



Tätigkeitsbilanz 2012 - 2015



EINLEITUNG

Ziel des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) sind der Umwelt- und insbesondere der Gewässerschutz. Es legt Regeln fest, um die Abfallvermeidung zu fördern, die Abfälle speziellen Abfallentsorgungsmöglichkeiten auf dem gesamten Wasserstraßennetz zuzuführen, die Finanzierung dieser Initiativen auf internationaler Ebene zu sichern sowie die Einhaltung der Verbote hinsichtlich der Abfallentladung in Oberflächengewässer zu kontrollieren. Diese Regeln basieren auf der Anwendung des Verursacherprinzips.

Die Anwendungsbestimmung des Übereinkommens sieht eine Zuständigkeitsverteilung je nach Herkunft der Abfälle vor: Bei Schiffsbetriebsabfällen wie öl- und fetthaltigen Abfällen, Haushaltsabfällen und Sonderabfällen richten sich diese Regeln an Schiffsführer und Schiffsbetreiber. Bei Abfällen, die im Rahmen der Beförderung von Gütern entstehen, werden die Pflichten auf Schiffsführer, Befrachter und Ladungsempfänger verteilt.

Teil A bezieht sich auf die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle. Es wurde ein Netz von Annahmestellen geschaffen, an denen Abfälle gegen eine Entsorgungsgebühr, die in Abhängigkeit der gebunkerten Gasölmenge erhoben wird und im Voraus zu bezahlen ist, abgegeben werden können.

Teil B bezieht sich auf die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich. Er regelt die Rechte und Pflichten aller betroffenen Parteien. Der in dem Übereinkommen definierte Entladungsstandard ist einzuhalten und eine von den jeweils Beteiligten unterzeichnete Entladebescheinigung dient dazu, die Sammlung und Abgabe dieser Abfallart zu organisieren und nachzuverfolgen.

Teil C betrifft im Wesentlichen die sonstigen Abfälle, die während des Schiffsbetriebs entstehen, z. B. Hausmüll und insbesondere häusliches Abwasser von Fahrgastschiffen mit mehr als 50 Fahrgästen. Für Frachtschiffe sichert das Übereinkommen im Wesentlichen die reibungslose Sammlung der Abfälle in Häfen und an Anlagen der Netze an Land.

Das CDNI ist am 1. November 2009 in Kraft getreten. Es wurde von sechs Staaten (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz) ratifiziert und ist auf dem gesamten Rhein sowie sämtlichen Binnenwasserstraßen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, auf dem internationalen Abschnitt der Mosel in Luxemburg und in Frankreich sowie auf bestimmten Kanälen in Frankreich gültig.

4

Der vorliegende Bericht zeichnet eine Tätigkeitsbilanz des CDNI von 2012 bis Ende 2015 auf der Basis des im Jahr 2012 verabschiedeten Arbeitsprogramms (Beschluss 2011-II-2) auf. Diese Bilanz umfasst sämtliche Tätigkeiten der Konferenz der Vertragsparteien (KVP), der Arbeitsgruppe CDNI/G, der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) sowie der Sondergruppe „Kreis der innerstaatlichen Institutionen“ (CINNA) und der Plattform der unabhängigen Sachverständigen GRTS für den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung.

Von Januar 2012 bis Dezember 2015 ist die KVP 2 Mal pro Jahr für insgesamt 8 Tage zusammengekommen, die Arbeitsgruppe CDNI/G 14 Mal für insgesamt 17 Tage, die IAKS 9 Mal für insgesamt 7,5 Tage und CINNA 4 Mal für insgesamt 4 Tage. Zwei Anhörungen des Schifffahrtsgewerbes fanden am 12. Dezember 2013 und 17. Dezember 2015 in Straßburg statt.

VORGESEHENE UND AUSGEFÜHRTE AUFGABEN

Bewertung des Tarifs von 7,5€ je 1.000 Liter in Bezug auf die Gesamtkosten des Annahmestellennetzes (Thema 1.a, Priorität I)

Die IAKS hat eine Bewertung des Tarifs von 7,5€ je 1.000 Liter in Bezug auf die Gesamtkosten des Annahmestellennetzes durchgeführt. Anders als zu Anfang geplant, gehen die zusätzlichen Finanzanalysen und Kostenschätzungen der IAKS in Anbetracht der aktuellen Informationen davon aus, dass ab 2016 die jährlichen Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten der Annahmestellen nicht mehr decken werden. Ab diesem Zeitpunkt könnten die bis dahin zu viel erhobenen Gebühren nach und nach abnehmen. Auf Aufforderung der IAKS hat die KVP daher beschlossen, den Tarif von 7,5€ je 1.000 l beizubehalten (Beschluss 2014-II-3). Die IAKS wird der KVP zu ihren Analysen regelmäßig Bericht erstatten und entsprechend den aktuellen Daten einschließlich Prognosen gegebenenfalls eine Anpassung des Tarifs vornehmen.

Revision der Tarifstruktur des Artikels 6 CDNI im Hinblick auf die Abfallvermeidung (Thema 1.b, Priorität I)

Die Arbeiten zur Revision der Tarifstruktur des Artikels 6 CDNI im Hinblick auf die Abfallvermeidung wurden aufgenommen. Die Delegationen und das Schifffahrtsgewerbe haben sich für eine differenzierte Tarifstruktur ausgesprochen, welche die tatsächlich entstandenen Mengen an öl- und fetthaltigen Abfällen berücksichtigt. Aufgrund des komplexen Themas und der Schwierigkeit, objektive und kontrollierbare Kriterien und eine proportionale Verwaltungsabgabe festzulegen, konnten die Analysen jedoch nicht zur Festlegung eines differenzierten Systems führen. Das Schifffahrtsgewerbe wurde aufgefordert, diesen Weg weiterzuverfolgen und den Stand seiner Überlegungen rechtzeitig mitzuteilen.

Optimierung des Betriebs des Annahmestellennetzes**(Thema 1.c, Priorität II)**

Die Arbeiten zur Anpassung des Netzes der Annahmestellen wurden im Jahr 2013 innerhalb der IAKS begonnen. Im Jahr 2015 wurde ein Projekt zur Entwicklung eines Benchmarking vom Sekretariat im Auftrag der IAKS vergeben. Die Arbeiten begannen in Form von Workshops, die Professor Stölzle und zwei Sachverständige koordinierten. Derzeit erfolgt die interne Bearbeitung des Projektauftrages. Die Ergebnisse werden für Ende 2015/Anfang 2016 erwartet.

**AUSGEFÜHRTE UNVORHERGESEHENE ARBEITEN:
GRÜNDE UND UMSTÄNDE DER ABWEICHUNG****Revision der Geschäftsordnung der IAKS und Festlegung von Leitlinien für die Überprüfung der Betriebsabrechnung im Hinblick auf den jährlichen Finanzausgleich**

Im Zuge des jährlichen Finanzausgleichs sind Abweichungen zwischen den Kontrollen aufgetreten, welche die jeweiligen Wirtschaftsprüfer auf Aufforderung der innerstaatlichen Institutionen durchgeführt haben. Für eine ordnungsgemäße Anwendung des Übereinkommens wurde die Einführung eines harmonisierten Kontrollprotokolls für notwendig erachtet. Die neuen Leitlinien wurden im Dezember 2014 angenommen und in die gemäß den gesammelten Erfahrungen überarbeitete Version der Geschäftsordnung der IAKS integriert (Beschluss 2014-II-4). Diese enthält auch einheitliche Muster für die vierteljährlichen und jährlichen Daten. Alle genannten Elemente tragen zur Transparenz des jährlichen internationalen Finanzausgleichs bei.

VORGESEHENE UND AUSGEFÜHRTE AUFGABEN

Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Thema 2.a, Priorität I)

Die Arbeiten mit dem Ziel, die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung in das CDNI-Übereinkommen aufzunehmen, wurden im Jahr 2011 initiiert und aktiv vorangetrieben. Einerseits müssen seitens der Betroffenen technische Lösungen gefunden, andererseits die entsprechenden verordnungsrechtlichen Maßnahmen in das CDNI-Übereinkommen integriert werden. Der erste Teil der Aufgaben wurde von einer unabhängigen Sachverständigengruppe, dem Steering Committee „Gaseous Residues of Liquid Cargo in Inland Tanker Shipping“ (GRTS), bearbeitet, die sich aus Vertretern führender Verbände der Binnenschifffahrtsindustrie, der Seehäfen und Terminalbetriebe zusammensetzt und Anfang 2013 mit ihrer Arbeit begann. Im Hinblick auf den verordnungsrechtlichen Bereich hat die KVP einen Grundsatzbeschluss zur Integration der Vorschriften in das CDNI-Übereinkommen gefasst (Beschluss 2013-II-3). Ein im Dezember 2014 verabschiedeter Fahrplan beschreibt die nächsten Schritte. Im Jahr 2015 wurden die Arbeiten fortgeführt und eine Beschlussfassung ist für 2016 vorgesehen.

Bewertung des Bedarfs bezüglich der Abgabe von Abfällen aus dem Ladungsbereich, Artikel 5.02 (Thema 2.b, Priorität II)

Die Bestandsaufnahme der Praktiken der Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich wurde eingeleitet. Diese Bewertung war aufgrund des Ablaufs der Übergangsbestimmungen am 31. Oktober 2014 erforderlich, um die richtige Umsetzung vor Ort sicherzustellen. Es galt, den Bedarf in diesem Bereich zu bewerten, um den angemessenen Service hinsichtlich Kapazität und geografischer Verteilung der Strukturen zu planen. Die niederländische Delegation hat eine detaillierte Studie vorgelegt, die eine Bestandsaufnahme der Annahmestellen von Abfällen aus dem Ladungsbereich und eine Bilanz der Anwendung der Verpflichtungen aus Teil B umfasst. Die übrigen Delegationen haben intern entsprechende

Untersuchungen in die Wege geleitet. Die Bestandsaufnahme schreitet voran, ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Auf der Website des CDNI wurde ein anonymisierter Fragebogen veröffentlicht, um vertiefte Informationen von Seiten des Schifffahrtsgewerbes und anderer Betroffener zu erhalten.

Diskussion und Evaluierung der Einhaltung der Anwendungsbestimmung in der Praxis **(Thema 2.c, Priorität I)**

Im Rahmen dieser Evaluierung sind die Delegationen aufgefordert mitzuteilen, welche Behörden für die Überwachung der Umsetzung von Teil B in ihrem Land zuständig sind. Diese Übersicht soll weiter vervollständigt werden. Ein Merkblatt zur Behandlung der Abfälle aus dem Ladungsbereich wurde erarbeitet. Die KVP hat davon im Dezember 2013 Kenntnis genommen. Das Merkblatt ist im zweiten Quartal 2014 als Papierversion und auf der CDNI-Website erschienen.

Befreiungen vom Ausstellen der Entladebescheinigung **(Thema 2.d, Priorität I)**

In Fortsetzung der im Rahmen des vorausgegangenen Arbeitsprogramms begonnenen Arbeiten hat die KVP Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Entladebescheinigung im Sinne von Artikel 6.03 für Fahrzeuge verabschiedet, die Einheitstransporte ausführen (Beschluss 2012-I-2). Der Entwurf eines Merkblattes zum Einheitstransport wird derzeit im Rahmen der Arbeitsgruppe CDNI/G ausgearbeitet.

UNVORHERGESEHENE ARBEITEN

Folgende Projekte, die sich aus praktischen Erfordernissen ergeben haben, wurden abgeschlossen oder werden bearbeitet.

Ausarbeitung von zwei unterschiedlichen Entladebescheinigungen (Trockenladung, Tankladung)

Zwei Entladebescheinigungen, eine für die Trockenladungsfahrt, die andere für die Tankladungsfahrt, wurden unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes erarbeitet und mit Beschluss 2013-II-4 verabschiedet.

Anpassung der Stoffliste

Die Arbeitsgruppe CDNI/G hat eine Ad-hoc-Sachverständigengruppe für die Aktualisierung der Stoffliste nach Anhang III der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens eingesetzt. Ziel ist es, die Änderungen im Rahmen der KVP im Juni 2016 zu verabschieden.

Nutzung von Daten aus dem CDNI für die Bestandsaufnahme zur nachhaltigen Entwicklung und als Beitrag zur „Vision 2018“ der ZKR

Die Delegationen des CDNI haben der Nutzung von Daten aus dem CDNI in für die „Vision 2018“, die von der ZKR erarbeitete Strategie für die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt, grundsätzlich zugestimmt.

VORGESEHENE UND AUSGEFÜHRTE AUFGABEN

Erarbeitung und Vereinbarung der Bedingungen für Abweichungen laut Artikel 9.02

(Thema 3.a, Priorität I)

Das CDNI-Übereinkommen untersagt bestimmten Fahrgastschiffen die Einleitung von häuslichem Abwasser, das sie entweder an Bord sammeln oder aufbereiten müssen. Bestimmungen für Abweichungen vom Einleiteverbot für häusliches Abwasser aufgrund unüberwindlicher Schwierigkeiten wurden gemäß Artikel 9.02 für Bordkläranlagen verabschiedet (Beschluss 2013-II-5). Artikel 9.03 des Anhangs II wurde ergänzt, um anzugeben, dass die Verantwortung für die Einhaltung des Verbots der Einleitung häuslichen Abwassers von Fahrgastschiffen mit mehr als 50 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 50 Betten beim Schiffsführer liegt (Beschluss 2013-II-6) und er u. a. sicherstellen muss, dass die Abwässer an Bord gesammelt werden.

Problemanalyse bezüglich der Abwasseraufbereitung bei Schiffen, die nicht unter Artikel 9.01 Absatz 3 fallen / Ausweitung des Einleitungsverbotes auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen

(Thema 3.b, Priorität II)

Das Verbot der Einleitung häuslichen Abwassers in das Oberflächenwasser ist heute auf Fahrgastschiffe zur Beförderung von mehr als 50 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 50 Betten beschränkt. Die Arbeiten wurden innerhalb der Gruppe CDNI/G aufgenommen, um festzustellen, ob es sinnvoll ist, den Anwendungsbereich des CDNI auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen auszudehnen. Es sind verschiedene Daten auf nationaler Ebene zu erfassen, um die Auswirkungen einer solchen Ausweitung zu ermessen.

Koordinierung der auf nationaler Ebene einzuführenden Mechanismen zur Entsorgung der sonstigen Schiffsbetriebsabfälle

(Thema 4, Priorität I)

Die niederländische Delegation hat im Jahr 2011 die Arbeiten dazu aufgenommen. Ein Memorandum forderte die Delegationen dazu auf, eine neue Bestandsaufnahme der Annahmestimmungen und Finanzierungsregelungen für 2014 vorzunehmen. Mit Beschluss 2012-I-3 hat die KVP diesen Zwischenbericht zur Umsetzung der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen (Artikel 7 des CDNI) zur Kenntnis genommen. Die Arbeit zu diesem Thema wird im Rahmen des nächsten Arbeitsprogramms 2015-2017 (Punkt 8) fortgesetzt.

VORGESEHENE UND NICHT AUSGEFÜHRTE AUFGABEN: GRÜNDE DER UNTERLASSENEN AUSFÜHRUNG; MÖGLICHE ABHILFE

Sachstand und Bewertung der Landanlagen für Fahrgastschiffe (häusliches Abwasser)

(Thema 3.c, Priorität II)

Die Arbeitsgruppe CDNI/G hat sich wiederholt zu diesem Thema ausgetauscht. Dieses Thema wurde im Rahmen von Studien zu Finanzierung und Struktur der Entsorgung der Abfälle aus Teil C und der allgemeinen Bewertung der Umsetzung von Teil C erörtert. Dieses Thema soll im Rahmen des nächsten Arbeitsprogramms weitergeführt werden.

ALLGEMEINE FRAGEN

VORGESEHENE UND AUSGEFÜHRTE AUFGABEN

Neue CDNI-Website

(Thema 5, Priorität I)

Im September 2012 wurde eine Website für das CDNI eingerichtet und im Oktober 2014 aktualisiert, um sie besser für die Benutzer der Wasserstraßen anzupassen.

12

Merkblatt für die Abfallbeseitigung sowie die Verwendung von Reinigungsmitteln in der Binnenschifffahrt

(Thema 5, Priorität I)

Dieses Merkblatt wird derzeit im Rahmen der Arbeitsgruppe CDNI/G aktualisiert und soll veröffentlicht werden.

Erarbeitung und Aktualisierung von FAQ

(Thema 5, Priorität I)

Mit der Erarbeitung von FAQ soll eine unverbindliche Kommentierung des Übereinkommens bereitgestellt werden. Die Arbeiten an den FAQ erfolgen derzeit im Rahmen der Arbeitsgruppe CDNI/G, die ersten Antworten wurden online gestellt und die Arbeiten werden im Rahmen des nächsten Arbeitsprogramms fortgesetzt.

Beziehungen zu Drittstaaten, die an einem Beitritt zum Übereinkommen interessiert sind (Seminare, Besichtigungen)

(Thema 6, Priorität II)

Die Donaukommission überarbeitet derzeit die Empfehlungen zu Abfällen in der Binnenschifffahrt und stützt sich dabei umfassend auf die Vorschriften des CDNI. Gewisse Unterschiede, insbesondere hinsichtlich des Anwendungsbereichs (u. a. Teil C Einleitung häuslicher Abwässer durch Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen) werden innerhalb des CDNI diskutiert. Die Donaukommission stellt Überlegungen zur Notwendigkeit an, diese Regeln obligatorisch einzuführen, um diese ordnungsgemäß anzuwenden und gegebenenfalls ein Finanzierungssystem einrichten zu können.

Parallel dazu wurden von der Europäischen Kommission finanzierte Projekte durchgeführt, um den Entwurf eines Übereinkommens der Donaustaaten für die Donau zu erarbeiten, das die technischen Bestimmungen des CDNI weitgehend übernimmt, die Anlass zu vorbereitenden Arbeiten (Bestandsaufnahme der verfügbaren/erforderlichen Anlagen) und Versuchen gaben. Diese Projekte mit den Bezeichnungen WANDA und CO-WANDA sind nunmehr abgeschlossen. Für die Zukunft ist abzuwarten, inwieweit diese Überlegungen zu verbindlichen Verordnungsbestimmungen führen oder welche weiteren Schritte seitens der Donaustaaten unternommen werden. Deutschland hat sich beispielsweise in den Expertengremien der Donaukommission für einen Beitritt der Donaustaaten zum CDNI ausgesprochen. Die beiden aktuell dargestellten Optionen sind insofern ein unabhängiges internationales Übereinkommen für den Donauraum oder eine Erweiterung des CDNI.

AUSGEFÜHRTE, JEDOCH UNVORHERGESEHENE ARBEITEN: GRÜNDE UND UMSTÄNDE DER ABWEICHUNG

Ausnahme der Sportboote vom Anwendungsbereich des Übereinkommens

Die KVP legt das Übereinkommen so aus, dass Sportboote vom Anwendungsbereich ausgeschlossen sind, und bekräftigte ihre Auffassung per Beschluss 2012-I-4.

14

Konsolidierte Fassung des Übereinkommens zum 1. Januar 2014

Eine zum 1. Januar 2014 konsolidierte Fassung des Übereinkommens wurde vorbereitet, gedruckt und im Dezember 2014 herausgegeben.

Englische Fassung des Übereinkommens

Es wurde eine inoffizielle englische Fassung des Übereinkommens erstellt und veröffentlicht, um die Wahrnehmung des CDNI durch Dritte weiter zu verbessern.

Bußgeldkatalog

Im Jahr 2012 wurde neben der Erfassung der nationalen Gesetzgebung mit der Erfassung der Bußgeldvorschriften der Vertragsstaaten begonnen, um die Transparenz des CDNI weiter zu erhöhen.

Diskussionen zur Einleitung von MTBE/ETBE

Die IKSR machte auf mögliche illegale Einleitungen von MTBE/ETBE durch Schiffe aufmerksam. Dies gab Anlass zu mehrfachem Austausch. In ihrem Kommuniqué begrüßt die 15. Rhein-Ministerkonferenz den deutlichen Rückgang dieser Art von Einleitungen, der auch auf das Inkrafttreten der Bestimmungen des CDNI zurückzuführen sei, und ruft dazu auf, auch weiterhin aufmerksam zu sein.

Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden

Dem Verband IG RiverCruise, der den Bereich der Flusskreuzfahrten vertritt (Beschluss 2013-II-7), und dem Verband Euroshore International vzw, der den Bereich der Schiffsbetriebsabfälle repräsentiert (Beschluss 2014-I-3), wurde jeweils der Status eines akkreditierten Verbands verliehen. Sie können einen wertvollen Beitrag zur Arbeit des CDNI leisten. Der Verband IAWR hat einen Antrag gestellt, der derzeit seitens der KVP geprüft wird.



Sekretariat CDNI

CCNR / ZKR - 2, Place de la République
F-67082 Straßburg Cedex - FRANKREICH
secretariat@cdni-iwt.org / www.cdni-iwt.org