EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ETAT / EXEMPLAAR VOOR DE RAAD VAN STATE

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

64092/1 VR(1-4)

PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT A LA MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 9 SEPTEMBRE 1996 RELATIVE A LA COLLECTE, AU DEPOT ET A LA RECEPTION DES DECHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHENANE ET INTERIEURE (CDNI), ADOPTEE LE 22 JUIN 2017.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE INSTEMMING MET DE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 9 SEPTEMBER 1996 INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI), AANGENOMEN OP 22 JUNI 2017.

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
26-07-2018
RAAD VAN STATE
WETGEVING

PHILIPPE,

FILIP,

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

A tous, présents et à venir,
Salut.

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.

Sur la proposition du Ministre des Affaires étrangères, du Ministre de la Justice, et du Ministre de la Mobilité,

Op de voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken, van de Minister van Justitie en van de Minister van Mobiliteit,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Le Ministre des Affaires étrangères, le Ministre de la Justice et le Ministre de la Mobilité, sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

De Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Justitie, en de Minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen :

ARTICLE 1er

ARTIKEL 1

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

.be

ART. 2

Les modifications de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, des Annexes et des Appendices, adoptées par résolution de la Conférence des Parties contractantes du 22 juin 2017, sortiront leur plein et entier effet.

ART. 3

Les amendements aux Annexes et aux Appendices I, II, III, IIIa, IV et V de la Convention qui seront adoptés en application de l'article 19 de la Convention sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à

ART. 2

De wijzigingen van het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, van de Bijlagen en van de Aanhangsels, gedaan bij besluit van de Conferentie van Verdragsluitende partijen van 22 juni 2017, zullen volkomen gevolg hebben.

ART. 3.

De wijzigingen van de Bijlagen en van de Aanhangsels I, II, III, IIIa, IV en V bij het Verdrag die met toepassing van artikel 19 van het Verdrag worden aangenomen zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

Koen GEENS

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

.be

ONTWERP VAN WET HOUDENDE INSTEMMING MET DE WIJZIGING VAN HET VERDRAG VAN 9 SEPTEMBER 1996 INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI), AANGENOMEN OP 22 JUNI 2017.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

1. Het wetsontwerp

Het ontwerp beoogt de instemming met de wijziging van het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, inname en afgifte van afval in de Rijn- en binnenvaart, van de Bijlagen en van de Aanhangsels (CDNI).

De wijziging van het verdrag heeft als doel bepalingen op te nemen om het uitstoten in de atmosfeer van dampvormige restanten van vloeibare lading te verbieden en op die wijze schade aan het milieu te vermijden. Tegen de achtergrond van het principe "de vervuiler betaalt" worden regelingen ingevoerd die de betrokken partijen ertoe verplichten schadelijke dampen naar behoren te verwijderen of te laten verwijderen.

De Conferentie van Verdragsluitende partijen heeft op 22 juni 2017 met eenparigheid van stemmen de wijzigingen van het Verdrag, van de Bijlagen en van de Aanhangsels aangenomen.

PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT À LA MODIFICATION DE LA CONVENTION DU 9 SEPTEMBRE 1996 RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI), ADOPTEE LE 22 JUIN 2017.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames et Messieurs

1. Le projet de loi

Le projet vise l'assentiment à la modification de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, des Annexes et des Appendices (CDNI).

La modification de la convention a comme objectif d'intégrer des dispositions pour interdire la libération dans l'atmosphère de résidus gazeux de cargaisons liquides et, de cette façon, d'éviter la pollution de l'environnement. Les parties concernées seront tenues d'éliminer ou de faire éliminer les vapeurs nocives de manière appropriée suivant le principe du pollueur-payeur.

La Conférence des Parties contractantes a adopté à l'unanimité le 22 juin 2017 les modifications de la Convention, des Annexes et des Appendices.

2. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het Verdrag

Bij het tot stand komen heeft de werkgroep gemende verdragen beslist om het CDNI als een gemengd verdrag te beschouwen. In zijn zitting van 28 juni 2017 heeft de werkgroep gemengde verdragen beslist dat de wijziging van het CDNI eveneens een gemengd karakter heeft.

De instemming van België met de wijziging van het verdrag vereist dus de instemming van het federale parlement en de regionale parlementen.

2. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par la Convention.

Lors de la conclusion le groupe de travail traités mixtes a décidé de considérer la CDNI comme un traité mixte. Dans sa session du 28 juin 2017 le groupe de travail traités mixtes a décidé que la modification de la CDNI a également un caractère mixte.

L'assentiment de la Belgique à la modification de la convention nécessite donc l'assentiment par le parlement fédéral et les parlements régionaux.

3. Artikelsgewijze bespreking van de wet

Artikel 1

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 heeft tot doel om gevolg te verlenen aan de wijziging van het CDNI.

Artikel 3

Dit artikel bevestigt dat de Conferentie van Verdragsluitende partijen kan besluiten tot wijzigingen van de Bijlagen en van de Aanhangsels in overeenstemming met artikel 19 van het Verdrag en dat deze wijzigingen volkomen gevolg zullen hebben voor zover België zich er niet tegen verzet.

3.Examen article par article de la loi

Article 1er

L'article 1er ne nécessite aucun commentaire

Article 2

L'article 2 a pour but de donner effet à la modification de la CDNI.

Article 3

Cet article confirme que la Conférence des Parties contractantes peut décider de modifier les Annexes et les Appendices conformément à l'article 19 de la Convention et que ces modifications sortiront leur plein effet pour autant que la Belgique ne s'y oppose pas.

4. Bespreking van de wijziging aan het Verdrag

4.1. Wijzigingen aan de basistekst van het Verdrag

In artikel 1 worden nieuwe begrippen gedefinieerd en definities aangepast om de problematiek van dampvormige restanten van vloeibare lading op te nemen.

4. Commentaire des modifications de la Convention

4.1. Modifications du texte de base de la Convention

A l'article 1er, des nouveaux concepts sont définis et des définitions sont adaptées pour intégrer la problématique des résidus gazeux de cargaisons liquides

Met de wijziging van artikel 3 wordt het verbod tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer ingevoegd.

De wijziging van artikel 8 legt het principe vast dat de verlader de kosten van het ontgassen draagt.

De aanpassingen van artikelen 11, 12 en 13 zijn nodig voor het preciseren van de verplichtingen met betrekking tot het uitstoten in de atmosfeer.

4.2. Wijziging van deel B van Bijlage 2

Artikel 5.01 bevat definities van een aantal nieuwe begrippen.

Artikel 5.02 wordt gewijzigd om de verplichtingen van de verdragsluitende partijen uit te breiden tot het ontgassen.

Een nieuw artikel 5.04 verduidelijkt dat het CDNI geen afbreuk doet aan het ADN en aan Richtlijn 94/63/EG.

Het artikel 6.01 herneemt het principe van het verbod en breidt dit uit tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer. Het bevat ook de uitzonderingen op dit verbod die toegestaan zijn. Voor het ontgassen zijn de uitzonderingen toegestaan in overeenstemming met de bepalingen van een nieuw Aanhangsel IIIa.

Het artikel 6.02 wordt geschrapt.

In artikel 6.03 worden aanpassingen aan het tweede en zesde lid aangebracht om rekening te houden met het ontgassen

De wijzigingen aan de artikelen 7.01 tot en met 7.06 betreffen alle het aanpassen van de bepalingen met betrekking tot de verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie, waarbij de principes van toepassing op het wassen van de ruimen worden uitgebreid tot het ontgassen.

La modification de l'article 3 introduit l'interdiction de la libération de vapeurs dans l'atmosphère.

La modification de l'article 8 fixe le principe que le chargeur supporte les coûts du dégazage.

Les adaptations des articles 11, 12 et 13 sont nécessaires pour préciser les obligations relatives à la libération dans l'atmosphère.

4.2. Modification de la Partie B de l'Annexe 2

L'article 5.01 contient des définitions d'un certain nombre de nouveaux concepts.

L'article 5.02 est modifié pour élargir les obligations des parties contractantes au dégazage.

Un nouvel article 5.04 précise que la CDNI ne porte pas préjudice à l'ADN ni à la Directive 94/63/CE.

L'article 6.01 reprend le principe de l'interdiction et l'élargit à la libération de vapeurs dans l'atmosphère. Il contient également les exceptions autorisées à cette interdiction. Pour le dégazage, les exceptions sont autorisées conformément aux dispositions d'un nouvel Appendice IIIa.

L'article 6.02 est supprimé.

Les deuxième et sixième alinéa de l'article 6.03 sont adaptés pour tenir compte du dégazage.

Les modifications des articles 7.01 à 7.06 concernent toutes l'adaptation des dispositions relatives aux obligations du transporteur, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention, de sorte que les principes d'application au lavage des cales soient étendues au dégazage.

Dit artikel behandelt de verschillende gevallen van vorderingen die voortkomen uit een zelfde gebeurtenis.

Cet article traite des différents cas de créances résultant d'un même événement.

4.3. Invoegen van een Deel D in Bijlage 2

4.3. Insertion d'une Partie D à l'Annexe 2

Het Deel D bevat overgangsbepalingen en afwijkingen.

La Partie D contient des dispositions transitoires et dérogations.

Het artikel 11.01 behandelt de gefaseerde invoering van het verbod op het uitstoten van dampen in de atmosfeer. Er worden drie fasen onderscheiden. Een eerste fase, van toepassing vanaf het in werking treden van de verdragswijziging, met een verbod voor de stoffen in tabel I van Aanhangsel IIIa. Twee jaar later wordt het verbod uitgebreid tot de stoffen uit tabel II van Aanhangsel IIIa. Een derde fase (tabel III) komt één of twee jaar nadien van toepassing.

L'article 11.01 concerne l'introduction en phases de l'interdiction de libérer des vapeurs dans l'atmosphère. Trois phases sont distinguées. Une première phase, d'application à partir de l'entrée en vigueur de la modification de la convention, avec une interdiction pour les matières reprises au tableau I de l'Appendice IIIa. Deux ans plus tard l'interdiction est élargie aux matières reprises au tableau II de l'Appendice IIIa. Une troisième phase (tableau III) entre en vigueur un ou deux ans après.

Artikel 11.02 geeft de Conferentie van Verdragsluitende partijen de mogelijkheid afwijkingen toe te staan in individuele gevallen.

L'article 11.02 autorise la Conférence des Parties contractantes d'accorder des dérogations dans des cas individuels.

4.4. Toevoeging van een Aanhangsel IIIa aan Bijlage 2

4.4. Ajout d'un Appendice IIIa à l'Annexe 2

Het nieuwe Aanhangsel IIIa bevat de ontgassingsstandaarden die moeten worden gerespecteerd bij het verwijderen van de dampvormige restanten van vloeibare lading.

Le nouvel Appendice IIIa contient les standards de dégazage qui doivent être respectés lors de l'élimination des résidus gazeux de cargaisons liquides.

Naast de tabellen met stoffen waarvoor de gefaseerde invoering van het uitstootverbod geldt, bevat dit aanhangsel de normen die dienen te worden gerespecteerd bij het ontgassen. Een van de principes die worden gehanteerd is de AVFL (accepted vent free level). Dit is de concentratie in de ladingtank die met het ontgassen dient te worden bereikt. Beneden dit niveau is ventileren toegestaan.

A côté des tableaux des matières pour lesquelles l'introduction en phases de l'interdiction de libérer s'applique, cet appendice contient les normes qui doivent être respectées lors du dégazage. Un des principes utilisés est le AVFL (accepted vent free level). C'est la concentration dans la citerne qui doit être réalisée par le dégazage. En dessous de ce niveau, la ventilation est autorisée.

Tevens geeft dit aanhangsel aan in welke gevallen een ontgassing niet noodzakelijk is.

Cet appendice indique également dans quels cas le dégazage n'est pas nécessaire

4.5. Aanpassing van Aanhangsel IV - Losverklaring

De losverklaring voor tankschepen wordt aangepast om rekening te houden met het ontgassen.

4.5. Modification de l'Appendice IV – Attestation de déchargement

L'attestation de déchargement pour les bateaux citernes est adaptée pour tenir compte du dégazage.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Le Ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDERS

De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Justice,

Koens GEENS

EXEMPLAAR VOOR DE RAAD VAN STATE / EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ETAT

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Besluit CDNI 2017-I-4

Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name artikel 14 en artikel 19 van dit Verdrag;

verwijzend naar Besluit CDNI 2013-II-3 en gezien de noodzaak om bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) in het CDNI-Verdrag op te nemen;

betuigt haar tevredenheid over het feit dat de Werkgroep CDNI/G in dit verband een volledig ontwerpbesluit voor de aanvulling van het CDNI-Verdrag (Deel B en deel D) en de Uitvoeringsregeling van dit Verdrag heeft voorgelegd;

betuigt haar tevredenheid over de bijdragen van de non-gouvernementele organisaties, die nauw bij het opstellen van deze voorschriften werden betrokken;

stelt vast dat het om een gemeenschappelijk voorstel van de Verdragsluitende Partijen gaat;

stelt vast dat consensus over de inhoudelijke aanpassingen bestaat onder de Verdragsluitende Partijen;

stelt vast dat deze bepalingen een geleidelijke invoering van een verbod tot het uitstoten van schadelijke dampen voor de gezondheid en het milieu in de atmosfeer voorzien,

stelt vast dat onderzoek heeft aangetoond dat door deze wijziging in de toekomst naar verwachting 95% van de schadelijke ontgassingen van schepen in de atmosfeer van het verdragsgebied voorkomen kan worden en dat op deze wijze grote voordelen voor het milieu en de duurzaamheid van het goederenvervoer over de vaarweg worden bereikt,

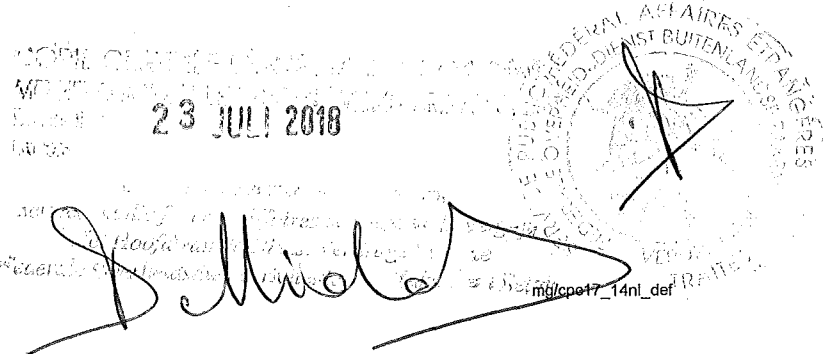
neemt de wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart met betrekking tot de vermijding en behandeling van door de binnenvaart uitgestoten dampen aan.

Dit Besluit treedt in werking op de eerste dag van de zesde maand na nederlegging bij de depositaris van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende staten.

Bijlagen

Bijlage 1: Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uitvoeringsregeling van dit Verdrag

Bijlage 2: Effectbeoordeling



Bijlage 1 CDNI 2017-I-4

Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uitvoeringsregeling van dit Verdrag

1. *Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1
Begripsbepalingen

In dit Verdrag wordt verstaan onder:
[...]

f) "**afval van de lading**": afval en afvalwater, dat in verband met de lading aan boord van het schip ontstaat. Hiertoe behoren niet de restlading, dampen en overslagresten, bedoeld in Deel B van de Uitvoeringsregeling;

ff) "**dampen**": gasvormige uit vloeibare lading vervluchtigende verbindingen (gasvormige restanten van vloeibare lading);

j) **"ontvangstinrichting"**: een vaste of mobiele inrichting, door de bevoegde autoriteiten toegelaten voor het in ontvangst nemen van scheepsafval of dampen;

[...]

nn) "**exploitant van de ontvangstinrichting**": degene die beroepsmatig een ontvangstinrichting exploiteert.

o) "**uitstoten van dampen**": elk afblazen van dampen uit een gesloten ladingtank met uitzondering van het ontspannen van de tank om de luiken te openen en om de dampconcentratie te meten alsmede bij het inschakelen van de veiligheidsventielen.

BIJZONDERE BEPALINGEN
VERPLICHTINGEN VAN DE STATEN

Artikel 3
Verbod tot inbrengen, lozen en uitstoten

(1) Het is verboden scheepsafval en delen van de lading vanaf schepen in de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen te brengen of te lozen, alsook dampen op de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen in de atmosfeer uit te stoten.

[...]

Artikel 8
Financiering van het nalossen, het wassen, het ontgassen alsmede de inname en verwijdering van afval van de lading

(1a) De verlader draagt de kosten voor het ontgassen van het schip overeenkomstig Deel B van de Uitvoeringsregeling.

(2) Indien het schip vóór het laden niet overeenstemt met de voorgeschreven losstandaard en indien de ladingontvanger of verlader van het vorige transport zijn verplichtingen is nagekomen, draagt de vervoerder de kosten voor het nalossen en
a) bij het wassen, de kosten voor het wassen,
b) bij het ontgassen, de kosten voor het ontgassen
van het schip, alsook voor de inname en verwijdering van het afval van de lading.

[...]

VERPLICHTINGEN EN RECHTEN VAN DE BETROKKENEN

Artikel 11
Algemene zorgplicht

De schipper, de overige bemanning en andere personen aan boord, de verlader, de vervoerder, de ladingontvanger, de exploitanten van overslaginstallaties, alsmede de exploitanten van ontvangstinrichtingen moeten de door de omstandigheden vereiste zorgvuldigheid betrachten om verontreiniging van de vaarwegen en de atmosfeer te voorkomen, de hoeveelheid scheepsafval zo gering mogelijk te houden en vermenging van verschillende afvalsoorten zo veel mogelijk te voorkomen.

Artikel 12
Verplichtingen en rechten van de schipper
[...]
(2) De schipper dient de in de Uitvoeringsregeling opgenomen verplichtingen na te komen. Hij dient in het bijzonder, behoudens de in de Uitvoeringsregeling opgenomen uitzonderingen, het verbod om vanaf het schip scheepsafval en delen van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen of deze in de atmosfeer uit te stoten, in acht te nemen.
[...]

Artikel 13
Verplichtingen van de vervoerder, de verlader en de ladingontvanger
alsmede van de exploitanten van overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen

~~(1)~~ De vervoerder, de verlader, de ladingontvanger, alsmede de exploitanten van overslaginstallaties en ontvangstinrichtingen dienen ieder hun verplichtingen overeenkomstig de Uitvoeringsregeling na te komen. Zij kunnen voor de naleving van hun verplichtingen een beroep op een derde doen.
~~(2) De ladingontvanger is verplicht restlading, overslagresten en afval van de lading aan te nemen. Hij kan daartoe een derde machtigen.~~

2. *Deel B van de Uitvoeringsregeling bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

DEEL B

VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL VAN DE LADING

HOOFDSTUK V

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 5.01[1]
Begripsbepalingen

In dit deel wordt verstaan onder:

[...]

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

[...]

m) "**ontgassen**": het verwijderen van dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa uit een nagelensde ladingtank bij een ontvangstinrichting door gebruik te maken van hiervoor geschikte procedures en technieken;

n) "**ventileren**": de rechtstreekse afgifte van dampen uit de ladingtank aan de atmosfeer;

o) "**ontgaste of geventileerde ladingtank**": een ladingtank waaruit de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden van Aanhangsel IIIa zijn verwijderd;

Artikel 5.02
Verplichting van de Verdragsluitende Staten

De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe om infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, waswater en dampen tot stand te brengen dan wel te laten brengen.

[1] In de versie overeenkomstig Besluit 2016-I-5.

Artikel 5.04
Toepassing van Deel B op dampen

(1) Deel B geldt onverminderd
a) de bepalingen van het Europees Verdrag van 26 mei 2000 inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) in samenhang met Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land en
b) de gewijzigde Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations,
in de laatst geldende versie.

(2) De bepalingen van Aanhangsel IIIa gelden in aanvulling op de bepalingen van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde richtlijn.
Schepen waarvoor schriftelijk aangetoond kan worden dat zij overeenkomstig de voorschriften buiten het toepassingsgebied van het CDNI hebben ontgast, gelden als ontgaste schepen in de zin van deze regeling voor zover de waarden van Aanhangsel IIIa in acht worden genomen. De Conferentie van Verdragsluitende Partijen wijst, naast Richtlijn 94/63/EG en het ADN, de voorschriften aan die door haar als gelijkwaardig worden erkend met betrekking tot de ontgassingsbepalingen.

HOOFDSTUK VI

VERPLICHTINGEN VAN DE SCHIPPER

Artikel 6.01
Verbod tot inbrengen, lozen en uitstoten

(1) Het is verboden vanaf schepen delen van de lading, alsmede afval van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen, alsook dampen in de atmosfeer uit te stoten.

(2) Van het in het eerste lid bedoelde verbod zijn uitgezonderd
a) het waswater met ladingrestanten van stoffen ten aanzien waarvan de lozing in de vaarweg overeenkomstig Aanhangsel III en
b) de dampen ten aanzien waarvan de afgifte aan de atmosfeer door middel van ventileren overeenkomstig Aanhangsel IIIa
uitdrukkelijk zijn toegestaan, indien de bepalingen van de bedoelde aanhangsels in acht zijn genomen.

(3) Indien
a) stoffen ten aanzien waarvan in Aanhangsel III uitsluitend een afgifte ter bijzondere behandeling voorgeschreven is, of
b) dampen ten aanzien waarvan in Aanhangsel IIIa een ontgassing voorgeschreven is,
vrijkomen of dreigen vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen.
Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof of de dampen zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

(4) In afwijking van het verbod van het eerste lid mogen dampen worden uitgestoten indien dit wordt vereist door een onvoorzien verblijf op de scheepswerf of door een onvoorziene reparatie ter plaatse door een scheepswerf of een andere gespecialiseerde onderneming en de dampen niet naar een ontvangstinrichting kunnen worden afgevoerd. Hierbij moeten de bepalingen van Aanhangsel IIIa, A.4, en onderdeel 7.2.3.7 van het ADN in acht worden genomen.

~~**Artikel 6.02**~~
~~*Overgangsbepalingen*~~

~~(1) Gedurende een overgangstermijn van vijf jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag geldt~~

~~a) indien het droge lading betreft:~~

~~— in plaats van de in Aanhangsel III vereiste losstandaard "vacuümschoon" is de losstandaard "bezemschoon" toegestaan;~~

~~— waswater dat overeenkomstig Aanhangsel III in de riolering gebracht moet worden, mag in de vaarweg geloosd worden, indien voldaan is aan de losstandaard "bezemschoon";~~

~~b) indien het vloeibare lading betreft:~~

~~Het nalenzen van ladingtanks ingevolge artikel 7.04 is niet vereist, doch beschikbare systemen moeten zoveel mogelijk worden gebruikt, ook wanneer deze systemen nog niet voldoen aan het bepaalde in Aanhangsel II.~~

~~(2) Indien is voldaan aan de voorwaarden voor het naleven van de losstandaard "vacuümschoon", voor de afgifte van waswater aan ontvangstinrichtingen dan wel voor het nalenzen van tankschepen, kan de bevoegde nationale autoriteit voor haar bevoegdheidsgebied dan wel delen van haar bevoegdheidsgebied reeds voor het einde van de overgangstermijn voorschrijven dat de bepalingen van Aanhangsel III voor de desbetreffende goederensoorten onverkort worden toegepast. Zij stelt de Conferentie der Verdragsluitende Partijen hiervan vooraf op de hoogte.~~

Artikel 6.03
Losverklaring

[...]

(2) Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten
a) bij wassen, de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften overeenkomstig Aanhangsel III en
b) bij ontgassen, de voorschriften en de ontgassingsstandaarden overeenkomstig Aanhangsel IIIa
in acht worden genomen.

[...]

(6) Indien laadruimen of ladingtanks
a) dienen te worden gewassen en indien het waswater ingevolge de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften ingevolge Aanhangsel III niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat dit waswater overgenomen is dan wel dat hem een ontvangstinrichting is aangewezen;
b) dienen te worden ontgast overeenkomstig de ontgassingsstandaarden van Aanhangsel IIIa, mag het schip de reis pas voortzetten nadat de schipper in de losverklaring heeft bevestigd dat de ladingtanks werden ontgast dan wel dat hem een ontvangstinrichting voor het ontgassen is aangewezen.

HOOFDSTUK VII

VERPLICHTINGEN VAN DE VERVOERDER, DE VERLADER, DE LADINGONTVANGER EN DE EXPLOITANT VAN DE OVERSLAGINSTALLATIE

Artikel 7.01[1]
Bevestiging van de inname

(1) De ladingontvanger geeft ten aanzien van het schip in de losverklaring bedoeld in artikel 6.03, de bevestiging inzake het lossen, het nalossen en, voor zover hij daartoe verplicht is, het wassen van de laadruimen of ladingtanks of het ontgassen van de ladingtanks, alsmede de inname van afval van de lading dan wel eventueel de toewijzing van een ontvangstinrichting. Hij dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.

[...]

(3) Voor zover het schip aan een ontvangstinrichting voor het ontgassen werd doorverwezen, bevestigt de exploitant van deze inrichting de ontgassing van het schip in de losverklaring. De exploitant dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.

Artikel 7.02
Beschikbaarstelling van het schip
Gewijzigd door besluit 2015-II-3

[...]

(2) Een hogere losstandaard, het wassen of het ontgassen kan vooraf schriftelijk worden overeengekomen. Een kopie van deze overeenkomst moet ten minste tot de losverklaring is ingevuld na het lossen en het reinigen van het schip aan boord van het schip bewaard worden.

Artikel 7.03
Laden en lossen

(1) Tot het laden en lossen van een schip behoren ook de maatregelen tot nalossen alsmede
a) bij wassen, voor het wassen en
b) bij ontgassen, voor het ontgassen
die ingevolge dit Deel B zijn vereist. De restlading behoort zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

[1] In de versie overeenkomstig Besluit 2017-I-5.

Artikel 7.04[1]

Oplevering van het schip

[...]

(2) In geval van:

a) droge lading is de ladingontvanger verplicht voor een wasschoon laadruim te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden;

b) vloeibare lading is de verlader verplicht voor een
   aa) wasschone ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden,
   bb) ontgaste ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel IIIa niet in de atmosfeer geventileerd mogen worden.

Voorts moeten de verantwoordelijke personen krachtens de eerste zin voor een wasschoon laadruim respectievelijk een wasschone en/of ontgaste ladingtank zorgen wanneer dit laadruim of deze ladingtank krachtens een overeenkomst vóór de belading overeenkomstig artikel 7.02, tweede lid, gewassen of ontgast was.

(3) Voor de toepassing van het eerste en tweede lid gelden de volgende uitzonderingen:

a) Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanghangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen.

b) Het tweede lid is niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die verenigbare transporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanghangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6 b) worden aangekruist. Het bewijs dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

c) Indien op het ogenblik van het lossen de vervolglading niet bekend is, maar verwacht wordt dat die verenigbaar zal zijn, kan de toepassing van het tweede lid worden uitgesteld. De verlader (bij vloeibare lading) of de ladingontvanger (bij droge lading) dient ten voorlopige titel een ontvangstinrichting voor waswater of voor het ontgassen aan te wijzen, die in de losverklaring aangegeven dient te worden. Bovendien moet in de losverklaring het vakje 6 c) worden aangekruist. De vermelding van de hoeveelheid onder nummer 9 vervalt.
   Indien aantoonbaar vaststaat, alvorens de in de losverklaring aangegeven ontvangstinstallatie wordt aangelopen door de vervoerder, dat de vervolglading verenigbaar is, moet dit in de losverklaring in vak 13 worden vermeld. In dit geval hoeft niet gewassen of ontgast te worden. In alle andere gevallen zijn de bepalingen voor het wassen of ontgassen onverkort van toepassing.
   Het bewijs van de verenigbare vervolglading dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

[1] In de versie overeenkomstig Besluit 2016-I-5.

Artikel 7.05

Ladingrestanten, waswater en ontgassing

[...]

(2a) Bij vloeibare lading, waarbij dampen ontstaan die een ontgassing vereisen overeenkomstig artikel 7.04 tweede lid is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen, waar het schip na het lossen (met inbegrip van het nalossen en de verwijdering van de overslagresten) ontgast moet worden.

Artikel 7.06

Kosten

[...]

(2) Bij vloeibare lading draagt de verlader de kosten van het nalossen en bij
   a) wassen, de kosten voor
      aa) het wassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, en
      bb) de inname van waswater ingevolge artikel 7.05, tweede lid,
   b) ontgassen, de kosten voor het ontgassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, in samenhang met artikel 7.05, lid 2a,

   met inbegrip van de eventueel daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen.

(3) De kosten van afgifte van waswater uit laadruimen en ladingtanks of van de ontgassing van ladingtanks die niet met de voorgeschreven standaarden overeenstemmen, komen ten laste van de vervoerder.

3. *Aan de Uitvoeringsregeling van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn en binnenvaart wordt het volgende Deel D toegevoegd :*

DEEL D

OVERGANGSBEPALINGEN EN AFWIJKINGEN

HOOFDSTUK XI

OVERGANGSBEPALINGEN EN AFWIJKINGEN

Artikel 11.01
Overgangsbepalingen

Voor de toepassing van de bepalingen van deze bijlage die het gevolg zijn van de wijziging van het Verdrag om er het verbod tot het uitstoten van dampen in de atmosfeer in op te nemen gelden volgende overgangsbepalingen:

a) voor de dampen van de goederen vermeld in de tabel I in Aanhangsel IIIa geldt het verbod met ingang van de datum van in werking treden van de wijziging vastgesteld overeenkomstig artikel 19, vierde lid, van het Verdrag;
b) voor de dampen van de goederen vermeld in de tabel II in Aanhangsel IIIa geldt het verbod na een periode van twee jaar na de in onderdeel a vermelde datum;
c) voor de dampen van de goederen vermeld in de tabel III in Aanhangsel IIIa geldt het verbod na een periode van drie jaar na de in onderdeel a vermelde datum[1].

Artikel 11.02
Afwijkingen

De Verdragsluitende Partijen kunnen in individuele gevallen afwijkingen van de bepalingen van deze bijlage overeenkomen mits deze als gelijkwaardig kunnen worden beschouwd. De afwijkingen moeten door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen worden goedgekeurd en kunnen voor het vastgelegde toepassingsgebied en onder de vastgestelde voorwaarden door de bevoegde autoriteiten met onmiddellijke ingang worden toegestaan.

[1] Mits uit een evaluatie uitgevoerd vanaf de in onderdeel a vermelde datum kan worden geconcludeerd dat dit geen problemen oplevert. In het tegengestelde geval geldt het verbod na een periode van vier jaar na de in onderdeel a vermelde datum.

4. Aan bijlage 2 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt het volgende Aanhangsel IIIa toegevoegd:

Aanhangsel IIIa
Ontgassingsstandaarden

A. Algemene bepalingen

1. De dampen van de goederen vermeld in Tabellen I tot en met III van dit Aanhangsel mogen niet in de atmosfeer uitgestoten worden, tenzij aan de voorwaarden betreffende de AVFL-waarden[1] in onderstaande tabellen voldaan is. De dampen van deze goederen moeten worden ontgast, tenzij anders wordt bepaald in artikel 7.04 of dit Aanhangsel.

2. Het ontgassen moet plaatsvinden bij een ontvangstinrichting die is toegelaten krachtens de nationale bepalingen.

3. De dampen van alle goederen die niet in de onderstaande tabellen van de ontgassingsstandaarden voorkomen, mogen worden geventileerd.

4. Het ventileren is niet toegestaan:
   a) bij sluizen, met inbegrip van hun voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden,
   b) in gebieden met een overeenkomstige bescherming door nationale voorschriften.

5. De procedure inzake het ontgassen of ventileren moet worden onderbroken tijdens onweer en indien ten gevolge van ongunstige windomstandigheden gerekend moet worden met de aanwezigheid van gevaarlijke dampen buiten de zone van de lading, vóór de woonruimte, het stuurhuis of de bedrijfsruimten. De kritieke toestand is bereikt zodra door meting met draagbare meetapparatuur een dampconcentratie van meer dan 20% van de onderste explosiegrens (LEL) in deze zones is aangetoond.

6. Het ontgassen mag alleen door gekwalificeerde personen worden uitgevoerd. Dit betreft tevens de vereiste werkzaamheden aan boord van het schip[2].

B. Toelaatbare waarde voor vrij ventileren (AVFL)

1. De toelaatbare waarde voor vrij ventileren (AVFL) van een ladingtank is gedefinieerd als de dampconcentratie in de ladingtank waaronder het vrijkomen van de dampen in de atmosfeer toelaatbaar is[3].

2. De dampconcentratie wordt overeenkomstig de in het ADN voorziene methoden, meettechnieken en meetapparatuur gemeten op een representatief punt in de leiding die loopt van de ladingtank naar de ontvangstinrichting voor dampen of op de punten in de ladingtank die door de deskundige[4] als geëigend worden beschouwd. De meting vindt plaats bij standaardomstandigheden en wordt na 30 minuten herhaald. In de losverklaring wordt onder nummer 21 bevestigd dat de aldus gemeten waarde onder de grenswaarde lag.

---

[1] Accepted Vent Free Level: toelaatbare waarde voor vrij ventileren.
[2] Aan de kant van de ontvangstinrichting: deskundige personen van de ontvangstinrichting voor dampen. Aan scheepszijde: deskundige persoon volgens de bepalingen van het ADN.
[3] Deze waarde is gelijk aan 10% van de onderste explosiegrens (Lower Explosive Limit of LEL).
[4] Deskundige in de zin van de bepalingen van het ADN.

C. Vervoer waarbij een ontgassing van de ladingtanks na het lossen niet noodzakelijk is

1. Transporten van goederen die in schepen van het type N-open of N-open met vlamkerende inrichtingen mogen worden vervoerd. Dit geldt ook voor goederen die in de navolgende tabellen genoemd worden.
2. Eenheidstransporten.
3. Transporten met verenigbare vervolglading overeenkomstig artikel 7.04, derde lid, onderdelen b en c.
4. Transporten van goederen met een dampdruk van minder dan 5 kPa bij 20 °C.

D. Betekenis van de kolommen in de onderstaande Tabellen I tot en met III

1. "UN-nummer": nummer bestaande uit vier cijfers dat goederen of voorwerpen identificeert overeenkomstig de UN-modelvoorschriften.
2. "Goederennaam": omschrijving van de vervoerde lading.
3. "AVFL": waarde van de concentratie van de dampen in de ladingtank (in vol.-%) waaronder vrij ventileren is toegestaan.
4. "Opmerkingen": aanvullingen inzake de behandeling van bepaalde goederen.

Tabel I

1	2	3	4
UN-NUMMER	**Goederennaam**	**AVFL (vol.- %)**	**Opmerkingen**
UN 1114	**Benzeen**	**0.12**	**1)**
UN 1203	**Benzine of motorbrandstof**	**0.14**	**2)**
UN 1268	**Aardoliedestillaten, aardolieproducten, N.E.G.***	**-**	**3)**
UN 3475	**Ethanol en benzine, mengsel van ethanol en motorbrandstof, mengsel met meer dan 10% ethanol**	**0.14**	**2)**

1) De AVFL wordt gelijkgesteld aan die van benzeen.
2) De AVFL wordt gelijkgesteld aan die van benzine.
3) De AVFL (gelijk aan 10% van de onderste explosiegrens) moet worden meegedeeld door de verlader aangezien de LEL afhankelijk is van de samenstelling van het mengsel.

* N.E.G.: Niet Elders Genoemd

(1) **Tabel II**

1	2	3	4
UN-NUMMER	**Goederennaam**	**AVFL**	**Opmerkingen**
UN 1267	**Ruwe aardolie (met meer dan 10% benzeen)**	**0.12**	**1)**
UN 1993	**Ontvlambare vloeistof, N.E.G met meer dan 10% benzeen**	**0.12**	**1)**
UN 3295	**Koolwaterstoffen, vloeibaar, N.E.G., met meer dan 10% benzeen**	**0.12**	**1)**

1) De AVFL wordt gelijkgesteld aan die van benzeen.

Tabel III

1	2	3	4
UN-NUMMER	Goederennaam	AVFL	Opmerkingen
UN 1090	**Aceton**	**0.26**	
UN 1145	**Cyclohexaan**	**0.10**	
UN 1170	**Ethanol (ethylalcohol) of ethanol, oplossing (ethylalcohol, oplossing), waterige oplossing met meer dan 70 volumeprocent alcohol**	**0.31**	
UN 1179	**Ethyl-tert-butylether**	**0.16**	
UN 1216	**Isooctenen**	**0.08**	
UN 1230	**Methanol**	**0.60**	
UN 1267	**Ruwe aardolie (met minder dan 10% benzeen)**	**0.12**	**1)**
UN 1993	**Ontvlambare vloeistof, N.E.G., met minder dan 10% benzeen**	**-**	**3)**
UN 2398	**Methyl-tert-butylether**	**0.16**	
UN 3257	**Verwarmde vloeistof, N.E.G., bij een temperatuur gelijk aan of hoger dan 100 °C en lager dan haar vlampunt (met inbegrip van gesmolten metaal, gesmolten zout, enz.)**	**-**	**3)**
UN 3295	**Koolwaterstoffen, vloeibaar, N.E.G., met minder dan 10% benzeen**	**-**	**3)**
9001	**Stoffen met een vlampunt van meer dan 60 °C, die binnen een grenswaarde van 15 K onder het vlampunt verwarmd of stoffen met vp > 60 °C, binnen minder dan 15 K onder het vp, ter vervoer worden aangeboden of vervoerd worden**	**-**	**3), 4)**
9003	**Stoffen met een vlampunt van meer dan 60 °C en ten hoogste 100 °C of stoffen met 60 °C < vp ≤ 100 °C, die niet in andere klassen of in klasse 9 ingedeeld kunnen worden**	**-**	**3), 4)**

1) De AVFL wordt gelijkgesteld aan die van benzeen.

3) De AVFL (gelijk aan 10% van de onderste explosiegrens) moet worden meegedeeld door de verlader aangezien de LEL afhankelijk is van de samenstelling van het mengsel.

4) Aanwijzing: 9001 en 9003 zijn geen UN-nummers overeenkomstig de modelvoorschriften. Het zijn zogenaamde stofnummers, die uitsluitend met het oog op het ADN en de tankvaart werden ingevoerd.

5. Het model van de losverklaring voor de tankvaart van Aanhangsel IV wordt als volgt gewijzigd:

a) Nummer 2 komt als volgt te luiden:

"2. ..... □ t / □ m^3 ...../..... gelost.
(Hoeveelheid) (Goederensoort en -nummer volgens Aanhangsel III en UN-nummer volgens Aanhangsel IIIa van de Uitvoeringsregeling)
AVFL-waarde variabel:..... volgens opgave van de verlader."

b) De onderdelen B en C komen als volgt te luiden:

"B **Eenheidstransporten**
6. Het schip
a)* □ voert eenheidstransporten uit – art. 7.04, (3) a);
b) □ vervoert als volgende lading verenigbare lading – art. 7.04, (3) b);
c) wordt in afwachting van beslissing over de verenigbaarheid van de volgende lading volgens art. 7.04, (3) c)
□ niet gewassen
□ niet ontgast.

C **Reiniging van het schip**
7. De ladingtanks nr..... zijn
a) □ nagelensd opgeleverd (losstandaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling);
b) □ wasschoon opgeleverd;
c) □ ontgast opgeleverd. "

c) Na nummer 10 wordt als volgt een onderdeel G ingevoegd:

"G **Ontgassing**
11. De ontgassing
a) □ is door ons uitgevoerd.
b) □ moet bij de ontvangstinrichting ..... (naam/onderneming) worden uitgevoerd, die door ons daartoe is aangewezen;
c) □ moet volgens de vervoersovereenkomst worden uitgevoerd."

d) Het bestaande onderdeel G wordt onderdeel H.

e) Het bestaande nummer 11 wordt nummer 12.

f) Na nummer 12 wordt als volgt een nummer 13 ingevoegd:

"13. □ Uitstoot van dampen in de atmosfeer vanwege een onvoorzien verblijf op een scheepswerf of een onvoorziene reparatie ter plekke door een scheepswerf of een andere gespecialiseerde onderneming (artikel 6.01, vierde lid). Een bevestiging van de werf of de andere gespecialiseerde onderneming is vereist."

g) De bestaande nummers 12 tot en met 18 worden nummers 14 tot en met 20.

h) Nummer 14 komt als volgt te luiden:

"14. □ De vermeldingen onder de nummers 1 tot en met 11 worden bevestigd."

i) Nummer 15 komt als volgt te luiden:

"15. □ De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen of ontgast wordt - art. 7.04, (3) c)."

j) Na nummer 20 wordt als volgt een Deel 4 ingevoegd:

"**Deel 4: Verklaring van de ontvangstinrichting voor dampen** *(slechts noodzakelijk indien nr. 11 b) of 11 c) werden aangekruist)*

Naam/onderneming ..... adres .....

Bevestiging van afgifte

21. □ De ontgassing is volgens de losstandaarden van Aanhangsel IIIa van de Uitvoeringsregeling uitgevoerd. De gemeten dampconcentratie lag onder de grenswaarde (AVFL).

22. Opmerkingen: .....

23. ....
(Plaats) (Datum) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening) "

k) Bij nummer 11 wordt de volgende opmerking ingevoegd:

"*Opmerking bij nummer 11:* indien 11 a) of 11 b) is aangekruist, dan dienen ook de nummers 13 tot en met 16 en 21 tot en met 23 te worden ingevuld."

l) De opmerking bij nummer 11 c) wordt de opmerking bij nummer 12 c).

Bijlage 2 bij besluit CDNI 2017-I-4

Effectbeoordeling
Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

CDNI: Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

1. Tekstvoorstel voor de wijziging van het reglement en voorgestelde overgangsregeling

Besluit CDNI-2017-I-4

2. Achtergrond bij het voorstel

2.1. Inleiding / probleembeschrijving

In het Noordwest-Europese binnenvaartnetwerk vindt meer dan 80% van de Europese binnenvaart plaats. Daarover worden jaarlijks grote hoeveelheden vloeibare lading getransporteerd, waaronder ook veel vluchtige organische stoffen (VOS) vallen zoals benzeen of aceton en milieugevaarlijke stoffen.
Na het lossen van een binnenvaartschip blijft een deel van de lading in de vorm van damp in de ladingtank achter. Deze dampen behoren toe aan de eigenaar van de lading en dienen uit de tanks te worden verwijderd om het schip schoon (genoeg) te maken voor het vervoer van een volgende lading: deze handeling wordt ontgassing genoemd.
Nu worden deze schadelijke dampen nog vaak ontgast naar de open lucht. Zij kunnen echter daarbij neerslaan op het water en zo in het aquatisch milieu terechtkomen. Ook komen de dampen vaak in korte tijd in een klein gebied vrij, wat plaatselijk leidt tot piekbelastingen in de atmosfeer, bijvoorbeeld in havengebieden.
Dit is onder andere aangetoond door metingen die gedaan werden in de haven van Rotterdam. Hier is veel industrie aanwezig, waardoor de achtergrondconcentraties van schadelijke dampen al verhoogd kunnen zijn. Toch werden bovenop die achtergrondconcentratie opvallende pieken in uitstoot gemeten op het moment dat een naar de open lucht ontgassend binnenvaartschip de meetapparatuur passeerde.
De gebieden in het Rijnstroomgebied waar zich concentraties van petrochemische industrieën bevinden zijn dicht bevolkt en de uitstoot van vluchtige organische en giftige dampen bedreigen hier rechtstreeks het milieu en de volksgezondheid.
Deze situatie is ongewenst. Het is dus dringend noodzakelijk om de emissies van vluchtige organische stoffen en milieugevaarlijke stoffen uit binnenvaarttankschepen terug te brengen.

De kwestie van de "uitstoot van zorgwekkende stoffen in de atmosfeer" is al in de jaren negentig van de vorige eeuw door de Europese Unie aangepakt. De Europese Commissie heeft de Benzinedistributierichtlijn[1] opgesteld om de emissie van een van de belangrijkere bronnen van vluchtige stoffen (benzinevervoer voor transportdoeleinden) terug te dringen. Deze richtlijn is in 1994 uitgevaardigd en door de EU-lidstaten opgenomen in hun nationale regelgeving.

De EU heeft ook een aantal stoffen geïdentificeerd waarvoor de uitstoot naar de lucht zoveel mogelijk naar nul moet worden gebracht, de zogenaamde "Zeer Zorgwekkende Stoffen" (ZZS), o.a. in de REACH-Verordening (EG) 1907/2006, het OSPAR-Verdrag, de Kaderrichtlijn Water 2000/60/EG en de POP-Verordening (EG) 850/2004. De industrie moet haar uitstoot van dit soort stoffen dan ook steeds meer reduceren. Voor de binnenvaart zijn er nog geen effectieve regels om uitstoot naar de lucht van deze stoffen te voorkomen.

[1] EU-richtlijn 94/63/EG.

Daarnaast is er op dit moment geen dekkende internationale regelgeving die het ontgassen van dampen naar de open lucht door de binnenvaart verbiedt. Om deze reden worden steeds vaker lokale maatregelen afgekondigd om deze tekortkoming op te heffen, waarbij zogenaamd afvaltoerisme kan ontstaan: de schippers wachten totdat ze in een gebied zijn waar ontgassing niet verboden is en ontgassen hun schip daar naar de lucht.

2.2. Hoe draagt de voorgestelde wijziging bij aan de oplossing van het probleem?

Op nationaal, lokaal en regionaal niveau zijn wel reeds ontgassingverboden ingesteld. Lokale partijen zoals provincies, deelstaten en havens en nationale overheden kunnen echter geen algemeen dekkend verbod instellen: ze hebben alleen bevoegdheid op hun eigen wateren. Daardoor ontstaat versnipperde regelgeving, wat tot zogeheten afvaltoerisme kan leiden. Om de ontgassingsproblematiek aan te pakken is een internationale uniforme en afgestemde regelgeving nodig, zodat de emissies van schadelijke stoffen integraal worden beperkt op alle waterwegen, waarbij een level playing field ontstaat en concurrentievervalsing tussen verdragstaten kan worden voorkomen.

Het CDNI is een bestaand verdrag tussen zes landen: Luxemburg, Zwitserland, Nederland, België, Duitsland en Frankrijk. Het Verdrag is van toepassing op de hele Rijn en op alle binnenvaarwegen in Duitsland, Nederland en België, op de internationale Moezel in Luxemburg en in Frankrijk (NB voor Frankrijk zijn de vaarwegen vallend onder dit verdrag beperkt tot de Moezel, de Rijn, de Maas en de Noord-Franse kanalen). Dit stroomgebied concentreert meer dan 80% van de activiteit van de Europese binnenvaart. Door een verbod op het uitstoten van vluchtige organische en milieugevaarlijke stoffen op te nemen in het Verdrag kan met een relatief kleine aanpassing van een bestaand verdrag het grootste deel van de internationale binnenvaart in Europa worden afgedekt. Op deze wijze komt een uniforme toepassing van het ontgassingsverbod tot stand, waardoor afvaltoerisme wordt voorkomen.

Uit een studie met betrekking tot de verwachte effecten van dit verbod (RHDHV-3) blijkt dat het voorgestelde verbod op ontgassen naar de open lucht in het CDNI naar verwachting 95% van de schadelijke ontgassingen naar de open lucht door de binnenvaart in het verdragsgebied voorkomt. Dit betekent overigens niet dat al deze ontgassingen naar de lucht vervangen worden door ontgassing bij een ontvangstinstallatie voor dampen: deskundigen uit het bedrijfsleven verwachten dat meer dan 60% van de ontgassing sowieso voorkomen kan worden door slimme logistieke oplossingen. Bijvoorbeeld door schepen te laten varen met telkens dezelfde lading of met ladingen die probleemloos met elkaar verenigbaar zijn. Pas als een volgende lading voor het schip niet verenigbaar/compatibel blijkt te zijn, moet een schoon schip worden opgeleverd en is ontgassing bij een ontvangstinstallatie nodig.

Het CDNI gaat uit van het principe "de vervuiler betaalt". Om deze reden worden de kosten van de noodzakelijke ontgassingen bij de verlader gelegd. Ook voor vloeibare lading draagt de verlader de kosten met betrekking tot de mogelijke oppervlaktewatervervuilende stoffen.

2.3. Bestudeerde alternatieven

Er zijn in het verleden verschillende pogingen gedaan door regionale overheden om milieu-maatregelen te nemen op vaarwegen van het verdragsgebied van het Afvalstoffenverdrag CDNI met betrekking tot het ontgassen naar de open lucht. In bestaande verdragen bleek dit niet te kunnen worden geregeld zonder overeenstemming van de Verdragsluitende Partijen.
Ook particuliere initiatieven op basis van vrijwilligheid zijn niet effectief gebleken. Bij onderhandelingen over green deals in Nederland heeft de top van het bedrijfsleven expliciet gezegd voorstander te zijn van wettelijke regelingen die bij voorkeur internationaal zijn afgestemd.

Bij aanvang van de discussies in 2012 zijn drie opties geïdentificeerd om een ontgassingsverbod voor dampen van vluchtige organische stoffen en milieugevaarlijke stoffen op te nemen in bestaande regelgeving: het ADN-verdrag, de EU-richtlijn 94/63/EG en het Scheepsafvalstoffenverdrag CDNI. Nationale verboden zijn in dit verband minder interessant omdat door onderlinge verschillen bij implementatie, afvaltoerisme dan mogelijk zou blijven.

2.3.1. ADN

Voor de regeling van het binnenvaartvervoer van gevaarlijke stoffen is het ADN[1]-Verdrag door de Verenigde Naties uitgevaardigd. Met dit verdrag worden de risico's van het vervoer van gevaarlijke goederen door binnenvaarttankschepen in het kader van de veiligheid voor schip en bemanning zo veel mogelijk beperkt. Het ADN en zijn onderliggende regelgeving ziet ook op de emissie van gevaarlijke stoffen. Deze regelgeving is internationaal geldend.

Bij het voorgestelde ontgassingsverbod gaat het echter niet om een verlaging van de veiligheidsrisico's, maar om het beperken van schadelijke emissies naar atmosfeer en water. Dit valt buiten de huidige scope van het ADN, dat de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft. Omdat aanpassen van het ADN ook geen procedurele voordelen biedt, is deze optie afgewezen.

De huidige regelgeving op het gebied van transport van gevaarlijke stoffen (ADN) laat nadrukkelijk de mogelijkheid open aan nationale overheden om voor het ontgassen nadere regels te stellen. Intensivering van de handhaving op basis van bestaande wetgeving biedt dus geen oplossing om het uitstoten van deze ongewenste dampen op uniforme wijze te voorkomen: er is aanvullende regelgeving nodig om ontgassen te verbieden.

2.3.2. EU-richtlijn 94/63/EG

Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations, in dit stuk "EU-richtlijn 94/63/EG" genoemd.
Regulering van het ontgassen zou eventueel mogelijk zijn door het uitbreiden van de bestaande EU-richtlijn 94/63/EG voor opslag en distributie van motorbrandstoffen. Hiervoor zou een Veranderingsbesluit nodig zijn, met termijnen voor de goedkeuring van de nieuwe tekst door de EU-lidstaten. Het probleem wordt echter het meest urgent ervaren in de dichtbevolkte en drukbevaren regio van Noordwest-Europa die overeenkomt met het verdragsgebied van het CDNI.

Het uitbreiden van de EU-richtlijn 94/63/EG zou bovendien op het probleem stuiten dat – analoog aan de praktijk van destijds – een kostenregeling ontstaat waarbij de binnenvaartschippers de geadresseerden zouden zijn voor de kosten van het tegengaan van de emissies naar de lucht. Aangezien de dampen te beschouwen zijn als resten van de lading, ligt het meer voor de hand de kosten neer te leggen bij de verlader, op grond van het principe "de vervuiler betaalt".

[1] ADN: Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

2.3.3. CDNI

De landen Frankrijk, Duitsland, België, Luxemburg en Nederland als EU-lidstaten en Zwitserland hebben dit verdrag gesloten om de afgifte van afvalstoffen en ladingrestanten van binnenvaartschepen te regelen. Het CDNI verbiedt het lozen van vaste en vloeibare afvalstoffen naar het vaarwater binnen het verdragsgebied. Het toevoegen van regelingen met betrekking tot de uitstoot van dampen is relatief eenvoudig en zou een consequente uitbreiding zijn.

In het CDNI is expliciet geregeld wie welke verantwoordelijkheden en kosten draagt bij het vervoer, het laden en het lossen van goederen, en het zorgdragen voor ladingrestanten, volgens het principe "de vervuiler betaalt". Bij droge lading liggen de kosten bij de ladingontvanger, bij vloeibare lading bij de verlader. Ook beschrijft het CDNI procedures en zijn de administratie en de handhaving geregeld.

2.3.4. Keuze

Gezien het voorgaande is het aanpassen van het CDNI het meest geschikt om de ontgassing naar de open lucht van milieugevaarlijke dampen terug te dringen.

2.4. Overgangsbepalingen

Er zijn in het voorstel tot aanpassing van het CDNI-Verdrag overgangsbepalingen opgenomen, die betrekking hebben op het gefaseerd invoeren van het verbod tot ontgassen naar de open lucht.
Belangrijkste reden is dat mogelijkerwijs niet genoeg installaties zouden bestaan om de adequate ontgassingcapaciteit te bieden als het ontgassen van alle daarvoor in aanmerking komende stoffen tegelijkertijd wordt verboden.

Met een geleidelijke invoering van het verbod met termijnen van respectievelijk zes maanden, twee jaar en drie jaar na ratificatie van de Verdragswijziging wordt enerzijds recht gedaan aan de wens tot een snelle invoering, die is uitgesproken door diverse belanghebbenden (regionale overheden, grote mainports in Nederland en België en internationale binnenvaartorganisaties), om een einde te maken aan de huidige versnipperde regelgeving en heersende onduidelijkheid over rechten en plichten. Anderzijds geeft dit tijdschema voldoende tijd om ontgassingsinstallaties te bouwen en de benodigde vergunningen te verkrijgen/verlenen.

Na Fase III zijn de emissies van schadelijke dampen naar de open lucht ten gevolge van ~~h~~ de tankvaart naar verwachting met 95% teruggedrongen.

Na de invoering van Fase I wordt gestart met een evaluatie van de maatregel. Deze loopt door tot na de invoering van Fase II.

Enerzijds dient deze evaluatie uit te wijzen of de regeling goed aansluit op de werkelijke situatie. Deze evaluatie zal bijvoorbeeld betrekking hebben op het werkelijke effect van de maatregel op eenheidstransporten, het optreden van ontwijkgedrag, het aantal en de aard van ontgassingsinstallaties alsook de frequentie van het ontgassen.

Anderzijds moet worden bezien of er nog gevaarlijke/toxische stoffen aan tabel III in Aanhangsel IIIa toegevoegd moeten worden: nieuwe stoffen en verbindingen worden ontwikkeld die actualisatie van de lijst vereisen en ook het voortschrijdend inzicht met betrekking tot bekende stoffen kan een verbod noodzakelijk maken.

Nadrukkelijk wordt gesteld dat de evaluatie slechts betrekking heeft op de Uitvoeringsregeling van het CDNI en dus valt onder de competentie van de CVP (Bijlage 2 van het Verdrag). Bij wijzigingen of aanvullingen is dus geen nieuwe ratificatie nodig, voor zover de aanpassingen van de Uitvoeringsregeling in overeenstemming zijn met de artikelen van het hoofdverdrag.

2.5. Nadere toelichting op het Ontwerpbesluit

2.5.1. Algemeen

Het Ontwerpbesluit voorziet de invoering van een verbod op ontgassing naar de open lucht van schadelijke dampen in het CDNI. De betrokken dampen zijn gasvormige restanten van vloeibare lading.

De kern van de aanpassingen aan de verdragstekst is: waar in artikel 1 f) van het CDNI verdrag al "ladingrestanten" stond wordt "dampen" toegevoegd en waar in artikel 3, 11 en 13 eerder "lozen op vaarwegen" verboden was, wordt nu ook "uitstoot naar de atmosfeer" toegevoegd. Daarbij wordt in de artikelen 8 en 13 – evenals bij het wassen – de verlader geadresseerd voor de kosten van het ontgassen.
Uiteindelijk wordt in Aanhangsel IIIa vastgesteld van welke specifieke stoffen het ontgassen naar de open lucht zal worden verboden, inclusief de gefaseerde invoering van dit verbod. Voor deze stoffen is ontgassen aan een ontvangstinstallatie in principe verplicht, tenzij sprake is van eenheidstransport of verenigbaar transport.
Elk te ontgassen product is voorzien van een "AVFL", zijnde de concentratie waaronder vrij ontgassen naar de open lucht van de ladingtanks is toegestaan.

Er is een aanpak gekozen die analoog is aan de huidige CDNI-voorschriften voor wassen van tanks die worden gebruikt voor het vervoer van vloeibare lading. Conform de bestaande CDNI-regels voor het wassen van de tanks worden de kosten voor het ontgassen neergelegd bij de verlader.

2.5.2. Tabellen en keuze voor stoffen met ontgassingsverboden in Aanhangsel IIIa

Om de risico's van de emissies van dampen voor mens en milieu zoveel mogelijk te beperken, is de nadruk gelegd op zogenaamde CMR-stoffen. Deze stoffen zijn kankerverwekkend (Carcinogeen), veranderen genetische eigenschappen (Mutageen) en/of zijn gevaarlijk voor voortplanting (Reprotoxisch). Hieronder vallen met name benzines, benzeen, benzeenhoudende en overige "Zeer Zorgwekkende Stoffen" (ZZS).
Vervolgens is de haalbaarheid van de ontgassing van deze stoffen bekeken: dat is volgens de experts van de GRTS[1] alleen het geval voor stoffen die een karakteristieke dampdruk hebben van meer dan 5 kPa (kiloPascal) bij 20 °C. Met andere woorden, een stof moet vluchtig genoeg zijn om in een reële tijd de dampen te kunnen afvoeren naar een installatie.
Voor stoffen die niet ontgast kunnen worden, in de regel stoffen met een karakteristieke dampdruk van minder dan 5 kPa bij 20 °C, gelden onverminderd de bepalingen voor wassen die nu in het Verdrag zijn opgenomen (Aanhangsel III bij de Uitvoeringsregeling). Voor stoffen die wel kunnen worden ontgast, maar die hinder veroorzaken in de vorm van stank voor omwonenden, is wassen een adequate oplossing omdat ontgassen niet voldoende beperking van de stankklachten geeft. Dit sluit ook aan bij de huidige praktijk

De invoering van het verbod is voorzien in 3 fasen:

- **Fase I** betreft de dampen van stoffen die al onder de EU-richtlijn 94/63/EG vallen. Met deze richtlijn werd feitelijk beoogd om emissies van vluchtige organische verbindingen (VOC-emissies) van motorbrandstoffen te beperken. Daarnaast heeft Duitsland de reikwijdte van Richtlijn 94/63/EG uitgebreid naar vergelijkbare stoffen zoals benzinemengsels en nafta. In Fase I worden deze reeds bestaande verboden dekkend ingevoerd voor alle Verdragslanden. Daarnaast wordt benzeen (UN 1114) als bijzonder milieuvervuilende stof in de verbodslijst opgenomen. Voor deze stof bestaat een brede consensus over de giftigheid en in veel regio's is benzeen reeds verboden te ontgassen.

[1] Stuurgroep GRTS: Steering Committee Gaseous Residues of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van internationale organisaties van binnenvaartschippers, rederijen, opslagbedrijven en de (petro-)chemische industrie (zie 4.).

- **Fase II** betreft de bijzonder schadelijke dampen van stoffen die meer dan 10% benzeenhoudend zijn. Ook voor deze stoffen bestaan regionaal al verboden.
- **Fase III** betreft de dampen van stoffen die zijn geïdentificeerd in de lijst van 25 meest vervoerde stoffen[1], waarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan het beperken van emissies naar de open lucht.

De verboden van Fasen II en III vormen een uitbreiding van de verboden van de voorgaande fasen.

Dampen van stoffen die niet in de tabellen in Aanhangsel III en IIIa staan, mogen vrij worden ontgast naar de open lucht. Hierbij moet echter nog steeds worden voldaan aan de eisen die het ADN stelt, bijvoorbeeld dat de gasconcentratie in het uitgeblazen mengsel in ieder geval niet meer dan 10% LEL mag bedragen. Voor toxische stoffen gelden – ook nu al – vaak nog strengere eisen om elk gevaar voor de bemanning uit te sluiten.
In de evaluatie van Fase I en II moet worden nagegaan of uitbreiding/aanscherping van de lijst van stoffen uit Fase III noodzakelijk is.

2.5.3. Bepalen van de grenswaarde voor ontgassen naar de open lucht (AVFL)

In het CDNI is op basis van onderzoek[2] in de GRTS de AVFL-waarde gedefinieerd: Accepted Vent Free Level. AFVL is de waarde waaronder dampen in de atmosfeer mogen worden geëmitteerd.
Deze wordt momenteel gelijkgesteld aan 10% LEL (Lower Explosive Limit). Deze grens zorgt voor een adequate afdekking van zowel de veiligheidsrisico's voor het schip als de gezondheidsrisico's voor direct betrokkenen aan boord. Het wordt aangenomen dat tot deze grens de kosten voor de verwijdering van de dampen opwegen tegen de milieuvoordelen.
Bij deze aanpak wordt voor de in Aanhangsel IIIa genoemde stoffen een reductie van ca 95% van de huidige schadelijke emissies bereikt, wat een evident milieuvoordeel oplevert.
In de toekomst zouden deze normen zo nodig verder kunnen worden aangescherpt.

De definitie AVFL komt dus niet *direct* voor in het ADN of in de EU-richtlijn 94/63/EG. Uit praktische overwegingen is in het CDNI wel aangesloten bij de 10%-LEL-waarde uit het ADN.

Niet-brandbare stoffen hebben geen explosiegrens en dus ook geen "LEL"-waarde. Een AVFL kan op deze wijze dus niet bepaald worden aan de hand van dit criterium. Echter deze stoffen zijn doorgaans minder vluchtig, hebben vaak een dampspanning van < 5 kPa en kunnen daarom alleen met een relatief grote inspanning of helemaal niet ontgast worden. Zulke stoffen moeten daarbij veelal toch op grond van het bestaande Aanhangsel III van Bijlage II worden gewassen.

Voor mengsels kan geen algemeen geldende AVFL-waarde aangegeven worden. Hier moet de verlader dus voor het mengsel de waarde aangeven.

Meetapparatuur die aan boord van schepen gebruikt worden voor het ADN zijn zonder aanpassingen bruikbaar voor het CDNI.

3. Samenhang met andere relevante regelgeving

De voorgestelde regelgeving is complementair aan bestaande regelgeving op gebied van continentaal transport, met name de EU-richtlijn 94/63/EG en het ADN die het vervoer van gevaarlijke stoffen over water regelen.

---

[1] Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures* . CEFIC SCGTRS.
[2] Studie RHDHV-2: Acceptable Vent Free Level

Zowel de EU-richtlijn 94/63/EG als het ADN verdrag hebben andere doelen dan het CDNI. Het ADN richt zich met name op de veiligheid van schip en bemanning. De EU-richtlijn 94/63/EG beoogt de veiligheid te regelen van opslag en distributie van motorbrandstoffen voor alle transportmodaliteiten in de hele EU.

Het CDNI richt zich op de bescherming van het milieu door het voorkomen, inzamelen en verwerken van scheepsafval. Het Verdrag regelt de rechten en plichten van de partijen die betrokken zijn bij het vervoer, de overslag en het afvoeren van lading, ladingdelen, -restanten en -afval en sluit naadloos aan bij de andere twee regelwerken, maar stelt niettemin specifieke extra eisen.
Het ontgassingsverbod betreft feitelijk een uitbreiding van het begrip lading, waartoe nu ook dampen worden gerekend. Deze uitbreiding is in het belang van de gezondheid van omwonenden en de bescherming van het milieu.

Het ADN geeft ruimte aan nationale autoriteiten om zelf een (regionaal) ontgassingsverbod in te stellen. Het CDNI stelt nu ten behoeve van de verdragslanden specifiek eisen aan het ontgassen van CMR-stoffen en is daarmee strenger dan het ADN.

EU-richtlijn 94/63/EG laat de uitvoeringsbepalingen over aan lidstaten. Het CDNI geeft feitelijk invulling aan een praktische uitwerking voor vijf EU-lidstaten plus Zwitserland in een homogeen gebied in West-Europa dat de Rijn-corridor omvat en daarmee een substantieel deel van de Europese binnenvaartvloot dekt. Het biedt een internationaal afgestemd systeem, om te voorkomen dat ladingresten en afval in het milieu terechtkomen.

4. Overzicht van de stakeholders

Naast de nationale overheden van de verdragspartijen, zijn ook andere relevante stakeholders bij deze wijziging van het CDNI betrokken via de speciale opgerichte stuurgroep GRTS.

Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van internationale organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven, rederijen, opslagbedrijven en de (petro-)chemische industrie, i.c. EBU, ESO, CEFIC, FETSA, FuelsEurope en de Havens Amsterdam, Antwerpen, Duisburg en Rotterdam (voorzitterschap).
De GRTS heeft gezien haar praktijkervaring in deze sector een adviserende functie voor de organen van het CDNI. Haar inbreng heeft tot doel praktijkgerichte bepalingen zoals de onderhavige voorschriften tot stand te kunnen brengen.
De GRTS – of de afzonderlijke leden – heeft ook enkele technisch-inhoudelijke onderzoeken laten uitvoeren ter onderbouwing van het ontgassingsverbod.

In de zomer van 2016 is de Conferentie van Verdragsluitende Partijen bij het CDNI tot een openbare raadpleging van de stakeholders overgegaan. Een ontwerptekst is gepubliceerd en 17 instanties/belanghebbenden hebben een zienswijze ingediend. Deze opmerkingen zijn voor zover mogelijk verwerkt in het nu voorliggende ontwerpbesluit.

5. Kosten en overige effecten voor het bedrijfsleven

5.1. De kosten van een ontgassing

De kosten van een ontgassing bij een ontvangstinstallatie komen voor rekening van de verlader, als eigenaar van de lading. De kosten worden geraamd op gemiddeld € 6000 per ontgassing (orde van grootte). In dit bedrag wordt – naast de kosten van het ontgassen zelf – rekening gehouden met de afschrijving van de investeringskosten, de exploitatie- en onderhoudskosten voor de ontgassingsinstallaties en de kosten in verband met de wachttijd en de benodigde omvaartijd naar een verder weg gelegen installatie.
Dit bedrag is gebaseerd op gegevens uit de bestaande praktijk: de kostenraming is het resultaat van verschillende studies die in verschillende landen zijn uitgevoerd (CE Delft-2, RHDHV-2). Uitgaande van een gemiddelde duur van de ontgassing van ca. 8 uur, een wachttijd van 4 uur en een omvaartijd van 2 uur, en afschrijving en onderhoud van de installatie, komen de kosten gemiddeld op het genoemde bedrag van € 6.000 per ontgassing.
De kosten van een ontgassing liggen – net als voor het wassen – in dezelfde orde van grootte als de vervoersprijs.

De industrie heeft in gesprekken aangegeven dat nu al duidelijk is dat er een markt ontstaat voor ontgassingsinstallaties. Dampverwerkingstechnieken en meetapparatuur zijn beschikbaar omdat deze al worden toegepast bij metingen op gebied van gevaarlijke goederen (ADN) en bij de verwerking van dampen bij op- en overslag bij terminals. Ontwikkelingstijd voor adequate technieken is daarom geen beperkende factor.
De technieken voor het verwerken van dampen uit ladingtanks van schepen worden al sinds enkele jaren doorontwikkeld en dat zal naar verwachting versnellen bij het definitief worden van een ontgassingsverbod.

De totale operationele kosten van het ontgassen zullen volgens de effectrapportage van RHDHV-3 liggen tussen 12 en 25 miljoen euro per jaar. Deze bedragen zijn gebaseerd op de beschikbare gegevens en bijbehorende aannames. Onderdeel van de rapportage is een model waarmee gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd op een veertiental relevante parameters uit het ontgassingproces[1]. De kosten van de voorgestelde maatregelen variëren van 3 tot 25 euro per kg vermeden VOS[2]-emissies en 16 tot 66 euro per kg vermeden benzeenemissies. Deze cijfers worden als proportioneel beschouwd.

Meer in detail:
- De totale kosten van ontgassen in 2021 worden geschat op € 17.670.000 (zie tabel 4-2 in rapport). Dit zijn 2735 ontgassingen à € 6.458 (zie tabel 4-1).
- De verwachte VOS-emissie in 2021 wordt geschat op 721 ton minimaal en 6.805 ton maximaal. Dit is gebaseerd op het aantal ontgassingen per product, vermenigvuldigd met de emissiefactor (kg/ontgassing)
- De kosten zijn dan: € 17.670.000 / 721 ton / 1000 kg/ton = 25 €/kg voor de maximale KE case en € 17.670.000 / 6.805 ton / 1000 kg/ton = 2,6 €/kg, afgerond 3 €/kg, voor de KE minimale case[3].

5.2. Ontvangstinrichtingen voor dampen

5.2.1. De bouw van ontgassingsinstallaties

De overheid moet de benodigde infrastructuur faciliteren of doen faciliteren, overeenkomstig hetgeen het CDNI voor het bestaande deel B voorschrijft. De infrastructuur zal in principe niet door de autoriteiten worden aangelegd, maar door private partijen tot stand worden gebracht. Hiervoor is geld en tijd nodig. Daarom is het voor marktpartijen van belang om tijdig te weten wanneer de verboden worden ingevoerd, om een goede businesscase te kunnen maken.

Wanneer een bedrijf een (bedrijfs-)eigen ontvangstinstallatie voor dampen wil inrichten voor eigen gebruik, is – net als voor andere installaties – een vergunning nodig van de (lokale) bevoegde autoriteit. Het is aan het bedrijf dat eigenaar van de installatie is om te bepalen of ook anderen van deze voorziening gebruik mogen maken. In de huidige praktijk hebben sommige bedrijven eigen voorzieningen die in de regel niet openstaan voor gebruik door derden. Op dit moment zijn in verschillende havens door private initiatieven verschillende soorten installaties gebouwd of in aanbouw.

5.2.2. Aantal ontgassingen, effect van eenheids- en verenigbare transporten

De GRTS geeft aan dat wanneer het ontgassingsverbod van kracht wordt, de betrokken partijen zullen proberen de kosten te beperken en meer stoffen als verenigbare lading of eenheidstransporten zullen gaan vervoeren (artikel 5.01, onderdelen a et aa). In dat geval is een ontgassing namelijk niet verplicht, en daarmee worden dus tijd en kosten bespaard. Het totaal aantal noodzakelijke ontgassingen zal naar verwachting dus verminderen.

[1] Het model kan - indien gewenst - opnieuw gedraaid worden wanneer nadere gegevens beschikbaar zijn
[2] Vluchtige Organische Stoffen
[3] RoyalHaskoningDHV: effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges June 2016

Het is moeilijk om precies te voorspellen hoe groot de verschuiving zal zijn. Op dit moment worden door de bedrijven afzonderlijk compatibiliteitslijsten voor stoffen bijgehouden. Pogingen in het verleden om deze lijsten te harmoniseren zijn mislukt. Om deze reden bestaat slechts beperkte informatie over de mate waarin nu reeds compatibel gevaren wordt op de binnenwateren. Wanneer het alternatief van kosteloos ontgassen in de toekomst niet meer bestaat zullen de kosten van het ontgassen worden afgewogen tegen het verlies aan flexibiliteit van inzet van de tankervloot door compatibel varen.

De betrokken stakeholders geven aan dat zij op basis van interne bedrijfsgegevens verwachten dat minimaal 60% van de transporten zal verschuiven naar eenheidstransporten en verenigbare transporten. Deze verschuiving zal ook leiden tot een verhoging van de transportkosten, maar deze is lager dan het meer gaan ontgassen van schepen.

In een vergadering van de werkgroep ADN voor de Rijn (ADNR) is in 2013 door het bedrijfsleven verklaard dat de implementatie van de EU RL 94/63EG is opgevangen door het varen van eenheids- en verenigbare transporten, en dat nauwelijks extra kosten zijn ontstaan.
Het bedrijfsleven verwacht dat bij invoering van meer ontgassingverboden ook door eenheidstransporten en compatibel varen het aantal ontgassingen drastisch kan worden beperkt. Ervaringen bij ontgassingsinstallaties in Bazel en Rotterdam leren dat het aantal vooraf verwachte ontgassingen niet werd gehaald. Dit kan worden toegeschreven aan een verschuiving naar eenheidstransporten, maar is wellicht ook te wijten aan dat de kosten voor het ontgassen niet worden vergoed en dus uitwijkgedrag ontstaat (afvaltoerisme).

Om het aantal ontgassingen te bepalen heeft RHDHV-2 recente vervoersgegevens gebruikt van 7 stoffen, aangevuld met andere gegevensbronnen voor de binnentankvaart uit verschillende CDNI-landen. De 7 stoffen vormen feitelijk de tabellen I en II uit Aanhangsel IIIa. De stoffen in Tabel III waren destijds nog onderwerp van discussie in de GRTS.
De studie voorziet een behoefte aan ongeveer 1300 gecontroleerde ontgassingen per jaar voor Fase I en 3000 per jaar voor Fase II voor de Rijncorridor.
Het aantal ontgassingen voor de stoffen uit Fase III kan te zijner tijd worden geëxtrapoleerd.

5.2.3. Aantal benodigde ontgassingsinstallaties

Voor de studie is aangenomen dat de meeste transporten van vluchtige gevaarlijke goederen tussen havens plaatsvinden. De verwachting is dan ook dat ontgassingsinstallaties zich zullen concentreren in havengebieden rond relevante los- en laadplaatsen.
RHDHV-2 schat het aantal benodigde ontgassingsinstallaties theoretisch op 4-5 voor het Rijnstroomgebied op basis van de benodigde ontgassingen voor Fase I en II (1300-3000), en de capaciteiten van installaties. Gezien de grote onzekerheid over de ontwikkelingen rond eenheids- en verenigbare transporten zijn betrouwbare extrapolaties voor het aantal benodigde installaties voor Fase III op dit moment niet opportuun.

Voor regio's als bijvoorbeeld Berlijn, Hamburg, Bremen, Regensburg, Luik/Maastricht en het noorden van Frankrijk is mogelijk extra ontgassingsfaciliteit nodig, omdat anders de omvaartijden tot hoge kosten zullen leiden. Het kan ook gebeuren dat in die gebieden geen kostendekkende exploitatie van ontvangstinstallaties voor dampen mogelijk is. Bedrijven kunnen in deze gebieden worden geconfronteerd met het feit dat geen installaties voor ontgassen beschikbaar zijn en zouden dan zelf in (eigen) installaties moeten voorzien. Hier zouden mobiele ontgassingsinstallaties een oplossing kunnen bieden.

Door de verscheidenheid van de parameters zou het aantal ontgassingstations dan uiteindelijk in het gehele CDNI-gebied op veel meer dan 5 stations kunnen uitkomen.

5.2.4. Kosten en duur van de bouw van ontgassingsinstallatie

De kosten van de bouw van een ontvangstinstallatie voor dampen variëren van 0,5 miljoen tot meerdere miljoenen, afhankelijk van de capaciteit, de aard van de installatie (mobiel of vast), range van stoffen die verwerkt kunnen worden etc.

Op basis van het principe "de vervuiler betaalt" zal het tarief voor ontgassen bij de installaties kostendekkend moeten zijn. Er hoeft voor het ontgassen van binnenvaartschepen geen nieuwe technologie te worden ontwikkeld. Ontgassinginstallaties voor binnenvaartschepen bestaan namelijk al en zijn reeds beproefd.

De GRTS heeft een inventarisatie laten maken door RHDHV-1 van verschillende ontgassingsinstallaties en hun mogelijkheden. De volgende installaties zijn geïdentificeerd:

- Antwerpen: 3 mobiele installaties (private financiering), operationeel
- Antwerpen: vaste installatie Marpobel, operationeel
- Bazel: 1 installatie (private financiering, gesteund door havenbedrijf) operationeel
- Rotterdam: Don Quichot (varende/mobiel installatie), operationeel
- Moerdijk: algemene inzamelingsfaciliteit inclusief ontgassing (private financiering), operationeel
- Amsterdam: mobiele walinstallatie (private onderneming met subsidie van de haven), in ontwikkeling

Ook zijn er bedrijfseigen overslaginstallaties die geschikt zijn voor specifieke stoffen.

Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kan een installatie in een jaar worden gebouwd, volgens eigen opgave van private partijen. Mobiele installaties zijn ook al beschikbaar, kunnen in minder dan een jaar worden gebouwd.

Een voorbeeld van een nieuwe installatie is de Don Quichot. Dit is een installatie geplaatst op een ponton in de regio Rotterdam/Dordrecht (Nederland). De totale kosten van deze installatie zijn € 2,5 miljoen, waarvan de eigenaar € 400.000 heeft geïnvesteerd, havenbedrijven in de regio Rotterdam € 1 miljoen, en via crowdfunding € 1,1 miljoen bijeen is gebracht. Bij de crowdfunding is de deelnemers 7% rendement toegezegd.

Verder moet rekening worden gehouden met de situatie bij eenheids- of verenigbare transporten: in dat geval is ontgassen niet verplicht. Dit beperkt het aantal benodigde ontgassinginstallaties, maar wel moeten de teruggevoerde dampen door de beladende installatie worden opgenomen. Deze verplichting betekent mogelijk ook kosten voor de bouw of aanpassing van laad- en ontvangstinstallaties om dampen uit ladingtanks bij het laden te kunnen terugvoeren (dampterugvoerleiding; dit wordt reeds in veel gevallen toegepast), dan wel specifieke installaties voor het verwerken van dampen.

Er zijn aanwijzingen dat deze verplichting voor de EU-richtlijn 94/63/EG niet altijd wordt nageleefd, maar dat is een aspect dat buiten de scope van de nu voorgestelde verdragswijziging valt.

5.2.5. Kosten en duur vergunningverlening

In de regel is voor een ontvangstinstallatie voor dampen altijd een exploitatievergunning nodig en een vergunning op grond van de milieuwetgeving. Daarbij moet de aanvrager alle benodigde informatie aanleveren en zo nodig met onderzoeksrapporten aantonen dat aan bestaande regelgeving kan worden voldaan.
Dit is geen nieuw fenomeen: in de bestaande situatie worden reeds exploitatievergunningen afgegeven voor de inzameling van ladingrestanten en afval.

In het geval dat grote industrieën zelf installaties voor ontgassen gaan bouwen, zijn nieuwe faciliteiten nodig zoals (extra) kegelligplaatsen waarvoor een vergunning van autoriteiten nodig is. Bezwarenprocedures van milieubewegingen of omwonenden kunnen de voortgang hiervan met jaren vertragen.

De lengte van de procedure tot vergunningverlening is niet eenduidig aan te geven omdat per lidstaat en per regio de vergunningverlening, maar ook de samenleving ter plaatse anders kan zijn georganiseerd.

Omdat installaties voor het verwerken van dampen al toegepast worden bij bijvoorbeeld terminals, is het niet te verwachten dat vergunningverlening op zich langer zal duren dan de gebruikelijke enige maanden. Indien men een mobiele installatie neerzet in een bestaande inrichting dan valt die onder de vergunning van de inrichting en dan wordt niets extra gevraagd.
Alleen bij nieuwe vormen van inzameling zoals bij de Don Quichot, waarbij de installatie op een ponton wordt georganiseerd, is een speciaal traject vereist. De vergunningverlening heeft wat langer geduurd, omdat werd gewacht op een aanbeveling om de installatie in overeenstemming te brengen met het ADN. Dit was nodig omdat het een varende installatie betreft die gevaarlijke stoffen vervoert. In dit geval is voorlopig een nationale ontheffing verleend op grond van de Nederlandse wet vervoer gevaarlijke stoffen (nationale implementatie ADN).

Onder de kosten voor de vergunning wordt verstaan de kosten van het ambtelijk apparaat. Het is mogelijk dat deze in sommige gevallen, afhankelijk van wat hierover in het betreffende land geregeld is, (gedeeltelijk) worden gedekt door leges.
In principe moet alle benodigde informatie door de aanvrager van de vergunning worden geleverd, inclusief resultaten van benodigde onderzoeken in verband met nieuwe technieken. Het is aannemelijk dat de door de vergunningaanvrager gemaakte kosten uiteindelijk worden doorberekend aan de klant. Navraag naar de kosten van vergunningen stuiten op terughoudendheid bij betrokken partijen. Kortom de transparantie rond het aantal en de hoogte van kosten van vergunningen is beperkt en een compleet overzicht is niet samen te stellen.

5.2.6. Typen installaties

Er bestaan zowel vaste als mobiele (schip of vrachtwagen) ontgassingsinstallaties.
In de regel kunnen de in Aanhangsel IIIa van de Uitvoeringsregeling van het CDNI genoemde stoffen in hetzelfde station behandeld worden.
Er worden nu al naast benzine (sinds 2006) ook veel andere hinder veroorzakende stoffen via bestaande (mobiele) ontgassingsfaciliteiten ontgast, bijvoorbeeld omdat lokaal aangescherpte voorschriften gelden. Ook zijn er bedrijven die zelf besluiten te ontgassen, bijvoorbeeld omdat ze een duurzaam bedrijf willen zijn of een groen imago nastreven. Deze faciliteiten kunnen, bij voldoende capaciteit, ook gebruikt worden voor 'nieuwe' stoffen die onder het verbod gaan vallen.

In de huidige praktijk bestaan specifieke installaties voor bepaalde stoffen, maar ook installaties waarin alle soorten stoffen kunnen worden verwerkt. Alle installaties die nu ontwikkeld worden, worden geoptimaliseerd voor een gegarandeerde werking van alle producten waarvoor beperkingen voor ontgassing komen. Dit zal ook middels vergunningen geborgd worden.

In het geval van eenheidstransporten en verenigbare transporten zijn voorzieningen nodig om de dampen uit de tanks tijdens het laden op te vangen. In veel gevallen zijn deze voorzieningen nog niet geïnstalleerd.

5.3. Duur van een ontgassing, effect op wacht- en omvaartijden, leegvaarten en kegelligplaatsen

5.3.1. Duur van een ontgassing

Een ontgassing duurt met de huidige technieken gemiddeld circa 8 uur (RHDHV).
In de toekomst kan de ontgassingsduur korter worden als nieuwe technieken dat mogelijk maken.

5.3.2. Wacht- en omvaartijden

Er zullen meer en langere vaar- en wachttijden ontstaan voor de scheepvaart omdat tijdens de vaart niet meer ontgast mag worden en het gecontroleerd ontgassen zelf tijd kost. De vervoerder zal waarschijnlijk wachten met ontgassen tot zeker is dat de vervolglading geen eenheids- of compatibele lading zal zijn.
De wacht- en omvaartijden komen volgens CDNI deel B, artikel 7.05, overigens ten laste van de verlader en zijn dus een deel van de totale ontgassingkosten.
Hoe hoog wachttijden zullen oplopen en hoe lang het omvaren zal duren is niet nauwkeurig te voorspellen. RHDHV-2 geeft schattingen voor wachttijden van 4 uur en voor omvaartijden van 2 uur. Andere studies voor provincies in Nederland doen schattingen in dezelfde orde van grootte. Hieruit volgt een bedrag van € 1200 per ontgassing

Gezien de huidige initiatieven, is duidelijk te verwachten dat er een markt voor ontgassingen zal gaan ontstaan.

5.3.3. Kegelligplaatsen

Schepen zullen, zolang ze niet ontgast zijn, een kegel moeten voeren en daarom zijn meer specifieke ligplaatsen nodig voor schepen met gevaarlijke lading (zogenaamde kegelligplaatsen).
De behoefte aan extra ligplaatsen zal vooral belangrijk zijn rond laad- en losplaatsen omdat het zoeken van compatibele vervolglading het stilliggen met kegelvoering inhoudt tot het schip in de buurt komt van de volgende laadplaats. Laadplaatsen liggen meestal in of in de buurt van havens waar doorgaans veel verschillende ligplaatsen voorhanden zijn. Deze kunnen waarschijnlijk ook voor het wachten voor het ontgassen worden gebruikt.

Knelpunten kunnen ook optreden bij wachtplaatsen voor sluizen en bruggen en in overnachtingshavens. Hierbij wordt opgemerkt dat in de tankvaart relatief veel sprake is van continuvaart. Maar zeker in de buurt van sluizen en bruggen zullen wellicht extra kegelligplaatsen moeten worden gecreëerd.

Recent uitgevoerde studies (RHDHV-2 en CE Delft 2015) geven aan dat niet veel extra kegelligplaatsen nodig zullen zijn. De signalen uit de dagelijkse praktijk van het varend bedrijfsleven (ESO[1]) ondersteunen dit echter niet.

In de aanvangsfase van het verbod zal dus moeten worden gezorgd dat rond ontgassingsinstallaties en in de buurt van laadplaatsen voldoende (extra) kegelligplaatsen beschikbaar zijn. Bij de aanleg van vaste ontgassingsstations moet dit aspect zeker in aanmerking worden genomen. De kosten van de aanleg van kegelligplaatsen (grof geraamd € 750.000 voor een damwandligplaats en € 500.000 voor een dukdalfligplaats, per 100 m) zijn in principe voor de betreffende vaarwegbeheerder.

5.3.4. Leegvaarten

Het aantal leegvaarten zal naar verwachting toenemen, omdat naar verwachting meer gevaren zal worden met eenheidstransporten. Volgens experten in de GRTS is op dit moment niet in te schatten of leegvaarten substantieel zullen toenemen.

5.4. Administratieve lasten c.q. informatieplicht voor het bedrijfsleven

Regulering via het CDNI sluit aan bij de bestaande administratieve opzet voor handhaving. De vastlegging van de ontgassing van binnenvaartschepen bij een ontvangstinstallatie voor dampen leidt tot een beperkte stijging van de administratieve lasten voor de ketenpartijen. De ontgassing kan namelijk geadministreerd en getoetst worden via de bestaande losverklaring. Dit is een verklaring die na het lossen moet worden ingevuld door de ladingontvanger / overslaginstallatie en de schipper alsook – in voorkomend geval – door een ontvangstinrichting voor het waswater of een ontvangstinstallatie voor dampen. Alle schepen met stoffen die straks bij een ontvangstinstallatie moeten worden ontgast, moeten nu al worden gewassen en moeten dus al een losverklaring voor wassen invullen. In principe wordt in de toekomst of gewassen of ontgast. De losverklaring is staande praktijk en het deel dampen kan hieraan eenvoudig worden toegevoegd. Ook gebruikt het ontgassingsverbod een standaardcodering voor de producten waarvan ontgassing verboden wordt aan de hand van hun UN-nummer. Deze UN-nummers worden nu al door de gehele binnenvaart gebruikt, onder andere in het ADN.

Overeenkomstig punt 5.4.1.1.6.5 van het ADN wordt bij tankschepen met lege of geloste – dat wil zeggen nog niet ontgaste – ladingtanks met het oog op de vervoerdocumenten de schipper als afzender aangemerkt. Dergelijke vervoerdocumenten zullen telkens wanneer in de effectrapportage sprake is van toenemende leegvaarten ook toenemend worden vereist.

[1] ESO: Europese Schippers Organisatie.

De kosten voor extra kegelligplaatsen (zie 5.3.3) zijn in de regel voor de vaarwegbeheerder, maar in geval van een bedrijf met eigen voorzieningen zijn de kosten van vergunningen en benodigde onderzoeken voor rekening van het betreffende bedrijf.

Aspecten als het verkrijgen van vergunningen (zie 6.2), het bemensen van de installaties met vakbekwaam personeel, benodigde kennis en dergelijke zijn onderdeel van het businessmodel van deze installaties.

5.5. Effect op andere modaliteiten (spoor, weg)

Gezien de transporthoeveelheden van gevaarlijke stoffen op binnenschepen is niet te verwachten dat door het ontgassingsverbod een verschuiving plaatsvindt naar de weg of het spoor.

Op grond van discussies in Bazel om transporten met binnenschepen vol gevaarlijke stoffen door de stad te verbieden, bleek het vervoeren van dergelijke hoeveelheden gevaarlijke goederen per spoor en over de weg door de stad niet als een wenselijk alternatief te worden ervaren.

Bij het spoor en de weg worden tanks meestal gewassen. De desbetreffende kosten zijn weliswaar geringer, maar moeten ook door verladers worden gedragen. In principe kan weliswaar aangaande de kosten gediscussieerd worden of die bij spoor en weg gunstiger zouden zijn, maar de kosten voor reinigen en ontgassen van tanks zijn voor de binnenvaart moeilijk te vergelijken met die bij spoor en weg. Gezien de grote hoeveelheden vervoerde lading per tank zijn de reinigingskosten per liter product in de binnenvaart zeer waarschijnlijk concurrerend met die bij spoor en wegtransport.
Kortom de experts van het bedrijfsleven verwachten geen grote verschuivingen.

5.6. Effecten voor partijen in de (vervoerders)markt

De markten voor chemische en minerale producten zijn sterk verschillend.
In de chemische sector is meer sprake van langlopende contracten en relatief stabiele prijzen.
Bij minerale producten (benzines etc.) moet vaak worden ingespeeld op snel fluctuerend vraag en aanbod, waarvoor langlopende contracten minder toepasselijk zijn. Deze zogenaamde spotmarkt richt zich op de beschikbaarheid van vervoerscapaciteit op een bepaalde plaats en op een bepaald moment. Naar verwachting zal de spotmarkt zich verder gaan toeleggen op de actuele beschikbaarheid van binnenvaartschepen waarbij de laatste lading bepalend is voor de opdracht.
Beschikbare schepen moeten kunnen voldoen aan de soort en type beschikbare lading dat op dat moment op die markt wordt aangeboden.

Het is duidelijk dat in de meeste gevallen schippers niet meer zelf op zoek gaan naar lading. Dit wordt gedaan door tussenpersonen (agenten), die meerdere schepen in hun portefeuille hebben. agenten meer schepen in hun bestand hebben, zijn ze flexibeler bij het inzetten van schepen. Agenten met slechts enkele schepen (dus minder flexibel) zullen in de toekomst wellicht aansluiting moeten zoeken bij grotere verbanden. In die zin zal de markt zich moeten aanpassen aan de nieuwe omstandigheden ten aanzien van ontgassen.

Enerzijds bestaat de kans dat grote maatschappijen de marktverhoudingen in de binnenvaart zullen veranderen door te eisen dat enkel tankers die met hetzelfde product hebben gevaren voor vervolgladingen in aanmerking komen (eenheidstransporten). Hieraan kunnen kleine rederijen of particulieren wellicht moeilijker voldoen. Zij dreigen dan buiten spel te worden gezet.
Anderzijds bestaat de mogelijkheid dat compatibel varen zal toenemen, omdat ontgassen geld kost. Zo is nu reeds te zien onder druk van omstandigheden zoals laag water, dat een beperktere vervoerscapaciteit leidt tot een flexibeler toepassing van compatibiliteit van stoffen.

Het is zeker dat zal worden geanticipeerd op de nieuwe omstandigheden, de wijze waarop zal variëren. De ontwikkeling bij de langlopende contracten zal zijn het opnemen daarin van ontgassen en het zoveel mogelijk voorkomen dat ontgassen nodig is. Voor de kleinere partijen/combinaties zal het ontgassen onderdeel worden van het vervoerscontract. In welke mate zij ontgassen kunnen voorkomen, is afhankelijk van de aanpassingen in deze markt om niet méér toe hoeven ontgassen dan nodig is.

6. Baten voor het bedrijfsleven

Het bedrijfsleven onderkent de noodzaak om het ontgassen naar de open lucht te beperken. In de moderne maatschappij past verantwoord ondernemerschap en niet meer het ongereglementeerd verspreiden van CMR- stoffen via de atmosfeer. De voorgestelde wijziging van het CDNI voorziet in een regeling die niet concurrentieverstorend werkt, omdat deze voor elke ondernemer – binnen het CDNI gebied – op dezelfde manier geldt. Het helpt het bedrijfsleven in het verbeteren van het imago van de sector als een milieuvriendelijke sector. Bovendien zijn de nieuwe voorschriften gemeenschappelijk met het bedrijfsleven ontwikkeld.

Met de voorgestelde wijziging van het CDNI wordt het level playing field hersteld en komt een einde aan de versnipperde regelgeving op dit gebied. Rechten en plichten alsook de kostenverdeling worden ondubbelzinnig vastgelegd.
Een bijkomend voordeel van de uitgebreide studies naar het ontgassingsverbod en de consultaties van de GRTS is dat door aansluiting bij de systematiek voor wassen, bestaande regels uit deel B van het CDNI konden worden geactualiseerd op grond van de huidige praktijk.

7. Kosten en baten voor de overheid (en eventueel voor de consumenten)

7.1. Maatschappelijke baten

Bij het instellen van het ontgassingsverbod staat ook een nut tegenover de inspanning.
De lucht langs vaarwegen wordt schoner omdat er minder CMR en andere gezondheidsbedreigende stoffen zoals vluchtige organische stoffen (VOS) in de atmosfeer worden uitgestoten. Dit heeft een positief effect op mens en milieu.
RHDHV berekent 700 – 7.000 ton vermeden VOS-emissies en 300 – 1.100 ton vermeden benzeenemissies per jaar (Fase I en II).

7.2. Vergunningverlening

De vergunningverlening is meestal zo georganiseerd dat deze kostendekkend is, waarbij de kosten vaak worden gedekt door de leges. In principe moet alle benodigde informatie door de aanvrager van de vergunning worden geleverd, inclusief resultaten van benodigde onderzoeken in verband met de toepassing van nieuwe technieken. De maatregel houdt daarom geen extra kosten in voor overheden.
Het aantal vergunningen dat voor installaties verleend moet worden, is in principe beperkt en de extra belasting voor de overheid zal om deze reden ook beperkt zijn.

7.3. Handhaving

De kosten voor handhaving zijn te onderscheiden in kosten voor (extra) personeel en extra opleidingskosten.

Overheden kunnen eenvoudig handhaven op het ontgassingverbod. De handhaving zal in principe – net als de huidige controles op het CDNI – voornamelijk bestaan uit een administratieve (papieren) controle na het ontgassen. De bestaande losverklaring is specifiek hiertoe uitgebreid met een apart deel voor het ontgassen.

Er wordt gebruik gemaakt van bestaande systematiek en meetmethoden waar overheden, binnen en buiten het CDNI, nu al mee handhaven. De gekozen grenswaardes voor het ontgassingverbod zijn relatief gemakkelijk controleerbaar met bestaande meetapparatuur die gebruikt wordt in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADN).
Dit zal dus voor de handhaving naar verwachting slechts geringe extra kosten met zich mee brengen.

Extra opleidingskosten moeten worden voorzien om de inspecteurs op het gewenste kennisniveau te brengen.
Misschien moeten op termijn speciale inspecteurs worden aangetrokken.
Aangezien het aantal ontgassingsinstallaties naar verwachting niet groot zal zijn, kan ook hier worden uitgegaan van slechts geringe extra kosten.
Deze kosten komen voor rekening van de overheid in de verdragsluitende staten, die krachtens het CDNI voor de uitvoering van het Verdrag verantwoordelijk zijn.

8. Bronnen

Rapporten/literatuur

- European Barge Union (EBU) survey - October 2013
- Impactstudie Rotterdam - CE Delft 2013 [CE-Delft-1]
- Mogelijke ontgassingstechnieken - RHDHV sept 2014 [RHDHV-1]
- Praktijkonderzoek ontgassen per schip - Antea januari 2015
- Ontgassinginfra Duitsland - BIPRO mei 2015 [BIPRO]
- CE Delft: Gevolgen voor benodigde ontgassingcapaciteit en kegelligplaatsen, nov 2015 publicatienr. 15.4G35.87a [CE-Delft- 2]
- Effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges – RHDHV 13 juni 2016; ref I&BBE3292R002F01 [RHDHV-2]
- Degassing barge tanks from low vapour pressure products - RHDHV sept 2016 (CDNI/G (16) 7 rev 1) [RHDHV-3]
- Studies voor provincies in Nederland (CE Delft, feitelijk kopieën van rapport 2015)
- EU-richtlijn 94/63/EG
- ADN; Accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

Résolution CDNI 2017-I-4

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

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

La Conférence des Parties Contractantes,

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

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

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

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

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

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

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

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

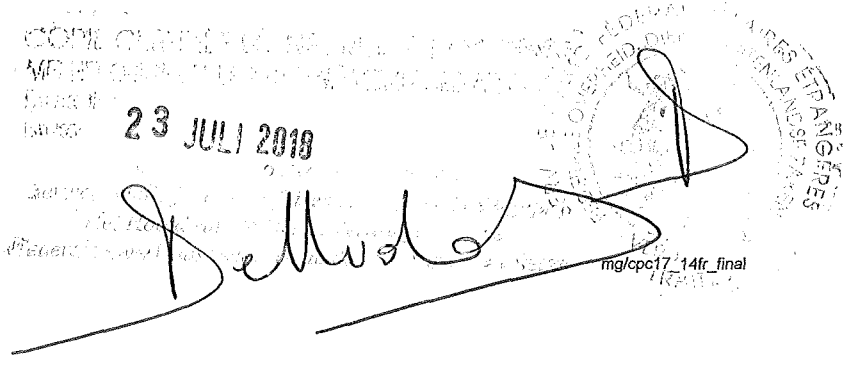
adopte les amendements à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure concernant l'évitement et le traitement de vapeurs libérées en navigation intérieure.

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

Annexes

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

Annexe 2 : Analyse d'impact



Annexe 1 CDNI 2017-I-4

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

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

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1
Définitions

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

f) "**déchets liés à la cargaison**" : déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;

ff) "**vapeurs**" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide);

j) "**station de réception**" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs;

[...]

nn) "**exploitant d'une station de réception**" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;

o) **"libération de vapeurs" :** tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutilles de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
OBLIGATIONS À CHARGE DES ÉTATS

Article 3
Interdiction de déversement, de rejet et de libération

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

[...]

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

(1a) L'affréteur prend en charge les frais du dégazage du bâtiment conformément au Règlement d'application, Partie B.

(2) Si avant le chargement le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affréteur ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, le transporteur supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et
a) en cas de lavage, les frais de lavage

b) en cas de dégazage, les frais de dégazage

du bâtiment, ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

[...]

OBLIGATIONS ET DROITS DES CONCERNES

Article 11
Devoir général de vigilance

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

Article 12
Obligations et droits du conducteur
[...]

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

Article 13
Obligations du transporteur, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

~~(1)~~ Le transporteur, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention ou de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leur sont imposées, chacun pour ce qui le concerne, dans les conditions déterminées par le Règlement d'application. Ils peuvent recourir à un tiers pour se conformer à leurs obligations.

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

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

PARTIE B

COLLECTE, DEPOT ET RECEPTION DES DECHETS LIES A LA CARGAISON

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GENERALES

Article 5.01[1]
Définitions

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

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

[...]

m) "**dégazage**" : l'élimination de vapeurs conformément à l'Appendice IIIa provenant d'une citerne à cargaison asséchée, auprès d'une station de réception, par le recours à des procédures et techniques appropriées ;

n) "**ventilation**" : la libération directe dans l'atmosphère des vapeurs provenant de la citerne à cargaison ;

o) "**citerne à cargaison dégazée ou ventilée**": une citerne à cargaison dont les vapeurs ont été retirées conformément aux standards de dégazage visés à l'appendice IIIa.

Article 5.02
Obligation des Etats contractants

Les Etats contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison, d'eaux de lavage et de vapeurs.

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

Article 5.04

Application de la Partie B pour les vapeurs

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

   dans leur version actuelle respective.

(2) Les dispositions de l'appendice IIIa s'appliquent en complément aux dispositions de la directive visée au paragraphe 1, lettre b).
   Les bâtiments pour lesquels il peut être justifié par écrit qu'ils ont dégazé conformément aux prescriptions hors champ d'application de la CDNI sont réputés être des bateaux dégazés au sens du présent règlement dès lors que les valeurs de l'appendice IIIa sont respectées. La Conférence des Parties Contractantes désigne, outre la directive 94/63/CE et l'ADN, les prescriptions réputées équivalentes en ce qui concerne les dispositions relatives au dégazage.

CHAPITRE VI

OBLIGATIONS A CHARGE DES CONDUCTEURS

Article 6.01
Interdiction de déversement, de rejet et de libération

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

(2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus
a) les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau conformément à l'appendice III
b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation conformément à l'appendice IIIa
sont explicitement autorisés, à condition que les dispositions desdits appendices aient été respectées.

(3) Si
a) des matières pour lesquelles est prescrit à l'appendice III exclusivement un dépôt en vue d'un traitement spécial ou
b) des vapeurs pour lesquelles est prescrit à l'appendice IIIa un 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) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.

~~**Article 6.02**~~
~~*Dispositions transitoires*~~

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

~~a) en ce qui concerne les cargaisons sèches :~~

~~— là où à l'appendice III est exigé le standard de déchargement "état aspiré", le standard de déchargement "état balayé" est autorisé,~~

~~— là où à l'appendice III est exigé le rejet des eaux de lavage dans le réseau d'assainissement, le déversement dans la voie d'eau est autorisé si le standard de déchargement "état balayé" a été respecté ;~~

~~b) en ce qui concerne les cargaisons liquides :~~
~~— l'assèchement des citernes à cargaison conformément à l'article 7.04 n'est pas exigé, toutefois les systèmes existants doivent être utilisés dans toute la mesure du possible même s'ils ne sont pas encore conformes à l'appendice II.~~

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

Article 6.03
Attestation de déchargement

[...]

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

[...]

(6) Lorsque les cales ou citernes
   a) doivent être lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les eaux de lavage ont été prises en dépôt ou qu'une station de réception lui a été désignée ;
   b) doivent être dégazées en vertu des standards de dégazage visés à l'appendice IIIa, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les citernes à cargaison ont été dégazées ou qu'une station de réception lui a été désignée pour le dégazage.

CHAPITRE VII

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

Article 7.01[1]
Attestation de la réception

(1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il lui incombe, le lavage des cales ou des citernes à cargaison ou le dégazage des citernes à cargaison, ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

[...]

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

Article 7.02
Mise à disposition du bâtiment
Modifié par la résolution 2015-II-3
[...]

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

Article 7.03
Chargement et déchargement

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

a) en cas de lavage, pour le lavage et

b) en cas de dégazage, pour le dégazage,

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

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

Article 7.04[1]
Restitution du bâtiment
[...]

(2) Dans le cas :

a) de cargaison sèche, l'obligation de restituer la cale dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III.

b) de cargaison liquide, incombe à l'affréteur l'obligation de restituer la citerne à cargaison dans

aa) un état lavé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice III,

bb) un état dégazé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les vapeurs ne peuvent être ventilées dans l'atmosphère en vertu des standards de dégazage et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'appendice IIIa.

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

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

a) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit.

b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affréteur (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c de l'attestation de déchargement. L'indication de la quantité au numéro 9 n'est pas nécessaire. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.
Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

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

Article 7.05
Résidus de cargaison, eaux de lavage et dégazage
[...]

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

Article 7.06
Frais
[...]

(2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas

a) de lavage, les frais

aa) de lavage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 et
bb) de réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus,

b) de dégazage, les frais de dégazage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 en liaison avec l'article 7.05, paragraphe 2bis,

y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affréteur.

(3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes ou par le dégazage des citernes à cargaison qui ne sont pas conformes aux standards prescrits sont à la charge du transporteur.

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

PARTIE D

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DEROGATIONS

Article 11.01
Dispositions transitoires

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

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

Article 11.02
Dérogations

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

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

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

Appendice IIIa
Standards de dégazage

A. Dispositions générales

1. Les vapeurs des marchandises mentionnées dans les tableaux I à III du présent appendice ne doivent pas être libérées dans l'atmosphère, à moins que soient remplies les conditions concernant les valeurs AVFL[1] figurant dans les tableaux ci-après. Sauf disposition contraire dans l'article 7.04 ou dans le présent appendice, les vapeurs de ces marchandises doivent être dégazées.

2. Le dégazage doit être effectué auprès d'une station de réception agréée conformément aux dispositions nationales.

3. Les vapeurs de toutes les marchandises qui ne figurent pas dans les tableaux ci-après des standards de dégazage peuvent être ventilées.

4. La ventilation n'est pas admissible :
   a) à proximité des écluses y compris leurs avant-ports, sous des ponts ou dans des zones à forte densité de population,
   b) dans les secteurs faisant l'objet d'une protection correspondante par des prescriptions nationales.

5. La procédure de dégazage ou de ventilation doit être interrompue pendant un orage ou si, en raison de conditions de vent défavorables, la présence de vapeurs dangereuses est jugée possible en dehors de la zone de cargaison, devant le logement, la timonerie ou des locaux de service. « L'état critique est atteint dès lors qu'un mesurage avec un appareil de mesure portatif atteste la présence dans ces zones de concentrations de vapeurs supérieures à 20 % de la limite inférieure d'explosivité.

6. Le dégazage ne peut être effectué que par des personnes compétentes[2]. Cela s'applique aussi aux travaux nécessaires à bord du bateau.

B. Valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL)

1. La valeur admissible pour une ventilation libre (AVFL) d'une citerne à cargaison est définie comme la concentration des vapeurs dans la citerne en deçà de laquelle la libération des vapeurs dans l'atmosphère est admissible[3].

2. La concentration de vapeur est mesurée conformément aux méthodes, techniques de mesure et appareils de mesure prévus dans l'ADN en un point représentatif situé à l'intérieur de la conduite reliant la citerne à cargaison et la station de réception des vapeurs ou en un ou plusieurs points de la citerne à cargaison jugés appropriés par l'expert[4]. La mesure est effectuée dans des conditions standard et elle est renouvelée après 30 minutes. Dans l'attestation de déchargement est confirmé au point 21 que la valeur ainsi mesurée était inférieure à la valeur limite.

---

[1] Accepted Vent Free Level : valeur admissible pour une ventilation libre.
[2] Pour la station de réception : personnes qualifiées de la station de réception des vapeurs. Pour le bateau : personne qualifiée conformément aux dispositions de l'ADN.
[3] Cette valeur correspond à 10% de la limite inférieure d'explosivité (Lower Explosive Limit ou LEL).
[4] Expert au sens des dispositions de l'ADN.

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

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

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

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

Tableau I

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

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

Tableau II

[1] N.S.A. : non spécifié par ailleurs

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

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.

Tableau III

1	3	4	5
N° ONU	Désignation de la marchandise	AVFL	Observations
ONU 1090	**Acétone**	**0.26**	
ONU 1145	**Cyclohexane**	**0.10**	
ONU 1170	**Éthanol (alcool éthylique) ou éthanol en solution (alcool éthylique en solution), solution acqueuse contenant plus de 70 % en volume d'alcool**	**0.31**	
ONU 1179	**Éther éthyl-butylique**	**0.16**	
ONU 1216	**Isooctènes**	**0.08**	
ONU 1230	**Méthanol**	**0.60**	
ONU 1267	**Pétrole brut (contenant moins de 10% de benzène)**	**0.12**	**1)**
ONU 1993	**Liquide inflammable, N.S.A. contenant moins de 10 % de benzène**	**-**	**3)**
ONU 2398	**Éther méthyl tert-butylique**	**0.16**	
ONU 3257	**Liquide transporté à chaud, N.S.A. (y compris métal fondu, sel fondu, etc.) à une température égale ou supérieure à 100° C et inférieure à son point d'éclair**	**-**	**3)**
ONU 3295	**Hydrocarbures liquides, N.S.A. contenant moins de 10% de benzène**	**-**	**3)**
9001	**Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C remises au transport ou transportées à une température située dans la plage de 15 K sous le point d'éclair ou matières dont Pe > 60° C, chauffées plus près que 15 k du Pe**	**-**	**3), 4)**
9003	**Matières ayant un point d'éclair supérieur à 60° C et inférieur ou égal à 100° C qui ne peuvent être affectées à aucune autre classe ni autre rubrique de la classe 9**	**-**	**3), 4)**

1) La valeur AVFL équivaut à celle du benzène.

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

4) Nota : 9001 et 9003 ne sont pas des numéros ONU au sens des prescriptions de référence. Il s'agit de numéros dits numéros de matières, créés spécifiquement pour l'ADN et uniquement pour la navigation-citerne.

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

a) Le numéro 2 est rédigé comme suit :

« 2. ..... ☐ t / ☐ m^3 ...../.....
(Quantité) (Catégorie des marchandises selon l'appendice III et n° ONU selon l'appendice IIIa du Règlement d'application)
Valeur AVFL variable :.....selon les indications de l'affréteur »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Le numéro 14 est rédigé comme suit :

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

i) Le numéro 15 est rédigé comme suit :

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

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

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

Nom/entreprise ..... Adresse.....

Attestation de dépôt

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

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

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

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

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

Annexe 2 CDNI 2017-I-4

Analyse d'impact
Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

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

1. Proposition de texte pour la modification de la réglementation et proposition de prescription transitoire

Résolution CDNI-2017-I-4

2. Contexte de la proposition

2.1. Introduction et description du problème

Plus de 80 % du transport fluvial en Europe est assuré sur le réseau de navigation intérieure nord-ouest européen. De grandes quantités de cargaisons liquides y sont transportées annuellement, dont de nombreux composés organiques volatils (COV), tels que le benzène ou l'acétone, et des matières dangereuses pour l'environnement.
Après le déchargement d'un bâtiment de navigation intérieure, une partie de la cargaison subsiste dans la citerne à cargaison sous la forme de vapeurs. Ces vapeurs appartiennent au propriétaire de la cargaison et doivent être évacuées des citernes à cargaison afin que le bateau soit (suffisamment) propre pour le transport d'une cargaison suivante : cette opération est qualifiée de dégazage.
Actuellement, ces vapeurs sont très souvent dégazées à l'air libre : elles peuvent précipiter dans l'eau et aboutir ainsi dans le milieu aquatique. En outre, ces vapeurs sont souvent libérées en très peu de temps sur une très petite zone, ce qui entraîne localement des pics de charge dans l'atmosphère, par exemple dans les zones portuaires.
Cet aspect a notamment été mis en évidence par des mesures effectuées dans le port de Rotterdam. De nombreuses industries y sont établies et les concentrations de fond en vapeurs nocives peuvent s'en trouver accrues. En plus de cette concentration de fond, des pics significatifs ont été mesurés au moment où un bâtiment de navigation intérieure dégazant à l'air libre est passé devant les appareils de mesure.
Les zones du bassin du Rhin présentant des concentrations d'industries pétrochimiques sont densément peuplées : les émissions de vapeurs volatiles organiques et toxiques y sont une menace directe pour l'environnement et la santé publique. Cette situation n'est pas souhaitable. Il est donc urgent de réduire les émissions de composés organiques volatils et de matières dangereuses pour l'environnement provenant des bateaux-citernes de navigation intérieure.

L'Union européenne s'est saisie du sujet de la libération des substances extrêmement préoccupantes (SVHC) dans l'atmosphère dès les années quatre-vingt-dix : la Commission a élaboré la directive relative au stockage et à la distribution d'essence[28] pour réduire les émissions d'une source importante de composés volatils (transport d'essence). Cette directive a été adoptée en 1994 et transposée par les États membres de l'UE dans leur réglementation nationale.

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

[28] Directive européenne 94/63/CE.

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

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

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

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

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

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

2.3. Alternatives étudiées

Plusieurs initiatives ont été prises dans le passé par des autorités régionales pour introduire des mesures environnementales concernant le dégazage dans l'atmosphère sur les voies navigables relevant du champ d'application géographique de la CDNI. Dans les conventions existantes, il s'est avéré que cet aspect ne pourrait être réglé sans l'accord des Parties Contractantes.
Les initiatives privées basées sur le volontariat se sont avérées inefficaces. Lors de la négociation des green deals aux Pays-Bas, les dirigeants du secteur ont affirmé explicitement qu'ils étaient partisans de prescriptions qui seraient coordonnées autant que possible à l'échelle internationale.

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

2.3.1. ADN

L'Accord ADN[29] a été adopté par les Nations-Unies pour encadrer le transport fluvial de marchandises dangereuses. Cet accord vise à réduire, autant que possible, les risques liés au transport de marchandises dangereuses pour le bateau et pour l'équipage. L'ADN et la réglementation sous-jacente portent également sur l'émission de matières dangereuses. Ces prescriptions sont en vigueur au niveau international.

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

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

2.3.2. Directive européenne 94/63/CE

Directive européenne 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service, appelée « directive européenne 94/63/CE » dans le présent document.
Une régulation des dégazages serait éventuellement possible par l'extension de la directive européenne 94/63/CE. L'extension de la directive 94/63/CE nécessiterait une directive modificative, impliquant les délais nécessaires à l'approbation du nouveau texte par les États membres de l'UE. Or, le traitement de ce problème est perçu comme particulièrement urgent dans la région à la fois densément peuplée et présentant une forte densité du trafic fluvial de l'Europe du Nord-Ouest, correspondant au champ d'application géographique de la CDNI.

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

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

2.3.3. CDNI

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

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

2.3.4. Résultats

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

2.4. Dispositions transitoires

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

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

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

Une évaluation de la mesure sera réalisée après l'introduction de la Phase I. Celle-ci s'étendra jusqu'à l'introduction de la Phase II. Cette évaluation vise à déterminer si la réglementation est adaptée à la situation réelle. Seront par exemple évalués l'effet réel de la mesure sur les transports exclusifs, l'existence de comportements d'évitement, le nombre et la nature des unités de dégazage, de même que la fréquence des dégazages.
En outre, il est prévu de vérifier si d'autres composés dangereux/toxiques doivent être ajoutés au tableau III de l'Appendice IIIa : en effet, de nouvelles matières et de nouveaux composés sont mis au point, nécessitant une actualisation de la liste, et de nouveaux enseignements sur des matières connues peuvent rendre nécessaire leur interdiction.

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

2.5. Précisions relatives au projet de résolution

2.5.1. Généralités

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

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

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

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

Afin de limiter autant que possible les risques liés à la libération de vapeurs pour les êtres humains et l'environnement, l'accent a été mis sur les matières dites CMR. Ces matières sont cancérogènes (Cancérigènes), modifient les propriétés génétiques (Mutagènes) et/ou sont dangereuses pour la reproduction (Reprotoxiques). Sont notamment concernées l'essence, le benzène, les matières contenant du benzène et les autres substances extrêmement préoccupantes (SVHC).
La faisabilité du dégazage de ces matières a ensuite été examinée : selon les experts du GRTS[30], seules les matières dont la pression de vapeur à 20 °C est supérieure à 5 kPa (kilopascals) peuvent être dégazées. En d'autres termes, une matière doit être suffisamment volatile pour permettre l'évacuation de ses vapeurs dans une station de réception dans un délai acceptable.
Les dispositions relatives au lavage qui figurent actuellement dans la Convention (Appendice III du Règlement d'application) s'appliquent sans modifications aux matières qui ne peuvent pas être dégazées (en général, les matières dont la pression de vapeur est inférieure à 5 kPa à 20 °C). Pour les matières qui peuvent être ventilées mais qui occasionnent une gêne olfactive pour les riverains, le lavage est une solution adéquate, le dégazage ne limitant pas suffisamment les problèmes d'odeurs. Cette approche correspond d'ailleurs à la pratique actuelle.

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

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

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

- la **Phase II** portera sur les vapeurs des matières particulièrement dommageables contenant plus de 10 % de benzène. Ces matières sont également déjà soumises à des interdictions régionales.

- la **Phase III** concernera les vapeurs des matières dont la limitation des émissions dans l'atmosphère aura un impact significatif, identifiées d'après la liste des vingt-cinq matières les plus fréquemment transportées[31].

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

Les vapeurs de matières qui ne figurent pas dans les tableaux des appendices III et IIIa peuvent être libérées dans l'atmosphère. Les exigences de l'ADN doivent cependant être respectées à titre d'exemple, la concentration de gaz dans le mélange libéré ne doit pas être supérieure à 10 % de la LIE. Des exigences souvent plus restrictives s'appliquent dès à présent pour les matières toxiques, afin de ne pas mettre en danger l'équipage.
Lors de l'évaluation des phases I et II, il conviendra de vérifier la pertinence d'une extension ou d'un renforcement de la liste des matières concernées par la phase III.

2.5.3. Détermination de la valeur limite pour le dégazage dans l'atmosphère (AVFL)
La valeur AVFL (Accepted Vent Free Level) a été fixée dans la CDNI sur la base de recherches[32] effectuées par le GRTS. La valeur AVFL est le seuil en-dessous duquel les vapeurs peuvent être libérées dans l'atmosphère.
Elle correspond actuellement à 10 % de la LIE (Limite inférieure d'explosivité). Cette limite couvre à la fois les risques de sécurité pour le bateau et les risques pour la santé de l'équipage à bord. On suppose qu'en dessous de cette valeur limite, les coûts de l'élimination des vapeurs ne sont pas justifiables par rapport au bénéfice pour l'environnement.
Cette approche aboutit à une réduction des émissions de 95 % par rapport aux émissions actuelles pour les polluants mentionnés en Appendice IIIa, avec d'évidents avantages sur le plan environnemental. Ces dispositions pourraient encore être renforcées à l'avenir.

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

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

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

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

3. Lien avec d'autres réglementations pertinentes

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

Tant la directive européenne 94/63/CE que l'accord ADN ont d'autres finalités que la CDNI. L'ADN vise en effet la sécurité du bateau et de l'équipage. La Directive européenne 94/63/CE a quant à elle

[31] Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures.* CEFIC SCGTRS.
[32] Étude RHDHV: Acceptable Vent Free Level

pour but de réglementer la sécurité du stockage et de la distribution d'essence pour tous les modes de transport, dans l'ensemble de l'Union européenne.

La CDNI vise à protéger l'environnement en prévenant, collectant et éliminant les déchets des bateaux. La Convention réglemente les droits et devoirs des parties qui participent au transport, à la manutention et à l'évacuation des cargaisons, des parties, résidus et déchets de cargaisons et complète ainsi les deux autres textes réglementaires en imposant des exigences additionnelles.
L'interdiction de dégazage se traduit dans la pratique par une extension de la notion de « cargaison », à laquelle s'ajoutent désormais les vapeurs. Cette extension est dans l'intérêt de la santé des riverains et de la protection de l'environnement.

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

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

4. Aperçu des parties prenantes

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

Ce comité se compose de représentants d'organisations internationales de la batellerie, d'armements, d'entreprises de stockage et de l'industrie (pétro)chimique, à savoir l'UENF, l'OEB, CEFIC, FETSA, FuelsEurope et des ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Duisbourg et de Rotterdam (présidence).
Le GRTS conseille les organes de la CDNI au regard de l'expérience pratique dans ce secteur. L'objectif de cette consultation est d'avoir des dispositions praticables, telles que présentées aujourd'hui. Sur mandat du GRTS - ou des membres concernés - quelques études techniques visant à étayer l'interdiction de dégazage ont également été initiées.

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

5. Coûts et autres effets pour le secteur

5.1. Les coûts d'un dégazage

Les coûts d'un dégazage à la station de réception sont imputés à l'affréteur en sa qualité de propriétaire de la cargaison. Ils sont estimés à environ 6 000 € en moyenne par dégazage. Ce montant inclut, outre le coût du dégazage proprement dit, l'amortissement des coûts d'investissements, les coûts d'exploitation et d'entretien des installations de dégazage, ainsi que les coûts liés aux temps d'attente et aux durées des détours nécessaires pour rejoindre une installation éloignée.
Ce montant est basé sur des données issues de la pratique existante ; l'estimation des coûts est issue de différentes études, produites par différents pays (CE Delft-2, RHDHAV-2). En supposant une durée moyenne de dégazage d'environ 8 heures, un temps d'attente de 4 heures et une durée de détour de 2 heures, ainsi que l'amortissement et la maintenance de l'installation, les coûts s'élèvent en moyenne au montant cité de 6 000 € par dégazage.

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

Le secteur a indiqué lors d'entretiens que se dessine d'ores et déjà un nouveau marché pour les installations de dégazage. Des techniques de traitement des vapeurs ainsi que des appareils de mesure sont déjà disponibles, étant utilisés pour les mesurages concernant les marchandises dangereuses (ADN) et pour le traitement des vapeurs lors du stockage et du transbordement dans les terminaux. Le temps nécessaire au développement de techniques adéquates n'est donc pas un facteur limitant.
Des techniques pour le traitement des vapeurs de citernes à cargaison des bateaux sont en cours de développement depuis plusieurs années. Ce développement va probablement s'accélérer en cas d'interdiction définitive du dégazage.

Le coût d'exploitation total pour le dégazage sera, selon l'évaluation d'impact (RHDHV-3), compris entre 12 et 25 millions d'euros par an. Ces montants sont basés sur les données disponibles et les hypothèses associées. Un élément de cette évaluation est un modèle d'après lequel des analyses de sensibilité ont été effectuées sur quatorze paramètres pertinents du processus de dégazage[33]. Les coûts des mesures proposées varient entre 3 à 25 euros par kilo d'émissions de COV[34] évitées et de 16 à 66 euros par kilo d'émissions de benzène évitées. Ces chiffres sont considérés comme étant proportionnels.

De façon plus détaillée :

- les coûts totaux du dégazage en 2021 sont évalués à 17 670 000 € (voir le tableau 4-2 de l'évaluation), ce qui représente 2 735 dégazages à 6 458 € (voir tableau 4-1).

- les émissions de COV prévues en 2021 sont évaluées à 721 tonnes au minimum et 6 805 tonnes au maximum. Ce calcul est basé sur le nombre de dégazages par produit, multiplié par le facteur d'émission (kg/dégazage)

- le coût serait alors de : 17 670 000 € / 721 tonnes / 1000 kg / tonnes = 25 €/kg pour le cas d'un rapport coût-efficacité maximal et de 17 670 000 € / 6 805 tonnes / 1000 kg/tonne = 2,6 €/kg, arrondis à 3 €/kg, pour le cas d'un rapport coût-efficacité minimal[35].

5.2. Stations de réception pour les vapeurs

5.2.1. Construction d'installations de dégazage

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

Une entreprise souhaitant installer une station de réception pour les vapeurs pour son usage devra obtenir, comme pour les autres stations, un permis de l'autorité (locale) compétente. La décision d'accorder l'accès à cette installation à d'autres entreprises incombe à l'entreprise propriétaire de la station. Dans la pratique actuelle, certaines entreprises disposent de leurs propres installations, lesquelles ne sont généralement pas accessibles aux tiers.
Suite à des initiatives privées, divers types de stations de réception déjà achevées ou encore en construction existent actuellement dans différents ports.

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

Le GRTS indique que lorsque l'interdiction de dégazage entrera en vigueur, les parties concernées tenteront de limiter les coûts et s'attacheront à transporter davantage de matières par des transports compatibles ou exclusifs (Article 5.01, lettres a et aa)). Le dégazage n'est alors pas obligatoire et il est

[33] Si cela est jugé opportun, le modèle pourra faire l'objet de nouveaux calculs lorsque des données plus précises seront disponibles.
[34] Composés organiques volatils
[35] Royal HaskoningDHV: effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges June 2016

ainsi possible de gagner du temps et de réduire les coûts. Le nombre total de dégazages nécessaires devrait donc diminuer.

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

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

Lors d'une réunion du groupe de travail ADN pour le Rhin (ADNR), le secteur a déclaré en 2013 que la mise en œuvre de la Directive européenne 94/63/CE est déjà assurée par le recours aux transports exclusifs et compatibles, et qu'il n'y aurait donc quasiment pas de coûts additionnels.
Le secteur considère que l'introduction de davantage d'interdictions de dégazage conduira à une forte baisse du nombre de dégazages en raison du recours aux transports exclusifs ou compatibles. L'expérience acquise aux installations de dégazage à Bâle et Rotterdam montre que le nombre de dégazages prévus n'a pas été atteint. Cela peut être dû à un glissement vers des transports exclusifs. Toutefois, les frais n'étant pas remboursés, un comportement d'évitement (tourisme de déchets) ne peut être exclu.

Pour déterminer le nombre de dégazages, RHDHV-2 a utilisé des données plus récentes pour 7 matières, complétées par des sources de données concernant les bateaux-citernes de navigation intérieure provenant de plusieurs pays de la CDNI. Ces 7 matières constituent les tableaux I et II de l'Appendice IIIa. Les matières du Tableau III faisaient encore l'objet de discussions dans le GRTS à cette époque.
L'étude prévoit un besoin d'environ 1 300 dégazages contrôlés par an pour la Phase I, et de 3 000 par an pour la Phase II dans le corridor rhénan.
Le nombre de dégazages pour les matières de la Phase III pourra être extrapolé en temps utile.

5.2.3. Nombre d'installations de dégazage requis

L'étude suppose que la plupart des transports de matières dangereuses volatiles sont effectués d'un port à l'autre. Les installations de dégazage devraient par conséquent se situer à proximité des postes de chargement et de déchargement correspondants.
Sur la base des dégazages nécessaires pour les Phases I et II (1 300 à 3 000) et des capacités des installations, RHDHV-2 estime que le nombre d'installation de dégazage requis pour le bassin du Rhin est théoriquement de 4 à 5. Étant donné la grande incertitude concernant l'évolution des transports exclusifs et compatibles, le nombre d'installations requis pour la Phase III est difficile à estimer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un permis d'exploitation et une autorisation délivrée en vertu de la réglementation environnementale sont en général requis pour une installation de dégazage. En outre, le demandeur doit fournir toutes les informations nécessaires et justifier le cas échéant par des rapports de recherche que les prescriptions en vigueur peuvent être respectées.
Cette procédure n'est pas nouvelle : des permis d'exploitation sont déjà délivrés pour la collecte des résidus de cargaison et des déchets.

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

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

Les stations de réception de vapeurs étant déjà utilisées par exemple dans des terminaux, il est peu probable que la délivrance des autorisations nécessite un délai supérieur aux quelques mois habituellement nécessaires. Si une installation mobile est placée dans une station de réception existante, elle relève de la station de réception et ne nécessite pas d'autorisation distincte.
Seules les nouvelles formes de collecte, comme dans le cas du Don Quichot où la station de réception est établie sur un ponton, nécessitent une procédure spéciale. L'obtention du permis a été retardée en raison de l'attente d'une recommandation sur la mise en conformité à l'ADN, cette démarche étant nécessaire pour une installation flottante transportant des matières dangereuses. Dans ce cas précis, une exemption nationale temporaire a été accordée sur la base de la loi néerlandaise sur le transport de marchandises dangereuses (mise en œuvre nationale de l'ADN).

Par « coûts de l'octroi du permis » nous entendons les coûts supportés par l'administration publique. En fonction des dispositions en vigueur dans le pays concerné, il est possible que ces coûts soient dans certains cas couverts (partiellement) par des redevances.
En principe, toutes les informations requises doivent être fournies par le demandeur du permis, y compris les résultats des études requises concernant les nouvelles techniques. Il est probable que les coûts occasionnés au demandeur du permis seront en définitive refacturés au client. Les demandes d'informations au sujet des coûts des permis butent sur la retenue des parties concernées. En résumé, la transparence concernant le nombre et l'ampleur des coûts des permis est limitée et il est impossible d'obtenir un aperçu complet.

5.2.6. Types d'installations

Il existe à la fois des installations de dégazage fixes et des installations mobiles (bateaux ou camions). En général, toutes les matières figurant à l'Appendice IIIa du Règlement d'application de la CDNI, peuvent être traitées dans la même unité.
Outre l'essence (depuis 2006), de nombreuses autres matières nocives sont déjà dégazées dans des installations de dégazage (mobiles), par exemple en vertu de prescriptions plus restrictives applicables au niveau local. Il existe aussi des entreprises qui optent pour le dégazage sur une base volontaire, parce qu'elles s'engagent en faveur d'une exploitation durable ou parce qu'elles entretiennent une image respectueuse de l'environnement. Si leur capacité est suffisante, ces installations pourront également être utilisées pour les « nouvelles » matières qui feront l'objet de l'interdiction.

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

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

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

5.3.1. Durée d'un dégazage

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

5.3.2. Temps d'attente et de détour

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

A cet égard, la CDNI, Partie B, article 7.05, dispose que les temps d'attente et de détour sont à la charge de l'affréteur et font partie des coûts totaux de dégazage.
Il est impossible de prévoir l'ampleur des temps d'attente et de détour. RHDHV-2 fournit des estimations pour le temps d'attente de 4 heures et de 2 heures pour les détours. D'autres études concernant des provinces néerlandaises font état d'estimations dans des fourchettes similaires. Il en résulte un montant de 1200 euros par dégazage.

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

5.3.3. Postes de stationnement pour les bâtiments arborant des cônes

Les bateaux qui ne sont pas encore dégazés devant arborer un cône, des postes de stationnements spécifiques supplémentaires seront nécessaires pour les bateaux transportant une cargaison dangereuse (postes de stationnements pour les bâtiments arborant des cônes).
Le besoin de postes supplémentaires sera particulièrement important sur les sites de chargement et de déchargement, la recherche d'une cargaison compatible impliquant un stationnement sous cônes avant que le bateau s'approche du prochain site de chargement. En règle générale, de nombreux postes de stationnement sont disponibles à proximité des ports. Ceux-ci peuvent probablement être utilisés aussi pour l'attente en vue d'un dégazage.

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

Des études effectuées récemment (RHDHV-2 et CE Delft 2015) ont conclu que le nombre nécessaire de postes de stationnement supplémentaires pour les bâtiments arborant des cônes ne sera pas très élevé. Toutefois, les indications émanant de la pratique quotidienne des bateliers de la navigation intérieure (OEB[36]) ne permettent pas de confirmer cette affirmation.

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

□

5.3.4. Déplacements à l'état lège

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

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

La régulation par le biais de la CDNI cadre avec l'organisation administrative existante pour le contrôle. L'exigence de dégazer les bateaux de navigation intérieure à la station de réception des vapeurs n'occasionnera qu'une augmentation limitée des charges pour l'administration.
Le dégazage peut en effet être prouvé au moyen de l'attestation de déchargement existante. Il s'agit d'une attestation à compléter après le déchargement par le destinataire de la cargaison / l'installation de manutention et le conducteur du bateau, ainsi que, le cas échéant, par une station de réception des eaux de lavage ou par une station de réception des vapeurs. Tous les bateaux qui devront être dégazés dans une station de réception doivent déjà être lavés à l'heure actuelle et doivent par conséquent compléter une attestation de déchargement pour le lavage. En principe, on procèdera à l'avenir soit au lavage, soit au dégazage dans une station de réception. L'attestation de déchargement fait partie d'une pratique établie et un volet concernant les vapeurs peut y être ajouté aisément. En outre une codification standardisée des produits par leur numéro ONU est utilisée pour l'interdiction de

[36] OEB : Organisation Européenne des Bateliers

dégazage. Les numéros ONU sont déjà utilisés par l'ensemble de la navigation intérieure, notamment dans l'ADN.

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

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

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

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

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

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

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

5.6. Effets sur le marché des transporteurs

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

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

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

D'une part, il est possible que des entreprises plus grandes modifient les conditions du marché de la navigation intérieure en exigeant que n'entrent en ligne de compte pour un transport que des bateaux-citernes ayant précédemment transporté la même marchandise (transports exclusifs). Les armements plus modestes et les bateliers indépendants sont susceptibles de ne pas pouvoir répondre à cette demande. Ils risquent par conséquent d'être écartés du marché.
D'autre part, les transports compatibles pourraient augmenter, étant donné que le dégazage occasionne des coûts. Ainsi, il peut déjà être observé actuellement que des facteurs externes tels que les périodes de basses eaux et une capacité de transport plus limitée donnent lieu à une utilisation plus flexible de la compatibilité des matières.

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

6. Avantages pour le secteur

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

La modification proposée de la CDNI rétablit un contexte équitable et met un terme à la réglementation fragmentée dans ce domaine. Les droits et les devoirs ainsi que la répartition des coûts sont fixés sans équivoque.
Les études approfondies concernant l'interdiction du dégazage et les consultations menées par le GRTS présentent un avantage supplémentaire, le lien établi avec les procédures pour le lavage ayant permis d'actualiser les prescriptions existantes de la Partie B de la CDNI en tenant compte des pratiques actuelles.

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

7.1. Avantages sociaux

Les efforts consentis pour l'introduction de l'interdiction de dégazage ont leur utilité.
L'air sera moins pollué le long des voies navigables en raison de la baisse des rejets dans l'atmosphère de CMR et d'autres matières nocives telles que les composés organiques volatils (COV), ce qui aura un effet positif pour les personnes et l'environnement.
RHDHV a calculé que 700 à 7 000 tonnes d'émissions de COV et 300 à 1 000 tonnes d'émissions de benzène pourraient être évitées annuellement (Phases I et II).

7.2. Octroi des permis

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

7.3. Mise en œuvre

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

Les autorités peuvent facilement contrôler l'interdiction de dégazage. En principe le contrôle, à l'instar

des contrôles effectués actuellement en vertu de la CDNI, consistera principalement en un contrôle administratif des documents après le dégazage. À cet effet, l'attestation de déchargement actuelle est étendue par l'ajout d'une partie distincte concernant le dégazage.

Des procédures et méthodes de mesure déjà appliquées par les autorités dans le champ d'application de la CDNI et au-delà seront utilisées. Les valeurs limites retenues pour l'interdiction de dégazer sont relativement simples à contrôler avec les appareils de mesure existants utilisés dans le cadre du transport de marchandises dangereuses (ADN).
De ce fait, la mise en œuvre n'occasionnera probablement que peu de frais supplémentaires.

Des coûts de formation supplémentaires sont à prévoir pour amener les inspecteurs au niveau de connaissances requis.
À terme, le recrutement d'inspecteurs spécialement formés sera peut-être nécessaire.
Etant donné que le nombre des installations de dégazage sera probablement limité, les frais supplémentaires correspondants seront également réduits. Ces frais devront être assumés par les pouvoirs publics des Parties Contractantes qui, conformément à la CDNI, sont tenues d'assurer la mise en œuvre de la Convention.

8. Sources

Rapports et littérature

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