



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

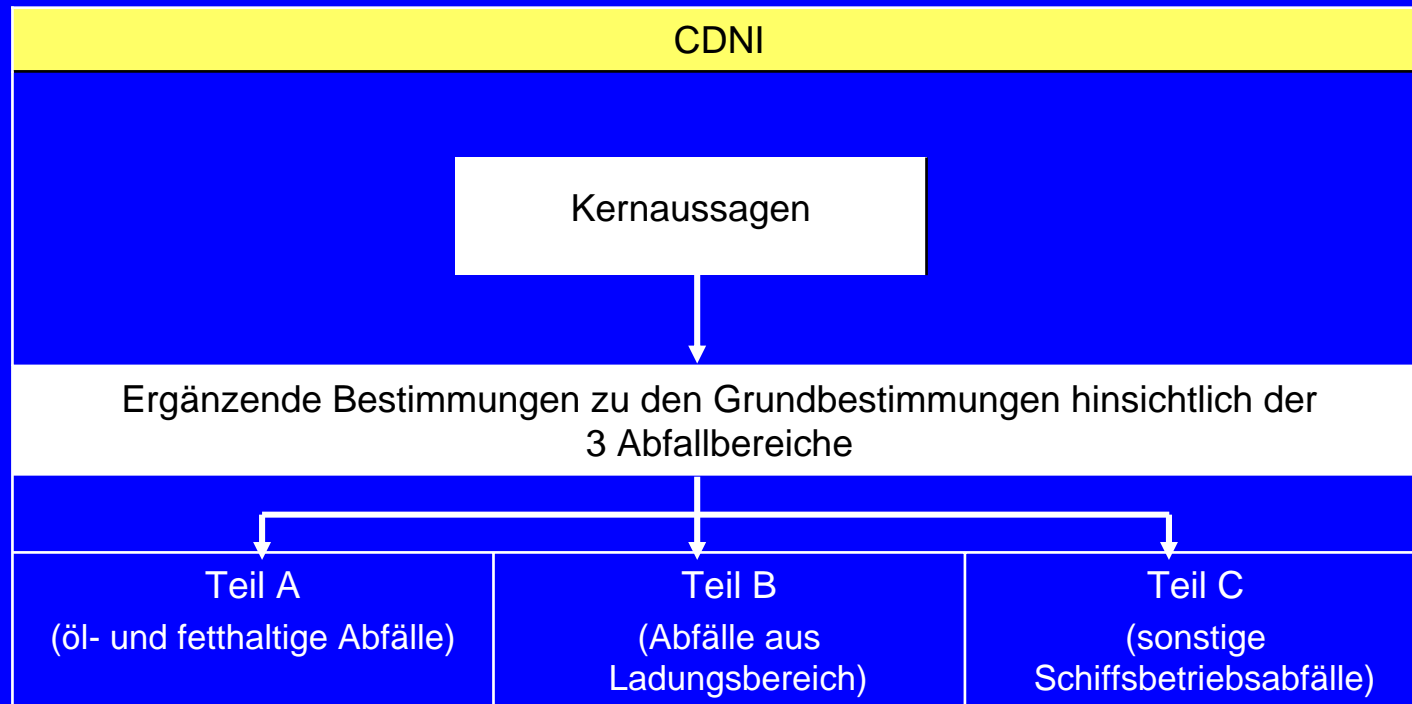
Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996

CDNI

(Winfried Kliche,
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt





Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Nationale Umsetzung

1. Ratifizierungsgesetz

- inhaltlich im Wesentlichen identisch mit Übereinkommen

2. Ausführungsgesetz

- Ermächtigung BMVBS zum Erlass von RVO
- Ordnungswidrigkeiten
- Entsorgung nach der Annahmestelle
- ergänzende Bestimmungen (siehe unten)

für Teil A § 1 Absatz 4

für Teil B § 1 Absatz 5

für Teil C § 1 Absätze 1 und 6 bis
9 sowie Absätze 2 und 3



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

	CDNI		
Stammtext	Kernaussagen		
Ausführungs- bestimmungen Anlage 2	Ergänzende Bestimmungen zu den Grundbestimmungen hinsichtlich der 3 Abfallbereiche		
	Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle)	Teil B (Abfälle aus Ladungsbereich)	Teil C (sonstige Schiffsbetriebsabfälle)
Übergangsbe- stimmungen (A2)	keine	Infrastruktur Ladung	Infrastruktur Schiff
Nationale Umsetzung	1. Ratifizierungsgesetz <ul style="list-style-type: none"> • inhaltlich im Wesentlichen identisch mit Übereinkommen 		
	2. Ausführungsgesetz <ul style="list-style-type: none"> • Ermächtigung BMVBS zum Erlass von RVO • Ordnungswidrigkeiten • Entsorgung nach der Annahmestelle • ergänzende Bestimmungen (siehe unten) 		§ 2 § 3 § 1 Absatz 10 § 1
	für Teil A	für Teil B	für Teil C
	§ 1 Absatz 4	§ 1 Absatz 5	§ 1 Absätze 1 und 6 bis 9 sowie Absätze 2 und 3



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

	Teil A	Teil B	Teil C
Bescheinigungen	1. Bezugsnachweis für das Gasöl 2. Abgabebescheinigung (Ölkontrollbuch Anlage 2 Anhang 1)	1. Entladebescheinigung (Anlage 2 Anhang IV) 2. Annahmebescheinigung (bei Annahme von Waschwasser an gesonderter Stelle) 3. Transportauftrag /Beförderungspapiere mit 4 stelliger Nummer der Güterart nach Anlage 2 Anhang III (Stoffliste)	Abgabennachweis für Klärschlamm (nach Länderrecht)
Verantwortlich (Kosten) bis zur Annahmestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Schiffsführer (Innerstaatliche Institution getragen von den Bundesländern) 	<ul style="list-style-type: none"> • Befrachter • Ladungsempfänger • ggf. Betreiber einer Umschlagsanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Schiffsführer • Betreiber von Stammliegeplätzen
Verantwortlich (Entsorgung nach Annahmestelle)	Beseitigung der Abfälle: Betreiber der Annahmestelle Infrastruktur: Bund und Länder (Kommunen) Rechtsgrundlage: Abfallrecht des Bundes u. der Länder (Ausführungsgesetz § 1 Abs. 10)		



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Übereinkommen	
Stammtext	Kernaussagen:
Artikel 1+ A1	• Verbot der Einleitung von Schiffsabfällen und Teilen der Ladung in die Wasserstraße
Artikel 1 + 16	• Vertragstaaten sorgen für Einhaltung des Verbotes und der sonstigen Bestimmungen (einschließlich Sanktionen)
Artikel 1	• Ausnahmen nur gemäß Anwendungsbestimmungen
Artikel 4	• Dichtes Netz von Annahmestellen (Annahmestellen sind zur Annahme verpflichtet)
Artikel 4	• Nachweispflicht
Artikel 5 – 9	• einheitliches Finanzierungsverfahren und Finanzierung der Annahme der unterschiedlichen Abfallarten
Artikel 9 + 10	• Innerstaatliche Institution / Internationaler Finanzausgleich / Konferenz der VP
Artikel 11 – 13	• Pflichten und Rechte
Artikel 15, 17 – 22	• Verwaltung des CDNI (Unterzeichnung, Ratifizierung, Beitritt, In-Kraft-Treten, Änderungen, Kündigung, Verwahrung)



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

<p>Ausführungs- bestimmungen Anlage 2</p>	<p>Ergänzende Bestimmungen zu den Grundbestimmungen hinsichtlich der 3 Abfallbereiche</p>		
	<p>Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbot Einbringung/Einleitung • Sammlung/Behandlung der Abfälle an Bord • Abgabe an der Annahmestelle • Erhebung der Gebühr (EPS) • Aufgaben der NI • Kontrollen • IAKS • vorläufiger/jährlicher Finanzausgleich (inkl. Verfahren) 	<p>Teil B (Abfälle aus Ladungsbereich)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begriffsbestimmungen • Verpflichtung der Vertragsstaaten • Verbot Einleitung • Bestimmungen zur Weiterfahrt nach Entladen • Bereitstellung / Ablieferung des Fahrzeuges • Be-/Entladen • Ladungsrückstände und Waschwasser • Kosten • Vereinbarung Befrachter - Ladungsempfänger • Übertragung von Rechten und Pflichten auf Betreiber einer Umschlagstelle 	<p>Teil C (sonstige Schiffsbetriebsabfälle)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begriffsbestimmungen • Verpflichtung der Vertragsstaaten (u.a. <ul style="list-style-type: none"> – Annahmestellen für Hausmüll an Umschlaganlagen, Häfen, Liegestellen und Schleusen) – Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall in Häfen – Annahmestellen für häusliches Abwasser an Stammliegeplätzen • Verbot Einbringung/Einleitung • Abweichungen vom Einleitungsverbot • Sammlung u. Behandlung der Abfälle an Bord, Abgabe der Abfälle • Annahme

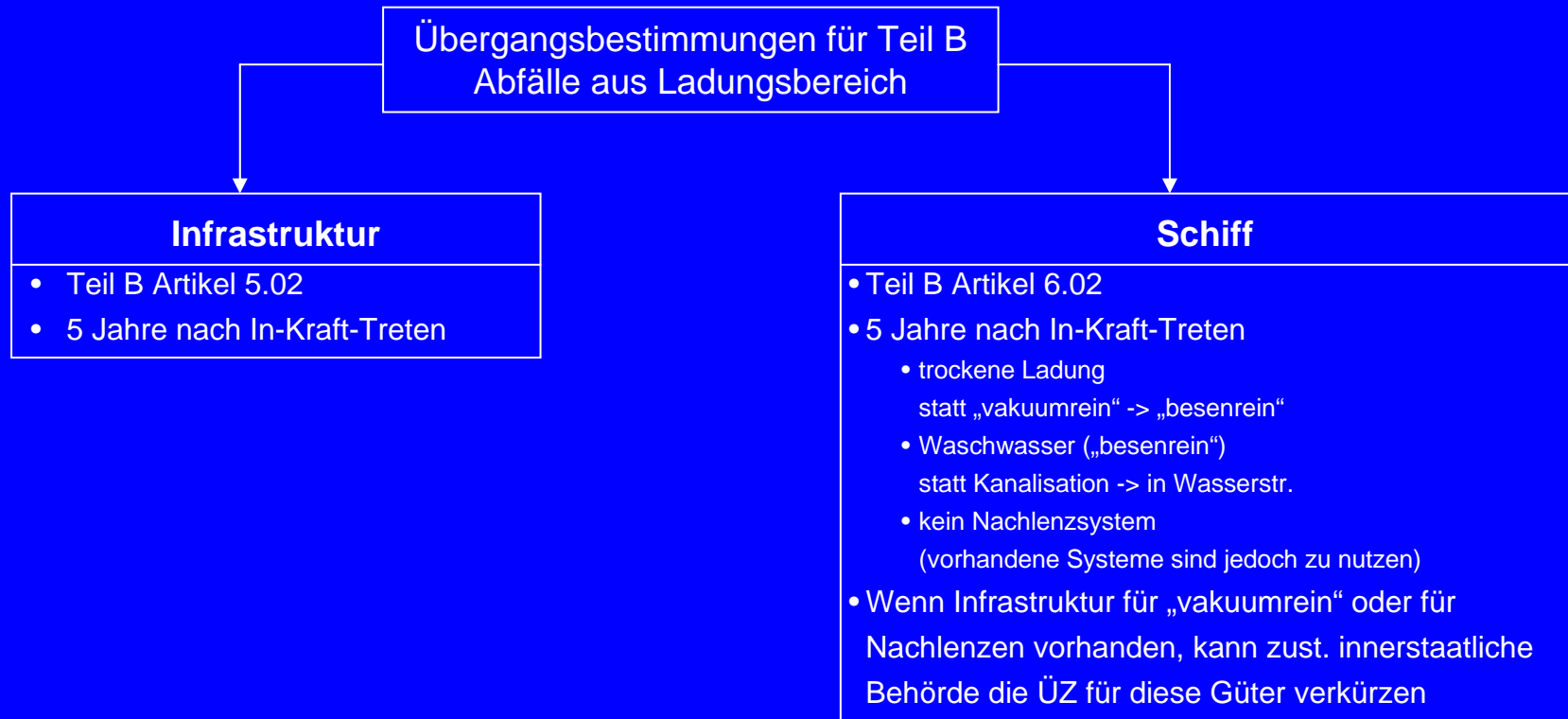


Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

	Teil A	Teil B	Teil C
Übergangsbestimmungen (Anlage 2)	keine	Infrastruktur Artikel 5.02 Ladung Artikel 6.02	Infrastruktur Artikel 8.02 Nr. 2 und 3 Schiff Artikel 9.01 Nr. 3 und Artikel 9.02



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt





Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Übergangsbestimmungen für Teil C sonstige Schiffsbetriebsabfälle

Infrastruktur

Teil C Artikel 8.02

- Nr. 1: Hausmüll an
 - a. Umschlaganlagen oder in Häfen
 - b. FGS Anlegstellen für dort anleg. FGS
 - c. best. Liegestellen u. Schleusen für durchgehende Schifffahrt

→ **sofort**
- Nr. 2: Annahmestellen für Slops und übrige Sonderabfälle in Häfen
→ **5 Jahre nach In-Kraft-Treten**
- Nr. 3: Annahmestellen für häusliche Abwässer an Stammliegestellen oder Übernachtungsplätzen für Kabinenschiffe m. > 50 Schlafplätzen oder FGS mit > 50 FG
→ **analog Schiff**

Schiff

Teil C Artikel 9.01

- Nr. 3 Verbot Einleitung „häusliches Abwasser“
Kabinenschiffe > 50 Schlafplätze: **1.1.2005**
FGS > 50 FG: **1.1.2010**
FGS < 50 FG, Kabinenschiffe < 50 Schlafplätze und Güterschiffe sind vom Einleiteverbot ausgenommen
- Nr. 4: FGS mit zugelassenen Bordkläranlagen können einleiten.
FGS mit zugelassenen Bordkläranlagen müssen GW nach Anlage 2 Anhang V einhalten
- Nr. 5: Seeschiffe in Häfen an Seeschiffahrtsstraßen, die Marpol-Abkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung unterliegen, sind von Nr. 3 ausgenommen

Teil C Artikel 9.02 „Härtefallklausel“



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Nationale Umsetzung	2. Ausführungsgesetz		
	<ul style="list-style-type: none"> • Ermächtigung BMVBS zum Erlass von RVO • Ordnungswidrigkeiten • Entsorgung nach der Annahmestelle • ergänzende Bestimmungen (siehe unten) 		§ 2 § 3 § 1 Absatz 10 § 1
	für Teil A (§ 1 Absatz 4) Festlegung, <ul style="list-style-type: none"> – dass NI die Einrichtung und den Betrieb des Netzes der Annahmestellen regelt NI wird über Staatsvertrag der Bundesländer der BEV	für Teil B (§ 1 Absatz 5) Betreiber von Umschlagsanlagen an Wasserstraßen oder in daran gelegenen Häfen haben <ul style="list-style-type: none"> – Annahmestellen zu schaffen und zu betreiben oder – damit geeignete Dritte zu beauftragen oder – den Fracht-/Schiffsführern Annahmestellen für Washwasser zuzuweisen 	für Teil C (§ 1 Absätze 1 und 6 bis 9) Schaffung von Annahmestellen für Hausmüll, Slops und sonstige Sonderabfälle <ul style="list-style-type: none"> – Verpflichtung der Häfen und gewerbsmäßig betriebenen, Umschlagstellen z. Bereitstellung v. Annahmestellen – Ersatzweise Beauftragung eines geeigneten Entsorgungsbetriebs – durch vertragliche Vereinbarung regional oder überregional für einen größeren Wasserstraßenbereich Schaffung eines „ausreichend dichtes Netz“ Absätze 2 und 3: FGS Annahmest. für Hausmüll und häuslich Abwässer



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Weiteren-
wicklung

Beschlüsse der KVP

- A 2 – Anhang III – Entladungsstandards
- A 2 – Anhang IV – Entladebescheinigung
- A 2 – Anhang V - Grenz-/ Überwachungswerte für Bordkläranlagen v. FGS
- Übergangsbestimmungen für FGS
- A 2 Teil A Ersatz der Best. für das Markensystem durch ein elektronisches Zahlungssystem
- Inkrafttreten CDNI - Teil A

CDNI 2009-II-2

1.7.2010

1.CDNI-VO

Herbst 2010

CDNI 2009-II-3

1.7.2010

-“-

CDNI 2009-II-4

1.7.2010

-“-

CDNI 2010-I-2

1.1.2010

-“-

CDNI 2010-II-1
(CDNI 2009-I-3)

1.1.2011

2. CDNI-VO

1.1.2011

CDNI 2009-I-6

1.7.2010

-“-

CDNI 2010-II-2

1.1.2011



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Weiterentwicklung durch Änd-G zum AG (ggf. inkl. 3. CDNI-VO) u. a. :

- Kontrollmöglichkeiten für die NI (insbesondere bzgl. des gelieferten Gasöls),
- Änderung und Ergänzung von Owi's (u. a.):
 - Bezugsnachweis f. Gasöl + SPE-Quittung (Schiffsführer, Bunkerstelle),
 - falsche Angaben bei Kontrollen (Bunkerstelle, Annahmestelle, Schiffsführer),
 - Bunkerstelle:
 - keine oder nicht fristgerechte Angaben gegenüber der NI,
 - Nichtausfertigung oder falsche Ausfertigung der Bezugsnachweise,
 - Ladungsempfänger, Annahmestelle v. Waschwasser:
 - Nichtausfertigung oder falsche Ausfertigung der Entladebescheinigung,
 - Schiffsbetreiber:
 - nicht rechtzeitige Überweisung ausreichender Betrag für Teil A,
 - keine Entrichtung Entsorgungs- und Verwaltungsgebühr bei schriftlichen Verfahren wegen nicht fehlender oder nicht funktionierender ECO-Card.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

FAQ's,
die noch nicht im Internet stehen



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Fragen zu Schiffsbetriebsabfällen aus dem Ladungsbereich (Teil B)

Stichwort: Annahmeverweigerung wegen Übergangsbestimmungen

Frage: Darf ein Entlader die Annahme von Schiffsbetriebsabfällen aus dem Ladungsbereich verweigern, weil er die Übergangsbestimmungen in Anspruch nimmt?

Antwort: Grundsätzlich gilt das Einleitungsverbot nach Artikel 3 in Verbindung mit der Annahmepflicht nach Artikel 13 Absatz 2. Verweist Artikel 3 Absatz 3 auf die Möglichkeit klar geregelter Ausnahmen für die Einleitung, ist dies hinsichtlich der Annahme (Artikel 13 Absatz 2) nicht der Fall.

Hier wird aber ausdrücklich gesagt, dass der Ladungsempfänger Dritte beauftragen kann.

Diese Forderung setzt § 1 Absatz 5 des Ausführungsgesetzes um. Danach hat der Betreiber einer Umschlagstelle innerhalb von 5 Jahren selbst eine Annahmemöglichkeit zu schaffen oder er kann einen Dritten beauftragen oder er kann dem Schiff eine Annahmestelle für Waschwasser zuweisen.

Eine Möglichkeit der Verweigerung der Annahme von Abfällen – auch temporär - wird nicht eingeräumt. Das Ausführungsgesetz entspricht insoweit der Rechtsgrundlage, die im Ratifikationsgesetz mit In-Kraft-Setzen des Artikel 13 gegeben ist.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Stichwort: Ladungsrückstände von Tankschiffen

Problem: Durch das Nachlenzen eines Tankschiffes werden die Laderäume und auch die Rohrleitungen sehr geleert. Allerdings bleiben im Filtersystem und in der Pumpe bei vielen Schiffen noch große Mengen zurück. In den Pumpen sind dies 150 bis 200 Liter, im Filtersystem, je nach Größe, 200 bis 400 Liter.

Diese Ladungsrückstände können nur mit einer zusätzlichen Pumpe abgesaugt werden. Während viele Stationen im Binnenland (z.B. Magdeburg, Hildesheim, Braunschweig, Hannover) eine solche Pumpe vorhalten, steht man andernorts (z.B. in Hamburg) auf dem Standpunkt, dass hierfür nicht die Löschstelle sondern das Schiff zuständig sei.

Sofern ein Produkt geladen wird, das sich mit der nachfolgenden Ladung nicht verträgt (z.B. Biodiesel), müssen Filter und Pumpe geleert werden.

Gemäß Artikel 7.04 Absatz 1 hat bei flüssiger Ladung der Befrachter dafür zu sorgen, dass nach dem Entladen der Ladetank nachgelenzt übergeben wird. Die Entladung einschließlich der Restentladung mit Hilfe eines Nachlenzsystems wird vom Schiffsführer durchgeführt.

Die Ladung, die nach Einsatz des Lenzsystems im Filter und der Pumpe verbleibt, ist Umschlagsrückstand i. S. d. Definition des Artikel 5.01 Buchstabe c.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Frage: Wem obliegt es, diese Ladungsrückstände abzusaugen und anzunehmen?

Antwort: Die Ladung, die im Filter und der Pumpe verbleibt, ist nicht als „Umschlagsrückstand“ nach Anlage 2 Artikel 5.01 Buchstabe e, sondern als „Ladungsrückstand nach Artikel 5.01 Buchstabe c in Verbindung mit Buchstabe d zu betrachten.

Gemäß Artikel 7.04 Absatz 1 wird bei flüssiger Ladung die Entladung inklusive der Restladung mit Hilfe des Nachlenzsystems vom Schiffsführer durchgeführt, es sei denn es ist vertraglich etwas anderes vereinbart.

Ausnahme hiervon ist der waschreine Ladungsraum gemäß Artikel 7.04 Absatz 2.

Der Befrachter (nach Artikel 1 Buchstabe p „die Person, die Beförderungsauftrag erteilt hat“) hat bei flüssiger Ladung dafür zu sorgen, dass der Ladetank nachgelenzt übergeben wird.

Gemäß Anforderungen an das Nachlenzsystem (Anlage 2 Anhang II) dürfen nur Restmengen von max. 5 l (Doppelhüllenschiffe) bzw. 20 l (Einhüllenschiffe) im Ladetank und 15 l pro Leitungssystem im Lenzsystem verbleiben.

Gemäß Artikel 7.04 Absatz 1 letzter Satz ist der Betreiber der Umschlaganlage verpflichtet, Restladung anzunehmen. I. d. R. geschieht dies schon aus Eigeninteresse. Sofern das Nachlenzsystem gemäß Anlage 2 Anhang II trotz sorgfältiger Nutzung durch den Schiffsführer nicht die komplette Restladung wegen Rückständen im System übergeben kann, können Ladungsrückstände durch den Ladungsempfänger entsorgt werden (i.d.R. mit landseitiger Restpumpe). Eine Verpflichtung für den Ladungsempfänger - im Falle von flüssiger Ladung für den Befrachter - besteht nur, wenn dieser gemäß den Bedingungen aus Artikel 7.04 Absatz 2 für einen waschreinen Laderaum oder –tank zu sorgen hat.

Der Umgang mit Ladungsrückständen ist auch in Anlage 2 Anhang III „Entladestandards“ geregelt.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Stichwort: Entladebescheinigung

Problem: Das CDNI setzt in Artikel 6.03 und 7.01 der Anwendungsbestimmung das Vorhandensein einer Entladebescheinigung voraus. Es sagt aber nichts darüber aus, wer diese Entladebescheinigung vorhalten muss.

Frage: Da das Muster der Entladebescheinigung in Anhang IV den Ladungsempfänger bzw. die Umschlagsanlage als Aussteller vorsieht, müssen die betreffenden Formulare dort vorgehalten werden. Ist dies zutreffend?

Antwort: Nein. Das CDNI sagt zwar nicht, wer erstmalig die Entladebescheinigung vorhalten muss. Es sagt aber in Anlage 2 Artikel 6.03 Absatz 1, dass jedes Fahrzeug, das im Geltungsbereich des Übereinkommens entladen wurde, eine Entladebescheinigung an Bord haben muss. Daher empfiehlt es sich für den Schiffsführer, ggf. Blankoformulare vorzuhalten.

Aber auch der Ladungsempfänger sollte von sich aus ein Interesse an einer Entladebescheinigung haben, weil er damit nachweisen kann, dass er seinen Pflichten aus dem CDNI nachgekommen ist.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Stichwort: Befrachter

Problem: Anlässlich der Informationsveranstaltung im BMVBS wurde seitens des Gewerbes darauf hingewiesen, dass das CDNI an mehreren Stellen vom "Befrachter" redet. Gemeint sei aber, der Verlader. Den Begriff "Befrachter" kennt das deutsche Frachtrecht nicht. Daraus wurde geschlossen, dass in allen Fällen, in denen der "Befrachter" aufgeführt ist, deshalb nicht die Reederei, sondern der Verlader der Verpflichtete sei. Diese Sicht wird als falsch angesehen. Denn im Verhältnis z.B. zum Partikulier als ausführendem Frachtführer sei die Reederei der "Verlader". Dies müsse vielleicht einmal klargestellt werden.

Frage: Wer ist der Befrachter?

Antwort: Der Begriff Befrachter ist im CDNI eindeutig geregelt. Nach Artikel 1 Buchstabe p des Übereinkommens ist der Befrachter die Person, die den Beförderungsauftrag erteilt hat.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Stichwort: Entladebescheinigung nach Containertransport

Problem: Es ist in der letzten Zeit vorgekommen, dass Ladungsempfänger / Umschlagsanlagen sich nach dem Transport von Containern oder Massengütern geweigert haben, die Entladebescheinigung auszufüllen und den Entladestandard "besenrein" zu bescheinigen, weil sie nicht nachprüfen konnten, welche Vorladung im Schiff war. Die Konsequenz sei, abgesehen von der fehlenden Entladebescheinigung, dass das Wasch- oder Ballastwasser nicht eingeleitet werden kann. Die jeweilige Löschstelle könne doch aber nur für die Bescheinigung des Entladestandards ihrer eigenen Ladung haftbar gemacht werden, so dass keine Bedenken wegen eventueller Vorladung bestehen müssten.

Frage: Ist dies zutreffend?

Antwort: Nein. Nach Anlage 2 Artikel 7.04 Absatz 2 wird auf den letzten Reinigungszustand verwiesen.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Fragen zum Umgang mit sonstigen Schiffsbetriebsabfällen (Teil C)

Stichwort: Anschluss Häuslicher Abwässer über Eigentum Dritter

Problem: Die Tagesausflugsschifffahrt, die überwiegend täglich entsorgen muss, geht davon aus, dass die Abwassergebühren selbstverständlich vom Betreiber zu tragen sind.

Auch die Leitungen vom Schiff bis an Land sind Sache des Unternehmers.

Nicht zu dem Eigentum des Betreibers gehört die kleine Fläche des Uferstreifen, die für das Auflager des Stegs benötigt wird. Diese Fläche ist zumeist in kommunalem Besitz, teilweise aber auch im Besitz des Bundes, der von den WSÄ'n vertreten wird (z.B. entlang der gesamten Mosel). Die einschlägigen kommunalen Satzungen weisen dem Grundstückseigentümer die Aufgabe zu, für die Herstellung von Grundstücksentwässerungsanlagen und Grundstücksanschlüssen zu sorgen.

Würde nun der Pächter eines Grundstücks von der Uferkante aus einen Kanal zur öffentlichen Kanalisation bauen, vorausgesetzt er erhält dafür überhaupt die Genehmigung, schafft er Eigentum im öffentlichen Raum, ohne Eigentümer des betreffenden Grundstücks zu sein. Dies dürfte beträchtliche Probleme aufwerfen. Abgesehen von den sehr hohen Kosten, die ihm zusätzlich zur Schaffung der Infrastruktur an Bord und bis zum Ufer auferlegt sind, wäre diese Investition in vielen Fällen existenzgefährdend. Wird aus irgendwelchen Gründen eine Verlegung des Stammliegeplatzes erforderlich (z.B. bei Aufgabe des Geschäfts), müsste er üblicherweise die in den öffentlich Raum eingebrachten Anlagen zurückbauen (erneut verbunden mit sehr hohen Kosten). Geschieht dies, weil der Eigentümer des Grundstücks eine Nutzungsänderung (wie z.B. bei der Ufersanierung in Koblenz) und damit Verschiebungen (wie z.B. in Köln) plant, hätte er doppelte Kosten für Zurückbau des einen und Neubau eines neuen Kanalanschlusses.

Gemäß diverser kommunaler Satzungen zur Frage der Abwasserentsorgung hat der Grundstückseigentümer die Kosten für Grundstücksentwässerungsanlagen ebenso wie für die Verbindung mit dem Grundstücksanschluss zu tragen.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Frage: Welche Regelung hat hierzu das CDNI?

Antwort: Gemäß Artikel 4 verpflichten sich die Vertragsstaaten, ein Netz von Annahmestellen zu schaffen oder schaffen zu lassen. Diese Annahmestellen sind verpflichtet, den Abfall anzunehmen.

Gemäß Artikel 7 Absatz 3 können die Kosten für die Annahme häuslicher Abwässer dem Fahrgastschiffen angelastet werden.

Die nationale Präzisierung für diese Bestimmungen enthält § 1 Absatz 3 des Ausführungsgesetzes. Danach sind die Betreiber verpflichtet, diese Annahmestellen zu schaffen oder schaffen zu lassen und die Abfälle anzunehmen. Die konkrete Umsetzung bleibt dem Betreiber überlassen. Im Wesentlichen bieten sich drei Möglichkeiten. Er kann

- a) einen direkten Anschluss an die öffentliche Entsorgung wählen,
- b) direkt über ein mobiles Entsorgungsunternehmen (z.B. Schiff oder Tanklastwagen) entsorgen lassen,
- c) einen Speicher anlegen, aus dem zu gegebener Zeit mobil entsorgt wird.

Sowohl bei der direkten als auch bei der indirekten Entsorgung gilt, dass ab Annahme die weitere Entsorgung nach der Annahmestelle gemäß Abfallrecht des Bundes bzw. des für die Annahmestelle zuständigen Landes erfolgt (siehe Ausführungsgesetz § 1 Absatz 10).

Im Prinzip bedeutet die nichts anderes, als jede andere Entsorgung von Abwässern aus einem gewerblichen Betrieb. Daher sind auch Querungen durch das Eigentum Dritter analog dem üblichen Anschlüssen aus gewerblichen Betrieben (z.B. Gaststätten an Fähranlegern) auszuführen.

Mehrbelastungen gegenüber anderen Gewerbetreibenden sind nicht erkennbar.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Fragen zu den Ordnungswidrigkeiten (Owi) -Tatbeständen)

Stichwort: Entladebescheinigung

Problem: Leider weigern sich viele Ladungsempfänger/Umschlagsanlagen immer noch, eine Entladebescheinigung auszustellen. Teilweise haben sogar die Mitarbeiter vor Ort die ausdrückliche Anweisung der Geschäftsleitung, nichts zu unterschreiben. Der Schiffsführer ist demgegenüber machtlos, die WSP ratlos. Während sowohl das Verlassen der Löschstelle ohne Entladebescheinigung als auch das Nichtvorhandensein der Entladebescheinigung an Bord für den Schiffsführer bußgeldbewehrt ist, gibt es kein entsprechendes Druckmittel, um den Ladungsempfänger bzw. die Umschlagsanlage zur Ausstellung einer Entladebescheinigung zu veranlassen. Ein augenfälliges Missverhältnis! Es ist daher dringend erforderlich, die Nichtausstellung einer Entladebescheinigung ebenfalls als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.

Frage: Ist eine entsprechende Ergänzung der Bestimmungen denkbar?

Antwort: Die Bestätigung der Entladung, der Restentladung und ggf. des Waschens, der Annahme von Abfällen oder der Zuweisung einer Annahmestelle in der Entladebescheinigung gehört nach Artikel 7.01 der Anwendungsbestimmung eindeutig zu den Verpflichtungen des Ladungsempfängers. Weigert sich ein Ladungsempfänger bzw. eine Umschlagstelle, eine Entladebescheinigung auszufüllen, verstoßen sie damit klar gegen die ihnen nach dem CDNI obliegenden Pflichten. Das BMVBS wird mit der vorgesehenen Änderung des Ausführungsgesetzes einen entsprechenden Ordnungswidrigkeitentatbestand schaffen, um entsprechende Verstöße ahnden zu können.



Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

**Ich danke Ihnen für Ihre
Aufmerksamkeit**

Informationen zum CDNI finden Sie unter:

<http://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Allgemeines/Abfalluebereinkommen/index.html>