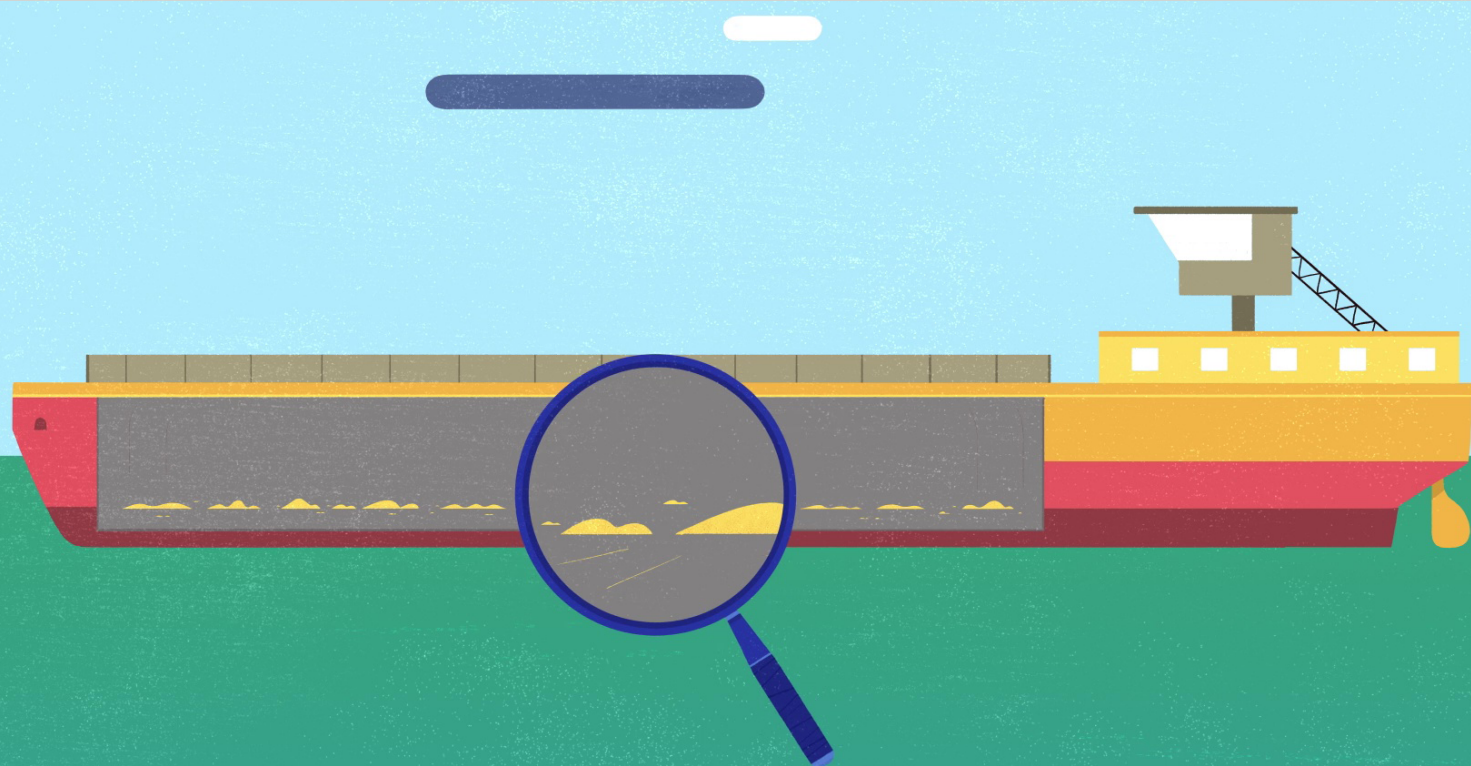


CDNI

ANALYSE ET MESURES EN LIAISON AVEC L'ENQUÊTE EN LIGNE SUR LA MISE EN OEUVRE DE LA PARTIE B



SOMMAIRE

INTRODUCTION

p.5

Principales conclusions des résultats de l'enquête en ligne

p.6

- L'équipement des infrastructures p.6
- Nettoyage, lavage et dégazage p.8
- Standards de déchargement / liste des marchandises p.10
- Transports exclusifs / compatibles p.12
- Contrôle du respect des règles de la CDNI p.14
- Rôle des autorités nationales p.16

CONCLUSION

p.18

Annexe: résultats détaillés

p.20

- Questions générales p.20
- Déchargement et nettoyage p.22
- Attestation de déchargement p.38
- Divers p.42

ENQUÊTE ANONYME OUVERTE DU 20.09.2015 AU 5.01.2016

351 répondants



251 navigants



55 installations à terre



45 autres

Introduction

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI) est entrée en vigueur le 1er novembre 2009.

Afin de mieux connaître sa mise en œuvre, et en particulier celle de la partie B relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets liés à la cargaison, un questionnaire anonyme a été élaboré par le groupe de travail CDNI/G.

Cette enquête anonyme était en ligne sur le site www.cdni-iwt.org du 20 septembre 2015 au 5 janvier 2016.

Au total, 351 personnes ont répondu au questionnaire, parmi lesquels 251 navigants et 55 installations à terre, ainsi que 45 autres (ports, administrations). Il n'y a aucune réponse de stations de réception des eaux de lavage.

La majorité des répondants de la catégorie navigants est néerlandophone; les francophones et les germanophones sont moins représentés. Les répondants des stations de réception sont en majorité germanophones et les néerlandophones sont moins représentés dans cette catégorie.

Globalement, 2/3 des installations de réception affirment réceptionner la cargaison restante et les résidus de cargaison suite au déchargement d'un bâtiment. Réciproquement, la tendance est corroborée : 66% des conducteurs confirment que lorsqu'ils déchargent une cargaison, le destinataire ou l'exploitant de manutention réceptionne la cargaison restante et les résidus de manutention.

Pour un certain nombre de questions, les points de vue de la profession de la navigation et des installations de manutention sont divergents, voire contradictoires. Cela concerne en particulier le traitement des bateaux. Outre les incertitudes concernant l'interprétation des règles, il semble qu'intervient aussi l'aspect du temps supplémentaire, qui est nécessaire mais dont tous ne disposent pas.

Vous trouverez en annexe les résultats détaillés de l'enquête qui, délibérément, n'ont pas été commentés.

Principales conclusions des résultats de l'enquête en ligne

L'ÉQUIPEMENT DES INFRASTRUCTURES

Tant les navigants que les installations de réception font le constat d'un manque significatif d'équipements pour réceptionner les déchets. Les lacunes en équipement sont particulièrement marquées pour la réception des eaux de lavage.

Les navigants qui souhaitent déposer les eaux de lavage indiquent que cela les contraint à faire des détours pour atteindre les stations adéquates où l'attente peut être longue. Pour cela, la CDNI prévoit toutefois les dispositions correspondantes concernant l'indemnisation (article 7.06, paragraphe 1 et paragraphe 2), dont l'application semble ne pas être observée, demandée ou acceptée.

Les conducteurs dénoncent le fait d'être parfois seuls à devoir assumer ce dépôt : parfois, les eaux de lavage produites ne sont pas réceptionnées, et une station adéquate n'est pas toujours indiquée.

Les réponses des installations de réception dans le questionnaire confirment la tendance. Elles reconnaissent manquer d'équipements pour réceptionner les eaux de lavage et les slops ou pour procéder à l'aspiration de cales et elles ne disposent pas toujours d'une canalisation de service pour un rejet dans le réseau d'assainissement. Si une majorité de stations (54%) affirme restituer le bateau d'une manière conforme au standard de déchargement, 22% admettent ne pas le faire en raison d'un manque d'équipement. Pour autant, il n'y a pas d'intention marquée d'investir dans de nouveaux équipements pour parer à ces lacunes.

Par ailleurs, les stations de réception de réception déplorent l'attitude peu coopérative de l'équipage du bateau.

La position délibérée d'une partie des stations de réception (de 20 % à 40 %) de ne pas appliquer correctement la CDNI donne lieu ci-après à une série d'autres réponses négatives, à la fois de la part de la profession de la navigation et de la part des stations de réception.

Actions entreprises :

1. Un guide relatif au traitement des déchets liés à la cargaison a été élaboré et publié en mars 2014. Il est téléchargeable sur le site www.cdni-iwt.org.

2. La CPC invite les autorités compétentes des États contractants à donner suite à leurs obligations découlant de l'article 4, paragraphe 4, de la CDNI et à sanctionner la non-observation de la Convention conformément à l'article 16.

3. La CPC a invité le Secrétariat à publier la liste des stations de réception de l'eau de lavage pour la Partie B qui sont rendues accessibles au public ou par des parties privées à des tiers, dès lors que celles-ci ont été portées à sa connaissance.

NETTOYAGE, LAVAGE ET DÉGAZAGE

Certaines réponses renvoient au thème déjà discuté depuis 2012 des « prescriptions relatives au dégazage » et font état du souhait d'un aboutissement rapide.

Actions entreprises :

1. La modification des articles 7.02, paragraphes 2 et 3, et 7.04, paragraphe 4, qui entreront en vigueur le 1er juillet 2016 ou au plus tard d'ici le 1er juillet 2017, ainsi que l'interprétation de la CDNI concernant l'article 7.04, visent à simplifier et à préciser l'application des prescriptions relatives au lavage.

Des travaux pour réglementer et encadrer les mesures de dégazage sont en cours actuellement et la CDNI devrait être amendée dans un futur proche à cet effet.

2. Un guide relatif au traitement des déchets liés à la cargaison a été élaboré et publié en mars 2014. Le guide peut être téléchargé sur le site internet : www.cdni-iwt.org.

3. A la demande de la CPC, le Secrétariat a publié sur le site Internet de la CDNI une série de FAQ afin d'apporter des réponses aux questions et de faciliter ainsi l'application des dispositions.

STANDARDS DE DÉCHARGEMENT / LISTE DES MARCHANDISES

Il apparaît au travers des réponses que l'attestation de déchargement pose souvent des problèmes en pratique. Les attestations de déchargement ne sont pas toujours remplies et remises au conducteur. Ce dernier doit alors expressément la réclamer. L'attestation n'est pas toujours correctement remplie, par exemple le numéro de marchandise indiqué est parfois erroné. Il arrive également que les deux parties ne soient pas d'accord sur le contenu de l'attestation.

Le formulaire est parfois perçu comme une charge administrative supplémentaire. Certaines entreprises indiquent avoir introduit d'autres attestations.

Les marchandises qui posent problème de façon récurrente sont le charbon, l'engrais, le gravier, les ferrailles et les produits pétroliers. Cette statistique peut s'expliquer par le fait que ce sont les matières les plus transportées sur les voies d'eau couvertes par la CDNI.

En outre peut être constaté que 71 % de la profession de la navigation fait état de divergences d'opinion avec l'installation à terre, alors que seulement 27 % des dites installations en font état. Cette perception très divergente peut laisser penser que n'est pas encore atteinte une application uniforme des procédures.

Actions entreprises :

1. Conformément au mandat donné par la Conférence des Parties Contractantes (CPC), le groupe d'experts de la liste des marchandises a vérifié

- la cohérence de la liste des marchandises basée sur la nomenclature NST (statistiques) et le catalogue AVV (catalogue européen des déchets), et
- la cohérence des standards de déchargement ainsi que les besoins d'actualisations en complément aux résolutions CDNI 2009-II-2 et CDNI 2011-I-5.

Le projet actuel propose une simplification significative de la liste, un seul état étant désormais possible pour chaque marchandise. En outre, les dispositions relatives à l'utilisation du tableau ont fait l'objet d'une révision générale afin de tenir compte des enseignements acquis dans la pratique et d'offrir une plus grande facilité d'utilisation. La profession a pu s'exprimer au printemps sur ce projet. Le projet a été révisé sur la base des suggestions reçues et sera finalisé de manière à permettre une adoption par la CPC en décembre 2016.

2. La CPC a chargé le groupe de travail CDNI/G d'élaborer un guide concernant la liste des marchandises.

3. Une série de FAQ publiées vise à faciliter l'application des standards de déchargement et de la liste des marchandises.

TRANSPORTS EXCLUSIFS / COMPATIBLES

Les répondants sont nettement en faveur d'une réduction des lavages «inutiles». Un exemple issu des réponses est le transport en Big Bag, qui est une marchandise sèche qui ne devrait pas exiger de nettoyage.

Les réponses à cet égard font toutefois apparaître aussi que toutes les dispositions de la CDNI ne sont pas connues de toutes les parties. Pour l'exemple cité, il existe ainsi une disposition claire (remarque c concernant l'application de l'appendice III).

Actions entreprises :

- 1.** La CPC a pris une série de décisions pour l'adaptation de l'article 7.04 en liaison avec l'article 7.02 et l'appendice IV (attestation de déchargement), qui visent à éviter un lavage inutile, par exemple dans le cadre de transports dits exclusifs. En outre a été définie à l'article 5.01 l'expression « transport compatible ».
- 2.** Le groupe de travail CDNI/G a été chargé d'élaborer un guide pour les transports exclusifs / compatibles.
- 3.** Certaines indications issues de l'enquête devraient aussi devenir caduques suite à la nouvelle rédaction des dispositions générales relatives aux standards de déchargement et à la liste des marchandises.

CONTRÔLE DU RESPECT DES RÈGLES DE LA CDNI

En termes de contrôle, les résultats indiquent une différence notable entre d'une part, une proportion de 61% des navigants qui indiquent déjà avoir été contrôlés, et d'autre part, seulement 25% des installations qui indiquent avoir subi un contrôle.

Actions entreprises :

- 1.** Les délégations se concertent régulièrement et prennent les mesures nécessaires pour améliorer les contrôles.
- 2.** La CPC a publié une liste des autorités compétentes pour la Partie B dans les États contractants.
- 3.** Il serait possible d'organiser un atelier avec les autorités compétentes.

RÔLE DES AUTORITÉS NATIONALES

L'enquête révèle que les autorités nationales sont rarement contactées en cas de difficultés. Leur réaction est jugée parfois insatisfaisante.

Actions entreprises :

- 1.** La CPC a publié une liste des autorités compétentes pour la Partie B dans les États contractants.
- 2.** Les parties contractantes s'attacheront à assurer la formation des autorités compétentes.

Campagnes d'information :

Le résultat de l'enquête montre clairement que la connaissance de la CDNI doit encore être améliorée afin de contribuer à l'amélioration de son application concrète.

Mesures prises

- 1.** Le site Internet héberge une série d'informations pratiques et il est régulièrement actualisé. Les documents peuvent être téléchargés gratuitement.
- 2.** Les questions fréquentes (FAQ) reçoivent des réponses dans les meilleurs délais, puis sont publiées en ligne.
- 3.** Un film d'animation consacré à la CDNI a été publié en quatre langues.

Conclusion

La lecture de ce retour de la pratique permet d'éclairer le travail réglementaire relatif à la CDNI.

La condition d'anonymat des répondants à ce questionnaire a contribué à identifier des problèmes précis rencontrés sur le terrain.

Un point essentiel des réponses reçues permet de conclure à des besoins considérables en matière de formation concernant la CDNI, certaines dispositions n'étant pas connues ou n'étant apparemment pas claires.

Les nombreux travaux en cours contribueront à une meilleure mise en œuvre de la Convention.

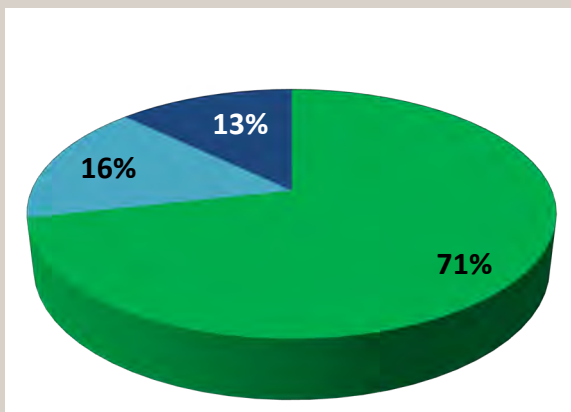
Des étapes restent encore à franchir pour améliorer la prévention, la collecte, le dépôt et la réception des déchets qui contribuent à faire de la navigation intérieure un moyen de transport respectueux de l'environnement.

Une indication claire a été fournie, selon laquelle le législateur ne peut pas toujours s'attendre à l'acceptation par les parties concernées de la nécessité de mettre en œuvre des règles et selon laquelle une vérification et le cas échéant des sanctions doivent être prévus en accompagnement, ces dernières devant toutefois être mises en œuvre concrètement.

ANNEXE : RESULTATS DETAILLÉS

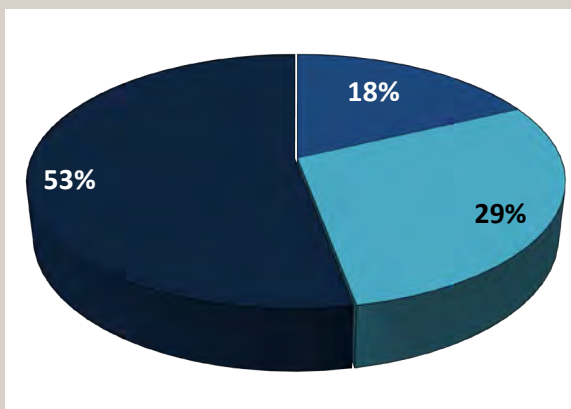
QUESTIONS GÉNÉRALES

Êtes-vous... ? **(351 réponses)** :



- Conducteur.
- Installation à terre.
- Autre.

Êtes-vous... ? **(351 réponses)** :

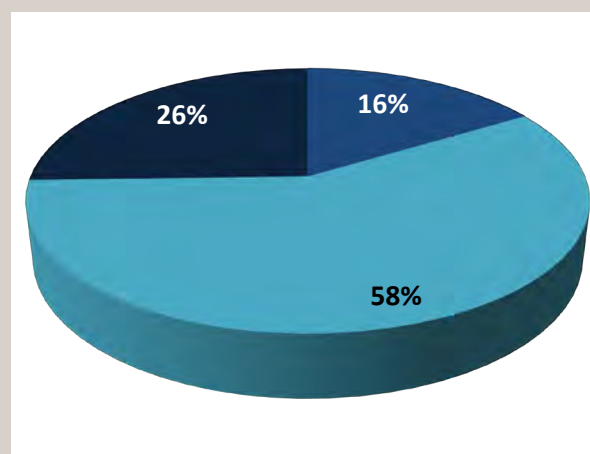
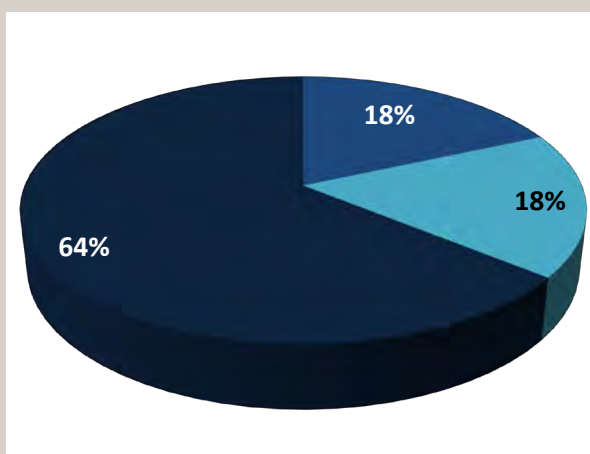


- Francophone.
- Germanophone.
- Néerlandophone.

CONDUCTEURS (251 réponses)

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

Êtes-vous... ?

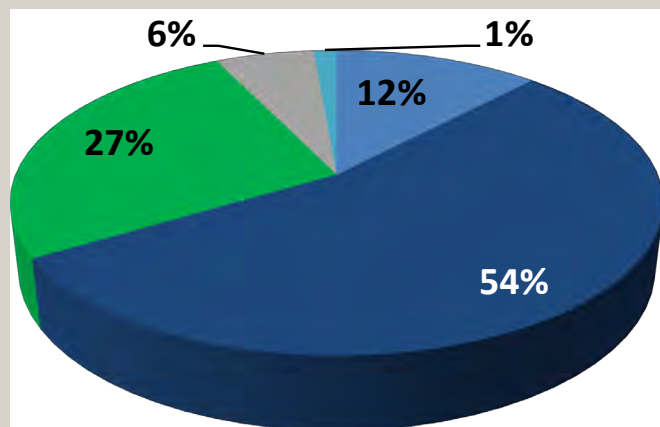


- Francophone.
- Germanophone.
- Néerlandophone.

DÉCHARGEMENT ET NETTOYAGE

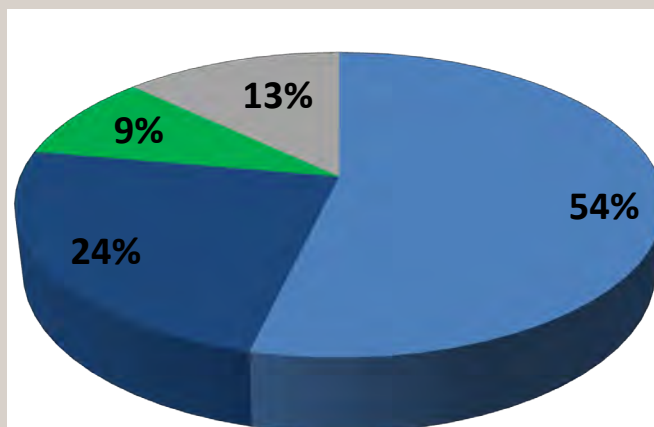
CONDUCTEURS (223 réponses)

■ Lorsque vous déchargez une cargaison, le destinataire de la cargaison (pour la cargaison sèche) / l'exploitant de l'installation de manutention (pour la cargaison liquide) est tenu de réceptionner la cargaison restante et les résidus de manutention. Selon votre propre expérience, est-ce réellement le cas dans la pratique ?



INSTALLATIONS À TERRE (54 réponses)

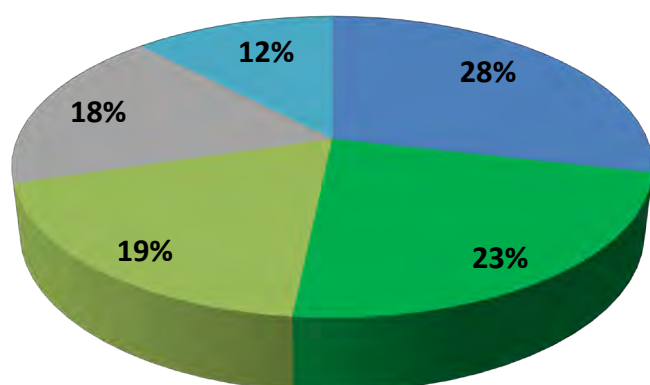
■ Lorsqu'un bateau décharge sa cargaison, le destinataire de la cargaison pour la cargaison sèche / l'installation de manutention pour la cale liquide est obligé de réceptionner la cargaison restante et les résidus de manutention. Est-ce le cas dans votre entreprise ?



- Toujours.
- La plupart du temps.
- Généralement pas.
- Jamais.
- Je ne sais pas, je ne souhaite pas m'exprimer.

CONDUCTEURS (72 réponses)

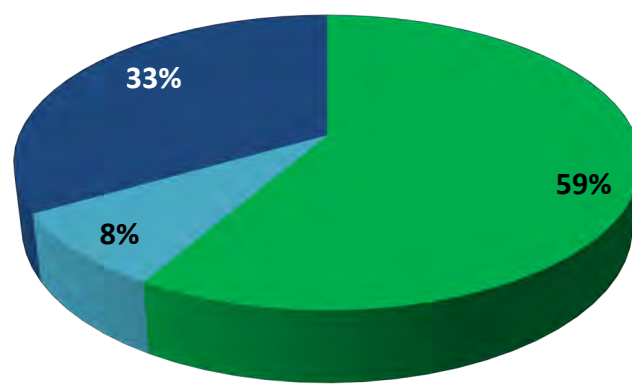
2 Si « généralement pas » ou « jamais », savez-vous pourquoi le destinataire de la cargaison ne veut pas réceptionner la cargaison restante ou les résidus de manutention ?



- Les installations ne sont pas équipées.
- Ces opérations sont trop coûteuses pour les stations.
- Il s'agit de mauvaise volonté de la part des stations voire de mauvaise foi vis-à-vis de leurs responsabilités.
- Cette opération est trop longue et implique d'investir trop de temps pour les stations.
- Les stations ne disposent pas de personnel formé pour cela.

INSTALLATIONS À TERRE (12 réponses)

2 Si « généralement pas » ou « jamais », pourquoi ?



- Mon entreprise ne possède pas les équipements nécessaires.
- Le conducteur du bateau ne coopère pas.
- Autre.

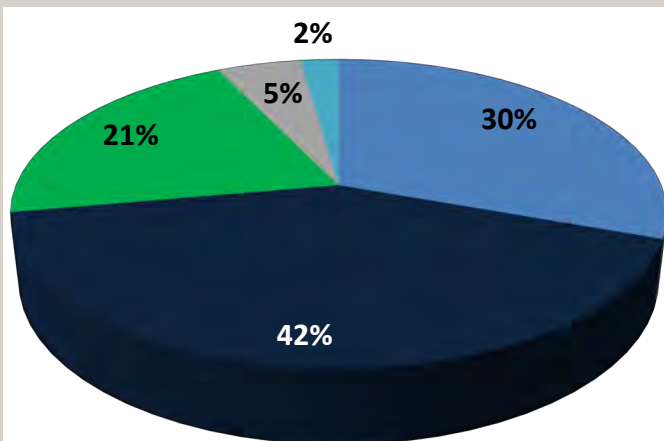
2bis Quelles marchandises vous posent problème ? (CONDUCTEURS)

Le problème ne semble pas reposer sur le type de biens mais sur les terminaux de façon globale. Il concerne tous les produits qui nécessitent un nettoyage spécifique. Parmi ces produits, les plus cités sont :

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| 1. Charbon (16) | 4. Ferrailles (9) |
| 2. Engrais (13) | 5. Produits pétroliers (7) |
| 3. Gravier (10) | |

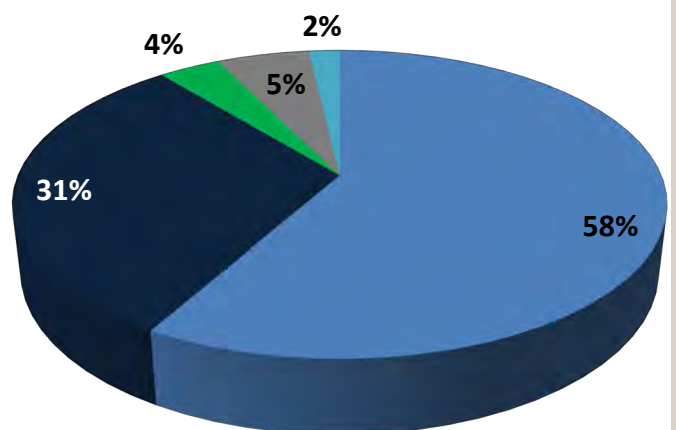
CONDUCTEURS (233 réponses)

3 Lorsque votre bateau est déchargé, savez-vous clairement quel standard de déchargement est appliqué ?



INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

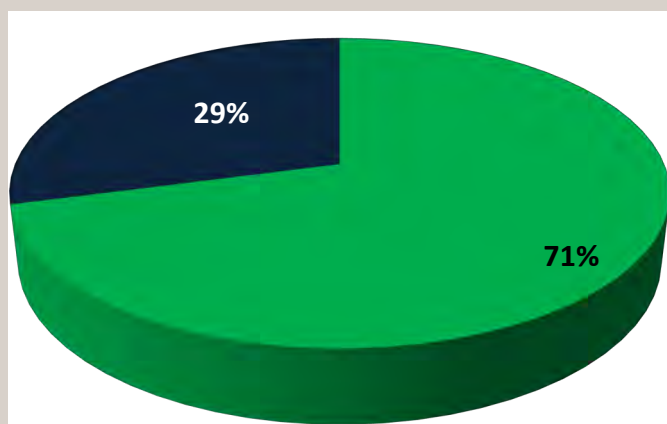
3 Lorsqu'un bateau est déchargé dans votre installation, savez-vous clairement quel standard de déchargement est appliqué ?



- Toujours.
- La plupart du temps.
- Parfois oui, parfois non.
- Généralement pas.
- Jamais.

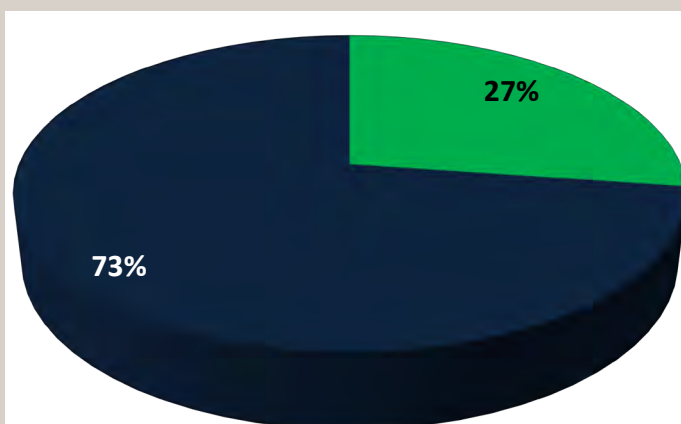
CONDUCTEURS (223 réponses)

4 Existe-t-il parfois entre vous et le destinataire de la cargaison / l'installation de manutention des divergences d'opinions quant au standard de déchargement à appliquer ?



INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

4 Existe-t-il parfois entre vous et le conducteur du bateau des divergences d'opinions quant au standard de déchargement à appliquer ?



■ Non
■ Oui

4bis Si « oui » pour quelles marchandises ? **(158 réponses)**

Ces divergences semblent concerner des marchandises de toutes sortes, surtout lorsqu'elles sont polluantes et que les eaux de lavages ne peuvent être rejetées dans l'eau. Les difficultés tiennent surtout aux terminaux, pas aux types de marchandises. Parmi ces produits, les plus cités sont:

1. Engrais (20)
2. Charbon (16)
3. Produits pétroliers (14)
4. Ferrailles (9)

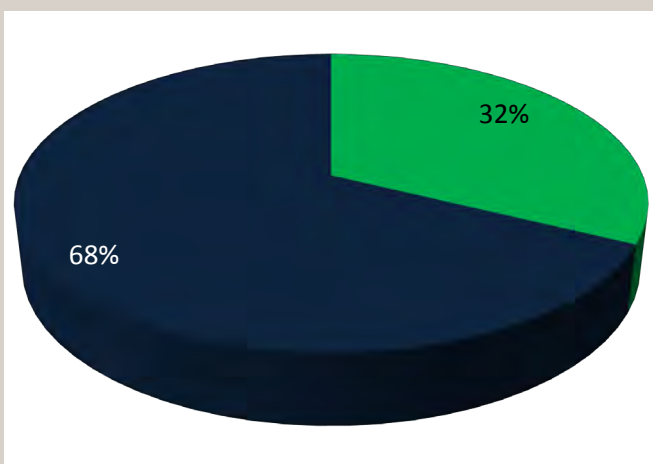
4bis Si « oui » pour quelles marchandises ? **(15 réponses)**

Diverses marchandises citées, parmi elles les engrais (3) reviennent régulièrement.

5. Coke de pétrole (8)
6. Minerais
7. Terre

CONDUCTEURS (223 réponses)

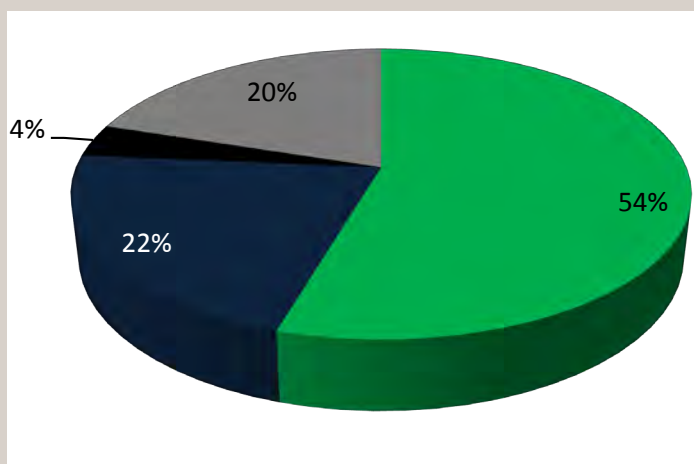
5 Votre bateau est-il toujours restitué par le destinataire de la cargaison / par l'installation de manutention d'une manière conforme au standard de déchargement requis?



■ Oui
■ Non

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

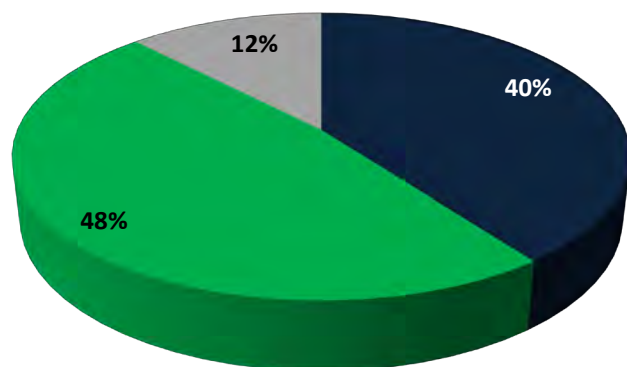
5 Restituez-vous le bateau d'une manière conforme au standard de déchargement nécessaire ?



■ Oui.
■ Non, je ne possède pas les équipements nécessaires pour cela.
■ Non, le conducteur du bateau ne coopère pas.
■ Non, autres raisons.

CONDUCTEURS (151 réponses)

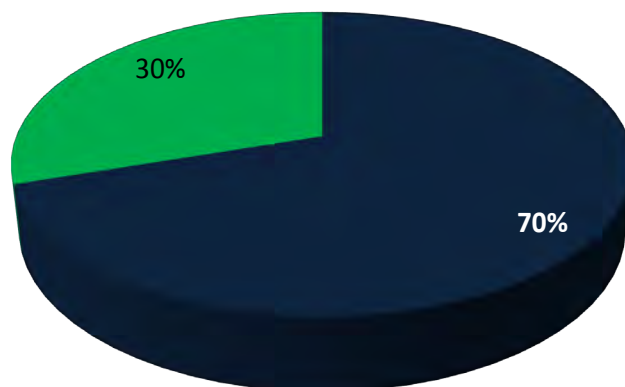
5bis Si « non » que se produit-il le plus souvent ?



- Le destinataire de la cargaison/l'installation de manutention nettoie certes le bateau, mais moins soigneusement que requis selon le standard de déchargement.
- Le destinataire de la cargaison/l'installation de manutention ne nettoie absolument pas le bateau.
- Autre.

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

5bis Si « non » que se produit-il le plus souvent ?



- Mon entreprise nettoie certes le bateau, mais moins à fond que cela nécessaire d'après le standard de déchargement.
- Mon entreprise ne nettoie absolument pas le bateau.

5bis Sur quel trajet rencontrez-vous des problèmes ? **(CONDUCTEURS)**

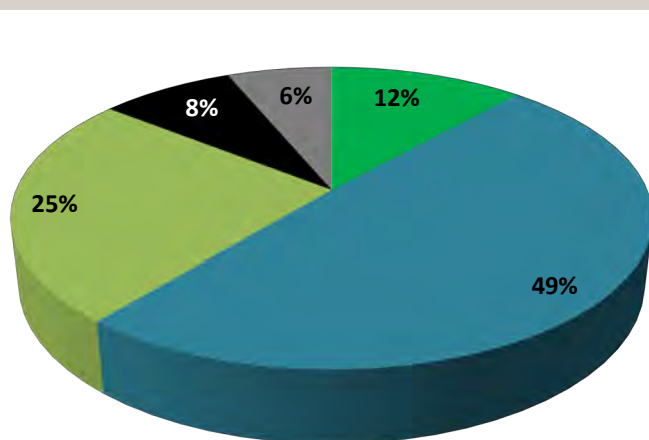
Aucun trajet spécifique ne semble épargné par les problèmes

5bis Avec combien d'entreprises rencontrez-vous des problèmes ? **(CONDUCTEURS)**

De nombreuses entreprises semblent concernées.

CONDUCTEURS (226 réponses)

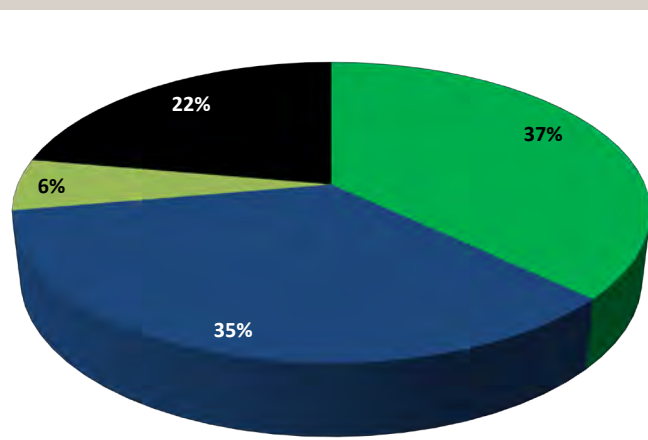
6 Votre bateau est-il remis rapidement selon le standard de déchargement par la station de réception / l'installation de manutention ?



- Toujours.
- La plupart du temps.
- Généralement pas.
- Jamais.
- Sans opinion, je ne souhaite pas m'exprimer.

INSTALLATIONS À TERRE (54 réponses)

6 Nettoyez-vous le bateau rapidement et à temps conformément au standard de déchargement exigé¹ ?



- Oui.
- Non, je ne possède pas les équipements nécessaires pour cela.
- Non, le conducteur du bateau veut souvent poursuivre rapidement sa navigation.
- Autre.

¹ Remarque de la CDNI : la réponse diverge de celle donnée pour la question 4.

CONDUCTEURS (73 réponses)

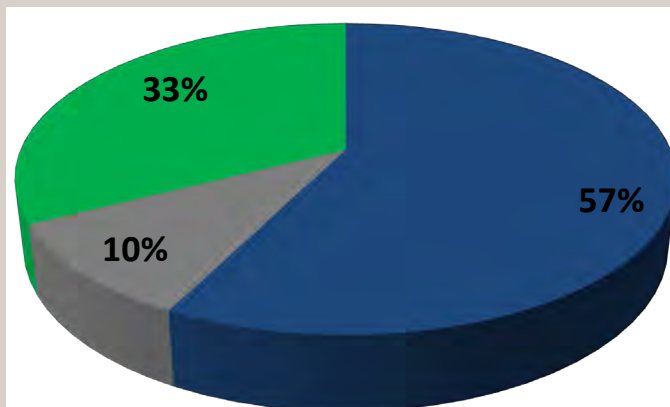
6bis Si « Généralement pas » ou « Jamais », avec quelles marchandises cela pose-t-il problème ?

Le problème semble lié aux terminaux, pas au type de marchandises. Parmi les produits, les plus cités on trouve :

1. Charbon (9)
2. Engrais (4)
3. Produits pétroliers (4)

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

6bis Si « non », que se produit-il le plus souvent ?



- Mon entreprise ne nettoie absolument pas le bateau.
- Mon entreprise nettoie certes le bateau, mais moins à fond que c'est nécessaire d'après le standard de déchargement.
- Autre.

6bis Quelles en sont les raisons ? (CONDUCTEURS)

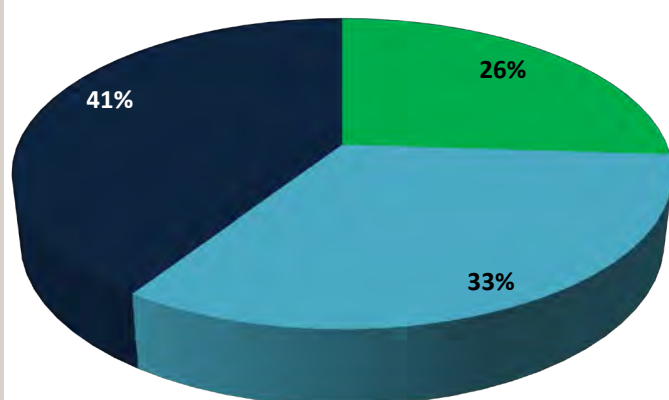
1. Equipement insuffisant pour les eaux de lavage au niveau des stations
2. Manque de volonté des stations
3. Démarche trop couteuse pour les stations qui préfèrent faire reposer ce coût sur les navigants
4. Opération trop longue pour les stations
5. Incompréhension des consignes de la part des stations
6. Manque de personnel

6bis Avec combien d'entreprises rencontrez-vous des problèmes ? (CONDUCTEURS)

De nombreuses entreprises semblent concernées.

CONDUCTEURS (223 réponses)

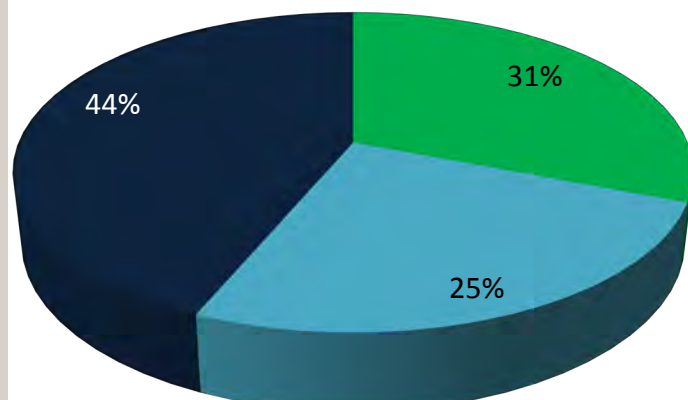
7 En cas de production d'eau de lavage, celle-ci est-elle réceptionnée ou vous indique-t-on une station de réception ?



- Oui, l'eau de lavage est réceptionnée.
- Oui, on m'indique une station de réception.
- Non.

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

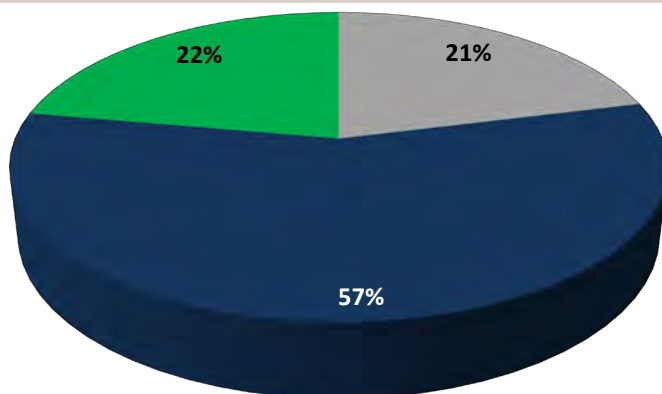
7 En cas de production d'eau de lavage, votre entreprise la réceptionne-t-elle ou indiquez-vous au conducteur une station de réception ?



- Oui, je réceptionne l'eau de lavage.
- Oui, j'indique une station de réception au conducteur.
- Non.

CONDUCTEURS (91 réponses)

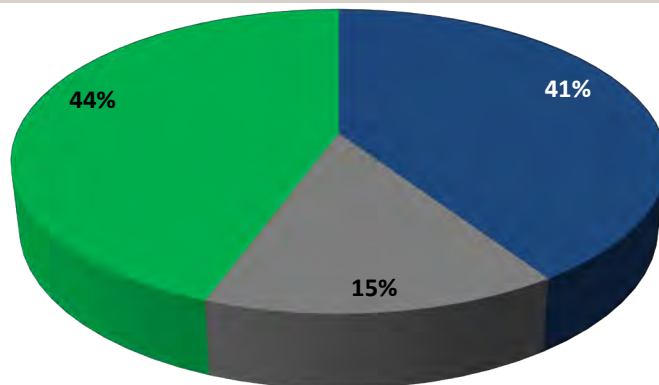
7bis Si « non », que faites-vous alors de l'eau de lavage ?



- Je la déverse dans la voie d'eau.
- Je cherche moi-même une station de réception.
- Autre.

INSTALLATIONS À TERRE (27 réponses)

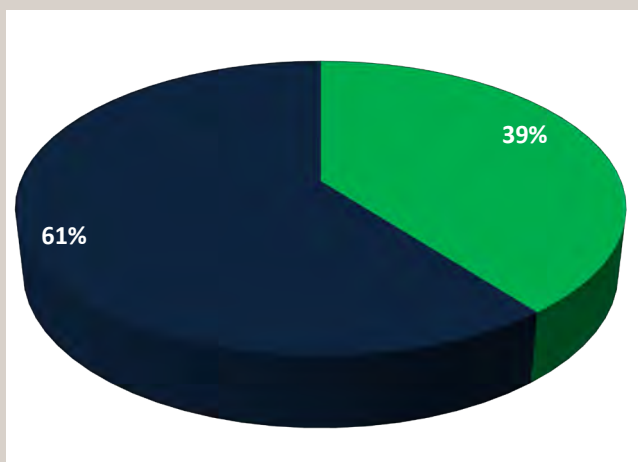
7bis Si « non », pourquoi ?



- Je ne possède pas les équipements nécessaires pour cela.
- Je ne sais pas quelle station indiquer au conducteur.
- Autre.

CONDUCTEURS (223 réponses)

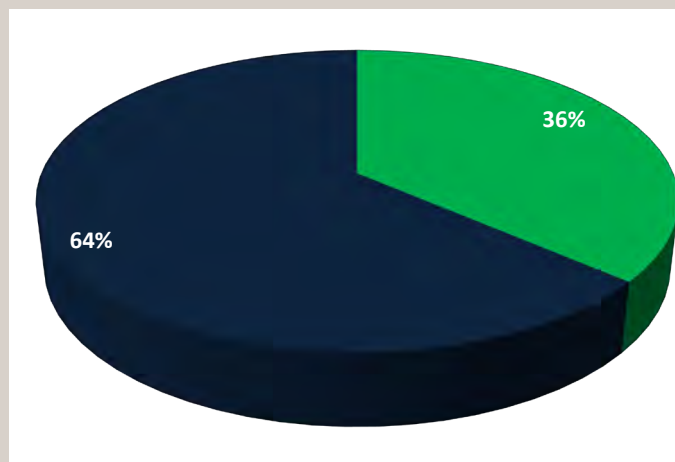
8 Vous arrive-t-il d'être dans une situation où l'eau de lavage doit être rejetée dans le réseau d'assainissement, mais la canalisation de service prescrite est manquante ?



■ Non
■ Oui

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

9 Réceptionnez-vous des marchandises pour lesquelles l'eau de lavage doit être rejetée dans le réseau d'assainissement ?



■ Non
■ Oui

CONDUCTEURS (88 réponses)

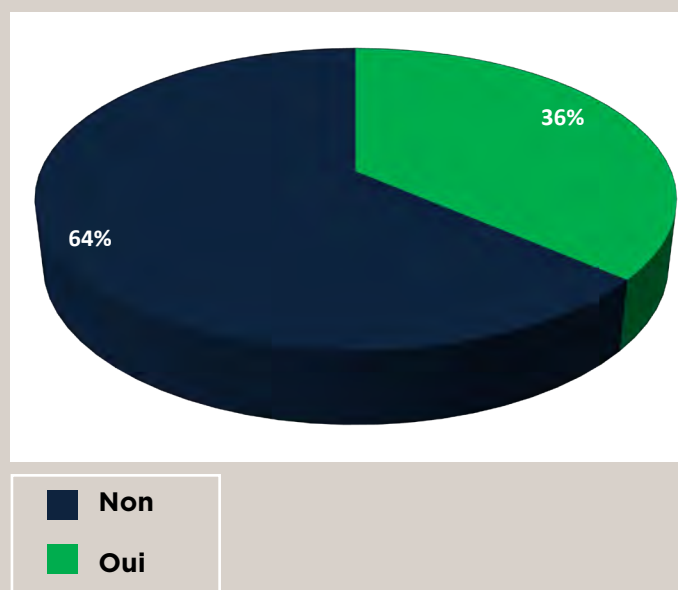
8bis Si « oui », pour quelles marchandises ?

Ces difficultés ne tiennent pas à la marchandise mais aux stations. Parmi les produits les plus cités on trouve

1. Engrais (25)
2. Charbon (9)
3. Ferraille (8)
4. Minerais (5)

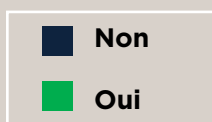
INSTALLATIONS À TERRE (20 réponses)

9bis Si « oui », votre entreprise dispose-t-elle d'une canalisation de service prescrite ?

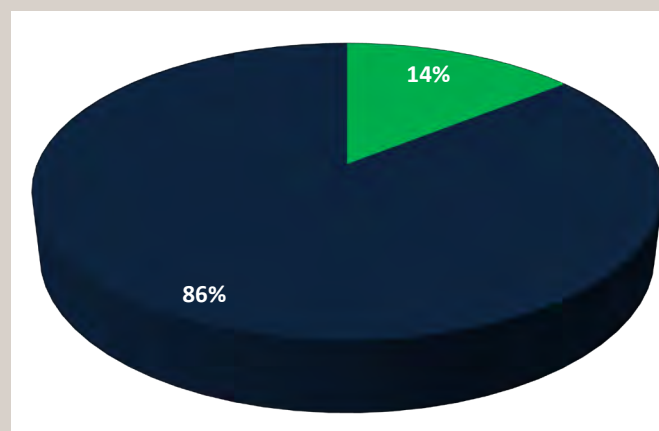


8bis Sur quel trajet ?

Aucun trajet spécifique ne semble épargné par les problèmes.



9bis Si « non », avez-vous l'intention d'installer une telle canalisation de service ? **(7 réponses)**

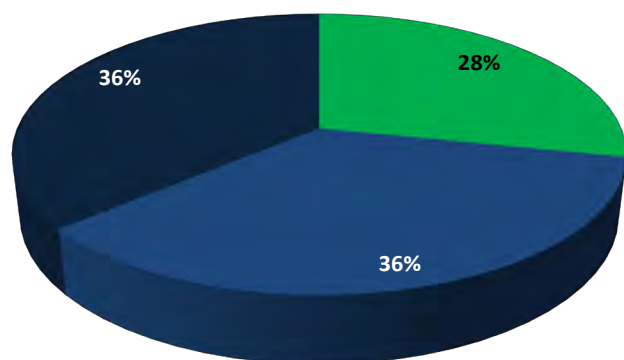


9bis Quand ? **(INSTALLATIONS À TERRE)**

Pas de réponse significative

CONDUCTEURS (223 réponses)

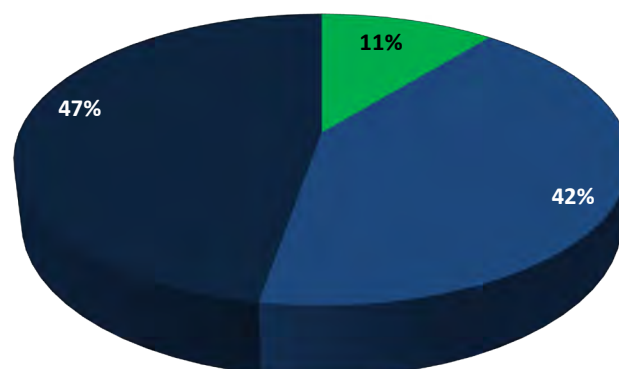
9 En cas de production de slops, ceux-ci sont-ils réceptionnés ou vous indique-t-on une station de réception ?



- Oui, les slops sont réceptionnés.
- Oui, on m'indique une station de réception.
- Non.

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

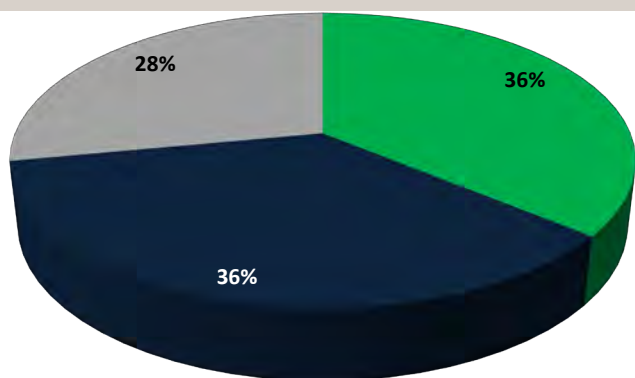
8 En cas de production de slops, votre entreprise les réceptionne-t-elle ou indiquez-vous au conducteur une station de réception ?



- Oui, je réceptionne les slops.
- Oui, j'indique une station de réception au conducteur.
- Non.

CONDUCTEURS (75 réponses)

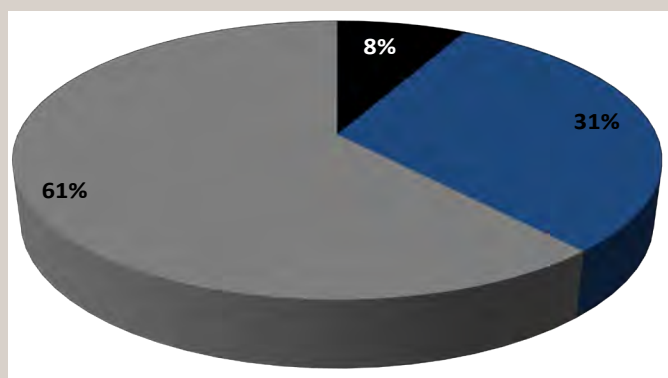
9bis Si « non », que faites-vous alors des slops?



- Je cherche moi-même une station de réception.
- Je les déverse dans la voie d'eau.
- Autre.

INSTALLATIONS À TERRE (26 réponses)

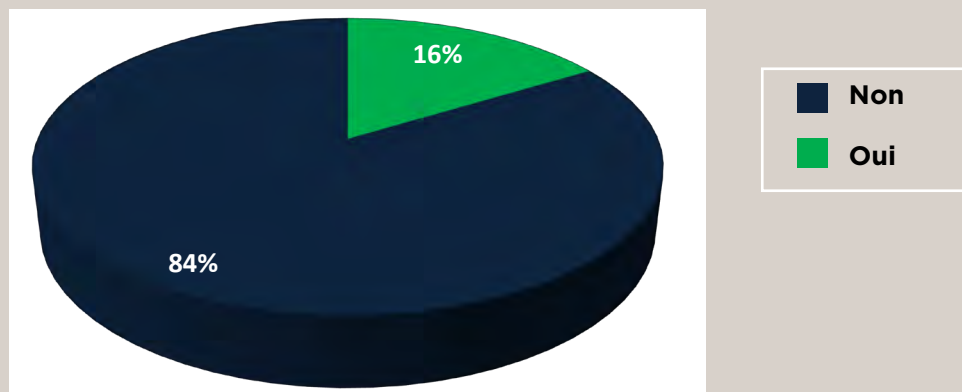
8bis Si « non », pourquoi ?



- Je ne sais pas quelle station indiquer au conducteur.
- Je ne sais pas que je dois indiquer une station au conducteur.
- Autre.

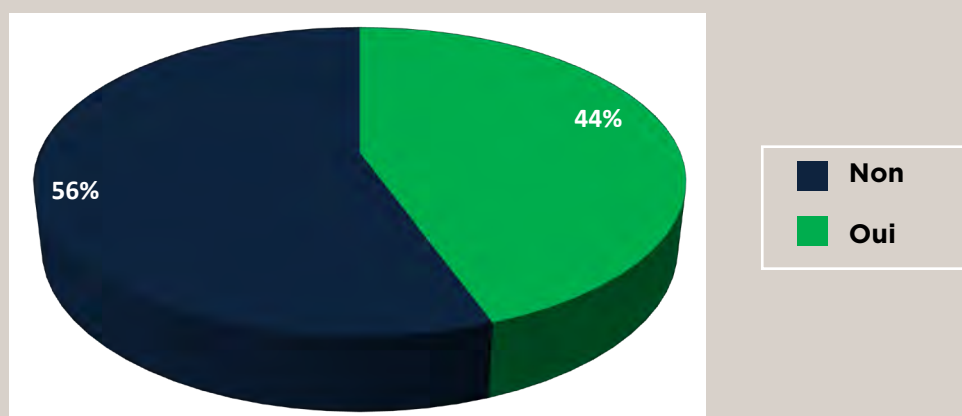
INSTALLATIONS À TERRE

10 Réceptionnez-vous des marchandises pour lesquelles la cale doit être aspirée¹ ? **(46 réponses)**

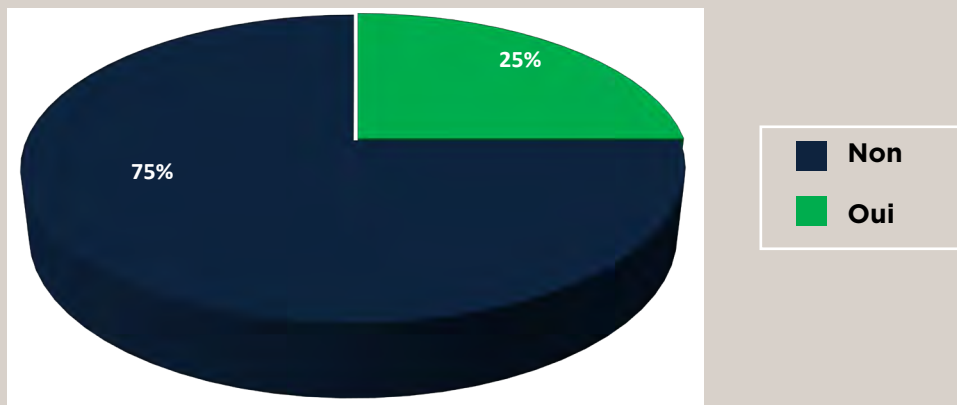


¹ Remarque de la CDNI : Le nombre de réponses négatives ne signifie pas que les installations de manutention s'opposent au nettoyage par aspiration. Il est possible aussi qu'il n'y soit pas manutentionné des marchandises nécessitant un nettoyage par aspiration.

10bis Si « oui », votre entreprise dispose-t-elle d'une installation d'aspiration ? **(9 réponses)**



10bis Si « non », avez-vous l'intention d'acquérir une installation d'aspiration ? **(8 réponses)**

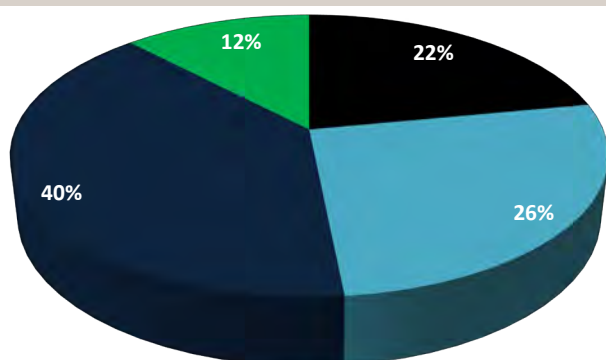


10bis Quand?
Pas de réponse significative

ATTESTATION DE DÉCHARGEMENT

CONDUCTEURS (223 réponses)

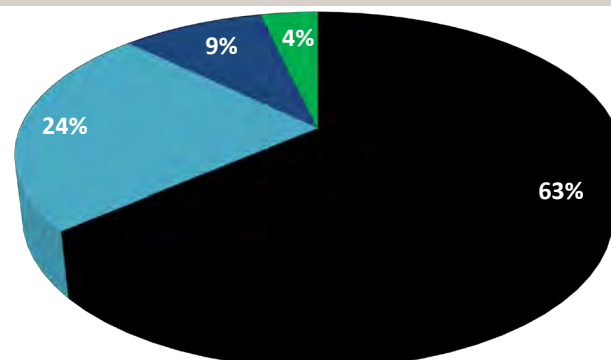
10 Avez-vous parfois des problèmes pour recevoir une attestation de déchargement correctement remplie ?



- Non.
- Oui, c'est arrivé une fois.
- Oui, cela arrive régulièrement.
- Oui, cela arrive très souvent.

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

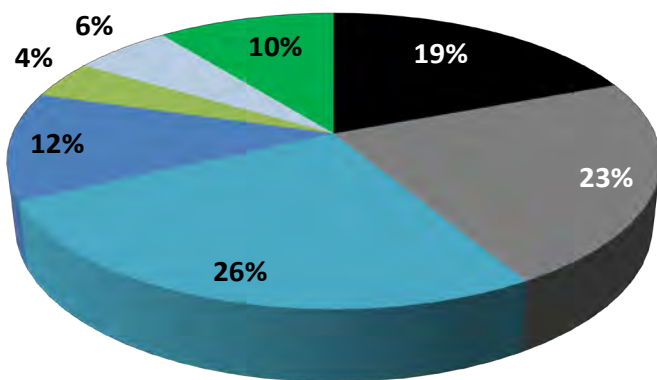
11 Rencontrez-vous parfois des problèmes en liaison avec la délivrance d'une attestation de déchargement correctement remplie ?



- Non.
- Oui, c'est arrivé une fois.
- Oui, cela arrive régulièrement.
- Oui, cela arrive très souvent.

CONDUCTEURS (167 réponses)

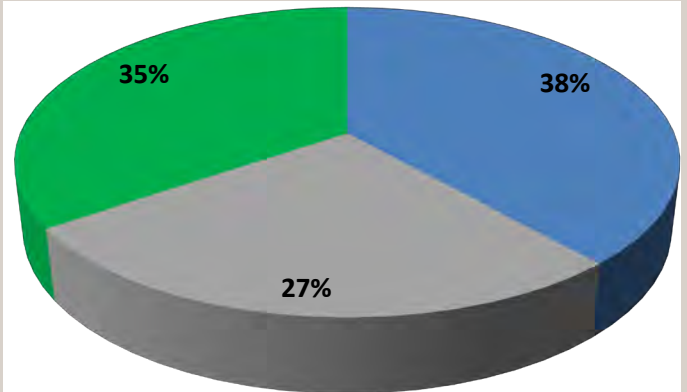
10bis Si «oui», quels problèmes rencontrez- vous ?



- Je ne reçois pas d'attestation de déchargement.
- Les numéros de marchandises ne sont pas corrects.
- Les indications de nettoyage du bateau ne sont pas correctes.
- L'attestation n'est pas signée.
- On ne me remet pas un propre exemplaire de l'attestation.
- Le dépôt des eaux n'est pas attesté.
- Autre.

INSTALLATIONS À TERRE (26 réponses)

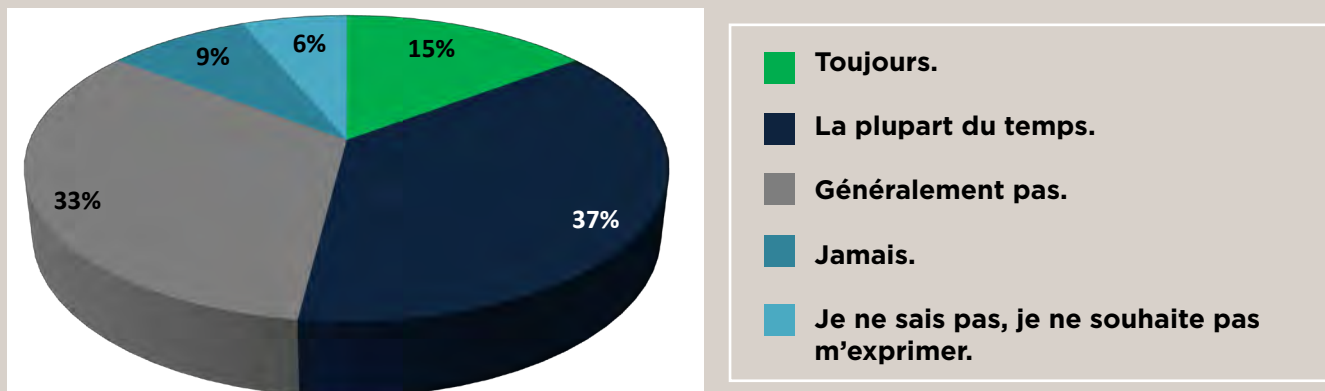
11bis Si « oui », quels problèmes rencontrez- vous ?



- Le conducteur ne veut pas signer l'attestation de déchargement.
- Il subsiste un doute concernant le numéro de marchandise.
- Autre.

CONDUCTEURS (223 réponses)

11 Lorsque vous appareillez d'une installation de manutention après le chargement, le numéro à quatre chiffres du type de marchandises selon l'appendice III a-t-il été inscrit dans les documents de transport ou ce numéro a-t-il été fourni d'une autre manière par l'affréteur ?



11bis Si « généralement pas » ou « jamais », de quel type de marchandises s'agit-il ?

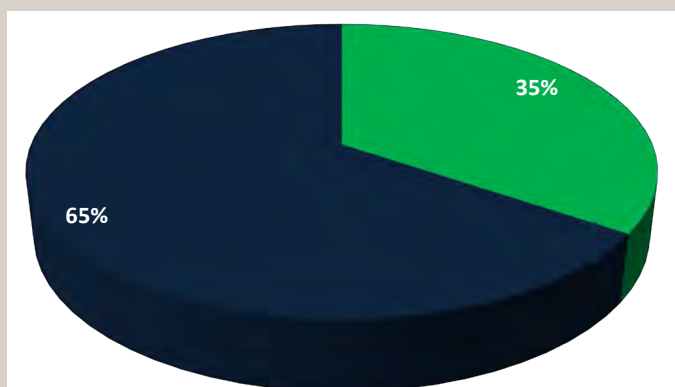
Ces difficultés ne tiennent pas à la marchandise mais aux stations. Parmi les produits, les plus cités on trouve :

1. Charbon (9)
2. Ferraille (5)
3. Céréales (5)
4. Terre (3)
5. Engrais (3)
6. Graviers (3)

DIVERS

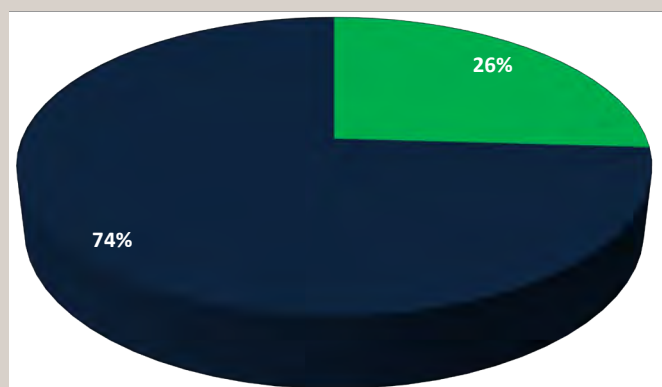
CONDUCTEURS (223 réponses)

12 Avez-vous déjà averti une des autorités nationales ?



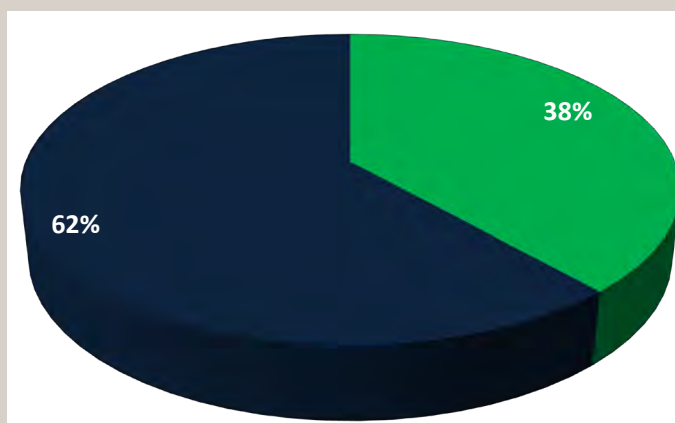
INSTALLATIONS À TERRE (27 réponses)

12 Avez-vous déjà averti une des autorités nationales ?

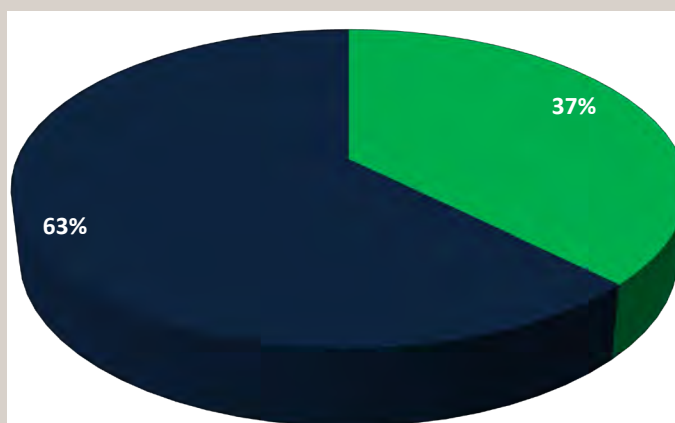


■ Non
■ Oui

12bis Si « oui », cet avertissement a-t-il été traité de manière satisfaisante ? **(138 réponses)**



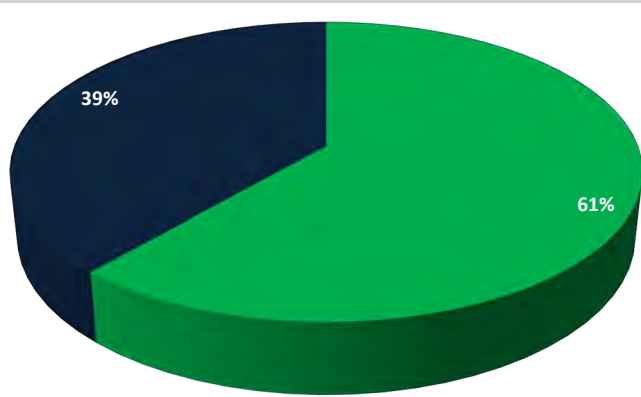
12bis Si « oui », cet avertissement a-t-il été traité de manière satisfaisante ? **(8 réponses)**



■ Non
■ Oui

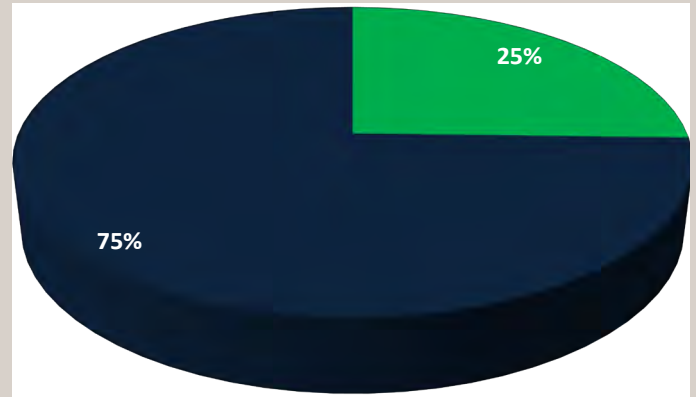
CONDUCTEURS (223 réponses)

13 Une autorité d'exécution a-t-elle déjà contrôlé à bord de votre bateau si les obligations de la CDNI étaient satisfaites ?



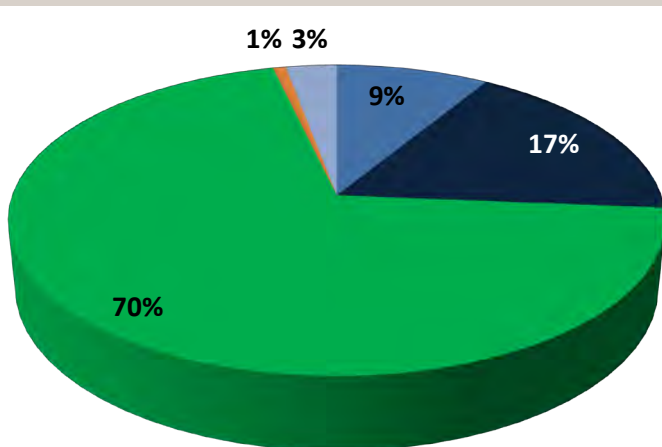
INSTALLATIONS À TERRE (57 réponses)

13 Une autorité d'exécution a-t-elle déjà contrôlé dans votre entreprise si les obligations de la CDNI étaient satisfaites ?

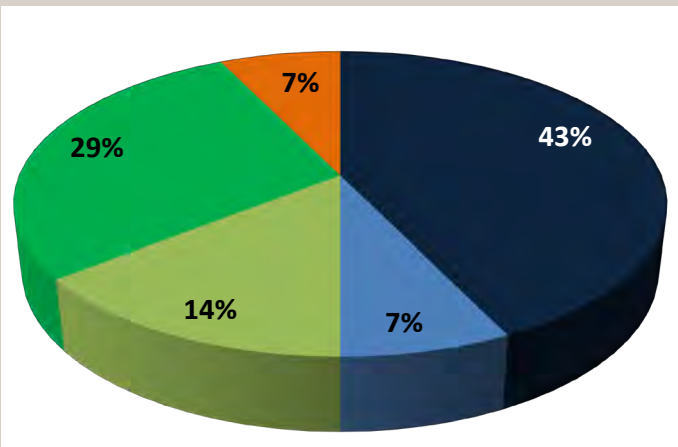


■ Non
■ Oui

13bis Si « oui », dans quel pays?
(137 réponses)



13bis Si « oui », dans quel pays?
(14 réponses)

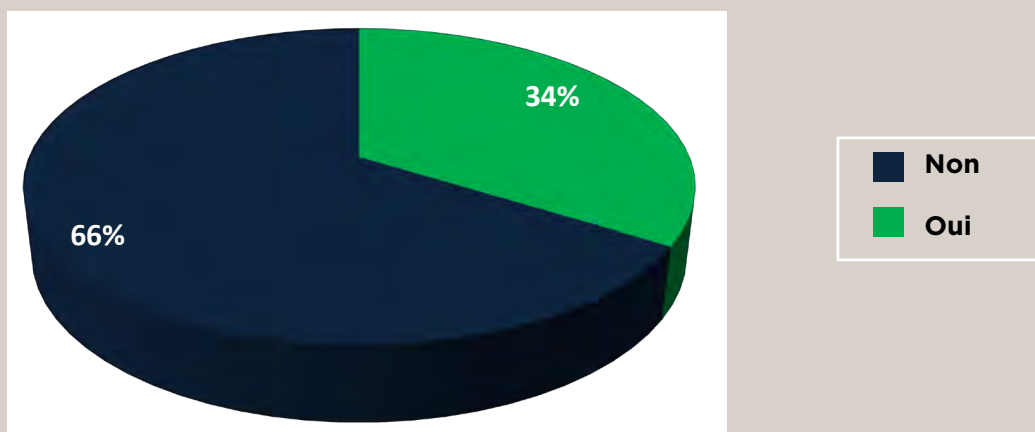


■ Pays-Bas.
■ Allemagne.
■ Belgique.
■ Suisse.
■ France.
■ Sans opinion, je ne souhaite pas m'exprimer.

CONDUCTEURS

(198 réponses)

14 Avez-vous déjà été confronté à des contrats de transport prévoyant que vous, en tant que conducteur, devez prendre en charge des frais qui auraient normalement dû être payés par d'autres parties ?



CONDUCTEURS (251 réponses)

15 Avez-vous d'autres observations à formuler ?

Beaucoup de navigants ont émis les mêmes remarques suivantes chez les 251 répondants :

- Après plusieurs années de mise en place, il n'est pas normal que ce soit encore aux navigants de réclamer aux manutentionnaires une attestation, nombre de ceux-ci disent ne pas être au courant. Il faut des contrôles des différentes installations de manutention pour vérifier si des procédures sont mises en place pour respecter la partie B ainsi qu'un répertoire des autorités compétentes à prévenir par pays à disposition des navigants. Il faut rétablir plus de justice et ne pas faire reposer toute l'exécution de la CDNI partie B sur le transporteur. Il faut savoir qu'actuellement les chargeurs et déchargeurs sanctionnent les bateliers lorsque ceux-ci veulent faire appliquer le règlement (ils les «blacklistent»). Le batelier n'est que rarement soutenu par l'affrèteur, et il se retrouve souvent dans une situation inconfortable face au manutentionnaire qui ne craint absolument pas les autorités et qui les poussent à l'illégalité.

(50 réponses)

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

15 Avez-vous d'autres observations à formuler ?

Beaucoup de stations de réception ont émis les mêmes remarques suivantes chez les 55 répondants :

- Nous n'avons pas de solution à ce jour pour les eaux de lavage car bien souvent nous ne connaissons pas la teneur exacte de la marchandise et car la station d'épuration n'accepte des eaux qu'après analyse³.

(2 réponses)

- La qualification des marchandises par la CDNI n'est pas toujours claire. La classification des produits/déchets est par définition une entreprise complexe, il manque une harmonisation avec les autres classifications internationales. **(6 réponses)**

- En Allemagne, le déversement des eaux de lavage qui, selon la CDNI, devrait pouvoir être déversé dans le réseau d'assainissement, n'est pas autorisé par les autorités municipales. Personne ne veut assumer le coût d'élimination⁴. Le client renvoie à la CDNI et la commune renvoie à la réglementation concernant le drainage. Les installations de manutention en sont les

CONDUCTEURS (251 réponses)

- Il faut préciser que les contrats de transport de marchandises¹ entre les transitaires ne modifient pas le statut juridique entre le bateau et le terminal en ce qui concerne la CDNI. Cela n'est pas assez clair ! **(9 réponses)**

- Un formulaire facile qui nous indique bien comment les cales doivent être nettoyées suivant les marchandises est nécessaire : actuellement ce n'est pas toujours clair. L'ampleur des documents CDNI, GMP, BsBG etc. est devenue telle qu'il implique une gestion administrative trop conséquente pour les navigants. Il faut simplifier l'attestation de déchargement et établir une distinction plus claire entre citerne et cargaison sèche². **(6 réponses)**

- Aujourd'hui la CDNI ne propose aucune solution pour le dégazage. **(6 réponses)**

- La question des ordures ménagères est encore insuffisamment traitée par la CDNI. **(2 réponses)**

INSTALLATIONS À TERRE (55 réponses)

victimes, car l'eau qui peut/doit en principe être déversée s'y retrouve stockée pour des de longues durées. Pour les petites entreprises, cela pose d'énormes problèmes. En outre, personne n'est en mesure de nous dire où se trouve une station de réception officielle dans la région, ni quelle pourrait être la autre solution⁵.

REMARQUES DE LA CDNI :

¹ Si. Les contrats privés sont prioritaires et doivent être bien réfléchis.

² La CDNI contient entre temps des attestations de déchargement distinctes pour la navigation à cale sèche et la navigation à cale citerne (Résolution CDNI 2013-II-4).

³ L'aspect des coûts est clairement réglementé par la CDNI (voir notamment les articles 6 à 8 et l'annexe 2, articles 7.04 (2); 7.06 et 7.08.

⁴ L'aspect des coûts est clairement réglementé par la CDNI (voir notamment les articles 6 à 8 et l'annexe 2, articles 7.04 (2); 7.06 et 7.08.

⁵ Voir remarque ³.