

Klarer Durchblick noch nicht in Sicht

BINNENSCHIFFFAHRT Das internationale Abfallübereinkommen (CDNI) lässt Fragen offen.

Fast eine olle Kamelle: die im März veröffentlichte Verkündung über das internationale Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) hat eine knapp 25-jährige Vorlaufzeit. Und trotzdem hapert es bei der Umsetzung in die Praxis gewaltig.

Viele Unklarheiten bleiben ungelöst

Das Übereinkommen verbietet die Einleitung von Abfällen und umweltschädlichen Stoffen aus der Binnenschiffahrt in die Gewässer. 1996 wurde der Text in Straßburg bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) beschlossen. Das Übereinkommen trat aber erst im März 2010 rückwirkend für den 1. November 2009 in Kraft, nachdem Belgien als letzter Rheinanliegerstaat das Übereinkommen ratifiziert hat.

Mit der Umsetzung soll die Belastung der Umwelt durch die Binnenschiffahrt deutlich reduziert werden.

Die Unterzeichnerstaaten haben sich verpflichtet, die Bestimmungen des Abkommens in nationales Recht umzusetzen, für deren Einhaltung zu sorgen, Verstöße zu sanktionieren sowie ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen einzurichten oder einrichten zu lassen.

Das gilt für alle Binnenschiffahrtsstraßen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, auf dem internationalen Abschnitt der Mosel in Luxemburg und in Frankreich sowie auf dem französischen Teil des Rheins und auf dem Rhein in der Schweiz bis Rheinfelden.

Die Vorschriften für eine fachgerechte Entsorgung der Schiffsabfälle sollen auf dem Verursacherprinzip basieren.

So wird bei den Schiffsabfällen nach der Herkunft und der Verantwortung der Beteiligten unterschieden.

Einige Vorschriften, etwa im Zusammenhang mit öl- und fetthaltigen Schiffsab-



Nordrhein-westfälisches Umweltministerium: will offene Fragen an das BMVBS stellen.

triebsabfällen, Hausmüll und Sonderabfällen, betreffen die Schiffsführer. Bei den Abfällen im Zusammenhang mit der Ladung wird die Verantwortung zwischen dem Ladungsempfänger, dem Verloader und dem Beförderer aufgeteilt.

Die Entsorgung der öl- und fetthaltigen Abfälle ist laut CDNI im internationalen Netz der Annahmestationen überall kostenfrei möglich.

Die Finanzierung der Annahmestationen trägt die Binnenschiffahrt. Dazu soll ab Sommer 2010 ein Gebührensystem auf elektronischer Basis installiert werden. Die Höhe der international einheitlichen

Im Sommer 2010 soll ein elektronisches Gebührensystem eingerichtet werden.

Gebühr soll sich nach dem Gasölverbrauch der motorgetriebenen Schiffe richten. Im Rahmen eines internationalen Finanzausgleichs sollen die Mittel nach Maßgabe der Kosten für die nationalen Netze aufgeteilt werden.

Offene Fragen

Am 20. Januar 2010 diskutierten Vertreter von Behörden, Häfen, Schifffahrt und Wasserschutzpolizei im Ministerium für



Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) die praktische Umsetzung des Abfallübereinkommens (CDNI).

Trotz interessanter Diskussionen blieben viele Fragen offen. So ist zwar das CDNI bereits vor Monaten in Kraft getreten, eine entsprechende Verkündung fand aber erst im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2010, Teil II Nr. 4 vom 5. März 2010 statt.

Übereinkommen für private Häfen

Auch Regelungen in der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), die auf das Abfallübereinkommen Bezug nehmen, wurden bislang durch Übergangsregelungen nicht in Kraft gesetzt, wie etwa zum Nachlensystem, das Abfallnachweisbuch sowie die Anforderungen an die Anschlüsse für die Abgabe der Abfälle auf Tankschiffen. (Anmerkung der Redaktion: Das Nachlensystem ist ein System nach Anhang II des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt für das möglichst vollständige Entleeren der Ladetanks und des Leitungssystems bis auf nicht lenzbare Ladungsrückstände).

Entsprechend MUNLV-Auskunft gilt das Übereinkommen auch in den „privaten“ Häfen, es solle aber noch eine Abstim-



Durch das Abfallübereinkommen sieht die Binnenschifffahrt hohe Kosten auf sich zukommen.

Für problematische Abfälle fehlen Schiffsführern passende Entsorgungsstellen.

mung mit dem BMVBS erfolgen. Ausgenommen sind bislang Seeschiffe und die Freizeitschifffahrt.

Das Binnenschifffahrtsgewerbe sieht insbesondere hohe Kosten auf sich zukommen, wenn bei bestimmten Trockengüterschiffen Abwässer beim Reinigen der Laderäume entstehen. Es wird sogar befürchtet, dass durch die hohen Abgabegebühren kein Gewinn mehr zu erzielen sei.

Es ist nicht auszuschließen, dass Schiffer künftig Leerfahrten zum erneuten Beladen auf sich nehmen, um eine Reinigung von Tanks oder Laderäumen nicht vornehmen zu müssen.

Eine Entladebescheinigung ist praktisch heute schon erforderlich. Sie wird vom Ladungsempfänger, also der Umschlaganlage, ausgestellt.

Da der Empfänger aber über Einzelheiten nicht informiert ist, steht dem Schiffsführer diese Bescheinigung derzeit noch nicht zur Verfügung. Auch gibt es nach Auffassung der Betroffenen noch keine Entsorgungseinrichtungen, die für die Übernahme der Problemabfälle in Frage kommen. Niemand weiß so recht, wie

viele Abfälle überhaupt anfallen. Gudrun Both, Referatsleiterin im Bereich „Abwasserbeseitigung“, kündigte an, die aufkommenen Fragen an das BMVBS zu richten.

Nichts überstürzen

Da die Ratifizierung durch Belgien 13 Jahre nach der Unterzeichnung erfolgte, glaubte eigentlich niemand mehr so recht daran, dass das Übereinkommen jemals in Kraft treten würde.

Wie oftmals bei Übergangsregelungen der Fall, ließ man die Sache auf sich zukommen.

Eine praktikable Übergangsregelung muss auch deshalb gefunden werden, weil man ja eigentlich mit dem Übereinkommen dem Schiffsführer helfen wollte.

Doch heute wie damals wird der wohl bis auf Weiteres auf seinen Abfällen sitzen bleiben – es sei denn, er entsorgt sie auf seine Kosten.

Eventuell sollte man seitens des BMVBS die Länder bitten, im Rahmen des Opportunitätsprinzips bis zur Klärung weiterer Fragen Ordnungswidrigkeiten nicht zu verfolgen, denn eine Kriminalisierung der Schiffsführer muss verhindert werden.

Klaus Ridder

Der Autor ist Gefahrgutexperte und Buchautor in Königswinter

FOTOS: KLAUS RIDDER



Kostenfreie Entsorgung laut CDNI an Annahmestationen: bei öl- und fetthaltigen Abfällen.

ABFÄLLE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Tipps zum Thema

Schiffsführer und Partikuliere sollten sich im Klaren sein, dass sie im Zweifelsfall nur mittels einer Löschescheinigung belegen können, dass sie alles in ihrer Macht stehende getan haben, um vorschriftenkonform Abfälle und umweltschädliche Stoffe zu entsorgen.

Ganz wichtig: Die Kommunikation sollte idealerweise schriftlich per E-Mail festgehalten werden, um im Nachhinein rechtlich einigermaßen abgesichert zu sein.

Vor Abschluss eines Frachtvertrages:

- Den Befrachter auf die gesetzlich vorgeschriebene Löschescheinigung aufmerksam machen.
- Die Forderung nach einer Löschescheinigung im Frachtvertrag festhalten.
- Vertraglich regeln, dass die Löschescheinigung empfangen wurde.

Vor Ankunft im Zielhafen:

- Auftraggeber und Löschestelle nochmals auf die Löschescheinigung ansprechen.
- Auftraggeber informieren, wenn sich der Umschlagbetrieb unwissend oder ablehnend äußert.

An der Löschestelle:

- Schon bei der Anmeldung darauf hinweisen, dass man auf einer Löschescheinigung besteht.
- Auftraggeber umgehend informieren, wenn sich Probleme mit der Löschescheinigung abzeichnen.
- Löschestelle erst verlassen, wenn die Löschescheinigung vorliegt.
- Auftraggeber für Wartezeit haftbar machen.