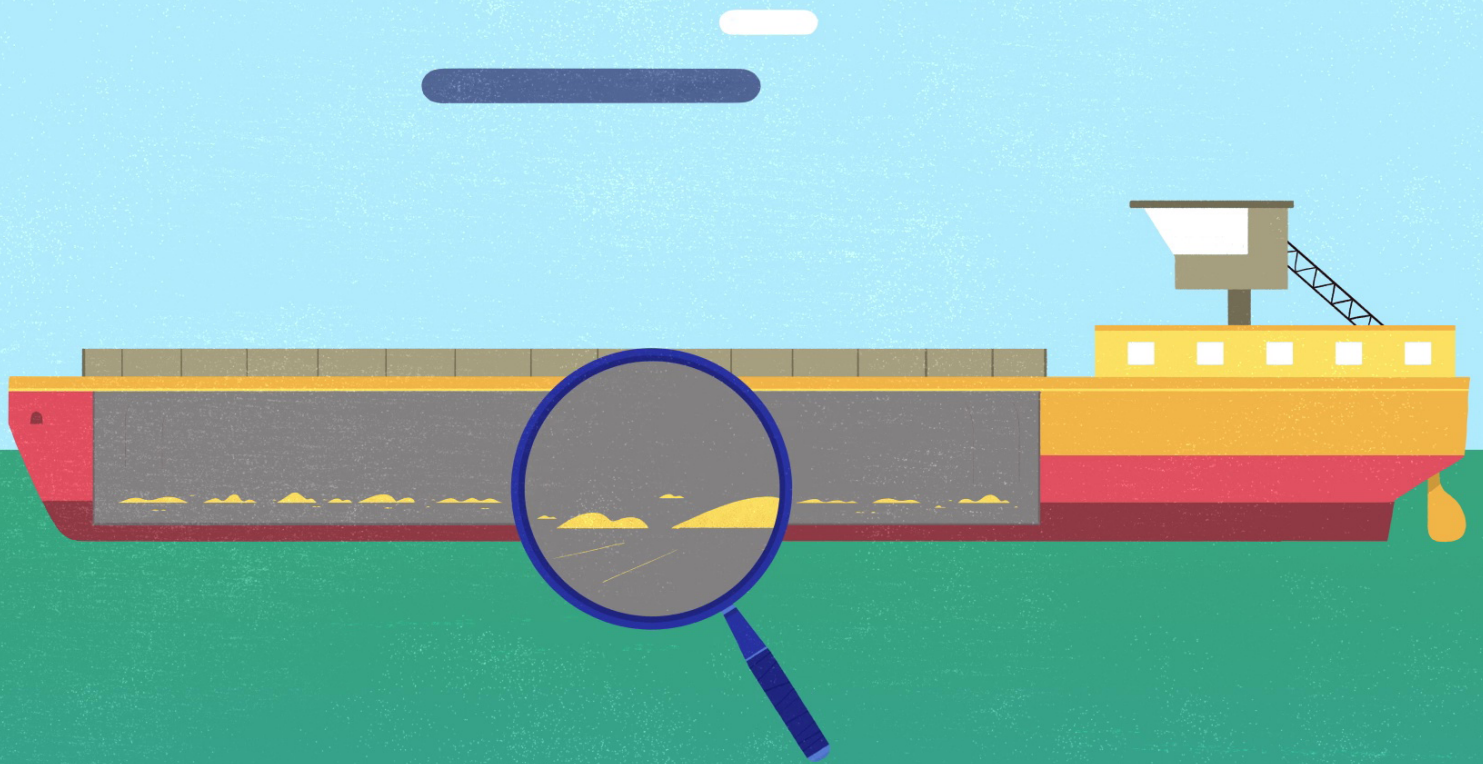


CDNI

ANALYSE UND MASSNAHMEN DER ONLINE-BEFRAGUNG ZUR UMSETZUNG VON TEIL B



INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	S.5
Wichtigste Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen der Online-Befragung	S.6
- Ausstattung der Infrastrukturen	S.6
- Reinigen, Waschen und Entgasen	S.8
- Entladungsstandards / Stoffliste	S.10
- Einheitstransporte / kompatible Transporte	S.12
- Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des CDNI	S.14
- Rolle der nationalen Behörden	S.16
Fazit	S.18
Anlage: detaillierte Ergebnisse	S.20
- Allgemeines	S.20
- Löschen und reinigen	S.22
- Entladebescheinigung	S.38
- Sonstiges	S.42

ANONYME BEFRAGUNG VOM 20.09.2015 BIS 5.01.2016

351 Teilnehmer



251 Schifffahrttreibende



55 Einrichtungen an Land



45 Andere

Einleitung

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ist am 1. November 2009 in Kraft getreten.

Um die Umsetzung des Übereinkommens und insbesondere dessen Teil B betreffend die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich besser verstehen zu können, wurde von der Arbeitsgruppe CDNI/G ein anonymer Fragebogen entwickelt.

Dieser Fragebogen war vom 20. September 2015 bis zum 5. Januar 2016 auf der Website www.cdni-iwt.org aufgeschaltet.

An der Befragung nahmen insgesamt 351 Personen, darunter 251 Schifffahrttreibende und 55 Einrichtungen an Land sowie 45 andere (Häfen, Verwaltungen usw), teil. Von Annahmestellen für Waschwasser liegen keine Antworten vor.

Die Mehrheit der Teilnehmer aus der Kategorie Schifffahrttreibende ist niederländischsprachig; französischsprachige und deutschsprachige sind weniger vertreten. Die Teilnehmer der Kategorie Annahmestellen sind mehrheitlich deutschsprachig, während in dieser Kategorie die niederländischsprachigen weniger vertreten sind.

Insgesamt geben zwei Drittel der Annahmestellen an, dass sie die Restladung und die Ladungsrückstände beim Entladen eines Schiffes annehmen. Diese Tendenz wird umgekehrt bestätigt. So erklären 66 % der Schiffsführer, dass der Empfänger oder der Umschlagsbetreiber beim Entladen die Restladung und die Umschlagsrückstände annehmen.

In einer Reihe von Fragestellungen haben Binnenschiffsgewerbe und Umschlaganlagen unterschiedliche, teils gegensätzlicher Auffassungen. Das betrifft insbesondere die Abfertigung der Schiffe. Neben Unsicherheiten in der Regelauslegung scheint hier auch die Frage der zusätzlich benötigten Zeit, die nicht jeder zu haben scheint, eine Rolle zu spielen.

Als Anlage finden Sie die detaillierten Umfrageergebnisse, die bewusst nicht kommentiert wurden.

Wichtigste Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen der Online-Befragung

AUSSTATTUNG DER INFRASTRUKTUREN

Sowohl die Schifffahrttreibenden als auch die Annahmestellen stellen einen erheblichen Mangel an Einrichtungen für die Annahme der Abfälle fest. Besonders ausgeprägt sind die Lücken bei der Ausrüstung für Waschwasser.

Schifffahrttreibende, die Waschwasser abgeben möchten, geben an, dass sie daher Umwege zurücklegen müssen, um zu einer geeigneten Annahmestelle zu gelangen, und ggf. lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Hierfür sieht das CDNI aber entsprechende Entschädigungsregelungen vor (Artikel 7.06, Absatz 1 und Absatz 2), die scheinbar nicht beachtet, eingefordert oder gewährt wurden.

Die Schiffsführer bemängeln, dass sie die Abgabe mitunter allein übernehmen müssen: manchmal wird das Waschwasser nicht angenommen und nicht immer wird eine geeignete Annahmestelle angegeben.

Die Antworten der Annahmestellen bei der Befragung bestätigen diese Tendenz. So räumen diese ein, dass sie für die Annahme von Waschwasser und Slops oder die Vakuumreinigung der Laderäume nicht ausgerüstet sind und nicht immer über eine Betriebskanalisation für die Einleitung in die Kanalisation verfügen. Während die meisten Annahmestellen (54 %) angeben, das Schiff gemäß dem erforderlichen Entladungsstandard abzuliefern, räumen 22 % ein, dies aufgrund fehlender Einrichtungen nicht zu tun. Dennoch bestehen keine großen Absichten, in neue Einrichtungen zu investieren, um diese Lücken zu schließen.

Andererseits bemängeln Annahmestellen die unkooperative Haltung der Schiffsbesatzung.

Die bewusste Haltung eines Teils von Annahmestellen (zwischen 20% und 40%), das CDNI nicht ordnungsgemäß umzusetzen, führt im Folgenden zu einer Reihe weiterer negativer Antworten sowohl des Binnenschiffsgewerbes als auch der Annahmestellen.

Ergriffene Maßnahmen

1. Es wurde ein Merkblatt zum Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich ausgearbeitet und im März 2014 veröffentlicht. Das Merkblatt kann auf der Website www.cdni-iwt.org heruntergeladen werden.

2. Die KVP fordert die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten auf, ihrer Kontrollpflicht nach Artikel 4 Absatz 4 des CDNI nachzukommen und Verstöße gegen das Übereinkommen gemäß Artikel 16 zu sanktionieren.

3. Die KVP bat das Sekretariat, die Liste der Waschwasserannahmestellen für Teil B zu veröffentlichen, die öffentlich oder von privater Seite für Dritte zugänglich gemacht wurden, soweit ihr diese bekanntgegeben werden.

REINIGEN, WASCHEN UND ENTGASEN

Einige Antworten verweisen schon auf das seit 2012 diskutierte Thema „Entgasungsvorschriften“ und wünschen hier ein rasches Vorankommen.

Ergriffene Maßnahmen :

1. Mit der Änderung der Artikel 7.02 Absatz 2 und 3 sowie 7.04 Absatz 4, die am 1. Juli 2016 bzw. spätestens bis zum 1.07.2017 in Kraft treten, und durch die mit Beschluss CDNI 2016-I-4 festgelegte Auslegung des CDNI zu Artikel 7.04 soll die Anwendung der Vorschriften für das Waschen präzisiert und vereinfacht werden.

Zurzeit sind Arbeiten im Gange, die auf eine Regelung und Flankierung der Entgasungsmaßnahmen abzielen. Das CDNI dürfte zu diesem Zweck in naher Zukunft geändert werden.

2. Es wurde ein Merkblatt zum Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich ausgearbeitet und im März 2014 veröffentlicht. Das Merkblatt kann auf der Website www.cdni-iwt.org heruntergeladen werden.

3. Im Auftrag der KVP veröffentlichte das Sekretariat auf der Website des CDNI eine Reihe von FAQ um Fragen zu beantworten und so den Umgang mit den Bestimmungen zu erleichtern.

ENTLADUNGSSTANDARDS / STOFFLISTE

Aus den Antworten geht hervor, dass die Entladebescheinigung in der Praxis Probleme aufwirft. So werden die Entladebescheinigungen nicht immer ausgefüllt und dem Schiffsführer ausgehändigt. Dieser muss sie somit ausdrücklich verlangen. Ferner wird die Bescheinigung nicht immer korrekt ausgefüllt. So wird zum Beispiel die Güternummer bisweilen falsch angegeben. Auch kommt es vor, dass sich die beiden Parteien über den Inhalt der Bescheinigung nicht einig sind. Allerdings ist hier darauf hinzuweisen, dass dieses Thema von beiden Seiten häufig unterschiedlich betrachtet wird.

Das Formular wird teilweise als zusätzliche administrative Belastung empfunden. Einige Unternehmen geben an, andere Bescheinigungen eingeführt haben.

Güter, bei denen immer wieder Probleme auftreten, sind Kohle, Düngemittel, Kies, Schrott und Erdölzeugnisse. Dies mag dadurch begründet sein, dass diese Güter am häufigsten auf den dem CDNI unterfallenden Wasserstraßen befördert werden.

Weiterhin ist festzustellen, dass das Schifffahrtsgewerbe zu 71% angibt, dass es zu Meinungsunterschieden mit der Landseite kommt, wobei nur 27% der Landseite dieser Auffassung ist. Diese stark unterschiedlichen Ansichtsweisen könnten darauf hinweisen, dass noch keine einheitliche Anwendung der Verfahren erzielt wurde.

Ergriffene Maßnahmen:

1. Entsprechend dem von der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) erteilten Mandat hat die Sachverständigengruppe „Stoffliste“ eine Überprüfung

- der Kohärenz der Stoffliste, die aus der NSTR-Nomenklatur (Statistiken) und dem AVV-Katalog (europäisches Abfallverzeichnis) zusammengesetzt ist, sowie
- der Entladungsstandards auf Kohärenz und Modernisierungsbedarf in Ergänzung der Beschlüsse CDNI 2009-II-2 und CDNI 2011-I-5

vorgenommen. Der aktuelle Entwurf schlägt eine erhebliche Vereinfachung der Liste vor, indem für jeden Stoff nur noch ein Entladezustand möglich sein soll. Weiterhin wurden die Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle grundsätzlich überarbeitet, um den Rückmeldungen aus der Praxis Rechnung zu tragen und eine bessere Benutzerfreundlichkeit zu gewährleisten.

Das Gewerbe hatte im Frühjahr die Möglichkeit zur Stellungnahme des Entwurfs. Auf Basis der eingegangenen Anregungen wurde der Entwurf nochmals überarbeitet und soll von CDNI/G in der Sitzung am 28.09.2016 so finalisiert werden, dass eine Verabschiedung durch die KVP im Dezember 2016 ermöglicht wird.

2. Die Arbeitsgruppe CDNI/G wurde von der KVP mit der Erarbeitung eines Merkblattes zur Stoffliste beauftragt.

3. Eine Reihe von veröffentlichten FAQ soll die Handhabung der Entladestandards und der Stoffliste erleichtern.

EINHEITSTRANSPORTE / KOMPATIBLE TRANSPORTE

Die Teilnehmer der Befragung sprechen sich eindeutig dafür aus, „überflüssiges Waschen“ einzu-schränken. Ein Beispiel aus den Antworten auf den Fragebogen ist die Beförderung in Big Bags, bei denen es sich um Trockenladung handelt, die keine Reinigung erfordern sollte.

Aus den diesbezüglichen Antworten ist aber auch ersichtlich, dass nicht alle Bestimmungen des CDNI jedermann bekannt sind. So gibt es für das genannte Beispiel eine klare Regelung (Hinweis c zur Anwendung des Anhangs III).

Ergriffene Maßnahmen:

1. Die KVP hat eine Reihe von Beschlüssen zur Anpassung des Artikels 7.04 in Verbindung mit Artikel 7.02 und Anhang IV (Entladebescheinigung) gefasst, mit denen unnötiges Waschen, z.B. im Rahmen sogenannte kompatibler Transporte vermieden werden soll. Zudem wurde der Begriff „kompatibler Transport“ in Artikel 5.01 definiert.

2. CDNI/G wurde mit der Erarbeitung eines Merkblattes für Einheits-/kompatible Transporte beauftragt.

3. Einige Hinweise aus der Befragung dürften auch mit der Neufassung der allgemeinen Bestimmungen zu den Entladestandards und zur Stoffliste gegenstandslos werden.

KONTROLLE DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN DES CDNI

Was die Kontrollen anbelangt, zeigen die Ergebnisse einen erheblichen Unterschied zwischen den Schifffahrttreibenden, von denen 61 % angaben, bereits kontrolliert worden zu sein, und den Einrichtungen, von denen nur 25 % angaben, kontrolliert worden zu sein, auf.

Ergriffene Maßnahmen:

- 1.** Die Delegationen stimmen sich regelmäßig ab und ergreifen die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Kontrollen.
- 2.** Die KVP hat ein Verzeichnis der in den Vertragsstaaten für Teil B zuständigen Behörden veröffentlicht.
- 3.** Ein Workshop mit den zuständigen Behörden könnte organisiert werden.

ROLLE DER NATIONALEN BEHÖRDEN

Die Befragung zeigt, dass die nationalen Behörden bei Schwierigkeiten selten kontaktiert werden. Ihre Reaktion wird bisweilen als unzureichend angesehen.

Ergriffene Maßnahmen:

- 1.** Die KVP hat ein Verzeichnis der in den Vertragsstaaten für Teil B zuständigen Behörden veröffentlicht.
- 2.** Die Vertragsparteien werden für die Schulung der zuständigen Behörden Sorge tragen.

Informationskampagnen:

Das Ergebnis der Umfrage spiegelt klar wieder, dass die Kenntnis des CDNI weiterhin verbesserungsbedürftig bleibt, um so zu einer Verbesserung der konkreten Anwendung unterstützend beizutragen.

Ergriffene Maßnahmen:

- 1.** Die Internetseite beherbergt eine Reihe praktische Informationen und wird ständig aktualisiert. Die Dokumente können kostenfrei heruntergeladen werden.
- 2.** Häufig gestellte Fragen (FAQ) werden zeitnah beantwortet und online gestellt.
- 3.** Ein Animationsfilm zum CDNI wurde in vier Sprachen veröffentlicht.

Fazit

Die Analyse dieser Rückmeldungen aus der Praxis liefert Aufschlüsse für die verordnungsrechtliche Arbeit im Bereich des CDNI. Aufgrund der Anonymität der Befragten war es möglich, spezifische Probleme, die in der Praxis auftreten, zu identifizieren.

Ein wesentlicher Punkt der eingegangenen Antworten deutet auf nicht unerheblichen Schulungsbedarf zum CDNI hin, da manche Bestimmungen unbekannt oder scheinbar unklar waren.

Die zahlreichen laufenden Arbeiten werden zu einer besseren Umsetzung des Übereinkommens beitragen.

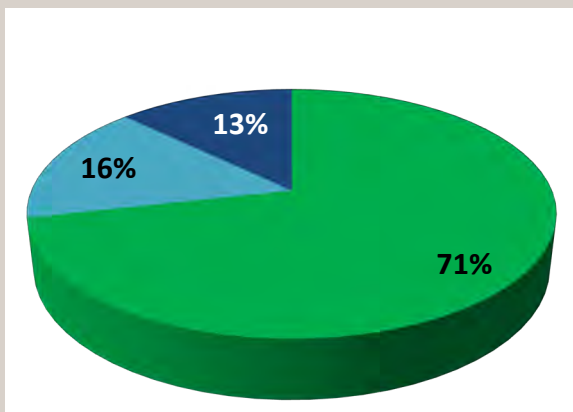
Um die Vermeidung, Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen zu verbessern, müssen noch einige Schritte unternommen werden, mit dem Ziel, die Binnenschifffahrt zu einem umweltfreundlichen Verkehrsträger zu machen.

Ein deutlicher Hinweis erfolgte in die Richtung, dass der Verordnungsgeber nicht in jedem Fall mit der Einsicht der Betroffenen in die Notwendigkeit der Umsetzung von Regeln hoffen darf, sondern eine Überprüfung und ggf. Sanktionierung unerlässliche Begleitelemente sein müssen, deren Handhabung jedoch auch erfolgen muss.

ANLAGE : DETAILLIERTE ERGEBNISSE

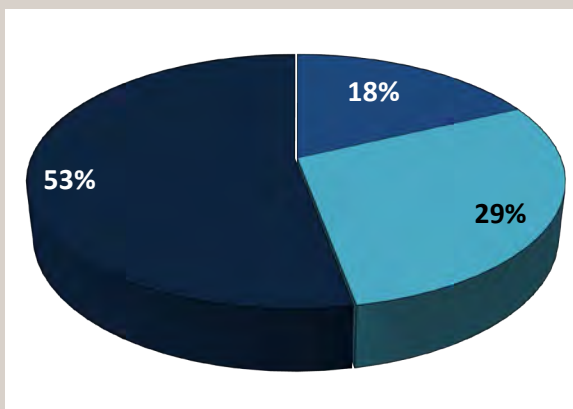
ALLGEMEINES

Sind Sie ... ? (351 Antworten) :



- Schiffsführer.
- Einrichtung an Land.
- Sonstiges.

Sind Sie ... ? (351 Antworten) :

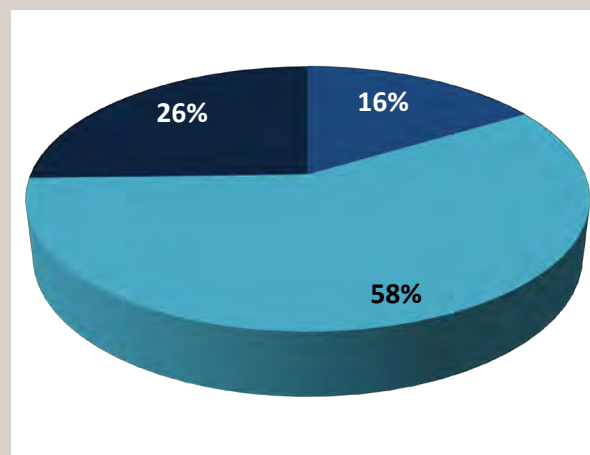
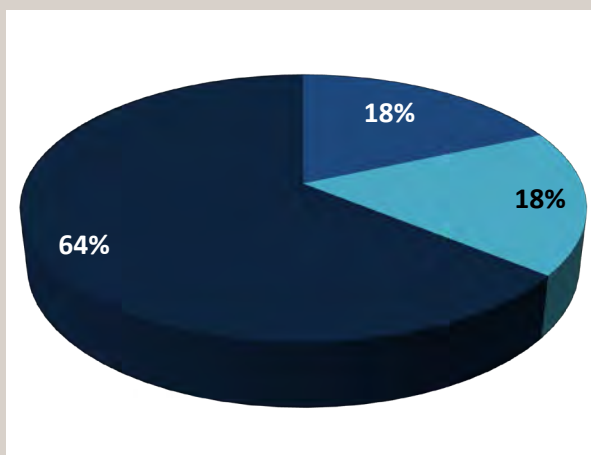


- Frankophon.
- Deutschsprachig.
- Niederländischsprarig.

SCHIFFSFÜHRER (251 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

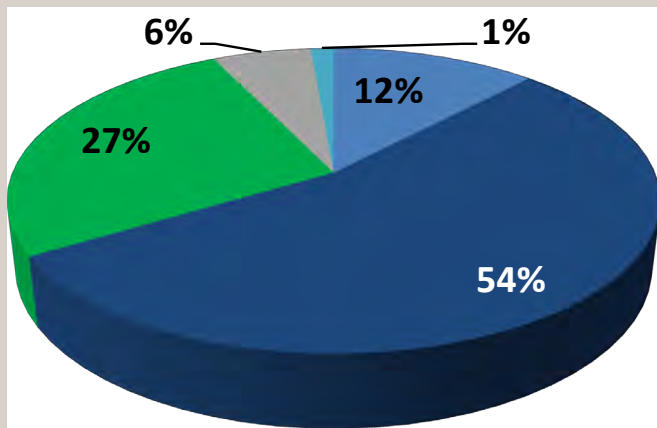
Sind Sie ... ?



LÖSCHEN UND REINIGEN

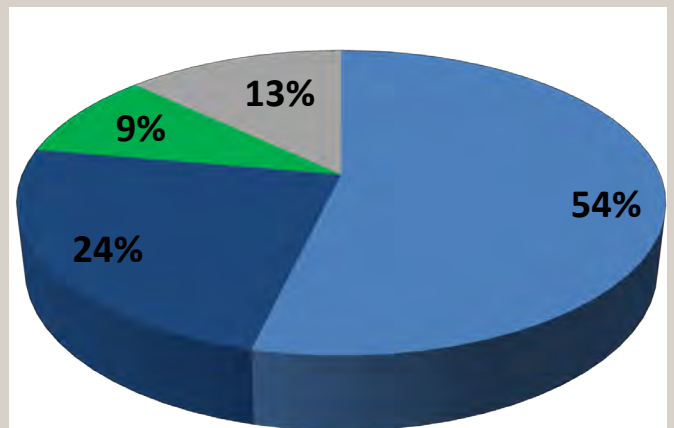
SCHIFFSFÜHRER (223 Antworten)

Wenn Sie Ladung löschen, ist (bei Trockenladung) der Ladungsempfänger / (bei Flüssiglading) der Betreiber der Umschlagsanlage verpflichtet, Restladung und Umschlagsrückstände anzunehmen. Geschieht dies in der Praxis auch gemäß den von Ihnen gemachten Erfahrungen?



UMSCHLAGSANLAGE (54 Antworten)

Wenn ein Schiff seine Ladung löscht, ist (bei trockener Ladung) der Ladungsempfänger / (bei flüssiger Ladung) die Umschlagsanlage verpflichtet, Restladung und Umschlagsrückstände anzunehmen. Ist dies bei Ihrem Unternehmen der Fall?



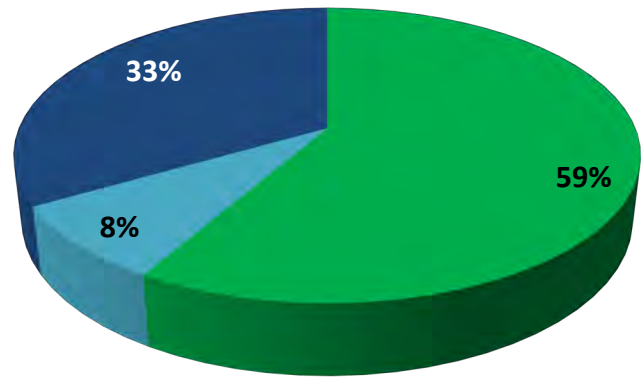
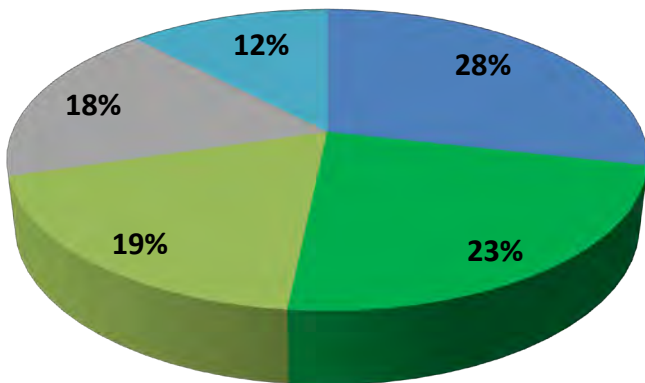
- Immer.
- Oft.
- Meistens nicht.
- Nie.
- Weiß nicht, möchte mich nicht äußern.

SCHIFFSFÜHRER (72 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (12 Antworten)

2 Falls “meistens nicht” oder “nie“, ist Ihnen bekannt, warum der Ladungsempfänger die Restladung oder Umschlagsrückstände nicht annehmen will?

2 Falls “meistens nicht” oder “nie” warum nicht?



- Die Umschlagsanlagen sind nicht ausgerüstet.
- Den Annahmestellen entstehen zu hohe Kosten.
- Seitens der Annahmestellen liegt mangelnde Bereitschaft bzw. Unredlichkeit hinsichtlich ihrer Zuständigkeiten vor.
- Der Vorgang ist zu lang und bedeutet für die Annahmestellen zu hohen Zeitaufwand.
- Die Annahmestellen verfügen nicht über entsprechend geschulte Mitarbeiter.

- Mein Betrieb hat keine Einrichtungen dafür.
- Der Schiffsführer kooperiert nicht.
- Sonstiges.

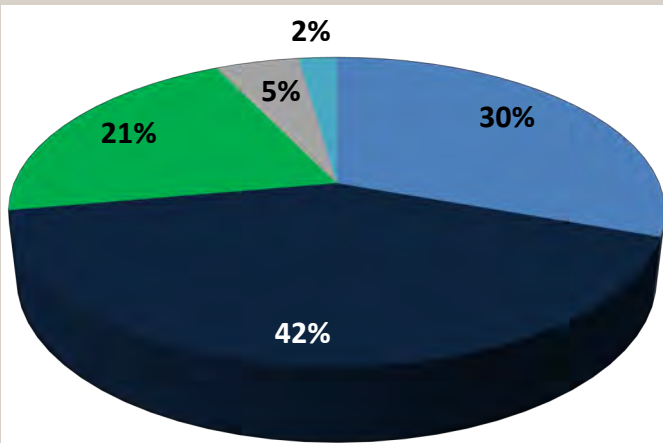
2bis Bei welchen Gütern haben Sie Probleme ? **(SCHIFFSFÜHRER)**

Das Problem liegt offenbar nicht an der Art der Güter sondern insgesamt bei den Terminals. Es betrifft alle Produkte, bei denen eine spezifische Reinigung erforderlich ist. Folgende Produkte werden am häufigsten genannt:

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1. Kohle (16) | 3. Kies (10) |
| 2. Düngemittel (13) | 4. Schrott (9) |
| | 5. Erdölerzeugnisse (7) |

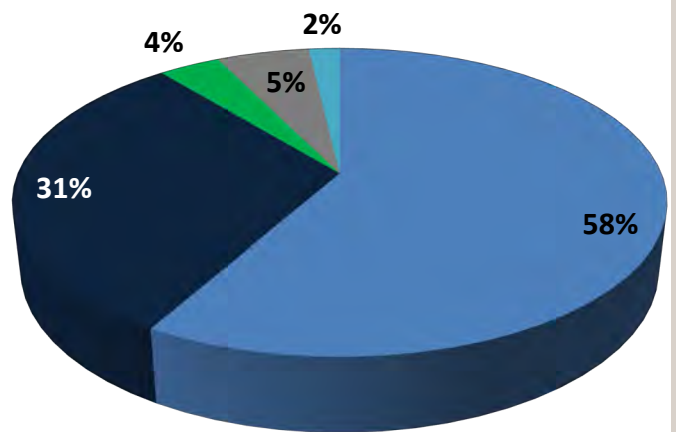
SCHIFFSFÜHRER (233 Antworten)

3 Wenn Ihr Schiff gelöscht wird, ist für Sie dann klar, welcher Entladungsstandard Anwendung findet?



UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

3 Wenn ein Schiff bei Ihrer Einrichtung gelöscht wird, ist für Sie dann klar, welcher Entladungsstandard Anwendung findet?



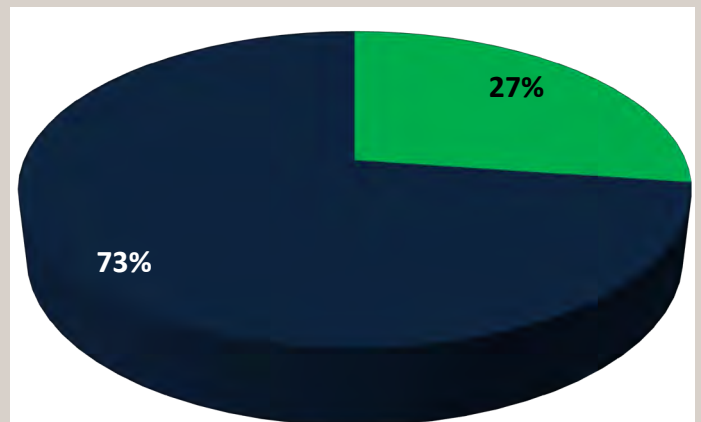
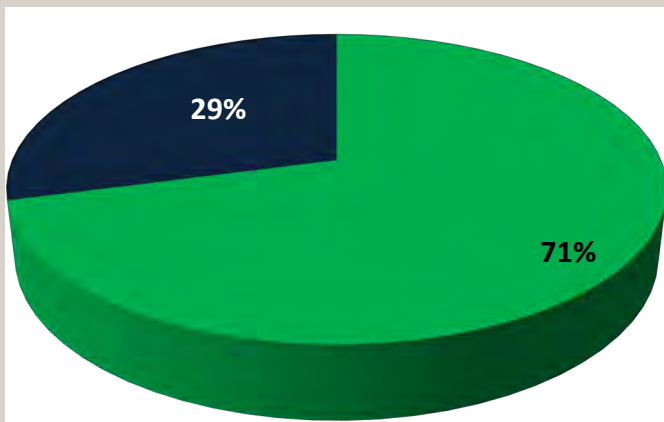
- Immer.
- Meistens schon.
- Mal schon, mal nicht.
- Meistens nicht.
- Nie.

SCHIFFSFÜHRER (223 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

4 Gibt es zwischen Ihnen und dem Ladungsempfänger / der Umschlagsanlage mitunter Meinungsunterschiede bezüglich des anzuwendenden Entladungsstandards?

4 Gibt es zwischen Ihnen und dem Schiffsführer mitunter Meinungsverschiedenheiten bezüglich des anzuwendenden Entladungsstandards?



■ Nein.
■ Ja.

4bis Falls „ja“ für welche Güter ? (158 Antworten)

Die Meinungsverschiedenheiten betreffen den Angaben zufolge verschiedene Güter, vor allem wenn sie umweltbelastend sind und das Waschwasser nicht ins Wasser eingeleitet werden kann. Die Schwierigkeiten rühren vor allem von den Terminals her, nicht von den Güterarten. Folgende Produkte werden am häufigsten genannt:

1. Düngemittel (20)
2. Kohle (16)
3. Erdölzeugnisse (14)
4. Schrott (9)

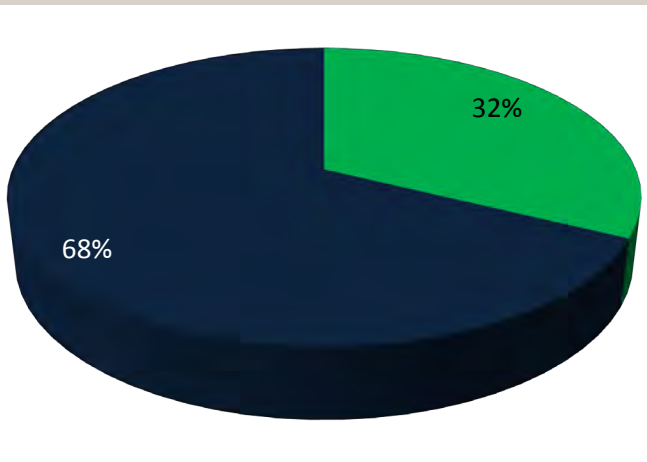
4bis Falls „ja“ für welche Güter ? (15 Antworten)

Genannt werden verschiedene Güter, darunter immer wieder Düngemittel (3).

5. Petrolkoks (8)
6. Erze
7. Erden

SCHIFFSFÜHRER (223 Antworten)

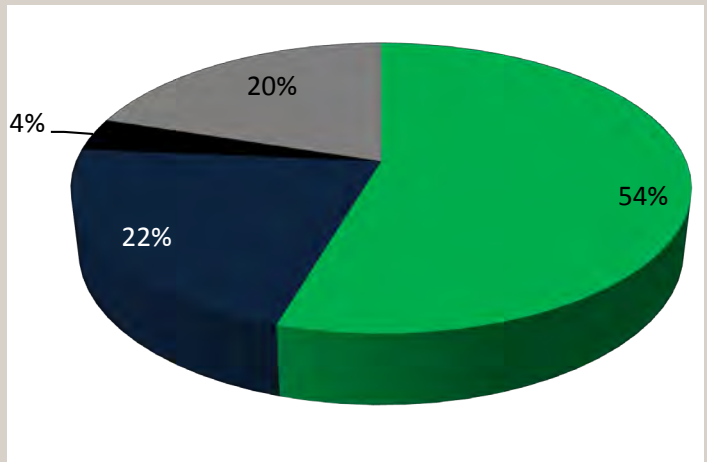
5 Wird Ihr Schiff vom Ladungsempfänger / von der Umschlagsanlage immer gemäß dem erforderlichen Entladungsstandard abgeliefert?



- Ja.
- Nein.

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

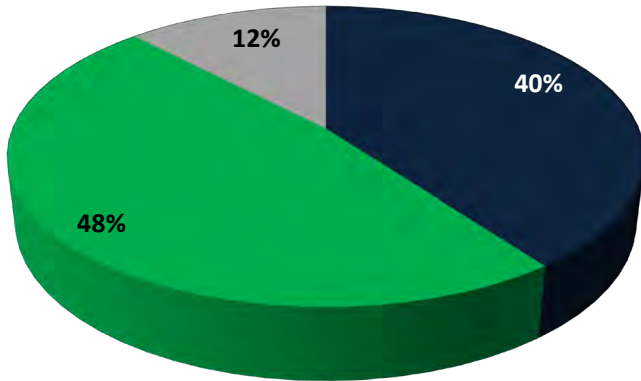
5 Liefern Sie das Schiff gemäß dem erforderlichen Entladungsstandard ab?



- Ja.
- Nein, hierfür habe ich die Einrichtungen nicht.
- Nein, der Schiffsführer kooperiert nicht.
- Nein, sonstige Gründe.

SCHIFFSFÜHRER (151 Antworten)

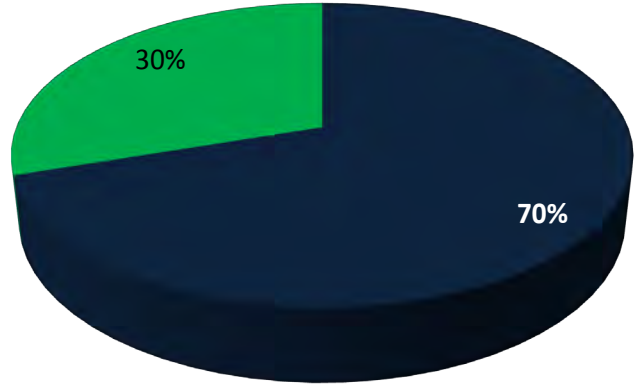
5bis Falls „nein“ was kommt am häufigsten vor ?



- Der Ladungsempfänger / Die Umschlagsanlage reinigt das Schiff zwar, aber weniger gründlich, als es gemäß dem Entladungsstandard erforderlich wäre.
- Der Ladungsempfänger / Die Umschlagsanlage reinigt das Schiff überhaupt nicht.
- Sonstiges.

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

5bis Falls „nein“ was kommt am häufigsten vor ?



- Mein Unternehmen reinigt zwar, aber weniger gründlich, als dies gemäß dem Entladungsstandard erforderlich ist.
- Mein Unternehmen reinigt das Schiff überhaupt nicht.

5bis Auf welcher Strecke haben Sie Probleme ? **(SCHIFFSFÜHRER)**

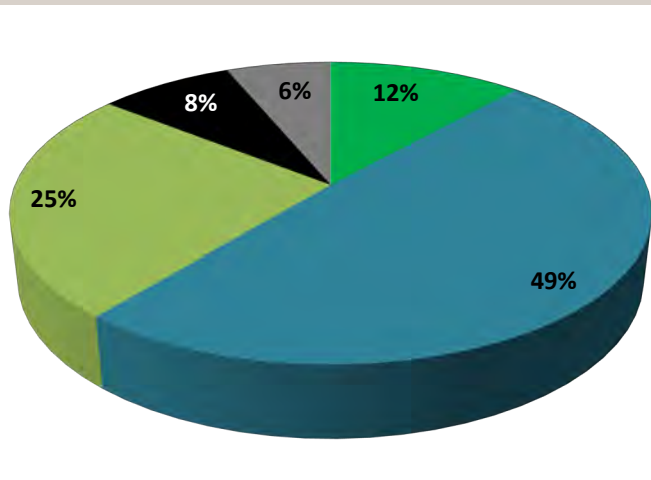
Es gibt keine Strecke, auf der diese Probleme nicht bestehen.

5bis Mit wie vielen Unternehmen haben Sie Probleme ? **(SCHIFFSFÜHRER)**

Es sind viele Unternehmen betroffen.

SCHIFFSFÜHRER (226 Antworten)

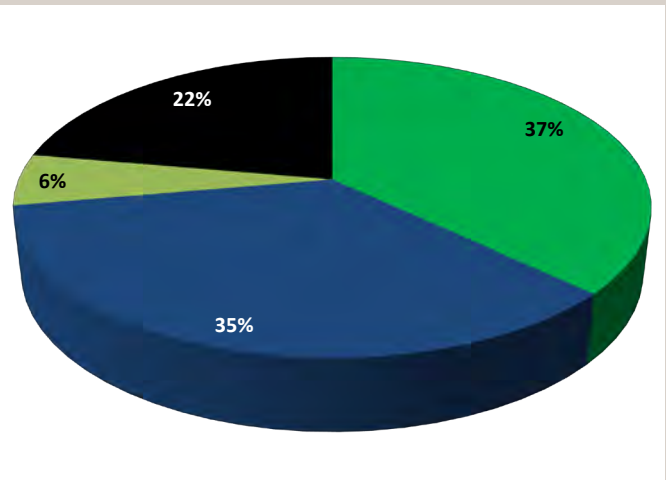
6 Wird Ihr Schiff vom Ladungsempfänger/der Umschlagsanlage schnell gemäß dem erforderlichen Entladungsstandard



- Immer.
- Meistens schon.
- Meistens nicht.
- Nie.
- Keine Meinung, möchte mich nicht äußern.

UMSCHLAGSANLAGE (54 Antworten)

6 Reinigen Sie das Schiff gemäß dem vorgeschriebenen Entladungsstandard schnell / pünktlich¹ ?



- Ja.
- Nein, hierfür habe ich die Einrichtungen nicht.
- Nein, der Schiffsführer will häufig seine Fahrt zügig fortsetzen.
- Nein, sonstige Gründe.

¹ Anmerkung seitens des CDNI: Antwort harmonisiert nicht mit Antwort auf Frage 5.

SCHIFFSFÜHRER (73 Antworten)

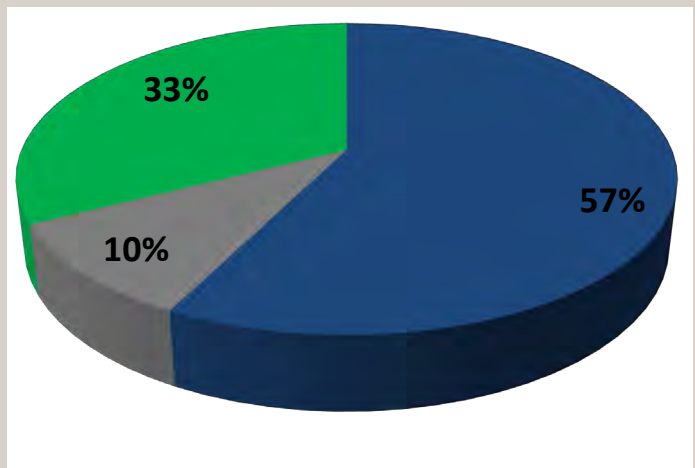
6bis Falls „meistens nicht“ oder „nie“, bei welchen Gütern führt dies zu Problemen?

Das Problem rührt vor allem von den Terminals her, nicht von den Güterarten. Folgende Produkte werden am häufigsten genannt:

1. Kohle (9)
2. Düngemittel (4)
3. Erdölerzeugnisse (4)

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

6bis Falls „nein“ was tritt am häufigsten auf?



- Mein Betrieb reinigt das Schiff gar nicht.
- Mein Betrieb reinigt das Schiff zwar, aber erfüllt den vorgeschriebenen Entladungsstandard nicht.
- Sonstiges.

6bis Aus welchen Gründen? **(SCHIFFSFÜHRER)**

1. Unzureichende Ausrüstung für Waschwasser an den Annahmestellen
2. Mangelnde Bereitschaft der Annahmestellen
3. Den Annahmestellen entstehen zu hohe Kosten, die sie lieber auf die Schifffahrtsbetreibenden abwälzen.
4. Der Vorgang ist zu lang für die Annahmestellen.
5. Mangelndes Verständnis der Vorschriften seitens der Annahmestellen
6. Personalmangel

6bis Bei wie vielen Unternehmen haben Sie Probleme?
(SCHIFFSFÜHRER)

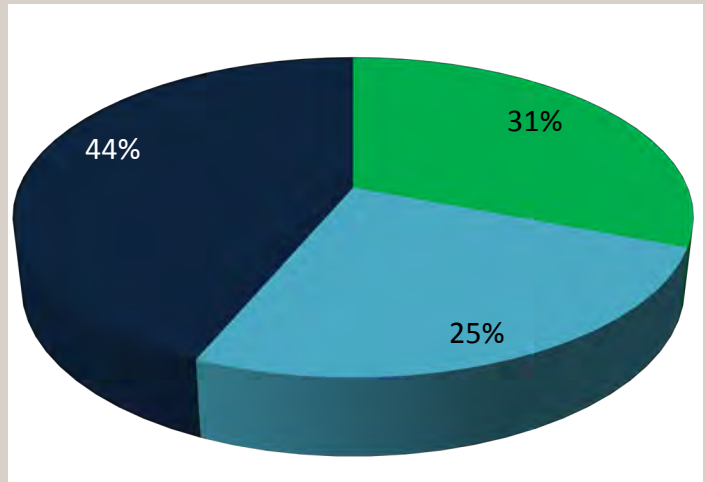
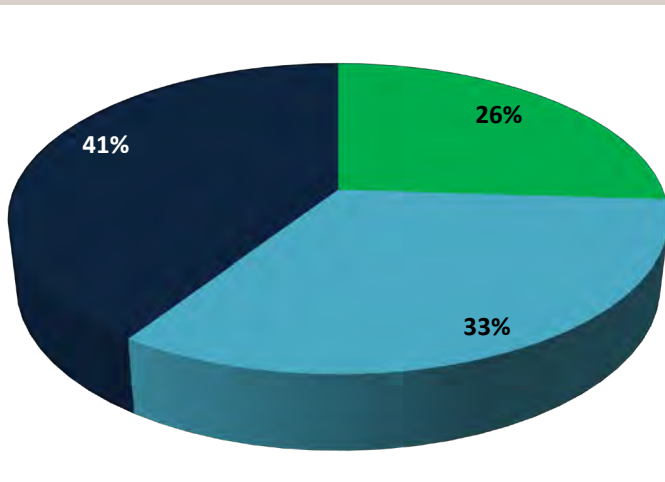
Es sind viele Unternehmen betroffen.

SCHIFFSFÜHRER
(223 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE
(55 Antworten)

7 Wenn Waschwasser anfällt, wird dieses dann angenommen bzw. werden Sie an eine Annahmestelle weiterverwiesen?

7 Wenn Waschwasser anfällt, nimmt Ihr Unternehmen dieses dann an bzw. verweisen Sie den Schiffsführer weiter an eine Annahmestelle?



- Ja, das Waschwasser wird angenommen.
- Ja, ich werde an eine Annahmestelle weiterverwiesen.
- Nein.

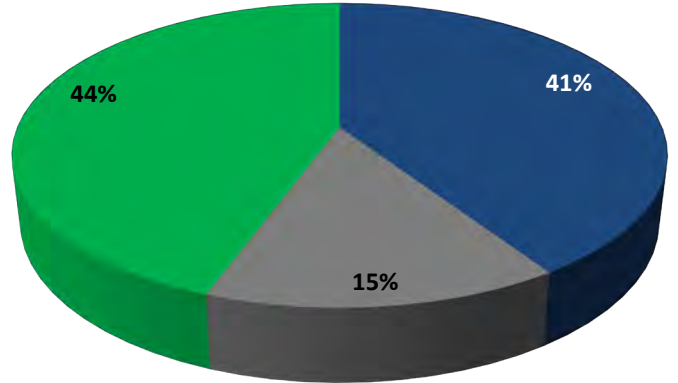
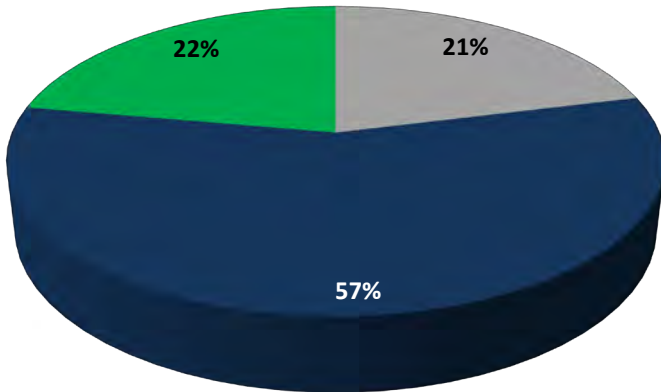
- Ja, ich nehme das Waschwasser an.
- Ja, ich verweise den Schiffsführer an eine Annahmestelle weiter.
- Nein.

SCHIFFSFÜHRER (91 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (27 Antworten)

7bis Falls „nein“, was machen Sie dann mit dem Waschwasser?

7bis Falls „nein“, warum nicht?



- Ich leite es in die Wasserstraße ein.
- Ich suche selbst eine Annahmestelle.
- Sonstiges.

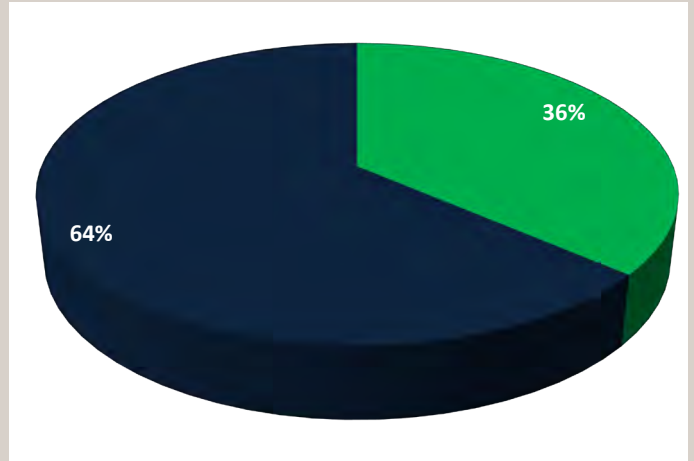
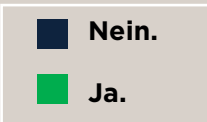
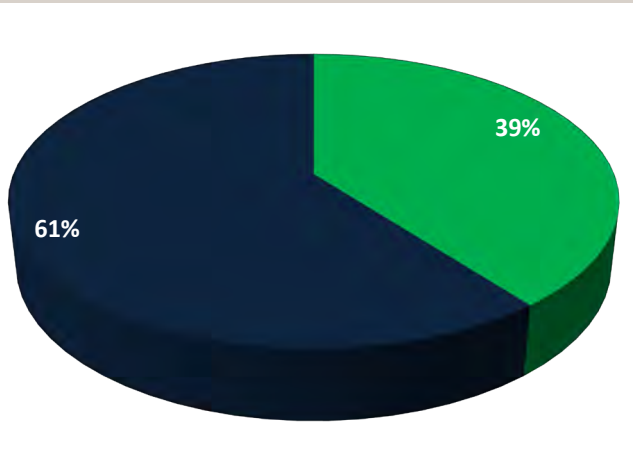
- Hierfür habe ich die Einrichtungen nicht.
- Ich weiß nicht, wohin ich den Schiffsführer verweisen soll.
- Sonstiges.

SCHIFFSFÜHRER (223 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

8 Geraten Sie in Situationen, in denen Waschwasser in die Kanalisation eingeleitet werden muss, wo aber die vorgeschriebene Betriebskanalisation fehlt?

9 Nehmen Sie Güter an, bei denen gilt, dass Waschwasser in die Kanalisation eingeleitet werden muss?



SCHIFFSFÜHRER (88 Antworten)

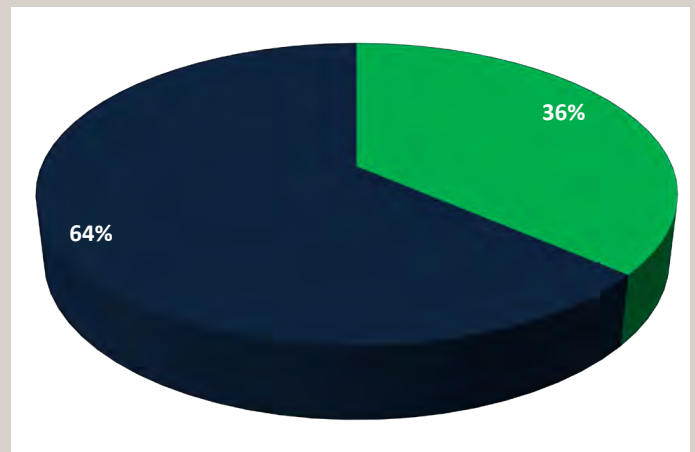
8bis Falls „ja“, für welche Güter?

Die Schwierigkeiten rühren nicht von den Gütern, sondern von den Annahmestellen her. Folgende Produkte werden am häufigsten genannt:

1. Düngemittel (25)
2. Kohle (9)
3. Schrott (8)
4. Erze (5)

UMSCHLAGSANLAGE (20 Antworten)

9bis Falls „ja“ verfügt Ihr Unternehmen über eine vorgeschriebene Betriebskanalisation ?



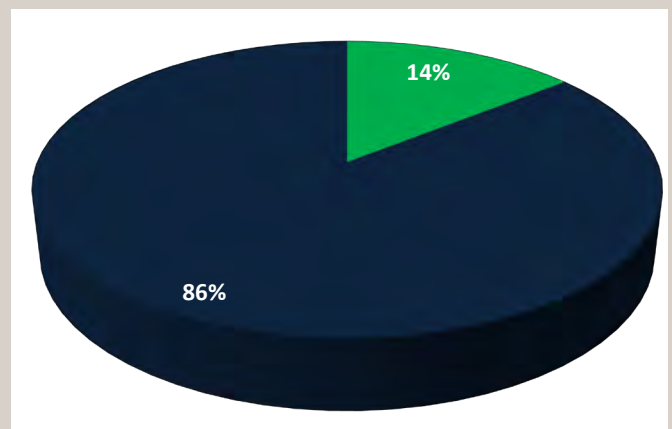
■ Nein.
■ Ja.

8bis Auf welcher Strecke?

Es gibt keine Strecke, auf der diese Probleme nicht bestehen.

■ Nein.
■ Ja.

9bis Falls nein planen Sie den Bau einer derartigen Kanalisation ?
(7 Antworten)



9bis Quand ? (UMSCHLAGSANLAGE)

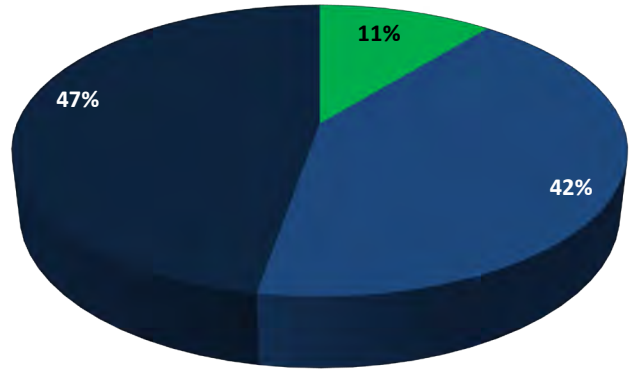
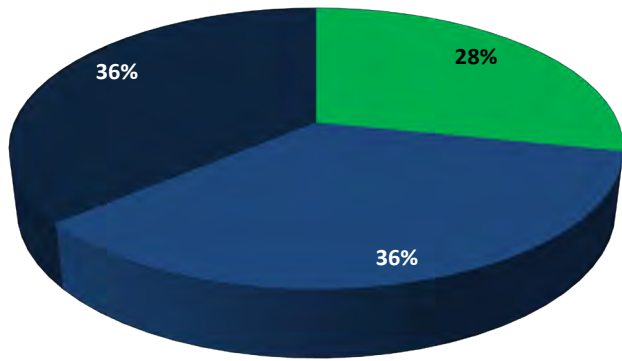
Keine signifikante Antwort.

SCHIFFSFÜHRER
(223 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE
(55 Antworten)

9 Wenn Slops anfallen, werden diese dann angenommen bzw. werden Sie an eine Annahmestelle weiterverwiesen?

8 Wenn Slops anfallen, nimmt Ihr Unternehmen diese dann an bzw. verweisen Sie den Schiffsführer weiter an eine Annahmestelle?



- Ja, die Slops werden angenommen.
- Ja, ich werde an eine Annahmestelle weiterverwiesen.
- Nein.

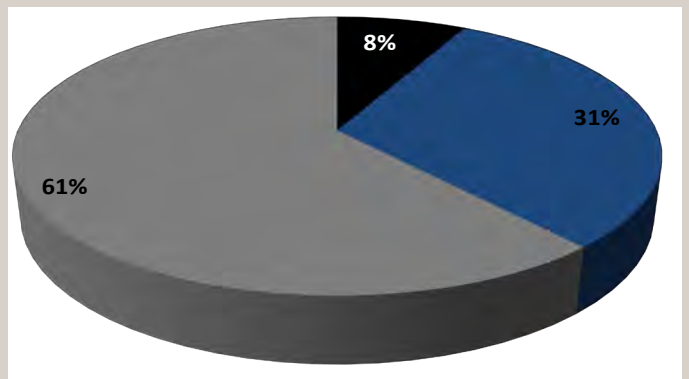
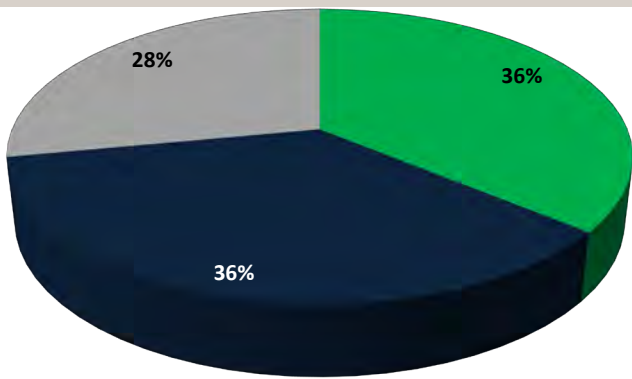
- Ja, ich nehme die Slops an.
- Ja, ich verweise den Schiffsführer weiter.
- Nein.

SCHIFFSFÜHRER (75 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (26 Antworten)

9bis Falls „nein“, was machen Sie dann mit den Slops?

8bis Falls „nein“, warum nicht?

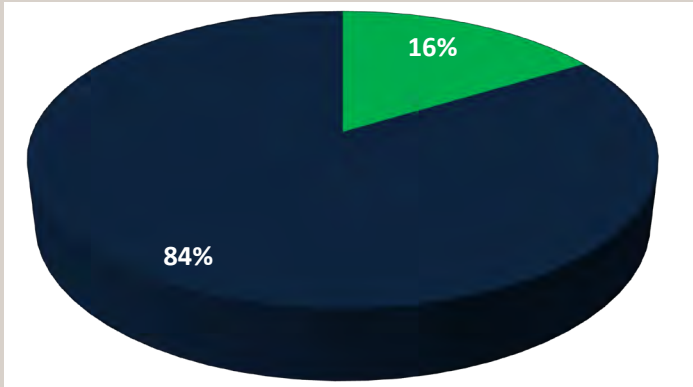


- Ich suche selbst eine Annahmestelle.
- Ich leite sie in die Wasserstraße ein.
- Sonstiges.

- Ich weiß nicht, wohin ich den Schiffsführer weiter verweisen kann.
- Ich weiß nicht, dass ich den Schiffsführer weiter verweisen kann/darf.
- Sonstiges.

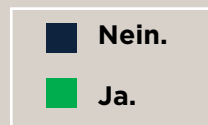
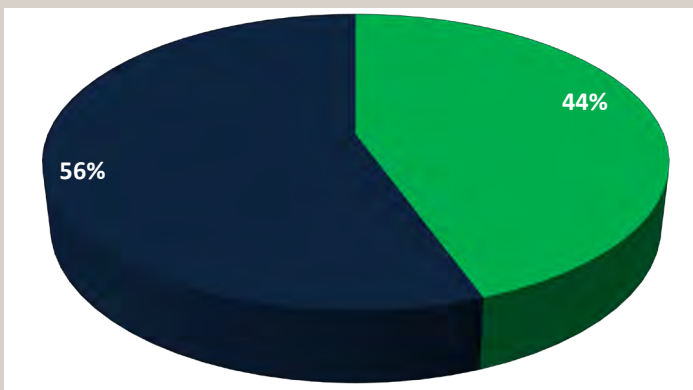
UMSCHLAGSANLAGE

10 Nehmen Sie Güter an, für die gilt, dass der Laderaum vakuumrein gemacht werden muss¹? **(46 Antworten)**

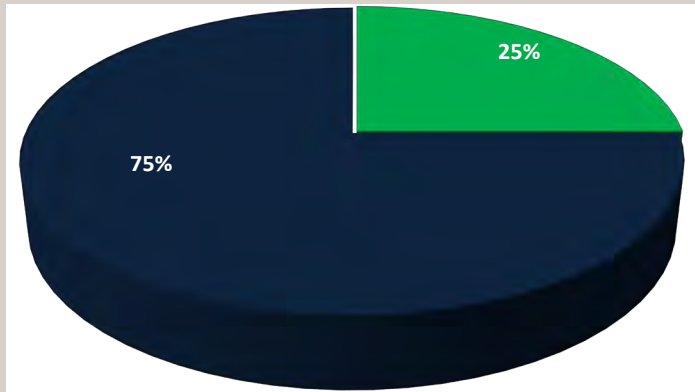


¹ Anmerkung seitens des CDNI: Der Anzahl von negativen Antworten bedeutet nicht, dass die Umschlagsanlagen Vakuumreinigungen ablehnen. Es ist auch möglich, dass dort keine Güter umgeschlagen werden, die eine Vakuumreinigung erfordern.

10bis Falls „ja“ verfügt Ihr Unternehmen über einen Vakuumreiniger? **(9 Antworten)**



10bis Falls "nein" planen Sie die Anschaffung eines Vakuumreinigers?
(8 Antworten)

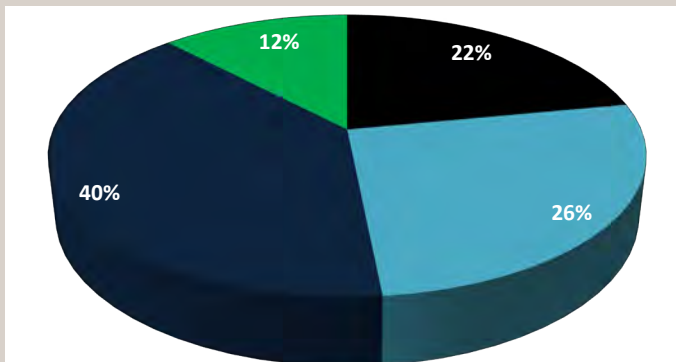


10bis Wann ?
Keine signifikante Antwort.

ENTLADEBESCHEINIGUNG

SCHIFFSFÜHRER
(223 Antworten)

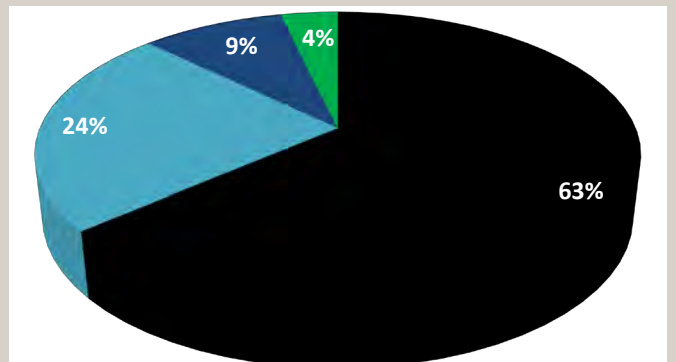
10 Haben Sie mitunter Probleme mit dem Erhalt einer korrekt ausgefüllten Entladebescheinigung?



- Nein.
- Ja, das ist ein Mal vorgekommen.
- Ja, das kommt regelmäßig vor.
- Ja, das kommt sehr häufig vor.

UMSCHLAGSANLAGE
(55 Antworten)

11 Haben Sie mitunter Probleme mit der Erteilung einer korrekt ausgefüllten Entladebescheinigung?



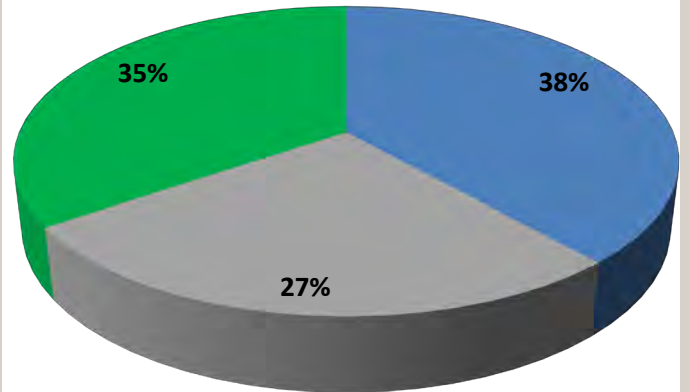
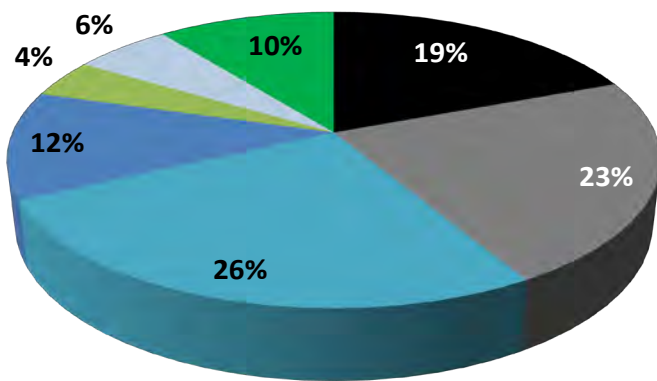
- Nein.
- Ja, das ist ein Mal vorgekommen.
- Ja, das passiert regelmäßig.
- Ja, das passiert sehr häufig.

SCHIFFSFÜHRER (167 Antworten)

UMSCHLAGSANLAGE (26 Antworten)

10bis Falls „ja“, welche Probleme haben Sie?

11bis Falls „ja“, welche Probleme haben Sie?

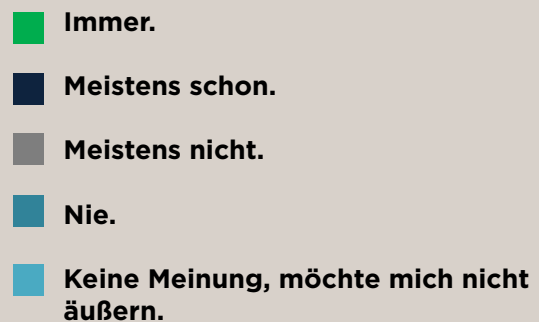
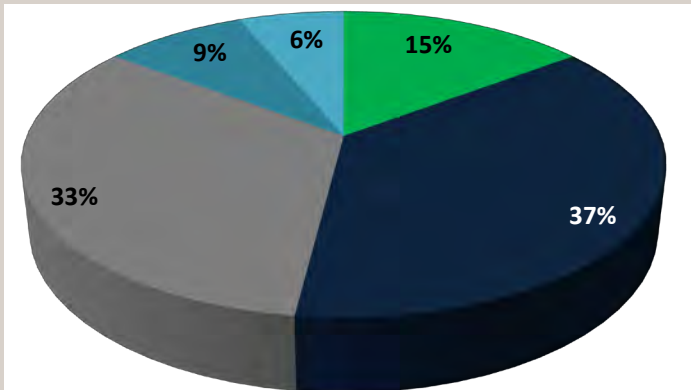


- Ich bekomme keine Entladebescheinigung vom Ladungsempfänger / von der Umschlagsanlage.
- Die Güternummer wird nicht oder nicht korrekt eingetragen.
- Die Angaben zur Reinigung des Schiffs werden nicht korrekt eingetragen.
- Die Entladebescheinigung wird nicht unterzeichnet oder enthält nicht alle erforderlichen Unterschriften.
- Ich bekomme kein Exemplar / keine Kopie der Entladebescheinigung ausgehändigt.
- Die Abgabe des Waschwassers wird von der Waschwasserannahmestelle nicht bescheinigt.
- Sonstiges.

- Der Schiffsführer will die Entladebescheinigung nicht unterzeichnen.
- Es besteht Unklarheit über die Güternummer.
- Sonstiges.

SCHIFFSFÜHRER (223 Antworten)

11 Wenn Sie mit ihrem Schiff bei einer Umschlagsanlage nach dem Beladen ablegen, wurde dann die vierstellige Nummer der Güterart gemäß Anhang III in den Frachtpapieren eingetragen bzw. wurde diese Nummer anderweitig vom Befrachter zur Verfügung gestellt?



11bis Falls «meistens nicht» oder «nie», um welche Art von Gütern handelt es sich?

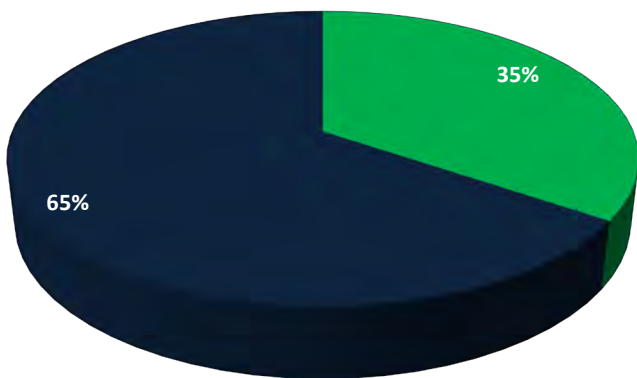
Die Schwierigkeiten rühren nicht von den Gütern, sondern von den Annahmestellen her. Folgende Produkte werden am häufigsten genannt:

1. Kohle (9)
2. Schrott (5)
3. Getreide (5)
4. Erden (3)
5. Düngemittel (3)
6. Kies (3)

SONSTIGES

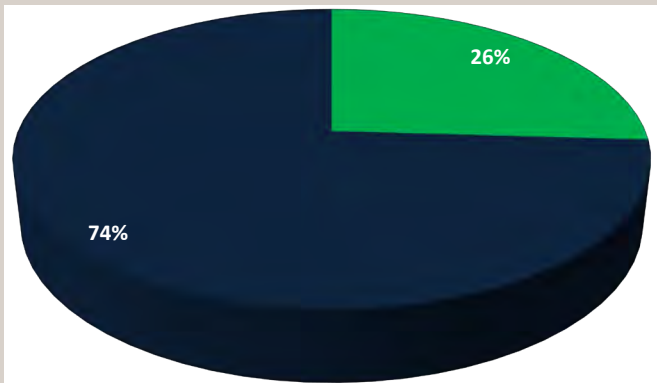
SCHIFFSFÜHRER
(223 Antworten)

12 Haben Sie schon einmal bei einer der nationalen Behörden eine Meldung gemacht?



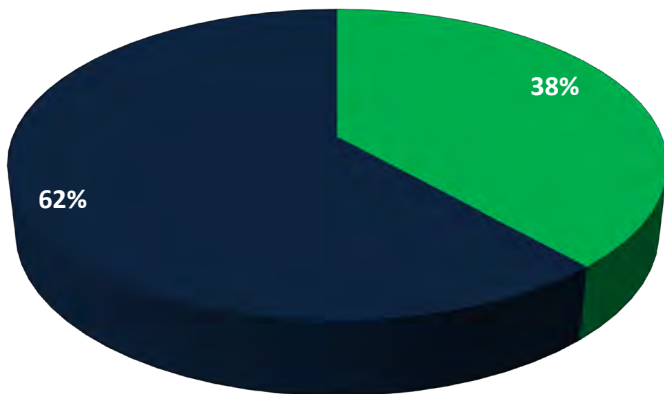
UMSCHLAGSANLAGE
(27 Antworten)

12 Haben Sie schon einmal bei einer der nationalen Behörden eine Meldung gemacht?

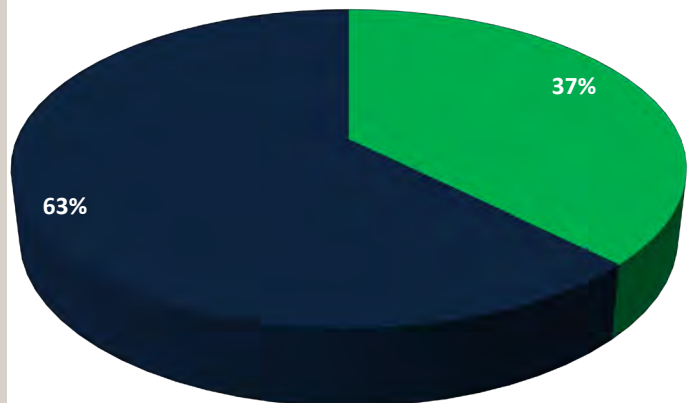


■ Nein.
■ Ja.

12bis Falls „ja“, Wurde diese Meldung zur Zufriedenheit bearbeitet? (138 Antworten)



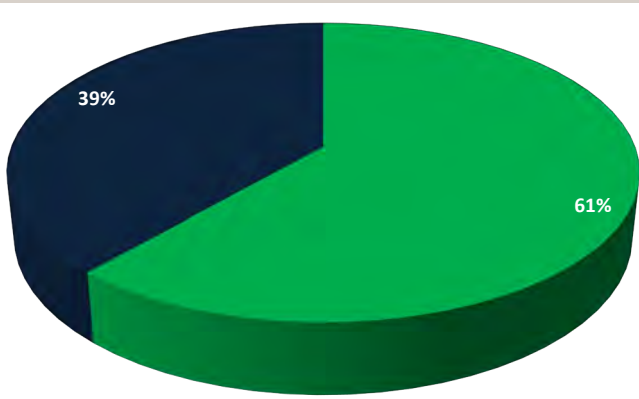
12bis Falls „ja“ wurde diese Meldung zur Zufriedenheit bearbeitet? (8 Antworten)



■ Nein.
■ Ja.

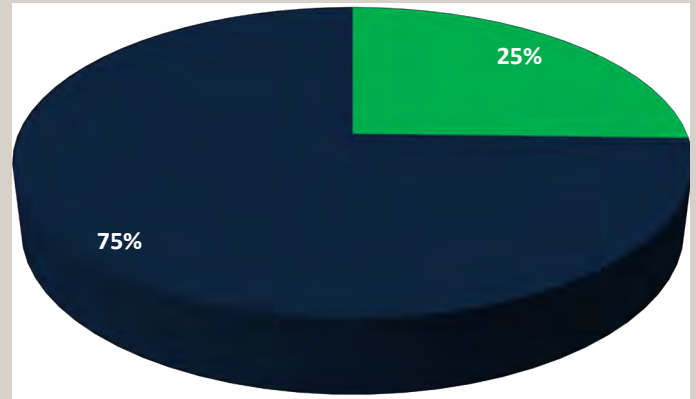
SCHIFFSFÜHRER
(223 Antworten)

13 Hat eine Vollzugsinstanz schon einmal bei Ihnen an Bord kontrolliert, ob den Verpflichtungen des CDNI-Übereinkommens entsprochen wurde?

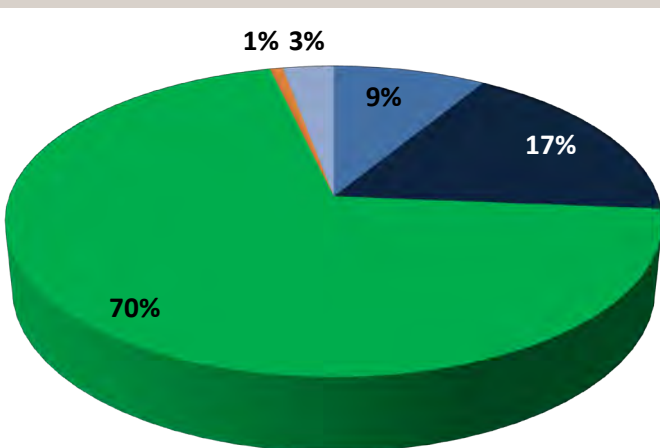


UMSCHLAGSANLAGE
(57 Antworten)

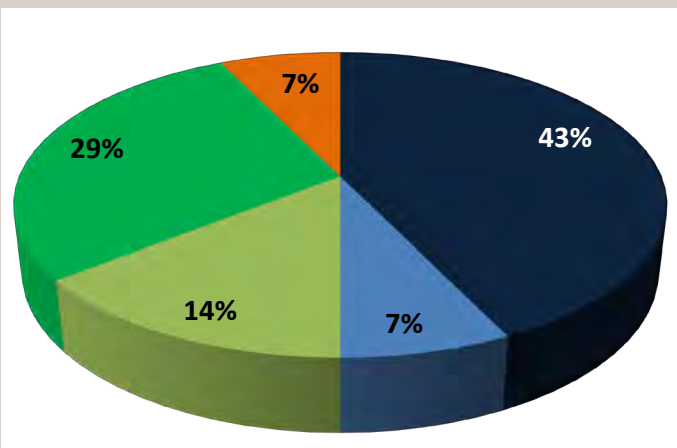
13 Hat eine Vollzugsinstanz schon einmal in Ihrem Unternehmen kontrolliert, ob den Verpflichtungen des CDNI-Übereinkommens entsprochen wurde?



13bis Wenn „ja“, in welchem Land war das? (137 Antworten)



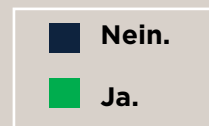
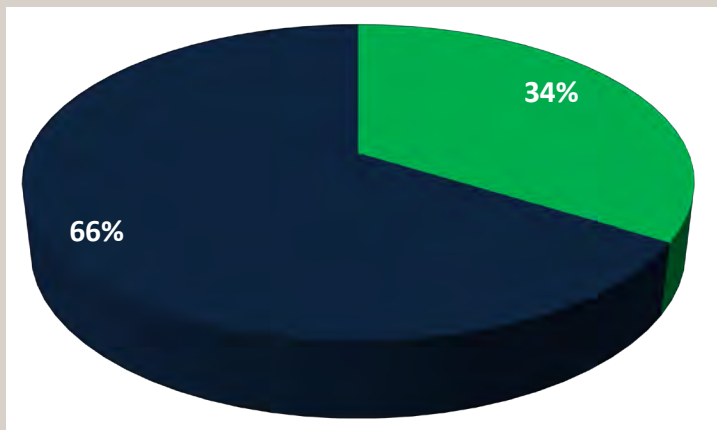
13bis Wenn „ja“, in welchem Land war das? (14 Antworten)



SCHIFFSFÜHRER

(198 Antworten)

14 Hatten Sie bereits Frachtverträge, bei denen Sie als Schiffsführer für Kosten aufkommen mussten, die eigentlich von einer anderen Partei zu entrichten gewesen wären?



SCHIFFSFÜHRER (251 Antworten)

15 Haben Sie noch anderweitige Bemerkungen?

Nachstehende Anmerkungen wurden von zahlreichen Schifffahrtsbetreibenden übereinstimmend gemacht:

- Nachdem das Abkommen nun schon viele Jahre in Kraft ist, ist nicht annehmbar, dass die Schifffahrtsbetreibenden bei den Umschlagsunternehmen die Entladebescheinigung anfordern müssen, viele von ihnen behaupten, davon wüssten sie nichts. Es müssen Kontrollen bei den Umschlagsanlagen vorgenommen werden, um zu überprüfen, ob die Verfahren zur Einhaltung von Teil B eingerichtet sind, und es muss ein nach Ländern gegliedertes Verzeichnis der zu informierenden zuständigen Behörden geben, das den Schifffahrtsbetreibenden zur Verfügung gestellt wird. Es muss mehr Gerechtigkeit hergestellt werden, die Ausführung von Teil B des CDNI darf nicht nur auf den Beförderer abgewälzt werden. Bedenklich ist, dass derzeit die Betreiber der Be- und Entladeanlagen die Binnenschiffer abstrafen, wenn diese auf Anwendung der Vorschriften drängen (sie kommen auf eine «schwarze Liste»). Die Binnenschiffer werden nur selten vom Verloader unterstützt und befinden sich

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

15 Haben Sie noch anderweitige Anmerkungen?

Nachstehende Anmerkungen wurden von zahlreichen Annahmestellen übereinstimmend gemacht:

- Wir haben bisher keine Lösung für das Waschwasser, weil häufig die genaue Zusammensetzung nicht bekannt ist und die Kläranlage das Abwasser erst nach einer Analyse annimmt³.

(2 Antworten)

- Die Klassifizierung der Güter durch das CDNI-Abkommen ist nicht immer klar. Die Klassifizierung der Produkte/Abfälle ist immer eine komplexe Angelegenheit, es fehlt eine Harmonisierung mit den anderen internationalen Klassifizierungen. **(6 Antworten)**

- Die Einleitung von Waschwasser ins Abwassernetz, wie dies nach dem CDNI-Abkommen eigentlich erfolgen sollte, wird in Deutschland von den Kommunalbehörden nicht genehmigt. Niemand will die Entsorgungskosten übernehmen⁴. Der Kunde verweist auf das CDNI und die Gemeinde verweist auf die Abwasserverordnung. Die Umschlagsanlagen sind die Leidtragenden, denn das Waschwasser, das eigentlich eingeleitet werden könnte/sollte, muss dort lange Zeit gelagert werden. Für kleine Unternehmen

SCHIFFSFÜHRER (251 Antworten)

häufig in einer misslichen Lage gegenüber dem Betreiber der Umschlagsanlage, der sich nicht um die Behörden schert und die Binnenschiffer in die Illegalität drängt. **(50 Antworten)**

- Güterbeförderungsverträge¹ zwischen Spediteuren haben in Bezug auf das CDNI keine Auswirkungen auf das Rechtsverhältnis zwischen Schiff und Terminal. Das ist nicht ausreichend klar. **(9 Antworten)**

- Es wird ein einfaches Formular benötigt, in dem steht, wie bei welcher Güterart der Laderaum gereinigt werden muss: Das ist nicht immer klar. Der Umfang der CDNI-Dokumente, GMP, BsBG, usw. geht mit zu viel Verwaltungsaufwand für die Schifffahrtsbetreibenden einher. Die Entladebescheinigung muss vereinfacht werden und eine klarere Unterscheidung zwischen Tank und Trockenladung getroffen werden². **(6 Antworten)**

- Das CDNI-Abkommen bietet derzeit keine Lösung für das Entgasen. **(6 Antworten)**

- Zu den Haushaltsabfällen enthält das CDNI-Abkommen noch keine ausreichende Regelung. **(2 Antworten)**

UMSCHLAGSANLAGE (55 Antworten)

ergeben sich hier enorme Probleme. Zudem ist niemand in der Lage, den Anlagen an Land zu sagen, wo sich in der Umgebung eine offizielle Annahmestation befindet oder welche andere Lösung es gibt⁵.

ANMERKUNGEN SEITENS DES CDNI:

¹ Doch. Privatverträge gehen vor und sollten gut überlegt sein.

² Das CDNI enthält mittlerweile getrennte Entladebescheinigungen für die Trocken- und Tankschiffahrt (Beschluss CDNI 2013-II-4).

³ Es wird darauf verwiesen, dass in der zur Verabschiedung anstehenden Stoffliste 2018, der auch eine Begründung beigefügt ist, eine Klarstellung erfolgt.

⁴ Die Kostenfrage regelt das CDNI eindeutig: siehe u.a. Artikel 6 bis 8 sowie Anlage 2 Artikel 7.04 (2); 7.06 und 7.08.

⁵ siehe Anmerkung ³.