 2011 à 2023<sup>1</sup>*

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	212 906,43 €	619 178,37 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	75 332,21 €	1 230,59 €
FR	-	2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	620,43 €	- 2 725,47 €	3 434,32 €	13 577,64 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	-	829,15 €	-	917,84 €	71,11 €	1 621,06 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	148 277,55 €	482 720,64 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	23 073,20 €	24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	9 872,47 €	41 741,05 €
<b>Z</b>	<b>845 249,24 €</b>	<b>867 115,03 €</b>	<b>921 154,47 €</b>	<b>885 831,21 €</b>	<b>738 590,00 €</b>	<b>346 825,00 €</b>	<b>144 317,00 €</b>	<b>- 1 024 350,71 €</b>	<b>- 1 047 258,00 €</b>	<b>- 1 742 254,54 €</b>	<b>129 490,02 €</b>	<b>- 357 292,98 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

Entre 2011 et 2023, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 138 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à environ 137 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 157 000 euros entre 2011 et 2023, somme redistribuée aux États contractants.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2023. Un seul État a développé de manière significative le réseau qui existait en 2011. La hausse des coûts qui s'en est suivie n'était pas très marquée.

<sup>1</sup> Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2023 sont des données provisoires.

## 2. Évolution financière à la fin du premier trimestre 2024

Au cours du premier trimestre de 2024, les recettes se sont élevées à 2 888 357 euros et les coûts de réception à 3 105 018 euros. Ce trimestre se solde donc par des coûts supérieurs aux recettes de 216 660 euros.

Par rapport au même trimestre en 2023 les recettes ont diminué de 7,96 % et les coûts ont progressé de 4,34 % avec une baisse des quantités de déchets déposés pour tous les types de déchets huileux et graisseux par rapport à la même période et en gardant un nombre de bateau ayant eu recours à un dépôt de déchets huileux et graisseux sensiblement équivalent.

		PT 1 2024	PT 1 2023		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5 822	5 863	-41	-1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup> 1 043	1 138	-95	-8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup> 6 405	7 321	-916	-13%
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg 27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Altappen / Poetsdoeken	kg 136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 68 185	75 373	-7 189	-10%
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg 232 470	256 118	-23 649	-9%
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg 6 355	7 422	-1 067	-14%
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg 16 883	20 114	-3 231	-16%
5	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg 23 238	27 538	-4 300	-16%
Zn-	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>	3 105 018	2 975 837	129 181	4%
Xn-	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>	2 888 358	3 138 286	-249 929	-8%

Données extraites des péréquations financières internationales provisoires

Le montant de la rétribution d'élimination a été porté à 10,00 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les effets attendus de cette augmentation ne sont pas observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale du premier trimestre 2024. Les institutions nationales estiment que **2024 enregistrera vraisemblablement un résultat négatif**.

Depuis 2021 les volumes avitaillés sont en constante baisse. Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2024.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- Les coûts d'exploitation des stations de réception sont en hausse en raison de l'augmentation du prix du gazole et de l'inflation.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.
- Les revenus tirés des huiles usées restent à un niveau extrêmement bas.

## 3. Prévisions pour 2025

Les institutions nationales ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle.

Pour 2025, les institutions nationales prévoient des recettes de 12,6 millions d'euros au total et des dépenses de 13,2 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2025 se terminera par un déficit de 0,5 million d'euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé resterait un excédent d'environ 0,5 million d'euros au terme de l'exercice 2025.

Cet excédent relativement bas peut provoquer des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Certaines IN peuvent avoir recours à des prêts bancaires ou autres instruments de financement (comme des garanties) pour palier à un manque de trésorerie temporaire.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- la situation concernant les huiles usées n'évoluera guère ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...);
- il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- il est probable que les coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole) continueront d'augmenter. Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour l'équipage des bateaux déshuileurs.
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs en 2025.

*Estimation des recettes et dépenses 2023-2027<sup>2</sup>*

Etat	Coûts PF provisoire 2023	Estimation coûts 2024	Estimation coûts 2025	Estimation coûts 2026	Estimation coûts 2027	Recettes PF provisoire 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025	Estimation recettes 2026	Estimation recettes 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
<b>Total</b>	<b>12 152 609,19 €</b>	<b>12 651 485,00 €</b>	<b>13 202 474,00 €</b>	<b>13 757 550,00 €</b>	<b>14 336 750,00 €</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>12 584 000,00 €</b>	<b>12 660 000,00 €</b>	<b>12 776 500,00 €</b>	<b>12 981 000,00 €</b>

Les institutions nationales tablent pour 2025 et les années qui suivent sur une stagnation des recettes et une hausse continue des coûts.

**4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives**

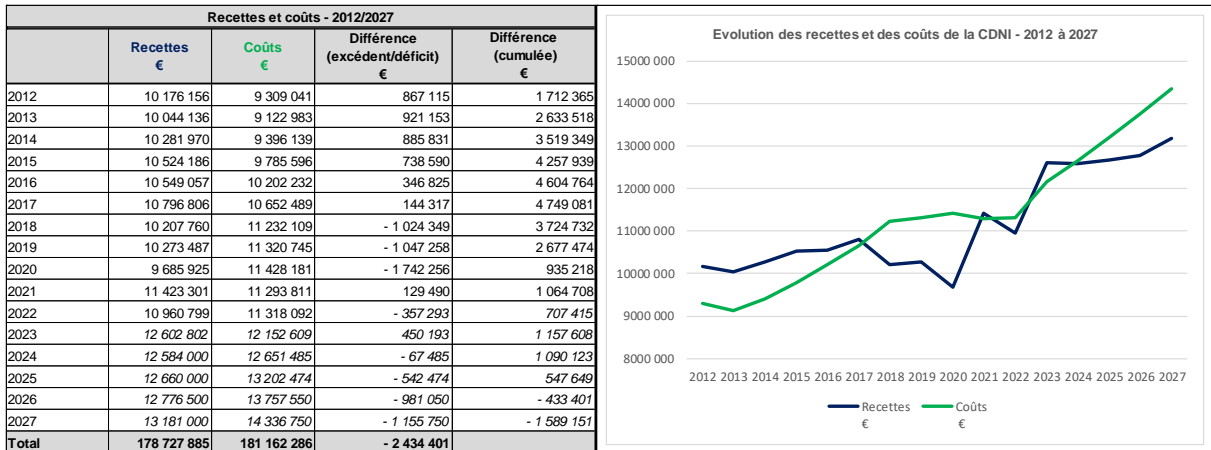
Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1) et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2023 à 2027 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2023 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 157 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes issues des avitaillements sont restées globalement stables (avec les augmentations successives de la rétribution d'élimination), tandis que les coûts restent élevés. L'année en cours (2024) devrait s'achever avec un déficit. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme et qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, avec un maintien de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

<sup>2</sup> Pour la France les estimations ne concernent que le Rhin et la Moselle internationale.



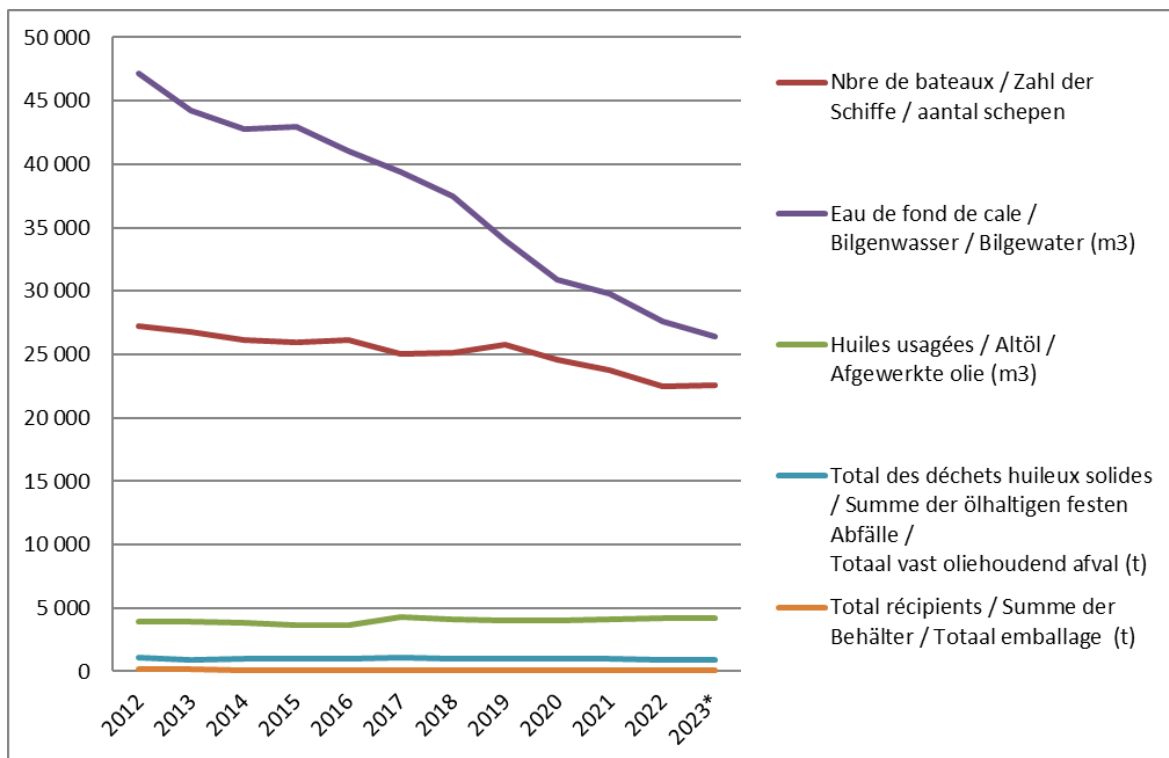


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été entièrement absorbé d'ici 2026.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en quantité, la tendance générale est à la baisse.

Cette tendance (augmentation des coûts malgré la baisse des quantités de déchets) peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. l'inflation s'est également traduite par une augmentation ;
3. les prix de rachat des huiles usées ont très largement baissé ; par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également.



\* provisoire / Vorläufig / voorlopig

## 5. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires<sup>3</sup> qui devraient être retenus pour les prochaines années en vue d'élaborer une stratégie pour assurer la pérennité du système de financement international.

Axes prioritaires évoqués :

- tout au moins maintien du réseau de stations de réception à son niveau actuel, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable. Toutefois, un ajustement du réseau peut être envisagé si les recettes et les dépenses connaissent des changements significatifs<sup>4</sup> ;
  - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
  - réduction des déchets collectés ;
  - collecte et mise à disposition de données ;
  - examen de la structure de financement.
- La **France** mène actuellement une réflexion sur **l'extension de la Convention** à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France, qui a associé les IN dans ses réflexions, a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
  - Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**<sup>5</sup>. Actuellement, environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. À long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter de 2039, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national et international en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

## 6. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination

- Constatant, après une première année d'application, que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro cinquante pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023 permet à peine de trouver l'équilibre financier ;
- sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception suivent l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- conscient que les estimations convergent vers une augmentation du coût de la vie et des prix du gazole et des autres biens à la consommation ;
- et suivant les estimations des institutions nationales, il pourrait être assez probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux à court terme (dès 2024) avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

<sup>3</sup> CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

<sup>4</sup> CPC (21)m 35

<sup>5</sup> Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

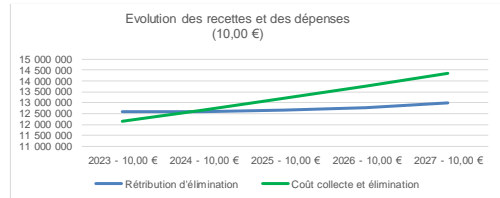
**Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.**

L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

Sur la base des estimations pour les années 2023-2027, l'IIPC présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

**Hypothèse 1 :** maintien du montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651

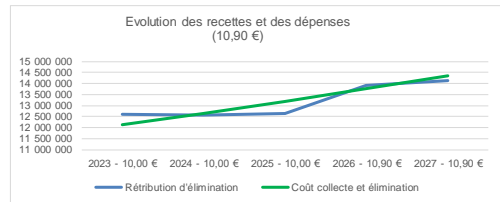


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

**Hypothèse 2 :** augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2026 pour un maintien pluriannuel

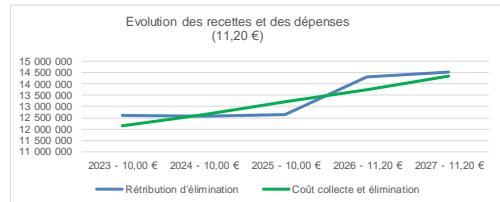
à 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



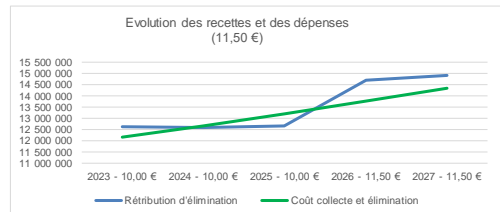
à 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 538 720
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



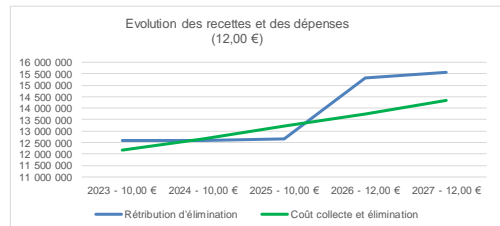
à 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



à 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



## **7. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2025**

En tenant compte de ce qui précède, et sur proposition de l'IIPC, la CPC pourrait :

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 Euros (article 3.03) en 2025 ;
- décider de publier le présent rapport avec la mention que compte tenu de l'évolution actuelle des coûts et des recettes le maintien du montant de la rétribution d'élimination ne pourra pas être maintenu au-delà de 2025 ;
- communiquer sans tarder sur l'augmentation probable du montant de la rétribution d'élimination dès le 1<sup>er</sup> janvier 2026 ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport prochainement en incluant ces éléments.

### **Appendices :**

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2023











Appendice 2 : Description comparative entre les Etats par son réseau de stations de réception

**Données cumulées et variations en %  
2012 - 2023**

<b>CDNI</b>																
<b>2012-2023</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023*</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	<b>% Δ 2012/2023</b>	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m3)	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m <sup>3</sup> )	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
<b>Zn -</b>	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
<b>Xn -</b>	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 602 802	137 975 228	23,85%

\* provisoire / Vorläufig / voorlopig

### Mise en œuvre de la Partie A dans le champ d'application de la CDNI par son réseau de stations de réception<sup>1</sup>

						
						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>					
		2				

Source : CDNI (2024)

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition du secteur de la navigation des solutions permettant la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Il s'agit de près de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

**38 bateaux déshuileurs,**

**10 stations à terre.**

**Camions pour l'élimination mobile : si aucun bateau déshuileur n'est disponible et si aucune station à terre n'est accessible, l'élimination est assurée au moyen de camions.**

Les informations relatives au réseau de stations de réceptions sont publiées sur le site internet de la CDNI avec les indications détaillées pour chaque station de réception. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des Institutions Nationales (IN).

Ces stations de réception se répartissent comme suit :

**13 en Allemagne** dont deux bateaux déshuileurs avec une double coque,

**12 en Belgique,**

**1 en France,**

**1 au Luxembourg,**

**22 aux Pays-Bas** et

**1 en Suisse.**

<sup>1</sup> Un bateau déshuileur paraît sur le réseau allemand et luxembourgeois

## Descriptions comparatives entre les États

Lors de l'évaluation de la situation financière, il convient également de tenir compte du déroulement des processus, des ressources et du cadre juridique. Ci-dessous est décrite la situation actuelle dans chaque pays.

### Description par État - Allemagne



#### Secteur d'intervention :

L'Allemagne dispose du plus grand réseau de voies d'eau dans le champ d'application de la CDNI. La réception des déchets de la partie A est principalement assurée par des bateaux déshuileurs. Sur un total de 11 bateaux déshuileurs, 8 interviennent au niveau régional (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux assurent la collecte (suivant un itinéraire programmé) pour le compte du BEV (Bilgenentwässerungsverband), avec un rayon d'action moyen (entre 100 et 400 km) et plus étendu (jusqu'à environ 1000 km).

Stations de réception (y compris les secteurs parcourus) :

Bateau déshuileur 9	Secteur Duisbourg/Rhin inférieur, de Duisbourg à Emmerich
Bateau déshuileur 5	Secteur Datteln, voyage de secteur du Canal Dortmund-Ems à Bergeshövede
Bateau déshuileur 7	Secteur Mannheim/Ludwigshafen/Neckar et Rhin supérieur jusqu'à Iffezheim
Bateau déshuileur 6	Secteur Mayence, vers l'aval jusqu'à Bingen/Main et jusqu'à Francfort
Bateau déshuileur 8	Voyage de secteur Duisbourg/Moselle/Sarre/Itinéraire Duisbourg/Main/Canal Main-Danube jusqu'à Ratisbonne
Bateau déshuileur 10	Secteur Ratisbonne, partie allemande du Danube
Bateau déshuileur 4	Minden/voyage de secteur dans le « Kanalviereck »/Brême
Bateau déshuileur « Marpol Taxi »	Secteur portuaire de Hambourg
Installation à terre UTG	Secteur de Bremerhaven
Installation à terre HÖG	Hambourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Elbe »	Secteur de Magdebourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Spree »	Secteur de Berlin
Bateau de collecte « Roland Menz »	Voies d'eau entre l'Elbe et l'Oder

Lorsque cela s'avère nécessaire, le BEV organise en complément des collectes dans toute l'Allemagne en ayant recours à des camions-citernes.

### **Collecte et élimination :**

Du point de vue de la navigation intérieure, le pompage de l'eau de fond de cale constitue la principale prestation assurée par les bateaux déshuileurs. Le traitement ultérieur des eaux de fond de cale ainsi collectées varie selon les réglementations régionales.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée dans la voie d'eau ou dans le réseau d'assainissement à terre. L'huile séparée des eaux de fond de cale est déposée pour retraitement avec les huiles usées, lesquelles sont collectées séparément.
- Exceptionnellement, l'eau de fond de cale peut être intégralement déposée à terre pour un traitement ultérieur (par exemple lorsque la séparation de l'huile et de l'eau n'est pas possible à bord).

### **Attribution du marché :**

Le BEV mandate des entreprises au terme d'appels d'offres à l'échelle européenne et sur la base de valeurs seuils. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le marché est attribué à la meilleure des offres, parmi celles qui sont conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre.

Le BEV fait actuellement intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. 7 bateaux sont exploités par des entreprises assurant exclusivement la collecte de déchets relevant de la Partie A. Les autres bateaux déshuileurs sont aussi utilisés pour l'élimination des déchets de navires de mer et pour l'approvisionnement de bateaux de navigation intérieure (avitaillement en carburants, eau potable, huile, et fourniture de défenses en bois).

### **Particularités spécifiques aux États :**

Conformément à l'ADN, un équipage de deux personnes est obligatoire en Allemagne pour l'exploitation des bateaux déshuileurs.

La rémunération des prestations des entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale collectée sur le secteur allemand du bassin fluvial rhénan. La rémunération dépend plutôt de la quantité d'huile usée qui a été collectée et séparée. Les huiles usées remises aux entreprises chargées de leur élimination génèrent des recettes, lesquelles sont déduites des frais occasionnés par la collecte.

## **Description par État - Luxembourg**



### **Secteur d'intervention :**



Au Luxembourg, le déshuilage des fonds de cale est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 kilomètres (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. À cet effet, le bateau déshuileur prolonge ses trois voyages de secteur annuels en ajoutant deux journées de présence à chaque voyage afin de desservir les bateaux présents sur la Moselle au Luxembourg. À ce jour, aucun assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en d'autres endroits ou par camion.

### **Particularités spécifiques aux États :**

Le Luxembourg, État signataire de la CDNI, n'entretient aucune infrastructure d'élimination dans le cadre de la CDNI. Le BEV allemand a été mandaté pour la réalisation des prestations et tâches nécessaires incombant à l'Institution nationale.



## Description par État - Suisse :



### **Secteur d'intervention :**

En Suisse, le déshuilage des fonds de cale est assuré sur un secteur d'une longueur d'environ 25 kilomètres par le bateau-déshuileur BIBO REGIO des Ports rhénans suisses (SRH). Outre la prise en charge des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux, le BIBO REGIO est aussi utilisé pour des missions de dépollution en cas d'accident et pour d'autres prestations techniques générales. Les différentes tâches réalisées sont enregistrées séparément et facturées par les Ports rhénans suisses suivant le principe du pollueur-payeur.

### **Collecte et élimination :**

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment au sens de la Partie A de la CDNI incluent l'exploitation, l'entretien, l'administration et les coûts salariaux pour le BIBO REGIO. L'équipage du BIBO REGIO est généralement composé de deux personnes. À cela s'ajoutent aussi les coûts liés à la collecte de ces déchets d'exploitation et à leur stockage intermédiaire à bord, au prétraitement de l'eau de fond de cale et de l'huile usée, les coûts du transport à terre des produits ainsi séparés et les coûts d'une élimination respectueuse de l'environnement.

### **Attribution du marché :**


Les marchés sont attribués directement par les Ports rhénans suisses à des sociétés d'élimination agréées pour le type de déchets concerné, dans la région de Bâle ou en Suisse.

### **Particularités spécifiques aux États :**

Conformément aux dispositions légales relatives au déversement, l'eau de fond de cale est déversée dans l'effluent (Rhin zone portuaire) après deux étapes d'épuration à bord du BIBO REGIO, par gravité puis par séparation en émulsion, de sorte que ne subsiste à bord que la part d'huile de fond de cale / huile usée qui est ensuite déposée à terre pour une élimination conforme.

Conformément aux dispositions environnementales applicables en Suisse, les déchets d'exploitation des bateaux doivent être séparés en différentes catégories de déchets avant leur dépôt dans les entreprises d'élimination.

## Description par État - Pays-Bas

**Secteur d'intervention :**

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. À cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 21 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

**Collecte et élimination :**

Contrairement à l'Allemagne et à la Suisse, les Pays-Bas n'autorisent pas le déversement dans les eaux de surface de l'eau de fond de cale épurée à bord des bateaux déshuileurs. L'eau est collectée et déposée à terre. La collecte est assurée par aspiration et aucune séparation n'est effectuée. Aux Pays-Bas s'appliquent des exigences restrictives (quantités maximales) pour la réception d'eau de fond de cale. Les conducteurs sont tenus de trier autant que possible les déchets avant leur dépôt. La plupart des bateaux assurent la séparation de l'huile usée (conformément à la réglementation relative aux déchets). Le dépôt est possible en continu du lundi au vendredi de 07h00 à 17h00.

**Attribution du marché :**

La SAB est tenue de lancer un appel d'offre à l'échelle européenne (en raison des valeurs seuils). Le marché est attribué à la meilleure des offres conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre. Le fonctionnement est assuré par cinq entreprises. Les contrats sont conclus pour une période de trois ans, avec possibilité de trois renouvellements d'un an (six ans au maximum). Les coûts variables sont indiqués par la mention d'un prix maximum dans l'appel d'offre. Les coûts fixes ne font pas l'objet d'une répartition explicite dans l'appel d'offre, mais ils sont indiqués par les soumissionnaires.

**Particularités spécifiques aux États :**

Il n'existe pas de particularités régionales. Les exploitants des bateaux déshuileurs pour les différents marchés se tiennent à la description des prestations faite par la SAB, pour toutes les prestations attribuées, cette description étant identique pour toutes les prestations.

## Description par État - Belgique



### **Secteur d'intervention :**

En tant qu'Institution nationale, l'ITB est responsable de l'organisation d'un système de financement uniforme pour la collecte et l'élimination de déchets huileux et graisseux résultant de l'exploitation des bateaux. En font partie : la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement des dépôts, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination internationale. Conformément à la teneur du plan de gestion des déchets en Flandre, des donneurs d'ordre chargés de la collecte et du traitement des déchets sont désignés. Ces donneurs d'ordre sont les autorités portuaires et des gestionnaires de voies d'eau qui font partie du réseau de collecte au sens de la Partie A. Les donneurs d'ordre peuvent organiser eux-mêmes la collecte des déchets ou confier cette tâche à des prestataires externes. Les autorités flamandes (OVAM, MOW) surveillent la mise en œuvre du plan de gestion des déchets (qui contient les dispositions de la CDNI et de la réglementation environnementale flamande). En Région Wallonne, la collecte et le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux sont assurés par les donneurs d'ordre sous la surveillance du Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques. Enfin, le Port de Bruxelles agit en tant que donneur d'ordre au sein de la Région Bruxelles-Capitale.

### **Collecte et élimination :**

Lors de la collecte des déchets s'appliquent à la fois des quantités minima et des quantités maxima, afin d'assurer une prise de conscience du problème et d'assurer une maîtrise des coûts. Comme aux Pays-Bas, aucune partie de l'eau de fond de cale nettoyée ne peut être déversée dans les eaux de surface. Les quantités collectées sont déposées à terre pour traitement (élimination).

### **Attribution du marché :**

En Belgique, les donneurs d'ordre pour la collecte et l'élimination des déchets au sens de la Partie A sont les régions. L'Institution nationale ne participe pas à cette procédure. Il existe en tout cinq donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau, Bruxelles : un port et Wallonie : une autorité de la voie d'eau). Les appels d'offre sont réalisés conformément aux critères applicables sur la base de valeurs seuils. Le nombre des offres reçues en réponse aux appels d'offres à l'échelle européenne est peu élevé, avec par conséquent peu de concurrence, de sorte que l'on peut parler d'un marché de niche. Les exigences portent sur les critères suivants : horaires d'ouverture / de service des stations de réception (variables, mais de préférence en journée), des quantités minima sont prescrites en fonction de la prestation de service, détermination du réseau de stations de collecte (fixes et mobiles) et de caractéristiques techniques (aspiration, pompes, qualité de l'aspiration).

### **Particularités spécifiques aux États :**

Pour la collecte, la Belgique est subdivisée en cinq zones régionales distinctes. Pour le port d'Anvers, le port tient lieu de station de réception (en proposant trois points d'élimination en gestion interne) et intervient aussi en tant que donneur d'ordre pour un bateau déshuileur. Dans le port de Gand (North Sea Port), la collecte et l'élimination au moyen d'un bateau déshuileur ont été confiées à des tiers. Dans le secteur de collecte de déchets relevant de l'administration flamande des voies d'eau De Vlaamse Waterweg NV, un camion intervient en trois points de dépôt. De plus, il y a sur le canal Albert un parc à déchets à Evergem. En Wallonie, ces tâches sont confiées à des prestataires externes. La collecte est assurée par un bateau déshuileur sur le canal Albert en Région liégeoise, ainsi qu'un camion-citerne aspirant en région Hainaut-Namur. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek, ainsi qu'un camion-citerne aspirant pour les eaux de fond de cale depuis la mi-2022 (coopération avec De Vlaamse Waterweg).

## Description par État - France



### **Secteur d'intervention :**

En France, le secteur d'intervention est limité, les déchets huileux et graisseux ne sont collectés que dans des zones prédéfinies du port de Strasbourg. La collecte est assurée par un bateau déshuileur exploité en semaine durant les heures de bureau. Ce bateau peut aussi intervenir en dehors des heures d'ouverture dans des situations exceptionnelles (avarie, danger de pollution, etc.). L'Institution nationale a mandaté un tiers à cet effet. Il n'existe pas de collecte sur le Rhin, le bateau déshuileur ne possédant pas l'agrément nécessaire.

### **Collecte et élimination :**

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Aucune séparation n'est assurée à bord du bateau déshuileur. La séparation de l'eau huileuse et le traitement des déchets huileux et graisseux solides sont assurés à terre après dépôt auprès d'un prestataire de service.

### **Attribution du marché :**

VNF (Voies navigables de France) est tenu d'attribuer le marché suivant une procédure de mise en concurrence avec indication des conditions techniques, opérationnelles et financières pour la collecte des déchets huileux.

### **Particularités spécifiques aux États :**

Aucune collecte de déchets huileux et graisseux n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.

## Résolution CDNI 2024-I-4

### **Amendement de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application de la CDNI Confirmation des dispositions de la résolution 2017-I-4 et des actualisations intervenues entre-temps**

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,

consciente du fait que des dispositions de la CDNI ont été amendées par la résolution 2017-I-4, notamment dans la Partie B et dans l'Appendice IV du Règlement d'application, et que les dispositions correspondantes ont été à nouveau amendées depuis l'adoption de cette résolution en 2017 par les résolutions 2017-II-1, 2018-II-5, 2023-I-5 et 2023-II-5,

considérant qu'il convient d'établir une situation juridique claire,

adopte la version consolidée de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application ci-annexés, annexe 2 à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

La présente résolution prendra effet après l'entrée en application de la résolution 2017-I-4, le 1er octobre 2024.

#### **Annexe**

## PARTIE B

### COLLECTE, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS LIÉS À LA CARGAISON

#### CHAPITRE V

##### Dispositions générales

###### Article 5.01

###### Définitions

Modifié par la Résolution CDNI 2016-I-5 et CDNI 2017-I-4

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

- a) "**transports exclusifs**" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé ;
- 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 ;
- b) "**cargaison restante**" : cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;
- c) "**résidus de cargaison**" : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration ;
- d) "**système d'assèchement**" : système conforme à l'Appendice II permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes et les tuyauteries sauf pour ce qui est des résidus de cargaison ne pouvant être évacués par assèchement ;
- e) "**résidus de manutention**" : cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bâtiment à l'extérieur de la cale ;
- f) "**cale balayée**" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- g) "**citerne asséchée**" : citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;

- h) "**cale aspirée**" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée ;
- i) "**déchargement des restes**" : évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par ex. balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement
  - "balayé" ou
  - "aspiré" pour la cale,
  - "asséché" pour la citerneainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage ;
- j) "**lavage**" : évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau ;
- k) "**cale ou citerne lavée**" : cale ou citerne qui après lavage est en principe appropriée à recevoir toute catégorie de cargaison ;
- l) "**eaux de lavage**" : eaux survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également les eaux de ballastage et les eaux de précipitation provenant de ces cales ou citernes ;
- 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 États contractants*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

Les États 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.

## **Article 5.03**

### *Navires de mer*

*Modifié par la Résolution CDNI 2020-II-3*

La présente Partie B ne s'applique pas au chargement et déchargement de navires de mer :

- a) dans les ports maritimes de voies de navigation maritime ;
- b) dans les ports intérieurs soumis à la directive européenne 2019/883/UE<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (J.O.L 151 du 7.6.2019, p. 116-142).

#### **Article 5.04**

##### *Application de la Partie B pour les vapeurs*

*Inséré par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (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 à charge des conducteurs

#### Article 6.01

*Interdiction de déversement, de rejet et de libération*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (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 sont explicitement autorisés, conformément à l'Appendice III ;
  - b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation sont explicitement autorisés, conformément à l'Appendice IIIa ;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 dégazage ont 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) 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.

- (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.

#### Article 6.02

*Dispositions transitoires*

*Supprimé par la Résolution CDNI 2017-I-4*

Sans objet.

### **Article 6.03**

#### *Attestation de déchargement*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2012-I-2, CDNI 2017-I-4, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 et CDNI 2023-II-5*

- (1) Tout bâtiment qui a été déchargé dans le champ d'application géographique de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable et conforme au modèle de l'appendice IV.

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

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans timonerie ni logement, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

- (1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors :
- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679<sup>1</sup> (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
  - b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014<sup>2</sup> (eIDAS), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
  - c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la lettre a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre ;
  - d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée ;
  - e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

L'attestation de déchargement doit pouvoir être mise à la disposition des agents des autorités compétentes sur demande. L'attestation de déchargement peut être mise à disposition dans un format électronique lisible.

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

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE

- (4a) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement qu'aux conditions suivantes :
- une attestation de déchargement a été présentée par le destinataire de la cargaison ou, si le destinataire de la cargaison ou l'affréteur fait appel aux services d'une installation de manutention, par l'exploitant de l'installation de manutention (article 7.08) ;
  - le conducteur a confirmé, par la signature de la partie 2 a) de l'attestation de déchargement, que toutes les mesures relatives au déchargement du bâtiment, telles qu'indiquées par le destinataire de la cargaison ou l'installation de manutention dans les cases 1 à 10, ont été exécutées. Cela comprend la désignation d'une station de réception pour la prise en charge des déchets ou des vapeurs du bâtiment (article 7.01, paragraphe 1).
- (4b) Pendant le voyage, le conducteur a l'obligation de déclarer par sa signature dans la partie 2 b) de l'attestation de déchargement :
- si de l'eau de lavage a été produite (lors du lavage pendant le voyage) ;
  - la quantité d'eau de lavage produite à bord et son emplacement de stockage ;
  - s'il existait une cargaison suivante compatible après le départ de l'installation de manutention (article 7.04, paragraphe 3, lettre c).
- (5) Pour les bâtiments qui effectuent des transports exclusifs ne s'appliquent que l'élimination et la prise en charge des résidus de manutention.
- (6) Si les cales ou les citernes à cargaison sont lavées et si l'eau de lavage produite ne peut être déversée dans la voie d'eau conformément aux standards de déchargement et aux exigences de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bateau ne peut poursuivre son voyage qu'après confirmation dans l'attestation de déchargement :
- que l'installation de manutention a pris en charge l'eau de lavage ; ou
  - qu'une station de réception a été désignée au conducteur, et
  - que le conducteur a indiqué si les cales ou les citernes à cargaison seront lavées pendant le voyage.
- (7) Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour :
- a) le transport de conteneurs ;
  - b) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils.

Les chiffres 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour :

- a) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;
- b) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et bateaux de la navigation intérieure ;
- c) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G) ;
- d) le transport de soufre brut liquide (à 180 °C), de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;
- e) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement.

La présente disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes à bord de tels bateaux.

L'autorité compétente peut exonérer au cas par cas un bâtiment de l'application des paragraphes 1 et 4 dans le cadre de l'exécution de transports spécifiques si prévalent des conditions comparables. La preuve de cette exonération doit se trouver à bord du bâtiment.

- (8) Les articles 1 et 4 ne sont pas non plus applicables au transport lorsqu'il s'agit d'un déchargement dans un navire de mer. Le conducteur est dans l'obligation de pouvoir justifier un tel déchargement sur la base des documents de transport concernés qu'il doit présenter sur demande aux autorités de surveillance.

## CHAPITRE VII

### Obligations du transporteur, de l'affrèteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention

#### Article 7.01

##### *Attestation de la réception*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2017-I-4 et CDNI 2017-I-5*

- (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.
- (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.
- (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 les Résolutions CDNI 2015-II-3 et 2017-I-4*

- (1) Le transporteur met le bâtiment à la disposition de l'affrèteur dans un standard de déchargement tel que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour le standard de déchargement "cale balayée" ou "citerne asséchée" et lorsque le bâtiment est libre de tous résidus de manutention.
- (2) 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.
- (3) Avec le démarrage des opérations de chargement, le bâtiment est considéré avoir été mis à disposition par le transporteur dans un état correspondant aux exigences prévues par les paragraphes 1 ou 2 ci-dessus.

### **Article 7.03**

#### *Chargement et déchargement*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (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.
- (2) Lors du chargement l'affréteur doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affréteur veille à leur élimination après le chargement sauf s'il en a été convenu autrement.
- (3) Lors du déchargement, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, le destinataire de la cargaison veille à leur élimination. Les résidus de manutention doivent, dans la mesure du possible, être ajoutés à la cargaison.

### **Article 7.04<sup>1</sup>**

#### *Restitution du bâtiment*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2016-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5, CDNI 2023-II-5*

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

Pour les cargaisons liquides, l'affréteur doit veiller à ce qu'après le déchargement, la citerne soit restituée dans un état asséché. Sauf disposition contraire du contrat de transport, le conducteur effectue le déchargement, y compris le déchargement des restes à l'aide d'un système d'assèchement. La tuyauterie destinée à la collecte de la cargaison restante doit être munie d'un système de raccordement conforme au modèle 1 de l'Appendice II. Lors de l'utilisation du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries du destinataire de la cargaison, avant le début de l'opération d'assèchement, ne doit pas dépasser 3 bar. L'exploitant de l'installation de manutention est tenu de recueillir la cargaison restante.

---

<sup>1</sup> Cf. Résolution CDNI 2016-I-4.

(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) 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. Dans ce cas doit être cochée la case 6a) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord.
- 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.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer que :

- pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.

- 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. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) 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.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention,

Démontrer que :

- pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constituées d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.

- (4) Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affréteur ne restitue pas le bâtiment conformément aux dispositions du présent article et de l'article 7.03 ci-dessus, le transporteur peut mettre ou faire mettre le bâtiment dans l'état prescrit. Tous les frais occasionnés, y compris notamment les frais de surestaries, pour autant qu'ils ne sont pas imputables au transporteur, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affréteur.



## **Article 7.05**

### *Résidus de cargaison et eaux de lavage*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

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

## **Article 7.06**

### *Frais*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

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

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

- (2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas de :
  - a) 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) 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.

### **Article 7.07**

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

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

### **Article 7.08**

#### *Transfert des droits et des obligations de l'affréteur ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation de manutention*

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

### **Article 7.09**

#### *Documents de transport*

*Modifié par la Résolution CDNI 2023-I-5*

L'affréteur fournit les informations suivantes dans le contrat de transport et dans les documents de transport :

- le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remise au transport et
- le numéro ONU selon l'appendice IIIa et
- la valeur AVFL variable (en raison de la composition du mélange), si elle ne figure pas dans la colonne 3 des tableaux I à III de l'appendice IIIa.

**APPENDICE IV  
du Règlement d'application**

*Modifié par les Résolutions CDNI 2016-I-5, 2019-II-5 et 2023-I-5*

**Attestation de déchargement**

*Modèles*

**Navigation à cale sèche (Édition 2017)**

**Cale citerne (Édition 2023)**  
Édition 2017 abrogé par la résolution CDNI 2023-I-5

**[...]**

**Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention (Art. 7.08)****A** Nom / entreprise : ..... Adresse : .....

1. Nous avons déchargé du bateau.....

(Nom) (ENI) (Citerne à cargaison n°)

2. ....  tonne(s) /  m<sup>3</sup> .....  
(Quantité) (Catégorie et n° des marchandises selon l'appendice III et n° ONU\*)

Valeur AVFL variable\* ..... (selon les indications de l'affréteur, en raison de la composition)

3. Annoncé le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... 4. Début du déchargement le : (Date(JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

5. Fin du déchargement le : (Date(JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

**B Transport exclusifs / transports compatibles / report du nettoyage du bateau (ou de la citerne à cargaison)**

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)\* jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c) :

 ne sera pas lavé. ne sera pas dégazé**C Nettoyage du bateau**

7.\* Les citernes à cargaison ont été restituées

a)  dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'Appendice III du Règlement d'application).b)  dans un état lavé ; Quantité d'eau de lavage : .....  m<sup>3</sup> /  litre(s)c)  dans un état dégazé.**D Prise en charge des résidus de manutention**8.\*  Résidus de manutention pris en charge.**E Eaux de lavage et dépôt**

9. Les eaux de lavage

a)  peuvent être déversées dans l'eau de surface conformément à l'Appendice III du Règlement d'application (colonne 3) ;b)\*  ont été prises en charge à l'installation de manutention/par le destinataire de la cargaison ;c)\*  doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation :  Oui  Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception désignée par l'affréteur

d)\*  doivent être déposées auprès de la station de réception..... (Nom) mandatée par nous (Article 7.08)Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation :  Oui  Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception mandatée par nous.

**F Dégazage et dépôt**

10.\* Le dégazage

a)  a été effectué par nous à l'installation de manutention / chez le destinataire de la cargaison (station de réception) ;b)  doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;c)  doit être effectué auprès de la station de réception des vapeurs ..... (Nom), mandatée par nous (Article 7.08).**G\* Signature du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**.....  
(Lieu) (Date (JJ/MM/AAAA) et heure) (Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

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

**Partie 2a) : Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention\***

Les indications figurant aux **numéros 1 à 10** sont confirmées par la signature du conducteur.

**Signature du conducteur**

.....  
 (Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 2b) : Déclaration du conducteur pendant la navigation**

11.\*  Les eaux de lavage ont été produites lors du lavage pendant la navigation (9c ou d).

**12.\* Lieu d'entreposage des eaux de lavage**

- a)  citerne pour produits résiduels / GRV ; Quantité.....  m<sup>3</sup> /  litre(s)  
 b)  citerne à cargaison : ..... Quantité.....  m<sup>3</sup> /  litre(s)  
 c) autres récipients à résidus (préciser) :..... Quantité .....  m<sup>3</sup> /  litre(s)

13.\*  La cargaison suivante est compatible, aucun lavage ou de dégazage n'est effectué – Article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

14.\* Observations : .....

**Signature du conducteur**

.....  
 (Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 3 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception d'eaux de lavage (seulement si 9c) ou 9 d) est coché)**

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

15.\*  Le dépôt des eaux de lavage conformément aux quantités mentionnées au numéro 7b) ou 12 a/b/c)\* est confirmé.

Code des déchets\*)..... Quantité : .....  m<sup>3</sup> /  litre(s)

16. Observations : .....

17. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure)..... Début du dépôt le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... Fin du dépôt le :  
 (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

Nom de l'exploitant .....

(Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

**Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs (seulement si 10a), 10 b) ou 10c) est coché)**

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

18. \*  Le dégazage a été effectué conformément aux standards de dégazage de l'Appendice IIIa du Règlement d'Application. La concentration de vapeur mesurée était inférieure à la valeur limite (AVFL)

19. Observations : .....

20. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure).....Début du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure).....

Fin du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA))..... (Heure) .....

Personne en charge du dégazage conformément à l'appendice IIIa, A. Dispositions générales, numéro 6

.....  
 (Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

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

## Annexe de l'attestation de déchargement cale citerne

### Indications pour compléter l'attestation de déchargement cale citerne

#### **Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**

##### **Remarque ad A : nom et adresse de l'entreprise obligatoire (coordonnées complètes)**

##### **Remarque ad n° 2 :**

- \* Remplir obligatoirement le numéro ONU selon les tableaux I, II et III de l'appendice IIIa ;
- \* Valeur AVFL (variable) : à remplir s'il s'agit d'un mélange et si aucune valeur n'est indiquée dans la colonne 3 des tableaux susmentionnés de l'appendice IIIa.

##### **Remarque ad n° 6a :**

- \* L'affectation en tant que transport exclusif intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la réalisation d'un transport exclusif (article 7.04, paragraphe 3, lettre a) ;(remplir le n° 8) en liaison avec la prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

##### **Remarque ad n° 6b :**

- \* L'affectation en tant que cargaison compatible intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la prise en charge d'une cargaison suivante compatible (article 7.04, paragraphe 3, lettre b) ;  
(Remplir le n° 7a) L'assèchement est obligatoire avant le départ, Standard de déchargement A ;  
(Remplir le n° 8) Obligation de prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

##### **Remarque ad n° 6c :**

- \* Il est possible de reporter une obligation de lavage ou de dégazage après le déchargement (article 7.04, paragraphe 3, lettre c) si la cargaison suivante sera selon toute vraisemblance un transport compatible et à condition que :
  - 1) : l'installation de manutention désigne à titre provisoire une station de réception pour le lavage ou le dégazage (remplir la case 9 ou 10) sur la base de l'article 7.05 ou 7.08 ; et
  - 2) : après le déchargement, le bateau est mis à disposition à l'état « cale asséchée » (remplir la case 7a, standard de déchargement A).

##### **Remarque ad n° 7 :**

- \* Nettoyage de la citerne à cargaison à l'installation de manutention après le déchargement :
  - 7a : l'assèchement (standard de déchargement A) est toujours obligatoire, sauf s'il s'agit d'un transport exclusif ;
  - 7b : lors du lavage sur le lieu de déchargement avec indication de la quantité d'eau de lavage, il est obligatoire de remplir la case 9b si de l'eau de lavage est déposée ;
  - 7c : en cas de dégazage sur le lieu de déchargement, il est obligatoire de remplir case 10a.

##### **Remarque ad n° 8 :**

- \* Les résidus de manutention qui se trouvent dans les gattes à bord doivent être pris en charge par l'installation de manutention (article 7.03, paragraphes 2 et 3).

##### **Remarque ad n° 9 :**

- \* 9b : doit être coché, si l'installation de manutention a pris en charge de l'eau de lavage (voir le n° 7b).
- \* 9c : doit être coché, si l'affréteur a désigné une station de réception dans le contrat de transport.
- \* 9d : doit être coché, si l'affréteur n'a pas désigné de station de réception dans le contrat de transport. La désignation d'une station de réception est prescrite pour l'installation de manutention. Obligation conformément à l'article 7.08) ;
- \* les n° 9c ou 9d doivent être remplis conformément à la déclaration du conducteur (article 6.03, paragraphe 6),

**Remarque ad n° 10 :**

- \* 10a : si le dégazage après déchargement a lieu dans la station de réception, la partie 4 doit être remplie.
- \* 10b : doit être coché, si l'affréteur a désigné une station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (article 7.05, paragraphe 2, lettre a).
- \* 10c : doit être coché, si l'affréteur n'a pas désigné de station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (Obligation conformément à l'article 7.08.).

**G : signature obligatoire, nom de l'installation de manutention responsable en capitales d'imprimerie**

---

**Partie 2 a) Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention**

**Remarque ad PARTIE 2 a) :**

- \* Le conducteur signe l'attestation de déchargement au moment de quitter l'installation et confirme ainsi les données figurant sous les numéros 1 à 10.

---

**Partie 2 b) Déclaration du conducteur pendant le transport**

**Remarque ad n° 11 :**

- \* Le conducteur doit indiquer par écrit ou sous forme numérique dans l'attestation de déchargement si de l'eau de lavage a été produite lors du lavage en cours de voyage (article 6.03, paragraphe 4, lettre b) .

**Remarque ad n° 12 :**

- \* Le conducteur doit consigner par écrit le lieu et la quantité d'eau de lavage à bord (article 6.03, paragraphe 4, lettre b) .

**Remarque ad n° 13 :**

- \* Le conducteur doit indiquer le transport compatible à la case 13 pour justifier la conformité à l'article 7.04, paragraphe 3, lettre c, de sorte qu'un lavage ou un dégazage ne soient pas nécessaires (article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

**Remarque ad n° 14 :**

Case pour les remarques

**Signature du conducteur obligatoire pour les événements survenus pendant le transport, nom du conducteur en lettres capitales.**

---

**Partie 3 : Déclaration relative au dépôt et à la réception d'eau de lavage à la station de réception**

**Remarque ad n° 15 :**

- \* La station de réception (collecte fixe ou mobile) indique ici sur l'attestation de déchargement la quantité d'eau de lavage déposée par le bateau. Un exemplaire ou une copie de l'attestation de déchargement est conservé par la station de réception (article 7.01, paragraphe 2). Un exemplaire de l'attestation de déchargement est renvoyé au bateau (article 7.01, paragraphe 2).
- \* Codes admissibles (6 chiffres) pour le dépôt d'eau de lavage (Règlement CE n°1013/2006) :

Code des déchets	Description
16 07	<i>Déchets provenant du nettoyage des citernes et fûts de transport et de stockage (sauf 05 et 13)</i>
16 07 08*	Déchets huileux
16 07 09*	Déchets contenant d'autres matières dangereuses
16 10	<i>Déchets liquides aqueux pour traitement externe</i>
16 10 01*	Déchets liquides aqueux contenant des matières dangereuses
16 10 02	Déchets liquides aqueux autres que ceux visés par le code 16 10 01

\* Déchets dangereux

---

**Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs**

**Remarque ad n° 18 :**

- \* La station de réception des vapeurs indique ici sur l'attestation de déchargement la concentration de vapeur mesurée conformément aux dispositions de l'Appendice IIIa. Les mesures sont effectuées à l'intérieur de la conduite vers la station de réception et à des points à bord qui sont jugés appropriés par l'expert.
-



## Résolution CDNI 2024-I-5

### **Amendement aux articles 9.01 et 9.03, paragraphe 4, du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers admis au transport de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage**

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,

consciente du fait que l'adoption de la résolution 2021-I-6 a donné lieu à la suppression involontaire d'une prescription autorisant le rejet d'eaux usées provenant de bateaux à passagers lorsque ces derniers sont équipés de stations d'épuration de bord agréées et respectant les valeurs limites et de contrôle fixées à l'appendice V,

considérant que cette adaptation constitue une modification mineure corrigeant une erreur rédactionnelle,

considérant que la modification améliore la sécurité juridique pour les exploitants de bateaux à passagers et les autorités de contrôle,

considérant que la modification ne porte atteinte ni à l'environnement ni à la sécurité et à la santé du personnel navigant et des usagers de la navigation intérieure,

sur la proposition de son groupe de travail

vu la résolution 2021-I-6 et l'étude d'impact qui y est annexée,

adopte les amendements aux articles 9.01 et 9.03 du Règlement d'application, tels que présentés dans l'appendice.

La présente résolution entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

### **Annexe**

**Annexe CDNI 2024-I-5**

- 1) *L'article 9.01, paragraphe 5, 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 modifié comme suit :*

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

- 2) *L'article 9.01, paragraphe 6, 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 rédigé comme suit :*

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

- 3) *L'article 9.03, paragraphe 4, 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 modifié comme suit :*

« 4. Il incombe au conducteur d'un bateau à passagers soumis à l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques conformément à l'article 9.01 paragraphe 3, de s'assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d'une manière appropriée, puis déposées auprès d'une station ou installation prévue à l'article 8.02 paragraphe 3, si le bateau à passager est dépourvu d'une station d'épuration de bord au sens de l'article 9.01, paragraphe 5. »

## IIPC

### Résolution IIPC 2024-I-1

#### Constat de la péréquation provisoire 4<sup>ème</sup> trimestre 2023

*Résolution (arrêtée le 7 mars 2024)*

#### 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<sup>ème</sup> trimestre 2023.
  - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 28 février 2024.
  - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2023.
  - 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
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2022 (Résolution CDNI 2023-II-3).
  - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

#### Paiement dû au titre de la péréquation du 4<sup>ème</sup> trimestre 2023

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4<sup>ème</sup> trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 12 152 609,19 €
  - b) Recettes totales : 12 602 801,62 €
  - c) Résultat : 450 192,43 €
  - d) Distribution :
    - SAB à :
      - ITB : 77 536,70 €
      - BEV : 751 047,31 €
      - VNF : 3 007,23 €
    - LUX à :
      - BEV : 144 223,71 €
    - SRH à :
      - ITB : 40 698,40 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 4<sup>ème</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	212 906,43 €	406 271,94 €	619 178,37 €
BE	75 332,21 €	- 76 562,79 €	1 230,58 €
FR	3 434,32 €	10 143,32 €	13 577,64 €
LUX	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	148 277,55 €	334 443,08 €	482 720,63 €
CH	9 872,47 €	31 868,58 €	41 741,05 €
<b>Σ</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>							
<b>PT 4 2023</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 582	2 358	84	4	1 441	5 478	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	92	454	29	1	429	1 005
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	11	872	2 655	25	4	2 797	6 364
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838	+ 28 886
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946	+ 118 866
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736	+ 68 946
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520	216 698
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315			+ 4 675
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137		19	4 248	+ 16 995
<b>5</b>	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248	21 700
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565	+ 3 072 394
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761				+/- 3 761
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>26 323</b>	<b>518 299</b>	<b>964 038</b>	<b>72 000</b>	<b>3 409</b>	<b>1 484 565</b>	<b>3 068 633</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>	€	25 426	448 327	1 952 052	118 691	147 871	717 169	+ 3 409 535
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					-/- - 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>25 426</b>	<b>445 170</b>	<b>1 952 052</b>	<b>118 691</b>	<b>147 871</b>	<b>717 169</b>	<b>3 406 378</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>							-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	2 543	44 832	240 000	10 330	20	62 782	360 507

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

<b>CDNI</b>		<b>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</b>							
<b>2023</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	<b>22 557</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	424	1 859	144	2	1 751	<b>4 180</b>
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	22	3 361	11 144	218	13	11 692	<b>26 450</b>
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	15 614	70 351	2 600	300	33 895	<b>+</b> <b>122 760</b>
	Chiffons usagés / Attlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	156 326	<b>+</b> <b>509 754</b>
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	43 469	<b>+</b> <b>272 786</b>
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	233 690	<b>905 300</b>
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730			<b>+</b> <b>22 145</b>
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085		84	17 259	<b>+</b> <b>70 385</b>
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259	<b>92 587</b>
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	266 500	9 973	5 747 251	<b>+</b> <b>12 162 094</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485				<b>+/-</b> <b>- 9 485</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>92 706</b>	<b>2 033 537</b>	<b>4 002 642</b>	<b>266 500</b>	<b>9 973</b>	<b>5 747 251</b>	<b>12 152 609</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	102 443	1 234 421	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718	<b>+</b> <b>12 605 959</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					<b>-/-</b> <b>- 3 157</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							<b>+/-</b> <b>-</b>
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>102 443</b>	<b>1 231 264</b>	<b>7 832 462</b>	<b>437 395</b>	<b>451 520</b>	<b>2 547 718</b>	<b>12 602 802</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>							<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635	<b>1 337 151</b>

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation									
Année 2023/4 trimestre									
IIPC PT 2023-4									
Etat/IN	Données IN 4T2023			Péréquation financière					
	Coûts <b>Zn</b>	Recettes <b>Xn</b>	Part coûts <b>Zn/ΣZn</b>	Part convent. Recettes <b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	Péréquation <b>Cn = Ω - Xn</b>	Péréquation T1 <b>Cn T1</b>	Péréquation T2 <b>Cn T2</b>	Péréquation T3 <b>CnT3</b>	Péréquation T4 <b>CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3</b>
DE	5 747 250,55 €	2 547 717,80 €	0,4729231772490	5 960 156,98 €	3 412 439,18 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €	895 271,02 €
BE	2 033 536,78 €	1 231 264,33 €	0,1673333477780	2 108 868,99 €	877 604,66 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €	118 235,09 €
FR	92 706,78 €	102 442,72 €	0,0076285494375	96 141,10 €	6 301,62 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €	3 007,23 €
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	441 177,24 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €	144 223,71 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	3 681 542,45 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €	831 591,23 €
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	161 022,53 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €	40 698,40 €
<b>Σ</b>	<b>12 152 609,19 €</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>1,00</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>





## Résolution IIPC 2024-I-2

### Constat de la péréquation provisoire 1<sup>er</sup> trimestre 2024

**Résolution** (arrêtée le 16 mai 2024)

#### Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1<sup>er</sup> trimestre 2024 :
  - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> mai 2024.
  - 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 :
  - d) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - e) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

#### Paiement dû au titre de la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2024

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
  - e) Charges totales : 3 105 017,58 €
  - f) Recettes totales : 2 888 357,50 €
  - g) Résultat : - 216 660,08 €
  - h) Distribution :
    - SAB à :
      - ITB : 110 907,60 €
      - BEV : 721 556,57 €
      - VNF : 7 364,65 €
    - LUX à :
      - BEV : 122 318,13 €
    - SRH à :
      - ITB : 37 179,31 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 1<sup>er</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 103 058,47 €	212 906,43 €	406 271,94 €	516 119,90 €
BE	- 35 253,21 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	36 483,79 €
FR	- 1 601,28 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 976,36 €
LUX	- €	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	- 72 141,82 €	148 277,55 €	334 443,08 €	410 578,82 €
CH	- 4 605,31 €	9 872,47 €	31 868,58 €	37 135,74 €
<b>Σ</b>	- <b>216 660,08 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>940 948,09 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>								
<b>PT 1 2024</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 929	2 420	94		1 374	5 822		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	4	114	504	35	386	1 043		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	5	773	2 890	73	2 664	6 405		
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170	6 569	+	27 320	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089	38 478	+	136 965	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690	12 123	+	68 185	
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	370	59 899	110 082	4 949	-	57 170	232 470	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210		+	6 355	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656		3 296	+	16 883	
5	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	3	6 407	13 322	210	-	3 296	23 238	
<b>Zn-</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000	1 476 960	+	3 108 846	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828			+/-		
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>22 948</b>	<b>505 224</b>	<b>1 033 885</b>	<b>66 000</b>	<b>-</b>	<b>1 476 960</b>	<b>3 105 018</b>	
<b>Xn-</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u></b>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027	+	2 888 358
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>13 982</b>	<b>321 884</b>	<b>1 801 572</b>	<b>98 574</b>	<b>122 318</b>	<b>530 027</b>		<b>2 888 358</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	101	32 147		10 070	18	42 166		84 502

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

<b>Calcul de péréquation</b>					
Année 2024/1. trimestre					
<b>IIPC PT 2024-1</b>					
Etat/IN	Données IN 1T2024			Péréquation financière	
	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	péréquation
	<b>Zn</b>	<b>Xn</b>	<b>Zn/ΣZn</b>	<b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	<b>Cn = Ω - Xn</b>
DE	1 476 960,47 €	530 027,30 €	0,4756689557938	1 373 902,00	843 874,70 €
BE	505 223,77 €	321 883,66 €	0,1627120481553	469 970,56	148 086,90 €
FR	22 948,34 €	13 982,41 €	0,0073907278812	21 347,06	7 364,65 €
LUX		122 318,13 €	0,0000000000000	0,00 -	122 318,13 €
NL	1 033 885,00 €	1 801 572,00 €	0,3329723498699	961 743,18 -	839 828,82 €
CH	66 000,00 €	98 574,00 €	0,0212559182998	61 394,69 -	37 179,31 €
<b>Σ</b>	<b>3 105 017,58 €</b>	<b>2 888 357,50 €</b>	<b>1,00</b>	<b>2 888 357,50 € -</b>	<b>0,00 €</b>

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-1 (01/01 - 31/03)							
Zahlungsleistende IN/ 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							0,00
LUX		122 318,13					122 318,13
NL	110 907,60	721 556,57	7 364,65				839 828,82
CH	37 179,31						37 179,31
SUMME / TOTAL	148 086,90	843 874,70	7 364,65	0,00	0,00	0,00	
							999 326,25
							999 326,25

\*\*\*