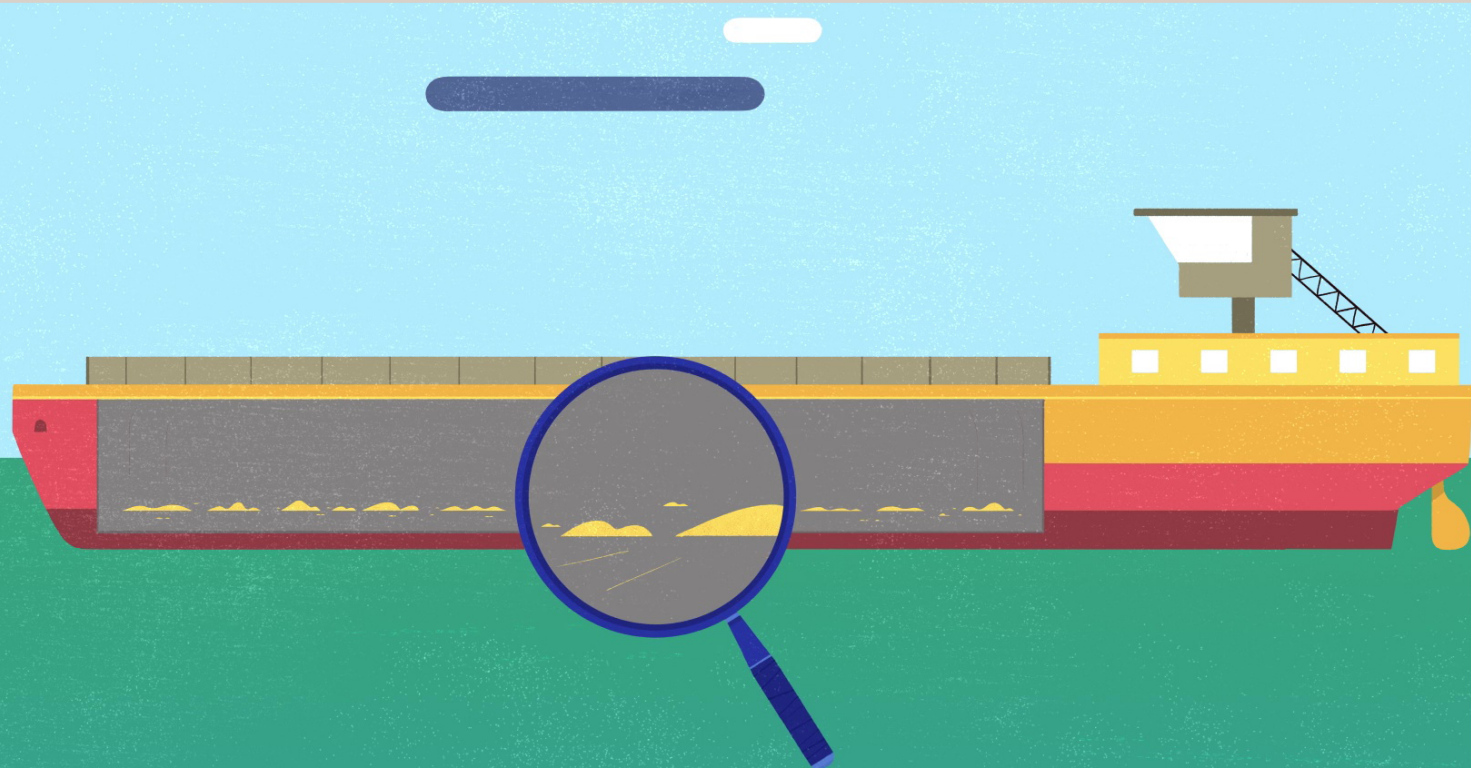


CDNI

ANALYSE EN MAATREGELEN NAAR AANLEIDING VAN DE ONLINE-ENQUÊTE OVER DE UITVOERING VAN DEEL B



OVERZICHT

INLEIDING

p.5

Belangrijkste conclusies van de resultaten van de online-enquête p.6

- Uitrusting van de infrastructuur p.6
- Reinigen, wassen en ontgassen p.8
- Losstandaarden / goederenlijst p.10
- Eenheidstransporten / verenigbare transporten p.12
- Toezicht op de naleving van het CDNI p.14
- Rol van de nationale autoriteiten p.16

CONCLUSIE

p.18

Bijlage: gedetailleerde resultaten

p.20

- Algemeen p.20
- Lossen en reinigen p.22
- Losverklaring p.38
- Overig p.42

ANONIEME ENQUÊTE VAN 20.09.2015 TOT 5.01.2016

351 antwoorden



251 schippers



55 inrichtingen aan wal



45 andere respondenten

Inleiding

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) is op 1 november 2009 in werking getreden.

De werkgroep CDNI/G heeft een anonieme vragenlijst ontwikkeld om de kennis te vergroten over de uitvoering van het verdrag en meer in het bijzonder van deel B betreffende de verzameling, afgifte en inname van het afval van de lading.

Deze anonieme enquête stond tussen 20 september 2015 en 5 januari 2016 online voor reacties open op de website www.cdni-iwt.org.

In totaal hebben 351 personen gereageerd, waaronder 251 schippers, 55 inrichtingen aan wal en 45 andere respondenten (havens, administraties...). De ontvangstinrichtingen voor het waswater hebben geen enkele reactie gegeven.

De meeste respondenten uit de categorie schippers zijn Nederlandstalig; de Frans- en Duitstalige schippers zijn minder sterk vertegenwoordigd. De meeste respondenten uit de categorie ontvangstinrichtingen zijn Duitstalig, terwijl de Nederlandstaligen uit deze categorie minder sterk vertegenwoordigd zijn.

Globaal verklaart 2/3de van de ontvangstinrichtingen na het lossen van een schip restlading en ladingrestanten in ontvangst te nemen. Deze tendens wordt in omgekeerde richting bevestigd door de schippers: 66% van hen verklaart dat de restlading en de overslagresten tijdens het lossen van een lading worden ingenomen door de ladingontvanger of de exploitant van de overslaginstallatie.

Het binnenvaartbedrijfsleven en de overslaginstallaties hebben voor meerdere vragen uiteenlopende en gedeeltelijk tegenstrijdige opvattingen naar voren gebracht. Dit betreft vooral de afhandeling van de schepen. In dit kader lijkt naast de onzekerheid bij de interpretatie van de regelgeving, ook de extra benodigde tijd, die niet elke respondent lijkt te hebben, een rol te spelen.

In bijlage worden de gedetailleerde resultaten van de enquête opgevoerd, die bewust niet van commentaar worden voorzien.

Belangrijkste conclusies van de resultaten van de online-enquête

UITRUSTING VAN DE INFRASTRUCTUUR

Zowel de schippers als de ontvangstinrichtingen constateren een aanzienlijk tekort aan uitrustingen om het afval in ontvangst te nemen. De tekortkomingen in de uitrusting zijn bijzonder uitgesproken voor de ontvangst van waswater.

Hierdoor verklaren de schippers die waswater wensen af te geven, gedwongen te worden omwegen te moeten maken om uitgeruste inrichtingen te bereiken, waar de wachttijden lang kunnen zijn. Het CDNI voorziet in dit kader echter specifieke vergoedingsregelingen (artikel 7.06, eerste en tweede leden), die blijkbaar niet worden nagekomen, ingeroepen of opgelegd.

De schippers betreuren het in enkele gevallen zelf deze afgifte voor rekening te moeten nemen: soms wordt het waswater niet afgenomen en een geschikte inrichting wordt niet altijd aangegeven.

De reacties van de ontvangstinrichtingen bevestigen deze trend. Zij erkennen over onvoldoende faciliteiten te beschikken om waswater en slops in ontvangst te nemen of om laadruimen af te zuigen en niet altijd over een serviceleiding te beschikken om op het riool te kunnen lozen. Hoewel de meeste inrichtingen (54%) verklaren het schip in overeenstemming met de losverklaring op te leveren, geeft 22% toe dit niet te doen wegens een tekort aan uitrustingen. Desondanks bestaat geen uitgesproken wil om in nieuwe uitrustingen te investeren om deze tekortkomingen op te heffen.

Anderzijds betreuren de ontvangstinrichtingen de soms oncoöperatieve opstelling van de scheepsbemanning.

De bewuste houding van een gedeelte van de ontvangstinrichtingen (tussen 20 en 40%) om het CDNI niet naar de letter uit te voeren, leidt vervolgens tot een serie verdere negatieve antwoorden, zowel van de zijde van het binnenvaartbedrijfsleven als van de ontvangstinrichtingen.

Ondernomen actie:

1. Voor de omgang met afval van de lading is in maart 2014 een informatieblad gepubliceerd. Het kan worden gedownload op www.cdni-iwt.org.

2. De CVP verzoekt de bevoegde autoriteiten van de verdragsluitende partijen om hun controleverplichtingen krachtens artikel 4, vierde lid, van het CDNI na te komen en overtredingen van het verdrag te sanctioneren in overeenstemming met artikel 16.

3. De CVP heeft het secretariaat verzocht de lijst te publiceren van de ontvangstinrichtingen voor waswater van Deel B die van publieke of private zijde toegankelijk zijn gemaakt voor derden, voor zover het secretariaat hiervan in kennis is gesteld.

REINIGEN, WASSEN EN ONTGASSEN

Enkele antwoorden verwijzen naar het vraagstuk «ontgassingsvoorschriften» dat al sinds 2012 wordt besproken en geven aan dat een snelle aanpak wenselijk zou zijn.

Ondernomen actie:

1. De wijzigingen van artikelen 7.02, tweede en derde leden, en 7.04, vierde lid, die op 1 juli 2016 of uiterlijk op 1 juli 2017 in werking treden, en de in Besluit CDNI 2016-I-4 vastgelegde interpretatie van het CDNI bij artikel 7.04 zullen leiden tot een verduidelijking en een vereenvoudiging van de toepassing van de voorschriften voor het wassen. Momenteel wordt gewerkt aan de invoering van een reglementair en toezichthoudend kader voor het ontgassen en het CDNI zal naar verwachting op korte termijn in deze zin worden gewijzigd.

2. In maart 2014 is een informatieblad over de omgang met afval van de lading gepubliceerd. Het informatieblad kan worden gedownload op de website www.cdni-iwt.org.

3. Het secretariaat heeft in opdracht van de CVP een serie FAQ op de website van het CDNI gepubliceerd om vaak gestelde vragen te beantwoorden en op deze wijze de naleving van de bepalingen te vereenvoudigen.

LOSSTANDAARDEN / GOEDERENLIJST

Uit de gegeven antwoorden blijkt dat de losverklaring vaak problemen in de praktijk oplevert. De losverklaringen worden niet altijd ingevuld en aan de schipper overhandigd. Deze laatste moet de losverklaring dan expliciet eisen. De losverklaring wordt niet altijd correct ingevuld en soms wordt bijvoorbeeld een verkeerd goederennummer opgegeven. Ook komt het voor dat beide partijen het niet eens zijn over de inhoud van de losverklaring.

Het formulier wordt soms gezien als een extra administratieve last. Enkele bedrijven verklaren andere losverklaringen te hebben ontwikkeld.

De goederen die herhaaldelijk voor problemen zorgen zijn steenkool, meststoffen, grind, schroot en aardolieproducten. Deze statistiek kan worden verklaard door het feit dat dit de meest vervoerde goederen zijn op de binnenwateren die door het CDNI worden gedekt. Bovendien wordt vastgesteld dat het scheepvaartbedrijfsleven voor 71% aangeeft meningsverschillen te ondervinden met de inrichtingen aan wal, waarbij deze constatering echter wordt gedeeld door slechts 27% van de betrokken inrichtingen. Deze sterk uiteenlopende opvattingen zouden kunnen aantonen dat nog geen uniforme toepassing van de procedures tot stand is gekomen.

Ondernomen actie:

- 1.** De deskundigengroep heeft overeenkomstig het door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) verstrekte mandaat,
 - de coherentie beoordeeld van de goederenlijst die is opgesteld aan de hand van de NSTR-goederennaamlijst (vervoersstatistiek) en de AVV-catalogus (Europese afvalstoffenlijst) en
 - de losstandaarden beoordeeld met betrekking tot de coherentie en de moderniseringsbehoefte in aanvulling op de besluiten CDNI 2009-II-2 en CDNI 2011-I-5.

Het huidige voorstel voorziet in een aanzienlijke vereenvoudiging van de lijst door voor elke stof slechts één losstandaard mogelijk te maken. Bovendien hebben de bepalingen over de toepassing van de tabel onderwerp uitgemaakt van een algemene herziening om rekening te houden met de terugkoppeling uit de praktijk en om de gebruiksvriendelijkheid te verbeteren. Het bedrijfsleven heeft in het voorjaar de mogelijkheid gekregen zich over het ontwerp uit te spreken. Het ontwerp is herzien op basis van de ontvangen reacties en moet worden afgerond dat besluitvorming van de CVP in december 2016 mogelijk zal zijn.

- 2.** De CVP heeft de Werkgroep CDNI/G verzocht een informatieblad over de stoffenlijst uit te werken.
- 3.** De naleving van de losstandaarden en de stoffenlijst moet worden vereenvoudigd door een reeks gepubliceerde FAQ.

EENHEIDSTRANSPORTEN / VERENIGBARE TRANSPORTEN

De respondenten hebben duidelijk de wens aangegeven om het «onnodig» wassen te verminderen. Onder de reacties kan het voorbeeld van het vervoer in bigbags worden aangehaald, die droge lading vormen en naar verwachting geen reiniging vereisen.

Uit de antwoorden komt echter ook naar voren dat niet alle bepalingen van het CDNI bij iedereen bekend zijn. Voor het genoemde voorbeeld bestaat bijvoorbeeld een duidelijke regeling (aanwijzing c inzake de toepassing van Aanhangsel III).

Ondernomen actie:

1. De CVP heeft een serie besluiten genomen voor de aanpassing van artikel 7.04 in samenhang met artikel 7.02 en Aanhangsel IV (losverklaring) om onnodig wassen, bijvoorbeeld in het kader van de zogenaamde verenigbare transporten, te voorkomen. Bovendien is in artikel 5.01 het begrip «verenigbaar transport» gedefinieerd.

2. De Werkgroep CDNI/G is verzocht een informatieblad voor eenheidstransporten / verenigbare transporten op te stellen.

3. Ook de nieuwe redactie van de algemene bepalingen bij de losstandaarden en de stoffenlijst kan tegemoetkomen aan enkele constatering en suggesties die uit de enquête naar voren komen.

TOEZICHT OP DE NALEIVING VAN HET CDNI

Met betrekking tot het toezicht komt uit de resultaten een significant verschil naar voren tussen enerzijds 61% van de schippers die hebben verklaard gecontroleerd te zijn en anderzijds 25% van de inrichtingen die hebben aangegeven gecontroleerd te zijn.

Ondernomen actie:

- 1.** De delegaties plegen regelmatig overleg en treffen de maatregelen die nodig zijn om de controles te verbeteren.
- 2.** De CVP heeft een overzicht gepubliceerd van de voor Deel B bevoegde autoriteiten in de verdragsluitende staten.
- 3.** Met de bevoegde autoriteiten zou een workshop gehouden kunnen worden.

ROL VAN DE NATIONALE AUTORITEITEN

Uit de enquête is gebleken dat de nationale autoriteiten maar zelden worden benaderd bij problemen. Hun reactie wordt bovendien soms als onbevredigend beschouwd.

Ondernomen actie:

1. De CVP heeft een overzicht gepubliceerd van de voor Deel B bevoegde autoriteiten in de verdragsluitende staten.
2. De verdragsluitende partijen zullen zorg dragen voor de training van de bevoegde autoriteiten.

Informatiecampagnes:

De resultaten van de enquête geven duidelijk aan dat de kennis over het CDNI voor verbetering vatbaar blijft en vergroot moet worden om bij te dragen aan de verbetering van de concrete toepassing van het verdrag.

Ondernomen actie:

1. De website geeft praktische informatie en wordt voortdurend bijgewerkt. De documenten kunnen gratis gedownload worden.
2. Veel gestelde vragen (FAQ) worden zo spoedig mogelijk beantwoord en online gepubliceerd.
3. In vier talen is een animatiefilm over het CDNI uitgebracht.

Conclusie

Deze terugkoppeling uit de praktijk geeft nuttige informatie over het regelgevende werk voor het CDNI.

De anonimiteit van de respondenten heeft ongetwijfeld bijgedragen aan de identificatie van de specifieke problemen die in de praktijk worden ondervonden.

Een wezenlijk punt van de ontvangen antwoorden is de aanzienlijke behoefte om de kennis over het CDNI te vergroten, aangezien veel bepalingen onbekend of onduidelijk bleken te zijn.

De talrijke lopende werkzaamheden zullen bijdragen aan een betere uitvoering van het verdrag.

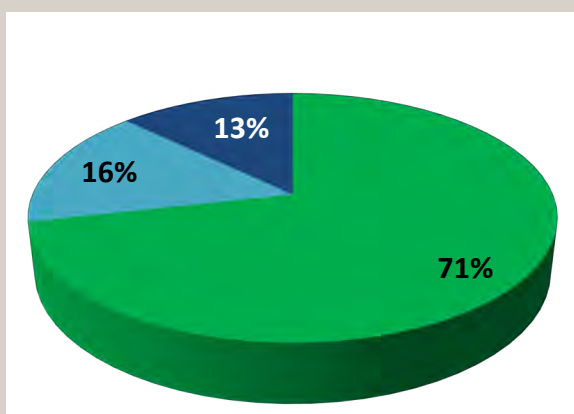
Verdere stappen zijn nodig om de preventie, verzameling, afgifte en inname van het afval te verbeteren en op deze manier een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de binnenvaart als een milieuvriendelijk vervoersmiddel.

Een duidelijke stap in deze richting is het inzicht dat de regelgever niet in alle gevallen mag hopen dat de betrokken partijen zich bewust zijn van de noodzaak om de regels uit te voeren, maar dat ook controles en sancties onontbeerlijk zijn om deze tenuitvoerlegging te begeleiden, waarbij tevens het handhavingsaspect niet uit het oog verloren mag worden.

BIJLAGE: GEDETAILLEERDE RESULTATEN

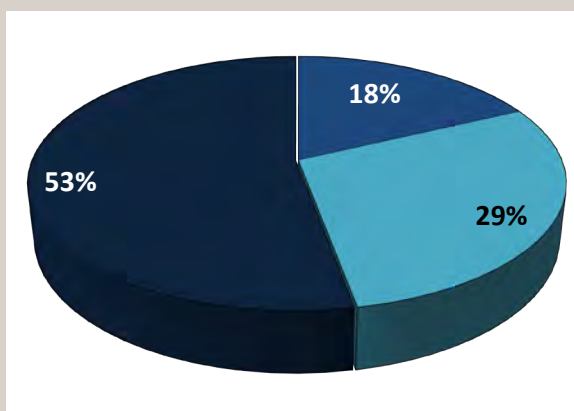
ALGEMEEN

Bent u ... ? **(351 antwoorden)** :



- Schipper.
- Walinstallatie.
- Anders.

Bent u .. ? **(351 antwoorden)** :



- Franstalig.
- Duitstalig.
- Nederlandstalig.

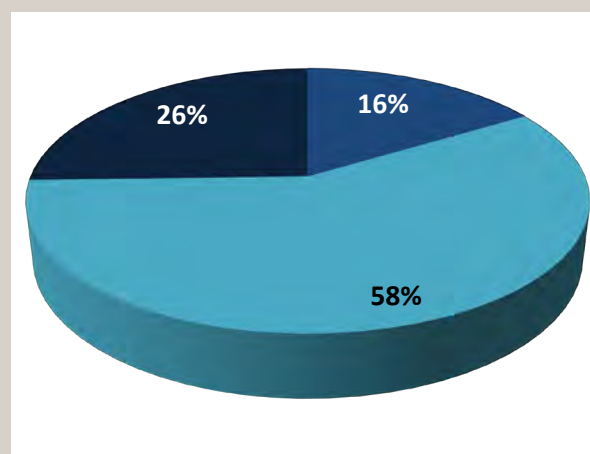
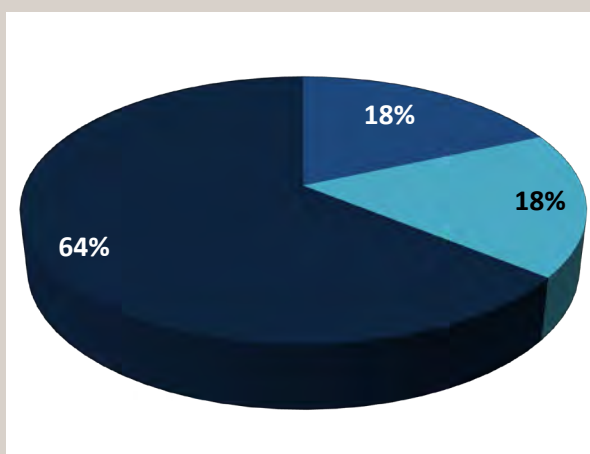
SCHIPPER

(251 antwoorden)

WALINSTALLATIE

(55 antwoorden)

Bent u... ?

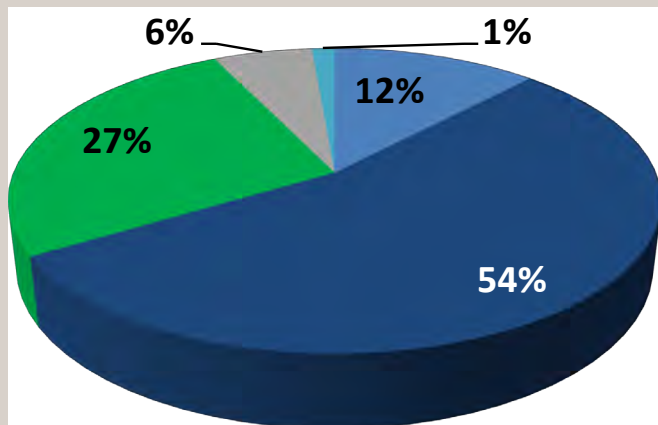


- Franstalig.
- Duitstalig.
- Nederlandstalig.

LOSSEN EN REINIGEN

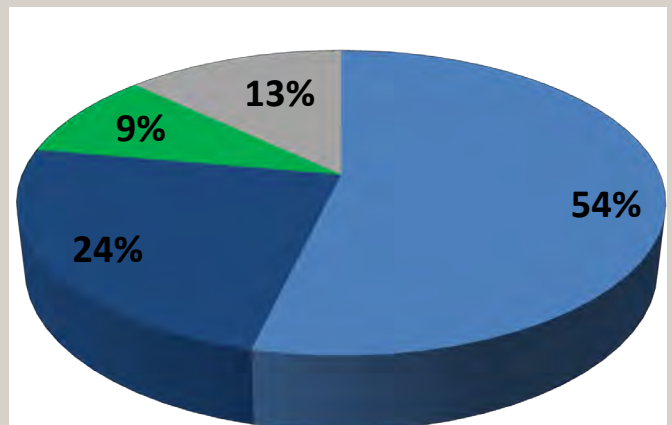
SCHIPPER (223 antwoorden)

Als u uw lading lost, is de ladingontvanger (voor droge lading) / de overslaginstallatie (voor vloeibare lading) verplicht om restlading en overslagresten in te nemen. Gebeurt dit in de praktijk ook, volgens uw ervaring?



WALINSTALLATIE (54 antwoorden)

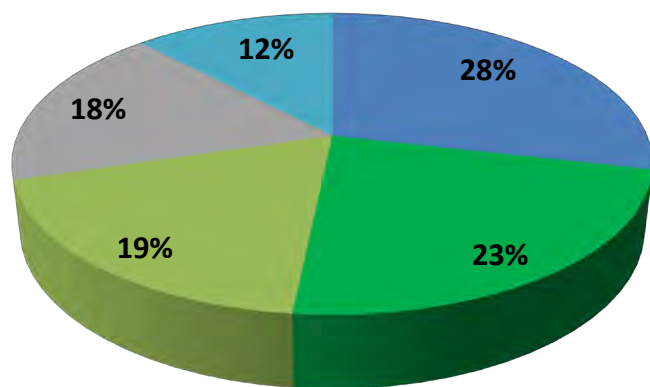
Als een schip lading lost, is de ladingontvanger (voor droge lading)/ de overslaginstallatie (voor vloeibare lading) verplicht om restlading en overslagresten in te nemen. Gebeurt dit bij uw bedrijf?



- Altijd.
- Meestal wel.
- Meestal niet.
- Nooit.
- Geen mening, wil niet zeggen.

SCHIPPER (72 antwoorden)

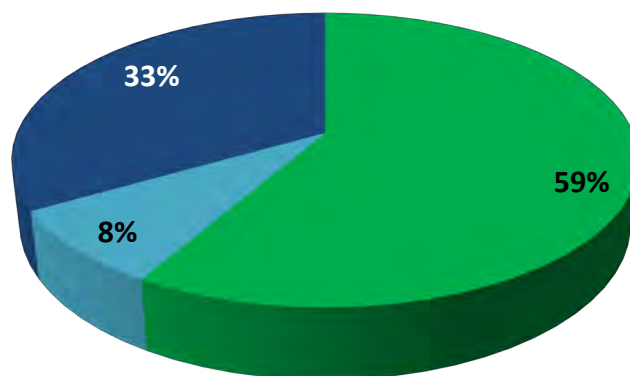
2 Indien “meestal niet” of “nooit”, weet u waarom de ladingontvanger de restlading of overslagresten niet in wil nemen?



- De installaties zijn niet uitgerust.
- Deze operaties zijn te duur voor de inrichtingen.
- De inrichtingen vertonen onwil of zijn zelfs te kwader trouw met betrekking tot hun verantwoordelijkheden.
- Deze operatie duurt te lang en vraagt te veel tijd van de inrichtingen.
- De inrichtingen hebben geen gekwalificeerd personeel.

WALINSTALLATIE (12 antwoorden)

2 Indien “meestal niet” of “nooit”, waarom niet?



- Mijn bedrijf heeft daar geen faciliteiten voor.
- De schipper werkt daar niet aan mee.
- Anders.

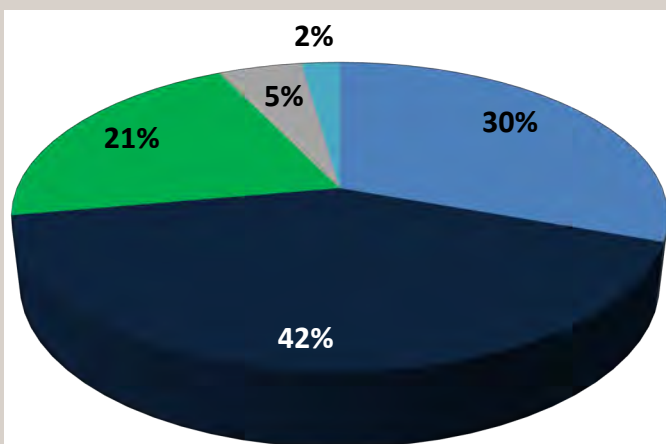
2bis Bij welke goederen ondervindt u problemen? (SHIPPERS)

Het probleem lijkt globaal gesproken niet bij de soort goederen, maar bij de terminals te liggen. Het gaat om alle producten die een specifieke reiniging vereisen. Onder deze producten zijn de meest aangehaalde

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1. Steenkool (16) | 4. Schroot (9) |
| 2. Meststoffen (13) | 5. Aardolieproducten (7) |
| 3. Grind (10) | |

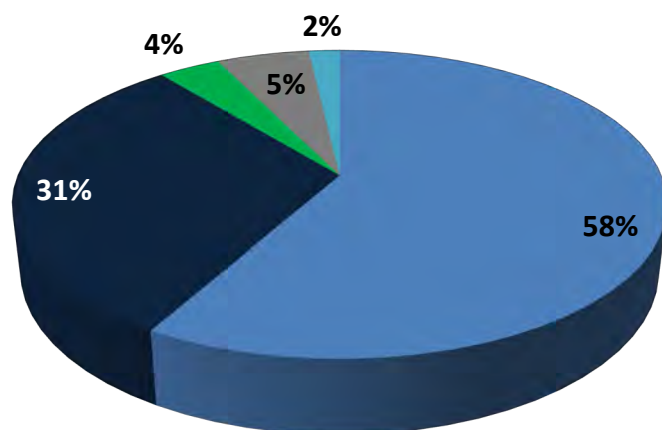
SCHIPPER (233 antwoorden)

3 Als uw schip wordt gelost, is voor u dan duidelijk welke losstandaard van toepassing is?



WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

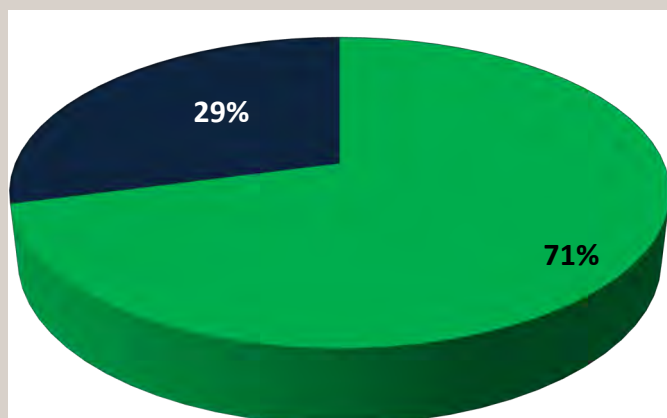
3 Als een schip bij uw installatie wordt gelost, is voor u dan duidelijk welke losstandaard van toepassing is?



- Altijd.
- Meestal wel.
- Soms wel, soms niet.
- Meestal niet.
- Nooit.

SCHIPPER (223 antwoorden)

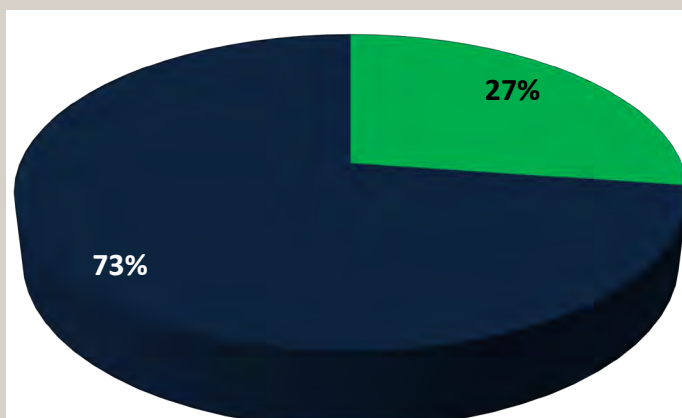
4 Verschilt u wel eens van mening met de ladingontvanger/ de overslaginstallatie over de losstandaard die van toepassing is?



■ Nee.
■ Ja.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

4 Verschilt u wel eens van mening met de schipper over de losstandaard die van toepassing is?



4bis Indien ja, voor welk goed? (158 antwoorden)

Deze verschillen lijken betrekking te hebben op allerlei goederen, vooral wanneer de goederen verontreinigingen veroorzaken en het waswater niet in het water geloosd kan worden. De problemen houden vooral verband met de terminals, niet met de soorten goederen. Onder deze producten zijn de meest aangehaalde:

1. Meststoffen (20)
2. Steenkool (16)
3. Aardolieproducten (14)
4. Schroot (9)

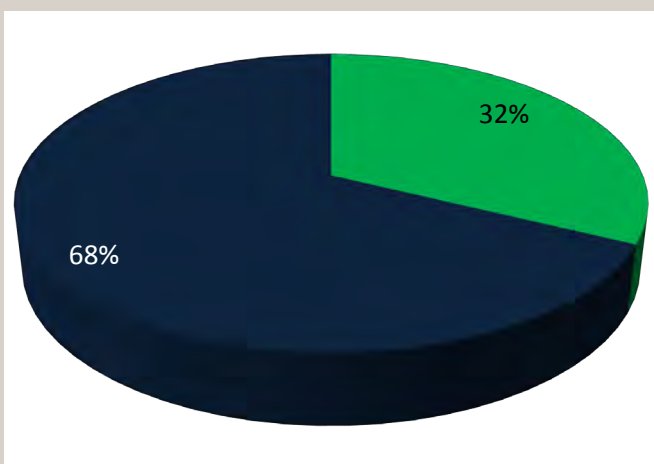
4bis Indien ja, voor welk goed? (15 antwoorden)

Verschillende goederen worden aangehaald, waaronder de meststoffen (3) regelmatig terugkomen

5. Petroleumcokes (8)
6. Ertsen
7. Aarde

SCHIPPER (223 antwoorden)

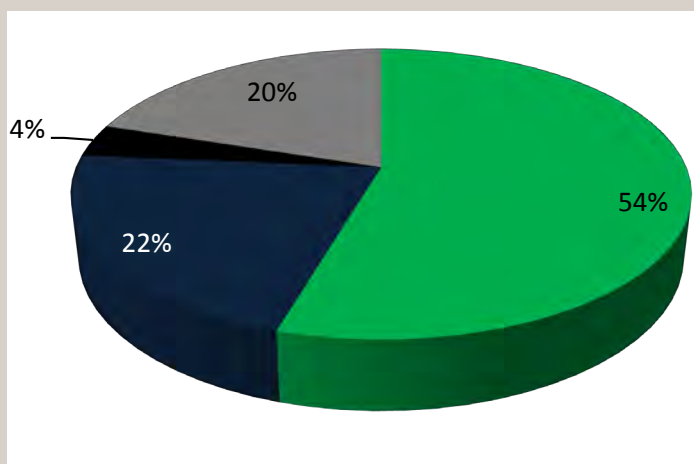
5 Wordt uw schip door de ladingontvanger/de overslaginstallatie altijd opgeleverd volgens de vereiste losstandaard?



■ Ja.
■ Nee.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

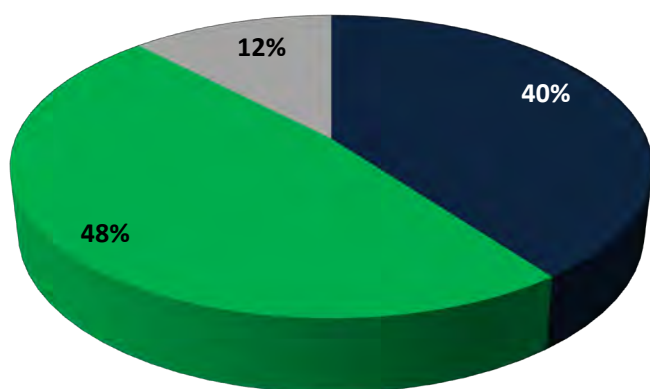
5 Levert u het schip op volgens de vereiste losstandaard?



■ Ja.
■ Nee, daar heb ik de faciliteiten niet voor.
■ Nee, de schipper werkt daar niet aan mee.
■ Anders

SCHIPPER (151 antwoorden)

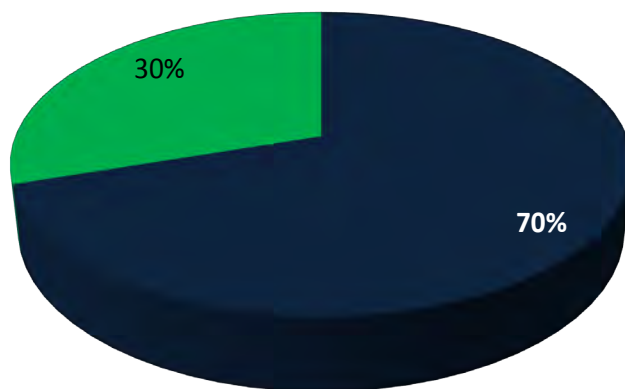
5bis Indien nee, wat komt het meeste voor?



- De ladingontvanger/de overslaginstallatie reinigt het schip helemaal niet.
- De ladingontvanger/de overslaginstallatie reinigt wel, maar minder goed dan volgens de losstandaard is vereist.
- Anders

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

5bis Indien nee, wat komt het meeste voor?



- Mijn bedrijf reinigt wel, maar minder goed dan volgens de losstandaard is vereist.
- Mijn bedrijf reinigt het schip helemaal niet.

5bis Op welk traject ondervindt u problemen? **(SHIPPERS)**

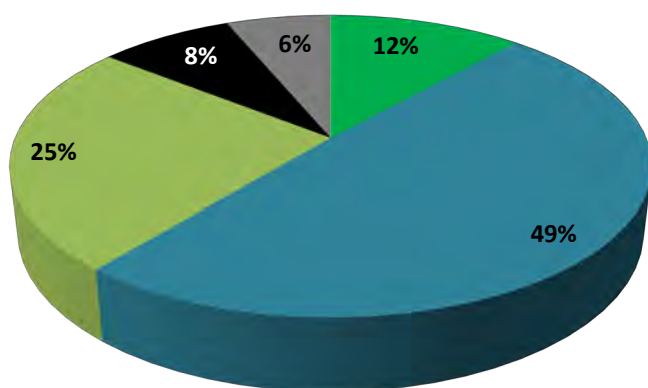
Geen enkel specifiek traject lijkt probleemvrij te zijn.

5bis Bij hoeveel bedrijven ondervindt u problemen? **(SHIPPERS)**

Veel bedrijven lijken hierdoor getroffen te worden.

SCHIPPER (226 antwoorden)

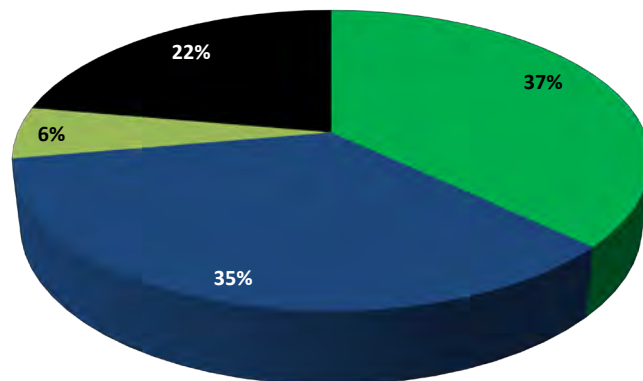
6 Wordt uw schip door de ladingontvanger/ de overslaginstallatie snel opgeleverd volgens de vereiste losstandaard?



- Altijd.
- Meestal wel.
- Meestal niet.
- Nooit.
- Geen mening, wil niet zeggen.

WALINSTALLATIE (54 antwoorden)

6 Reinigt u het schip snel /op tijd volgens de vereiste losstandaard¹?



- Ja.
- Nee, daar heb ik de faciliteiten niet voor.
- Nee, de schipper wil vaak snel doorvaren.
- Anders.

¹Opmerking van de zijde van het CDNI: dit antwoord komt niet overeen met het antwoord op vraag 5.

SCHIPPER (73 antwoorden)

6bis Indien “meestal niet” of “nooit”, bij welke goederen geeft dit problemen?

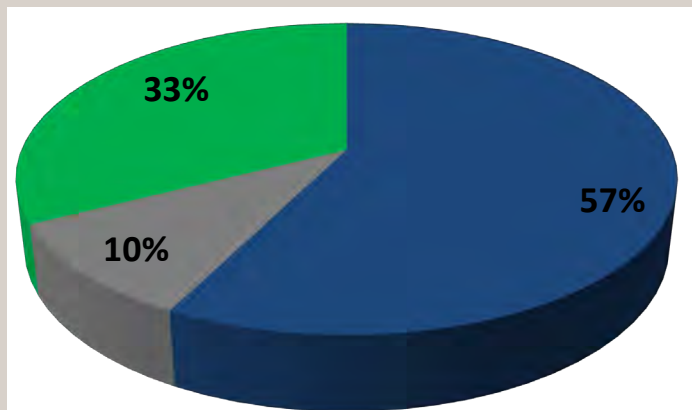
Het probleem lijkt verband met de terminals te houden, niet met de soort goederen.

Onder de producten zijn de meest aangehaalde:

1. Steenkool (9)
2. Meststoffen (4)
3. Aardolieproducten (4)

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

6bis Indien nee, wat komt het meeste voor?



- **Mijn bedrijf reinigt het schip helemaal niet.**
- **Mijn bedrijf reinigt wel, maar minder goed dan volgens de losstandaard is vereist.**
- **Anders.**

6bis Wat zijn de redenen daarvoor? **(SHIPPERS)**

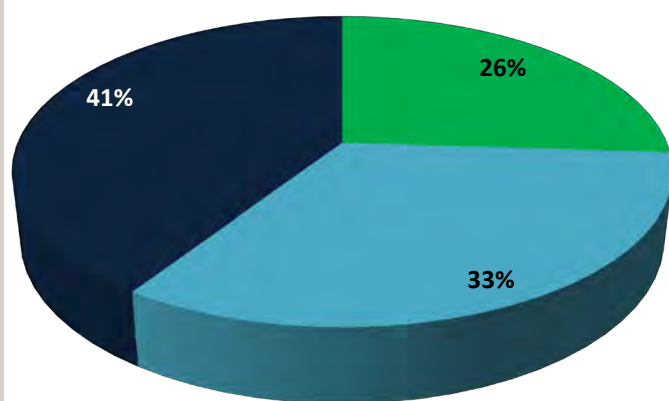
1. De inrichtingen beschikken over onvoldoende faciliteiten voor het waswater
2. De inrichtingen vertonen onwil
3. De aanpak is te duur voor de inrichtingen, die deze kosten liever bij de schipper leggen
4. De operaties duren te lang voor de inrichtingen
5. De aanwijzingen worden slecht begrepen door de inrichtingen
6. Gebrek aan personeel

6bis Bij hoeveel bedrijven ondervindt u problemen? **(SHIPPERS)**

Veel bedrijven lijken hierdoor getroffen te worden.

SCHIPPER (223 antwoorden)

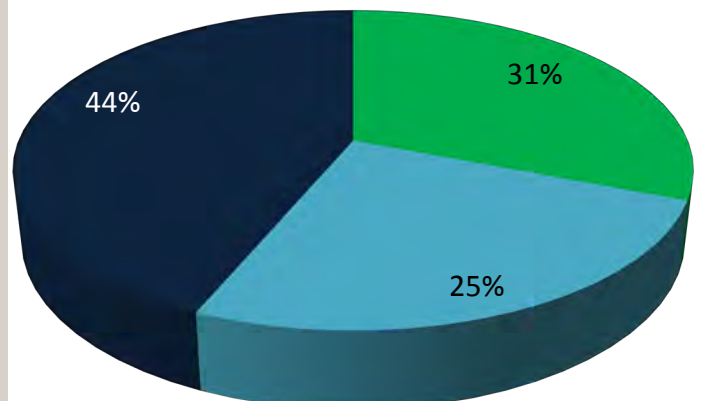
7 Als er waswater ontstaat, wordt dit dan ingenomen dan wel wordt u doorverwezen naar een ontvangstinstallatie?



- Ja, het was water wordt ingenomen.
- Ja, ik word doorverwezen naar een ontvangstinstallatie.
- Nee.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

7 Als er waswater ontstaat, neemt uw bedrijf dit dan in, dan wel verwijst u de schipper door naar een ontvangstinstallatie?

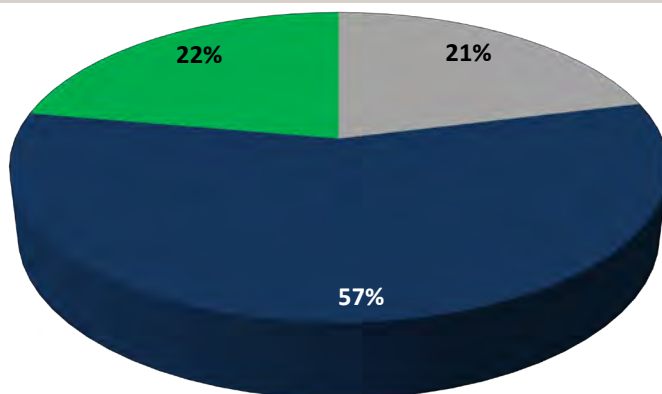


- Ja, ik neem het waswater in.
- Ja, ik verwijst de schipper door naar een ontvangstinstallatie.
- Nee.

SCHIPPER

(91 antwoorden)

7bis Indien “nee”, wat doet u dan met het waswater?

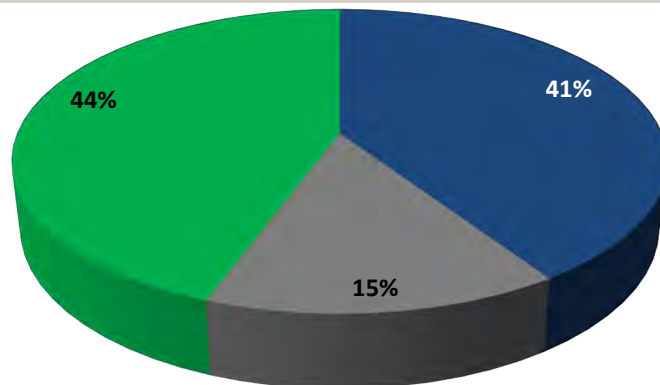


- Ik loos het in de vaarweg.
- Ik zoek zelf een ontvangstinstallatie.
- Anders.

WALINSTALLATIE

(27 antwoorden)

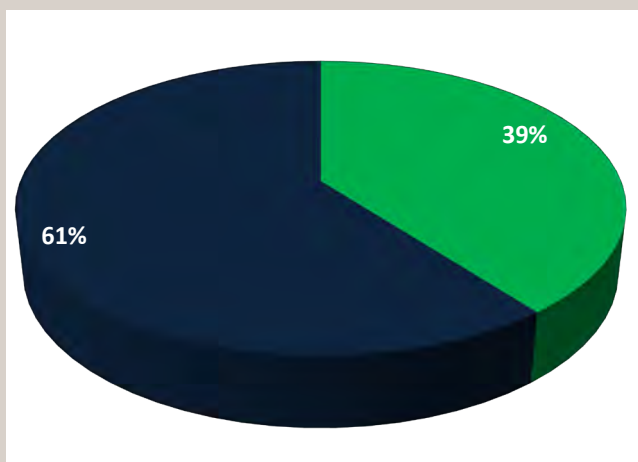
7bis Indien “nee”, waarom?



- Daar heb ik de faciliteiten niet voor.
- Ik weet niet waar naar toe ik de schipper moet doorverwijzen.
- Anders.

SCHIPPER (223 antwoorden)

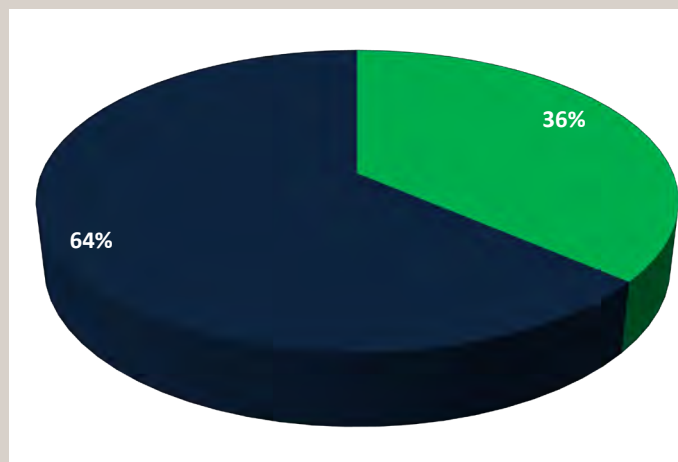
8 Komt u situaties tegen waarin waswater op het riool geloosd moet worden, maar waar het voorgeschreven bedrijfsriool ontbreekt?



■ Nee.
■ Ja.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

9 Ontvangt u goederen waarvoor geldt dat waswater op het riool geloosd moet worden?



■ Nee.
■ Ja.

SCHIPPER (88 antwoorden)

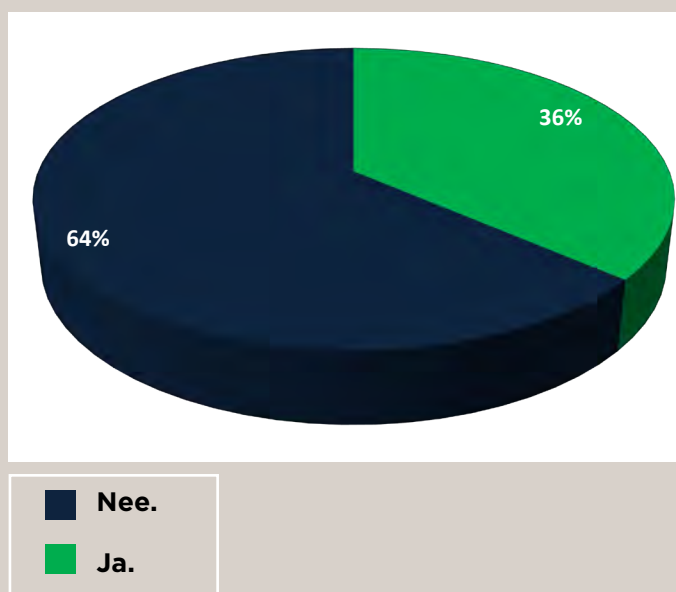
8bis Indien ja, voor welke goederen?

Deze problemen moeten aan de inrichtingen worden toegeschreven, niet aan de goederen. Onder de producten zijn de meest aangehaalde:

1. Meststoffen (25)
2. Steenkool (9)
3. Schroot (8)
4. Ertsen (5)

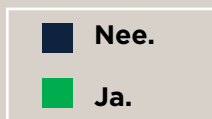
WALINSTALLATIE (20 antwoorden)

9bis Indien nee, bent u van plan zo'n riool aan te leggen?

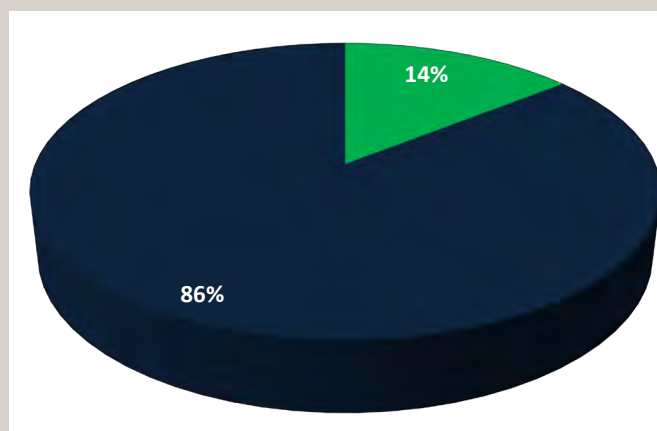


8bis Op welk traject ?

Geen enkel specifiek traject lijkt probleemvrij te zijn.



9bis Indien nee, bent u van plan zo'n riool aan te leggen?
(7 antwoorden)

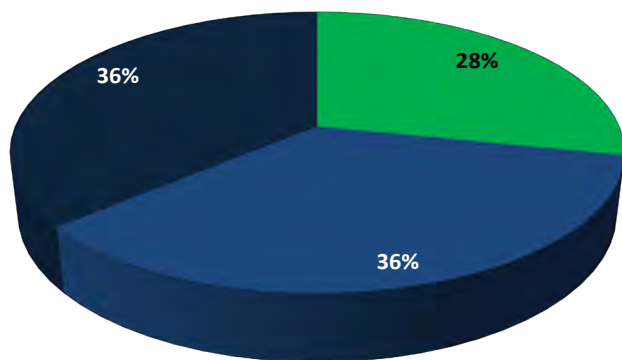


9bis Wanneer? **(WALINSTALLATIE)**

Geen significante antwoorden.

SCHIPPER (223 antwoorden)

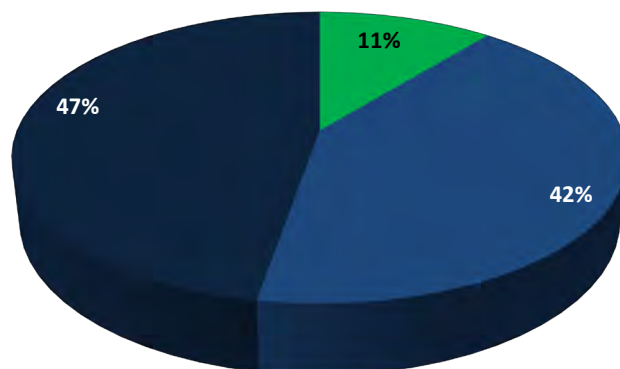
9 Als er slops ontstaan, worden deze dan ingenomen, dan wel wordt u doorverwezen naar een ontvangstinstallatie?



- Ja, de slops worden ingenomen.
- Ja, ik word doorverwezen naar een ontvangstinstallatie.
- Nee.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

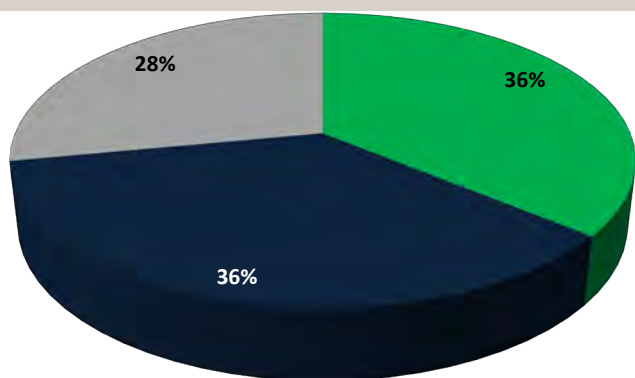
8 Als er slops ontstaan, neemt uw bedrijf dit dan in, dan wel verwijst u de schipper door naar een ontvangstinstallatie?



- Ja, ik neem de slops in.
- Ja, ik verwijst de schipper door.
- Nee.

SCHIPPER (75 antwoorden)

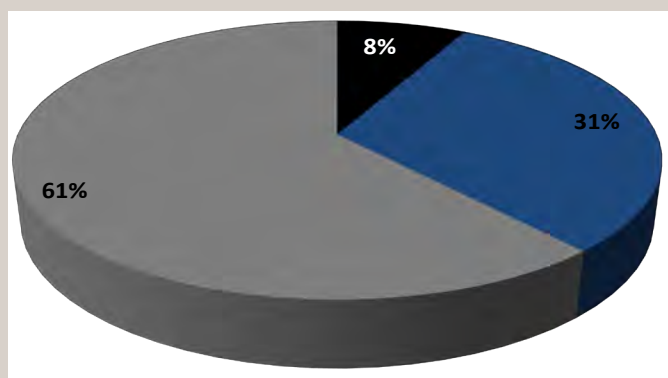
9bis Indien nee, wat doet u dan met de slops?



- Ik zoek zelf een ontvangstinstallatie.
- Ik loos het in de vaarweg.
- Anders.

WALINSTALLATIE (26 antwoorden)

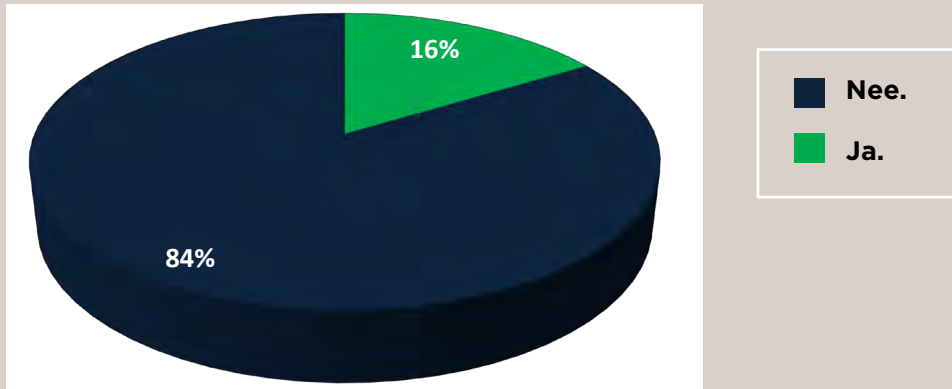
8bis Indien nee, waarom niet?



- Ik weet niet waar naar toe ik de schipper kan doorverwijzen.
- Ik weet niet dat ik de schipper kan/mag doorverwijzen.
- Anders.

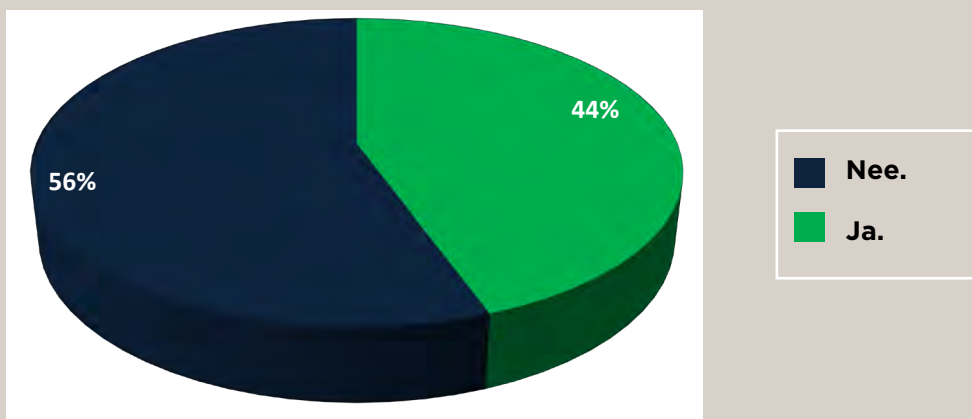
WALINSTALLATIE

10 Ontvangt u goederen waarvoor geldt dat het ruim vacuümschoon gemaakt moet worden¹? **(46 antwoorden)**

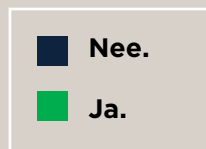
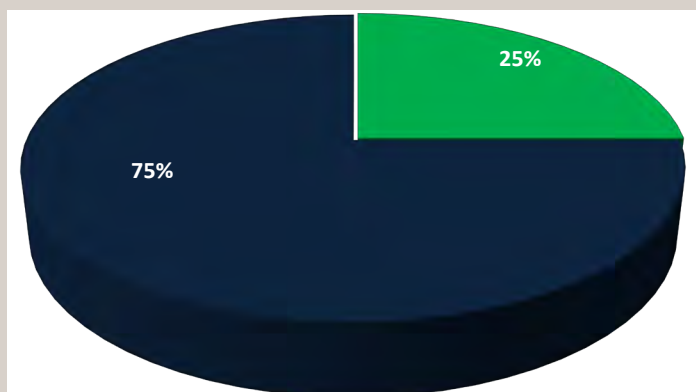


¹ Opmerking van de zijde van het CDNI: het aantal negatieve antwoorden betekent niet dat de overslaginrichtingen de toestand vacuümschoon weigeren. Het is ook mogelijk dat hier geen goederen worden overgeslagen die deze toestand vereisen.

10bis Indien ja, beschikt uw bedrijf over een vacuümcleaner? **(9 antwoorden)**



10bis Indien nee, bent u van plan een vacuümcleaner aan te schaffen?
(8 antwoorden)

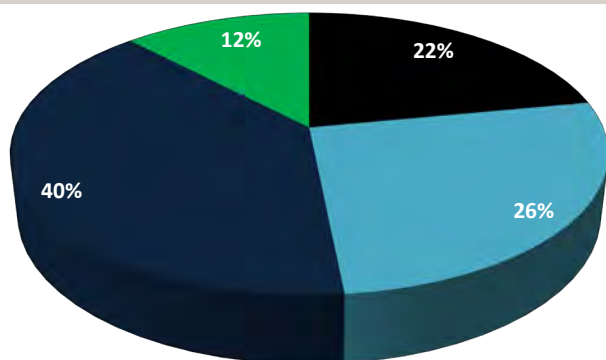


10bis Wanneer?
Geen significante antwoorden.

LOSVERKLARING

SCHIPPER (223 antwoorden)

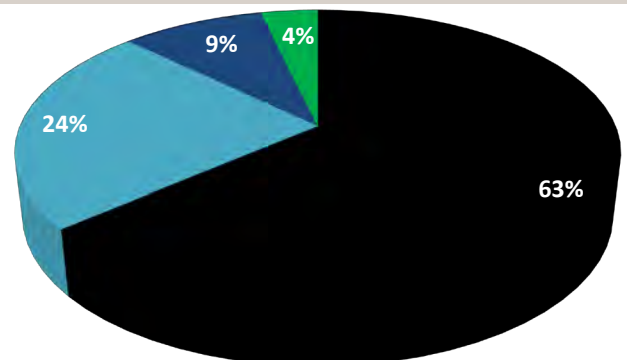
10 Ondervindt u wel eens problemen met het verkrijgen van een correct ingevulde losverklaring?



- Nee.
- Ja, dat is een keer voorgekomen.
- Ja, dat gebeurt regelmatig.
- Ja, dat gebeurt heel vaak.

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

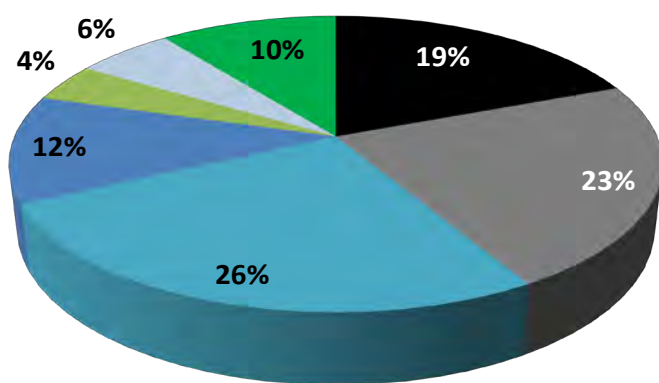
11 Ondervindt u wel eens problemen met het afgeven van een correct ingevulde losverklaring?



- Nee.
- Ja, dat is een keer voorgekomen.
- Ja, dat gebeurt regelmatig.
- Ja, dat gebeurt heel vaak.

SCHIPPER (167 antwoorden)

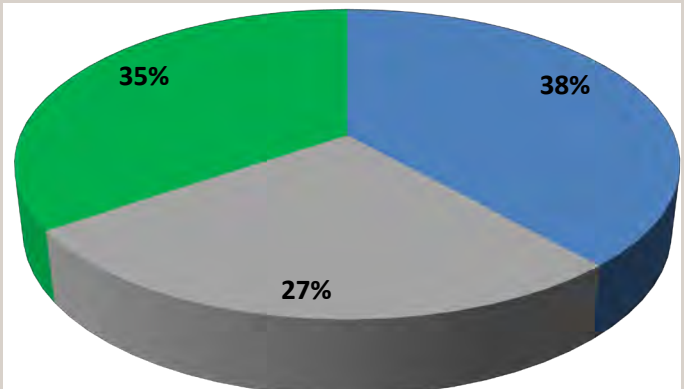
10bis Indien ja, welke problemen ondervindt u?



- Ik krijg geen losverklaring van de ladingontvanger/de overslaginstallatie.
- Het goederennummer wordt niet of niet juist ingevuld.
- De gegevens over de reiniging van het schip worden niet juist ingevuld.
- De losverklaring wordt niet ondertekend of wordt niet voorzien van alle vereiste handtekeningen.
- Ik krijg geen exemplaar / kopie van de losverklaring mee.
- De ontvangstinrichting voor het waswater geeft geen verklaring af voor de afgifte van het waswater.
- Anders.

WALINSTALLATIE (26 antwoorden)

11bis Indien ja, welke problemen ondervindt u?

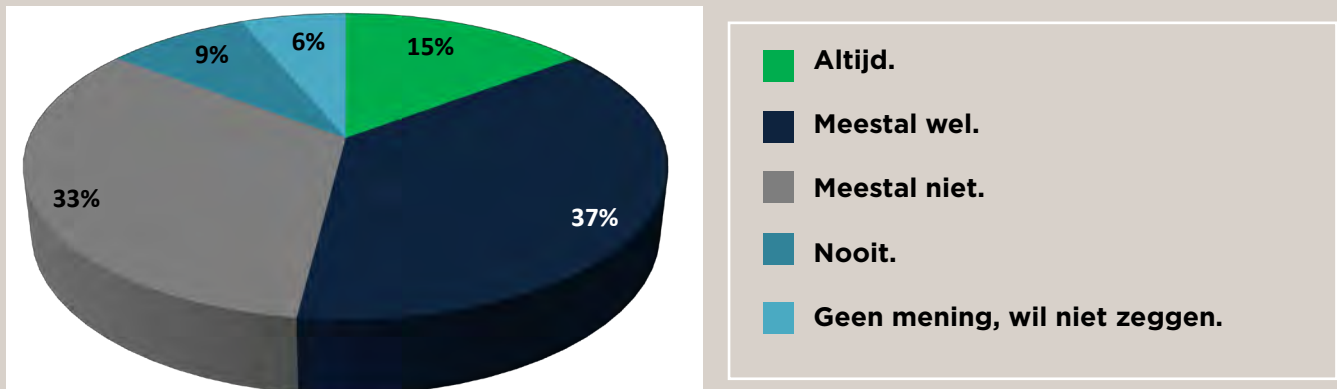


- De schipper wil de losverklaring niet ondertekenen.
- Er is onduidelijkheid over het goederennummer.
- Anders.

SCHIPPER

(223 antwoorden)

11 Als u met uw schip vertrekt bij een overslaginrichting na belading is dan het viercijferige nummer van de goederensoort volgens aanhangsel III dan ingevuld op de vervoersdocumenten of anderzijds beschikbaar gesteld door de verlader?



11bis Indien «meestal niet» of «nooit», om welke goederensoort gaat het?

Deze problemen moeten aan de inrichtingen worden toegeschreven, niet aan de goederen.

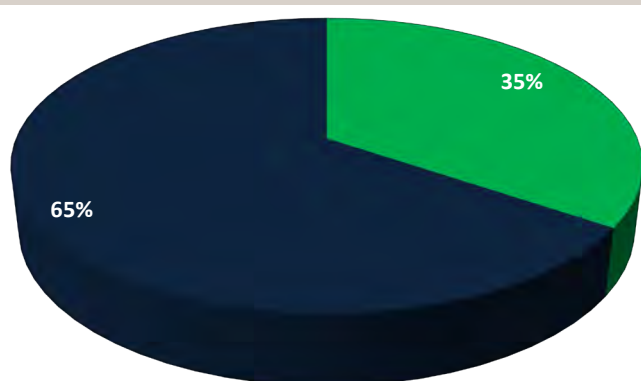
Onder de producten zijn de meest aangehaalde:

1. Steenkool (9)
2. Schroot (5)
3. Granen (5)
4. Aarde (3)
5. Meststoffen (3)
6. Grind (3)

OVERIG

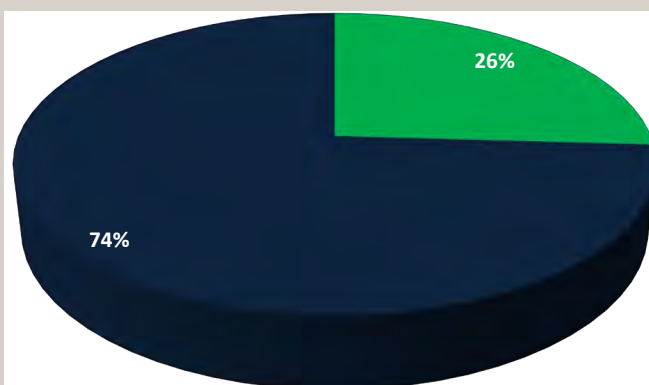
SCHIPPER (223 antwoorden)

12 Heeft u wel eens een melding gedaan bij een van de nationale autoriteiten?



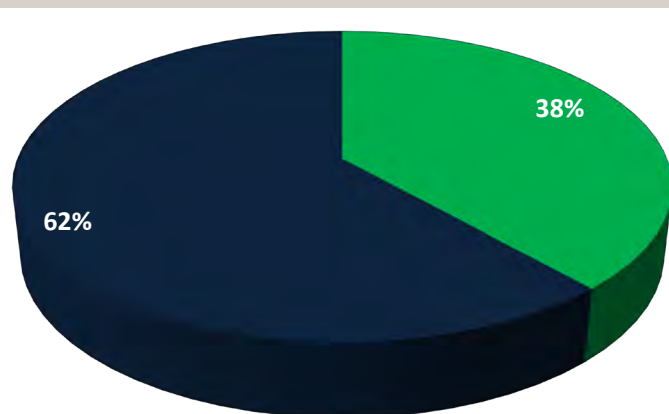
WALINSTALLATIE (27 antwoorden)

12 Heeft u wel eens een melding gedaan bij een van de nationale autoriteiten?

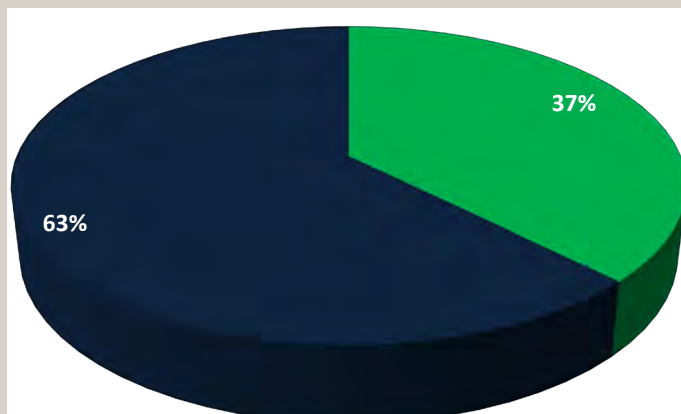


■ Nee.
■ Ja.

12bis Indien ja, is deze naar tevredenheid afgehandeld? **(138 antwoorden)**



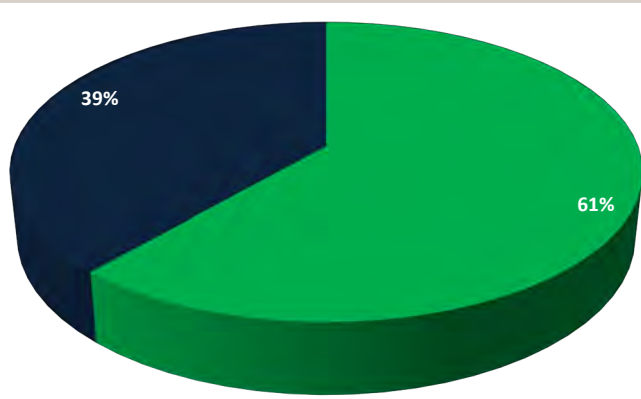
12bis Indien ja, is deze naar tevredenheid afgehandeld? **(8 antwoorden)**



■ Nee.
■ Ja.

SCHIPPER (223 antwoorden)

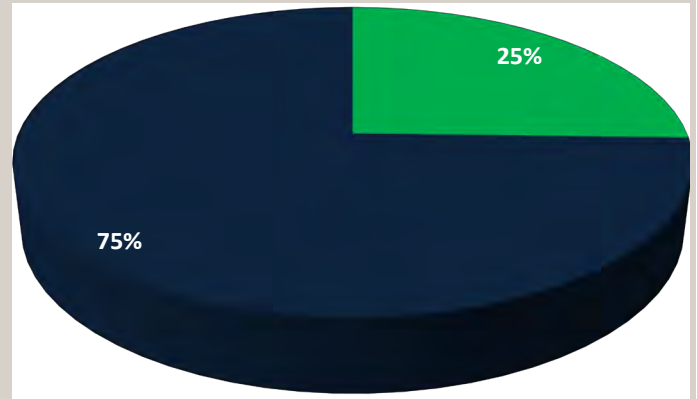
13 Heeft een handhavende instantie weleens bij u aan boord gecontroleerd of aan de verplichtingen van het CDNI was voldaan?



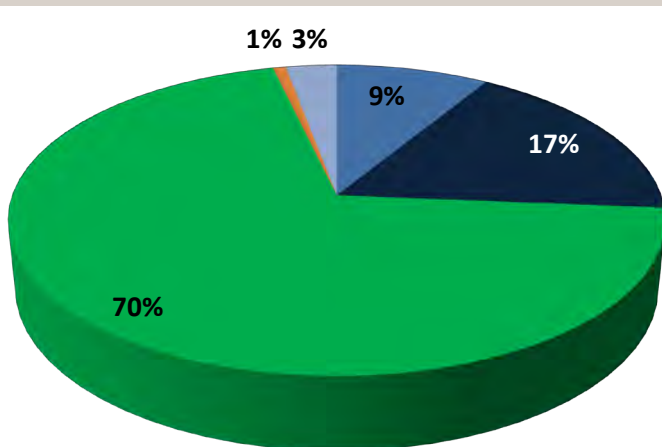
■ Nee.
■ Ja.

WALINSTALLATIE (57 antwoorden)

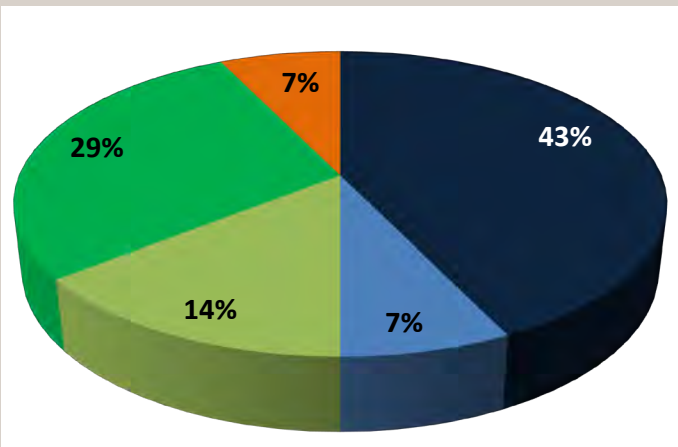
13 Heeft een handhavende instantie weleens bij u aan boord gecontroleerd of aan de verplichtingen van het CDNI was voldaan?



13bis Indien ja, in welk land was dat? **(137 antwoorden)**



13bis Indien ja, in welk land was dat? **(14 antwoorden)**

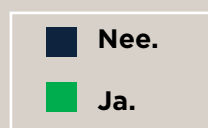
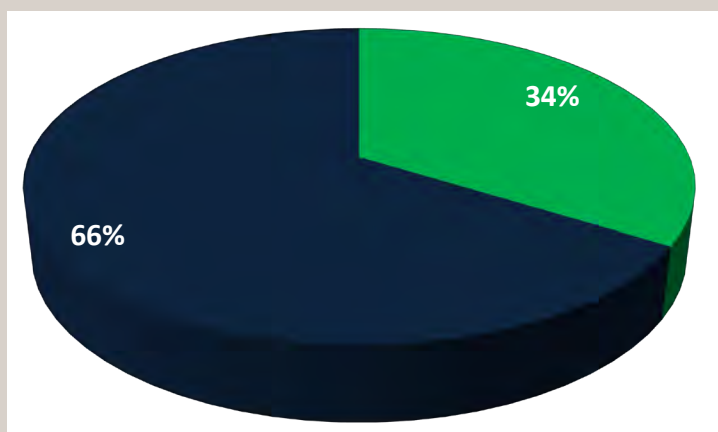


■ Nederland.
■ Duitsland.
■ België.
■ Zwitserland.
■ Frankrijk.
■ Weet niet/wil niet zeggen.

SCHIPPER

(198 antwoorden)

14 Heeft u wel eens te maken met vervoersovereenkomsten waarbij u als schipper voor kosten opdraait die eigenlijk voor een andere partij zouden moeten zijn?



SCHIPPER (251 antwoorden)

15 Heeft u nog andere opmerkingen?

Veel schippers hebben dezelfde opmerkingen gemaakt:

- Na een toepassing van meerdere jaren is het niet normaal dat de schippers nog steeds een verklaring aan de omslagbedrijven moeten vragen, waarbij velen beweren niet op de hoogte te zijn. De overslaginstallaties moeten gecontroleerd worden op de instelling van procedures om aan deel B te voldoen en de bevoegde autoriteiten moeten per land in een lijst voor de schippers worden vermeld zodat deze door hen gewaarschuwd kunnen worden. De situatie moet rechtvaardiger worden en de uitvoering van deel B van het CDNI mag niet op de enkele vervoerder rusten. In de praktijk worden de schippers door de stouwers en lossers bestraft wanneer zij het reglement willen toepassen (de schippers worden «geblacklist»). De schipper wordt maar zelden gesteund door de verlader en hij verkeert vaak in een ongemakkelijke positie ten opzichte van de omslagbedrijven, die de autoriteiten absoluut niet vrezen en de schippers aanzetten tot illegale handelingen. **(50 antwoorden)**

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

15 Heeft u nog andere opmerkingen?

Veel ontvangstinrichtingen hebben dezelfde opmerkingen gemaakt:

- Wij hebben momenteel geen oplossing voor waswater omdat wij vaak niet de exacte inhoud van de goederen kennen en de waterzuiveringsinstallatie alleen water aanneemt na een analyse³. **(2 antwoorden)**
- De kwalificatie van de goederen door het CDNI is niet altijd duidelijk. De indeling van de producten/afvalstoffen is per definitie complex en de harmonisatie met andere internationale classificaties ontbreekt. **(6 antwoorden)**
- In Duitsland wordt de lozing van waswater dat volgens het CDNI in de riolering afgevoerd mag worden niet toegestaan door gemeentelijke overheden. Niemand wil de verwijderingskosten dragen⁴. De klant verwijst naar het CDNI en de gemeente naar de regelgeving betreffende de afwatering. De overslaginstallaties zijn de slachtoffers van deze situatie, want water dat in principe geloosd kan/moet worden, wordt voor lange duur bij hen

SCHIPPER (251 antwoorden)

- Het wordt opgemerkt dat de vervoersovereenkomsten¹ tussen expediteurs geen afbreuk doen aan de juridische status tussen het schip en de terminal met betrekking tot het CDNI. Dit is niet duidelijk genoeg! **(9 antwoorden)**

- Er ontbreekt een eenvoudig formulier dat goed aangeeft hoe de laadruimen - afhankelijk van de goederen - gereinigd moeten worden: momenteel is dit niet altijd duidelijk. De omvang van de documenten (CDNI, GMP, BsBG etc.) is zodanig geworden dat de schippers te grote administratieve inspanningen moeten doen. De losverklaring moet worden vereenvoudigd en een duidelijker onderscheid maken tussen tank- en drogeladingschepen².

(6 antwoorden)

- Het huidige CDNI biedt geen enkele oplossing voor het ontgassen. **(6 antwoorden)**

- De kwestie van het huisvuil blijft onderbelicht in het CDNI.

(2 antwoorden)

WALINSTALLATIE (55 antwoorden)

opgeslagen. Voor kleine bedrijven veroorzaakt deze situatie enorme problemen. Bovendien is niemand in staat aan te geven waar een officiële ontvangstinrichting in de regio gevonden kan worden of welke andere oplossing mogelijk is⁵.

OPMERKINGEN VAN DE ZIJDE VAN HET CDNI:

¹ Toch is dit zo. Privéovereenkomsten gaan voor en zouden goed doordacht moeten zijn.

² Het CDNI voorziet ondertussen gescheiden losverklaringen voor de drogelading- en tankvaart (Besluit CDNI 2013-II-4).

³ Het wordt benadrukt dat een verduidelijking zal plaatsvinden in de binnenkort aan te nemen stoffenlijst 2018, die met redenen omkleed zal zijn.

⁴ Het vraagstuk van de kosten wordt eenduidig geregeld in het CDNI: zie o.a. artikelen 6 t/m 8 en Bijlage 2, artikelen 7.04 (tweede lid), 7.06 en 7.08.

⁵ Zie opmerking ³.