

AN DER DURCHFÜHRUNG DES TEILS A DES CDNI BETEILIGTE INNERSTAATLICHE INSTITUTIONEN

Die Organisation der Sammlung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle ist in Teil A der Anwendungsbestimmung des CDNI geregelt. Für die Einrichtung und den Betrieb des jeweiligen nationalen Annahmestellen netzes und/oder die Erhebung der Entsorgungsgebühren sind folgende Innerstaatliche Institutionen zuständig.

DEUTSCHLAND



- Bilgenentwässerungsverband (BEV)
- <http://www.bilgenentwaesserung.de>

BELGIEN



- Institut pour le Transport par Batellerie asbl (ITB) / Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw
- <http://www.cdni.be>

NIEDERLANDE



- Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)
- <http://www.sabni.nl>

FRANKREICH



- Voies navigables de France (VNF)
- <http://www.vnf.fr>

SCHWEIZ



- Stiftung für die Innerstaatliche Institution der Schweiz (NI-CH)
- <http://www.port-of-switzerland.ch>

LUXEMBURG



- wahrgenommen durch den BEV
- <http://www.bilgenentwaesserung.de>

FÜR WEITERE INFORMATIONEN

www.cdni-iwt.org

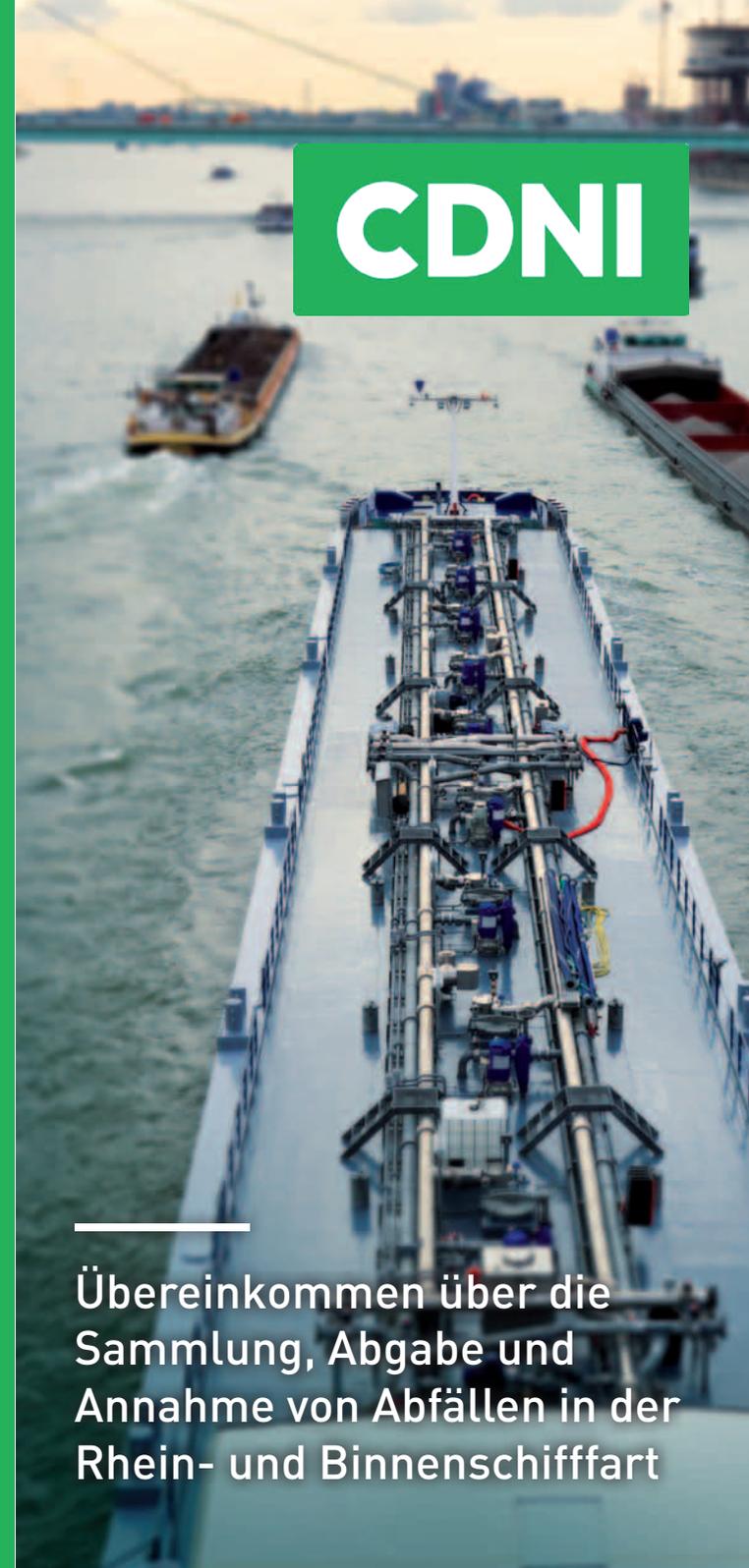


SEKRETARIAT DES CDNI
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Palais du Rhin
2 place de la République
F-67082 Strasbourg cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
+33 (0)3 88 32 10 72
info@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

CDNI

Gruppe-Com.com



CDNI

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

WARUM EIN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT?

Die Binnenschifffahrt gilt als der umweltfreundlichste aller Verkehrsträger. Die Behandlung der Abfälle, die während des Betriebs von Schiffen zwangsläufig anfallen, ist für die Schifffahrtbetreiber daher ein besonders wichtiges Anliegen.

Aus diesem Grund wurde für die Betreiber ein spezielles Regelwerk eingeführt – das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) – das am 1. November 2009 in Kraft getreten ist.

Das wichtigste Ziel dieses Übereinkommens besteht darin, durch geeignete Verfahren und Techniken die Umwelt zu schützen und die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Gleichzeitig soll durch die Anwendung des **Verursacherprinzips** eine bessere Steuerung des Abfallaufkommens erreicht werden.



VOM CDNI ERFASSTE ABFALLARTEN

Die Schiffsbetreiber sind nicht in der Lage, die ordnungsgemäße Entsorgung aller an Bord anfallenden Schiffsabfälle zu gewährleisten. Die Anwendungsbestimmung des CDNI unterscheidet deshalb nach der Herkunft der Abfälle und legt die Verantwortlichkeit entsprechend den tatsächlich Beteiligten fest. Ihre Vorschriften richten sich an die Schiffsführer und teilweise auch an die Schiffsbetreiber (bei Abfällen, die mit dem Schiffsbetrieb in unmittelbarem Zusammenhang stehen, wie öl- und fetthaltigen Abfällen, Hausmüll und Sonderabfall). Bei Abfällen, die hauptsächlich bei der Güterbeförderung anfallen, nimmt das Übereinkommen neben den Schiffen auch die Befrachter und die Ladungsempfänger in die Pflicht. Das Übereinkommen ist entsprechend diesen verschiedenen Abfallarten in drei Teile gegliedert:

IM RAHMEN DES CDNI
WURDEN 2011 ÜBER

800 T

ÖL- UND FETTHALTIGE
SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLE
GESAMMELT

TEILA SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ÖL- UND FETTHALTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN

- Verantwortliche Akteure: Schiffseigner / Schiffsbetreiber
- Fokus: kostenlose Sammlung über ein internationales Annahmestellennetz und ein indirektes Finanzierungssystem
- Instrumente: Eco-Card / Eco-Konto sowie ein elektronisches Bezahlsystem



TEILB SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN AUS DEM LADUNGSBEREICH

- Verantwortliche Akteure: Schiffseigner / Schiffsbetreiber
- Fokus: geregelte Lade- und Entladeverfahren, angewandte Techniken und Kostenanlastung für den Befrachter bzw. Ladungsempfänger
- Instrumente: Entladungsstandards und Entladebescheinigung



TEILC SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON SONSTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN (HÄUSLICHES ABWASSER, HAUSMÜLL, KLÄRSCHLAMM UND SLOPS)

- Verantwortliche Akteure: Schiffseigner / Schiffsbetreiber
- Fokus: Reinigung von Fahrgast- und Frachtschiffen
- Instrumente: spezielle Vorrichtungen an Anlegestellen für Fahrgastschiffe; spezielle Ausrüstungen (Bordkläranlagen), lokale Abgabe der Abfälle an Anlegestellen und indirektes Finanzierungsmodell (Integration in bestehende Gebühren und Abgaben)



KONKRETE ANWENDUNG DES CDNI

Das CDNI wurde von sechs Staaten (Luxemburg, Schweiz, Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich) ratifiziert und ist entlang des gesamten Rheins sowie auf allen Binnenwasserstraßen in Deutschland, den Niederlanden sowie in Belgien, auf der internationalen Mosel in Luxemburg und in Frankreich sowie auf einigen französischen Kanälen (mehr Information unter www.cdni-ivt.org) gültig.

ABFÄLLE NACH TEIL A: Für Binnenschifffahrtsakteure, die von öl- und fetthaltigen Abfällen betroffen sind, führt das CDNI den Grundsatz der kostenfreien Abgabe dieser Abfälle verbunden mit einer indirekten Finanzierung über eine Entsorgungsgebühr ein. Die Höhe dieser Gebühr richtet sich nach der pro Schiff bezogenen Gasölmenge. Die Entrichtung erfolgt über ein elektronisches Bezahlsystem und setzt voraus, dass sich die Nutzer bei der zuständigen Innerstaatlichen Institution anmelden.

Das System sieht für jeden Nutzer ein „Eco-Konto“ und eine damit verbundene „Eco-Card“ vor, mit der die Gebühr bei jedem Bunkern von Gasöl (das für die Binnenschifffahrt steuerbefreit ist) entrichtet werden kann, ohne dass die entsprechende geschäftliche Transaktion berührt wird.

Die Entrichtung der Gebühr ermöglicht die kostenlose Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle an den entsprechenden Annahmestellen, die über das gesamte von dem Übereinkommen erfasste Gebiet verteilt sind. Zurzeit (2012) verfügt das Netz über mehr als 50 Annahmestellen. Größtenteils handelt es sich um Bilgenentölungsboote, die an fahrende Schiffe andocken, vereinzelt auch um feste Annahmestellen. Auf der Website des CDNI steht eine Karte zur Verfügung, auf der die vorhandenen Annahmestellen abgebildet sind; Details unter www.cdni-ivt.org, Rubrik Service / Annahmestellen.

ABFÄLLE NACH TEIL B: Es gilt für die verschiedenen Akteure der Binnenschifffahrt, die von Abfällen aus dem Ladungsbereich betroffen sind, dass der Transportauftrag einschlägige Bestimmungen zur Vermeidung und Behandlung von Ladungsrückständen enthalten soll. Der dabei zu beachtende Entladungsstandard ist im Übereinkommen definiert. Die entsprechenden Bestimmungen zielen auf eine Optimierung des Lade- und Entladevorgangs ab, um die in den Laderäumen oder Ladetanks verbleibenden Rückstände auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. In bestimmten Fällen ist eine Grundreinigung durch Waschen vorgeschrieben. Die ordnungsgemäße Beendigung des Entladevorgangs wird von einer von beiden Seiten zu unterzeichnenden Entladebescheinigung bestätigt. Diese ermöglicht eine effiziente Organisation und Überwachung der Sammlung und Abgabe dieser Abfallart.

ABFÄLLE NACH TEIL C: Dieser Teil betrifft hauptsächlich Abfälle, die bei der Reinigung anfallen. Bei Fahrgastschiffen mit mehr als 50 Passagieren bilden diese einen großen Anteil. Für häusliches Abwasser führt das Übereinkommen eine Regelung ein, die ein Verbot zur Einleitung in Oberflächengewässer und eine Behandlung oder Lagerung (in speziellen Tanks) an Bord vorsieht. Die Wiederaufbereitung an Bord erfolgt mittels speziell genehmigter Anlagen, die strenge Normen erfüllen. Für Frachtschiffe stellt das Übereinkommen in erster Linie die reibungslose Abfallsammlung in den Häfen und bei Ingenieurbauwerken sicher (Hausmüll, Sonderabfall).