

CDNI - Teil B „Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich“

Winfried Kliche,
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zusammenfassung des Vortrages anlässlich der HTG - Hafenrechtsausschuss - Sitzung am 22. Oktober 2015 in Hamburg

Ziele des CDNI:

1. Verhinderung von Gewässerverschmutzungen durch Abfall, der gefährliche oder wassergefährdende Stoffe enthält.
2. Vermeidung oder weitest gehende Begrenzung des Entstehens von Abfällen. Beste Möglichkeit der Abfallvermeidung sind Einheitstransporte.

Gremien des CDNI

- Konferenz der Vertragsparteien KVP – Entscheidungsgremium;
- Arbeitsgruppe – entwickelt Vorschläge zur Weiterentwicklung des Übereinkommens, berät die KVP fachlich;
- internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle - Zuständig für Organisation und Durchführung der Entsorgung nach Teil A;
- Sekretariat;

Aufbau des CDNI¹

- Grundbestimmungen im Stammtext;
- Detailbestimmungen zu den Teilbereichen
 - o Öl- und fetthaltige Abfälle (Teil A)
 - o Abfälle aus dem Ladungsbereich/ Umgang mit der Ladung (Teil B)
 - o sonstige Schiffsbetriebsabfälle (Teil C)in einer speziellen Anlage.

Nationale Umsetzung

- Ratifizierungsgesetz
- Ausführungsgesetz – Ergänzende nationale Bestimmungen;
- CDNI-Verordnungen – Umsetzung von Änderungen des CDNI in Nationales Recht, nationale Eränzungen;

Bestandteile der Bestimmungen (hier für den Ladungsbereich = Teil B)

- Umgang mit der Ladung und den Abfällen aus dem Ladungsbereich;
- Bereitstellung, Beladung und Entladung eines Fahrzeugs;
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten;
- Kostentragung (Verursacherprinzip);
- Übergangsbestimmungen (für Ladungsabfälle ausgelaufen);

Kernbestimmung für die Ladung sind

- Artikel 3: Verbot der Einleitung der Ladung oder von Schiffsbetriebsabfällen in das Gewässer (Ausnahmen gemäß Bestimmungen zum Umgang mit der Ladung und Schiffsbetriebsabfällen nach Anlage 2);
- Kapitel 7 der Anlage 2
Schiff muss, sofern kein Einheitstransport vorliegt, wie folgt gereinigt werden,
 1. mindestens besenrein/nachgelentzt

¹ Näheres siehe website:

2. sofern Anhang III der Anlage 2 (Entladestandards) es bestimmt:
 - a. vakuumrein;
 - b. gewaschen (wenn Anhang III bestimmt, dass Einleitung in das Gewässer verboten ist);
3. Schiff ist
 - a. besenrein/nachgelenzt zur Verfügung zu stellen, es sei denn es ist zwischen den Parteien ein höherer Standard vereinbart.
 - b. gewaschen zurückzugeben,
 - i. wenn Anhang III der Anlage 2 dies so fordert oder
 - ii. wenn das Schiff gewaschen angefordert wurde (Bestimmung wurde im Dez.2015 von der KVP entsprechend präzisiert);
ansonsten besenrein/nachgelenzt (oder vakuumrein).

Kosten

Die Kosten werden nach dem Verursacherprinzip getragen, d.h. der Befrachter (be flüssiger Ladung) bzw. der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) tragen die Kosten der Reinigung.

Aktuelle Probleme im Bereich Teil B

- Einleitung in die Kanalisation (wird von den Kläranlagen häufig verweigert, weil diese die Bestandteile des Waschwassers nicht genau kennen);
 - Umgang mit den Entladestandards und hier der Güterliste in Anhang III der Anlage 2 (Unklarheiten/Unzufriedenheit der Betroffenen mit der Einordnung);
- ⇒ KVP bemüht sich in beiden um Klärung im Rahmen der Überarbeitung der Entladestandards (Anhang III) sowie Klärung mittels mit FAQ's. Zudem Gespräche mit Kläranlagenbetreibern durch die Mitgliedstaaten.

Aktuelle Arbeiten des CDNI im Ladungsbereich

- Überarbeitung der Entladestandards in Anhang III (Anpassung an internationale Entwicklung; Berücksichtigung von Vorschlägen des Gewerbes und der Industrie, Eingruppierung neuer Stoffe, etc.) Abschluss voraussichtlich 1.Hj 2016.
- Klärung der Bestimmungen des Artikel 7.04 Abs. 2 zum Waschen (Dez.2015).
- Erarbeitung von FAQ's (erste im Juni 2015, weitere schrittweise, u.a Dez. 2015).
- Umgang mit gasförmigen Resten flüssiger Ladung = Dämpfen (längerfristig, voraussichtlich Mitte/Ende 2016 erste Entscheidungen).