

NATIONALE INSTITUTEN - PARTNERS VOOR DE UITVOERING VAN DEEL A VAN HET CDNI

De organisatie van de verzameling van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval wordt in Deel A van het Verdrag geregeld. De volgende nationale instituten zijn overeenkomstig het CDNI belast met de inning van de verwijderingsbijdragen en/of de inrichting en exploitatie van het nationale net van ontvangstinrichtingen.

DUITSLAND



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

BELGIË



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

NEDERLAND



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

FRANKRIJK



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

ZWITSERLAND



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

LUXEMBURG



- Verzorgd door BEV
- <http://www.bilgenentwaesserung.de>

MEER INFORMATIE

www.cdni-iwt.org



SECRETARIAAT VAN HET CDNI
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

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

Groupe-Com.com

CDNI

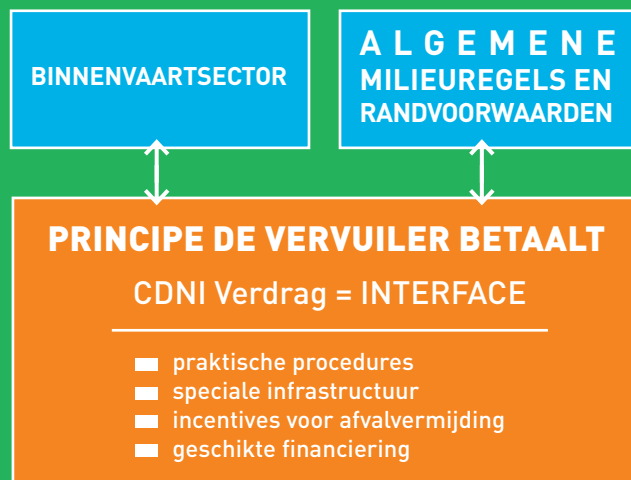
Verdrag inzake de
verzameling, afgifte en
inname van afval in de
Rijn en binnenvaart

WAAROM EEN VERDRAG VOOR DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE BINNENVAART?

De binnenvaart staat bekend als de milieuvriendelijkste vervoerswijze en de behandeling van het afval dat onvermijdelijk ontstaat tijdens de exploitatie van de schepen vormt dan ook een bijzonder aandachtspunt.

De binnenvaartoperators moeten om deze reden aan bepaalde regels voldoen. Deze regels zijn opgenomen in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), dat sinds 1 november 2009 van kracht is.

De hoofddoelstelling van dit Verdrag is de bescherming van het watermilieu en de verbetering van de veiligheid van de binnenvaart door het gebruik van aangepaste procedures en technieken, waarbij tevens een betere beheersing van de afvalproductie wordt voorgestaan door de toepassing van het principe “de vervuiler betaalt”.



AFVAL DAT ONDER HET CDNI VALT

De exploitanten van de schepen kunnen niet voor de gepaste verwijdering van al het scheepsbedrijfsafval zorgen. Het uitvoeringsreglement van het CDNI brengt om deze reden een onderscheid naar herkomst van het afval aan. Ook stelt het de verplichtingen van de betrokken partijen vast. Deze regels richten zich tot de schippers en soms ook tot de exploitanten van de schepen, voor het afval dat rechtstreeks met de exploitatie van het schip verband houdt. Zoals het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, het huisvuil en het gevaarlijk afval. Voor het afval dat vooral het vervoer van goederen ontstaat, voorziet het Verdrag niet alleen verplichtingen voor de schipper, maar ook voor de verlader en de ladingontvanger. De afvalstoffen zijn in drie “delen” in het Verdrag omschreven:

MEER DAN
800T
OLIE- EN VETHOUDEND
AFVAL
INGEZAMELD
VIA HET CDNI
IN 2011

DEEL A VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN OLIE- EN VETHOUDEND SCHEEPSBEDRIJFSAFVAL

- Verantwoordelijke: eigenaar, schipper of exploitant van het schip
- Focus: gratis verzameling via een internationaal net van ontvangstinrichtingen, in samenhang met een indirect financieringssysteem
- Instrument: ECO-kaart / ECO-rekening en een elektronisch betalingssysteem



DEEL B VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL VAN DE LADING

- Verantwoordelijke: verlader / ladingontvanger / op- en overslagbedrijven (overslaginstallatie)
- Focus: gereguleerde los- en laadprocedures, toegepaste technieken en kostentoebereiding naar verlader / ladingontvanger
- Instrument: losstandaarden en losverklaring



DEEL C VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN OVERIG SCHEEPSBEDRIJFSAFVAL (HUISHOUDELIJK AFVALWATER, HUISVUIL, ZUIVERINGSSLIB EN SLOPS)

- Verantwoordelijke: eigenaar c.q. schipper / exploitant van het schip
- Focus: restafval van de gehele vloot en afvalwater van de hotel- en passagiersschepen
- Instrument: specifieke inzamelvoorzieningen voor de passagiersschepen, specifieke uitrusting (zuivering aan boord), lokale afgifte van het afval bij de aanlegplaats en indirecte financiering (verwerking in bestaande rechten en heffingen)



CONCRETE TOEPASSING VAN HET CDNI

Het CDNI is door zes landen geratificeerd: 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 de Rijn in Frankrijk, evenals op enkele Franse kanalen (meer informatie op www.cdni-iwt.org).

AFVAL VAN DEEL A: Voor de binnenvaartexploitanten die te maken hebben met olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval roept het CDNI het principe in het leven van een gratis afgifte van dit afval in samenhang met een indirecte financiering via een verwijderingsbijdrage. Deze bijdrage is afhankelijk van de hoeveelheid gebunkerde gasolie per schip. De verplichte inschrijving van de contractpartijen bij SAB maakt de betaling van de bijdrage via een elektronisch betalingssysteem mogelijk.

Dit systeem in de vorm van een “ECO-rekening” en “ECO-kaart” stelt de gebruikers in staat, om de bijdrage bij het bunkeren van de gasolie (die in de beroepsbinnenvaart accijnsvrij is) te betalen. De betaling van deze bijdrage geeft recht op de gratis afgifte van het olie- en vethoudend afval bij de ontvangstinrichtingen, die over het hele Verdragsgebied aanwezig zijn. Het net bestaat (2012) uit vijftig ontvangtpunten. In de meeste gevallen gaat het om bilgeboden die het schip tijdens de vaart kunnen bedienen, maar er bestaan ook enkele vaste inrichtingen. Een kaart met de ontvangstinrichtingen vindt u op de website van het CDNI, meer informatie : www.cdni-iwt.org, rubriek Diensten / Ontvangstinrichting.



AFVAL VAN DEEL B: Voor de contractpartijen die betrokken zijn bij het afval van de lading gelden specifieke regels en procedures voor de preventie en de behandeling van de ladingrestanten en het ladingafval. In het Verdrag is per ladingsoort aangegeven volgens welke ‘losstandaard’ het schip moet worden opgeleverd na lossing, en op welke wijze het ladingafval moet worden behandeld. Deze regels hebben als doel om de hoeveelheid restanten in de laadruimen of de ladingtanks tot het absolute minimum te beperken. In bepaalde gevallen moet het ruim een grondige reiniging door wassen ondergaan. De beëindiging van de losprocedure volgens de voorschriften wordt bevestigd door een losverklaring, die door beide partijen wordt ondertekend. Dit document maakt een efficiënte organisatie en controle van de verzameling en afgifte van dit type afval mogelijk.

AFVAL VAN DEEL C: Dit deel betreft het overig scheepsbedrijfsafval (o.a. huisvuil) en het afvalwater van hotel- en passagiersschepen met meer dan 50 personen. Dit afval vertegenwoordigt voor de passagiersschepen een aanzienlijke hoeveelheid. Voor het huishoudelijk afvalwater voorziet het Verdrag een lozingsverbod, in combinatie met zuivering aan boord dan wel opslag in speciale tanks en afgifte aan de wal. Zuivering aan boord moet met goedgekeurde installaties en volgens hoge normen plaatsvinden. Voor vrachtschepen ziet het Verdrag voornamelijk toe op de correcte inzameling van het afval in de havens en bij de kunstwerken van de landnetwerken het vaarwegennetwerk (huisvuil, klein gevaarlijk afval etc.).