CDNI

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

AUSGABE 2018

ÜBEREINKOMMEN

ÜBER DIE

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN

IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

Straßburg • 9. September 1996

KONSOLIDIERTE FASSUNG JANUAR 2019

Impressum: Januar 2019
ISBN 979-10-90735-39-2

Herausgegeben vom Sekretariat des CDNI

Sekretariat des CDNI: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, 2, place de la République, 67082 STRASBOURG Cedex

www.cdni-iwt.org

VORWORT

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) wurde 1996 in Straßburg von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz unterzeichnet. Nachdem das Übereinkommen von allen Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden war, trat es am 1. November 2009 in Kraft.

Sitz der Gremien des Übereinkommens ist Straßburg.

Zwischenzeitlich wurde das Übereinkommen durch die Konferenz der Vertragsparteien mehrfach angepasst, um aktuellen Entwicklungen im Bereich Umwelt- und Gewässerschutz gerecht zu werden, sowie die Handhabbarkeit der Bestimmungen noch praxistauglicher zu gestalten.

Die vorliegende konsolidierte Fassung beinhaltet alle bis spätestens 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Änderungen.

Wichtigste Änderungen am CDNI

Teil A der Anlage 2 (öl- und fetthaltige Betriebsabfälle)
2010 wurde ein elektronisches Bezahlsystem für die Abfälle nach Teil A eingeführt. Dieses System wurde am 1. Januar 2011 in Betrieb genommen.
2015 wurde Artikel 3.03 geändert, um bestimmte Einzelheiten des Verfahrens zur Erhebung der Entsorgungsgebühr festzulegen.

Teil B der Anlage 2 (Abfälle aus dem Ladungsbereich)
2012 wurden bestimmte Beförderungsarten von den Verpflichtungen bezüglich der Entladebescheinigung befreit (Artikel 6.03).
2013 wurde ferner das Format der Entladebescheinigung (Anhang IV) angepasst und in zwei gesonderte Bescheinigungen für die Trocken- und die Tankschifffahrt aufgespalten.

2015 wurden die Artikel 7.02 und 7.04 geändert, um die Anwendung der Vorschriften für das Waschen zu vereinfachen und die Verantwortung für die Reinigung von Schiffen klarzustellen.
2016 wurde der Begriff „kompatibler Transport" (Artikel 5.01 und 7.06) ergänzend zum Begriff „Einheitstransport" in das Übereinkommen aufgenommen. Zudem wurde Artikel 5.03 geändert, um Seeschiffe in Binnenhäfen, die der Europäischen Richtlinie 2000/59/EG unterliegen, aus dem sachlichen Anwendungsbereich von Teil B des CDNI auszunehmen.
Die komplexeste Änderung erfolgte durch eine grundlegende Überarbeitung der Entladungsstandards in Anhang III. Die neue Fassung tritt am 1. Januar 2018 in Kraft. Um den täglichen Gebrauch dieser Standards zu erleichtern und nützliche zusätzliche Informationen zur Verfügung zu stellen, wurde das elektronische Instrument „WaSTo" entwickelt und auf der Website des CDNI online geschaltet.

Teil C der Anlage 2 (sonstige Schiffsbetriebsabfälle)
2012 erfolgte eine Klarstellung hinsichtlich des geographischen Anwendungsbereichs des CDNI in Deutschland. Zudem wurde durch die KVP bestätigt, dass Sportboote nicht vom Anwendungsbereich des CDNI umfasst sind.
2013 wurde der Artikel 9.03 ergänzt, um klarzustellen, dass die Verantwortung für die Einhaltung des Einleiteverbots für häusliches Abwasser durch Fahrgastschiffe mit mehr als 50 Betten beim Schiffsführer liegt. Für Schiffe mit mehr als 50 Betten, die über eine vor dem 1. Januar 2011 eingebaute Bordkläranlage verfügen, wurde eine Übergangsregelung eingeführt. Die in Anhang V festgelegten Grenz- und Überwachungswerte für Bordkläranlagen waren bereits 2009 überarbeitet und mit den entsprechenden Normen für die Donau harmonisiert worden.

Ratifikationsbedürftige Änderung hinsichtlich der Behandlung gasförmiger Rückstände

Im Juni 2017 fasste die Konferenz der Vertragsparteien erstmals seit Unterzeichnung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt 1996 einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens (Beschluss 2017-I-4). Diese Änderung hat die Aufnahme von Bestimmungen zur Behandlung gasförmiger Rückstände zum Gegenstand und stellt insoweit einen wichtigen Fortschritt für den Umweltschutz dar. Die Änderung tritt nach der Ratifikation durch alle Vertragsparteien in Kraft.

Weitere Informationen, u. a. Fragen und Antworten zur Auslegung sowie Merkblätter zur Anwendung des Übereinkommens, sind auf der Website www.cdni-iwt.org verfügbar.

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

VORWORT 3

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT 7

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 8

BESONDERE BESTIMMUNGEN 9

VERPFLICHTUNGEN DER STAATEN 9

VERPFLICHTUNGEN UND RECHTE DER BETEILIGTEN 12

KONFERENZ DER VERTRAGSPARTEIEN 13

SANKTIONEN 14

SCHLUSSBESTIMMUNGEN 14

ANLAGE 1 17

WASSERSTRAßEN NACH ARTIKEL 2 17

ANLAGE 2 19

ANWENDUNGSBESTIMMUNG 19

TEIL A	SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ÖL- UND FETTHALTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN	21
KAPITEL I	Verpflichtungen der Annahmestellen	21
KAPITEL II	Verpflichtungen des Schiffsführers	23
KAPITEL III	Organisation und Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen	25
KAPITEL IV	Internationaler Finanzausgleich	29
TEIL B	SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN AUS DEM LADUNGSBEREICH	31
KAPITEL V	Allgemeine Bestimmungen	31
KAPITEL VI	Verpflichtungen des Schiffsführers	33
KAPITEL VII	Verpflichtungen des Frachtführers, des Befrachters, des Ladungsempfängers und des Betreibers der Umschlagsanlage	37
TEIL C	SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON SONSTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN	41
KAPITEL VIII	Allgemeine Bestimmungen	41
KAPITEL IX	Verpflichtungen des Schiffsführers	43
KAPITEL X	Verpflichtungen des Betreibers der Annahmestelle	45

ANHÄNGE 47

ANHANG I Muster für das Ölkontrollbuch 49

ANHANG II Anforderungen an das Nachlenzsystem 53

ANHANG III Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmevorschriften für die Zulässigkeit der Einleitung von Wasch-, Niederschlags- und Ballastwasser mit Ladungsrückständen 57

ANHANG IV Entladebescheinigung 2017 **Erreur ! Signet non défini.**

ANHANG V Grenz- und überwachungswerte für Bordkläranlagen von Fahrgastschiffen **Erreur ! Signet non défini.**

AUSLEGUNGSBESCHLÜSSE DER VERTRAGSPARTEIEN 89

Beschluss CDNI 2012-I-4 Einheitliche Auslegung des Übereinkommens- Sportboote 89

Beschluss CDNI 2013-II-5 Anwendungsbestimmung - Teil C Härtefallregelung gemäß Artikel 9.02 der Anlage 2 für Bordkläranlagen 90

Beschluss CDNI 2016-I-4 Anwendung des Artikel 7.04 Absatz 2 für Tankschiffe, die nach nationalen Bestimmungen entgast werden (Teil B) 92

Beschluss CDNI 2017-I-6 Fälligkeit der Entsorgungsgebühren für GTL (Artikel 1 m), 6 und 3.03 CDNI) 93

RATIFIKATIONSBEDÜRFTIGE ÄNDERUNG DES ÜBEREINKOMMENS 94

Beschluss CDNI 2017-I-4 Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) 94

ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

Die Bundesrepublik Deutschland,
Das Königreich Belgien,
Die Französische Republik,
Das Großherzogtum Luxemburg,
Das Königreich der Niederlande,
Die Schweizerische Eidgenossenschaft,

in der Erwägung, dass die Abfallvermeidung sowie die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen zur Verwertung und zur Beseitigung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige ein Erfordernis ist und dass diese hierzu einen verstärkten Beitrag leisten wollen,

in der Überzeugung, dass dazu international abgestimmte, einheitliche Regelungen getroffen werden müssen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden,

ferner in der Überzeugung, dass die Sammlung, Abgabe, Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips finanziert werden sollten,

in Anbetracht insbesondere der Tatsache, dass die Erhebung einer international einheitlich festgesetzten, auf der an die Binnenschifffahrt verkauften Gasölmenge basierenden Gebühr für die Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle den Grundsatz der zoll- und abgabenrechtlichen Befreiung in den Rheinuferstaaten und Belgien, wie er im Abkommen vom 16. Mai 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird, verankert ist, nicht verletzt,

in dem Wunsch, dass weitere Staaten, deren Binnenwasserstraßen mit denen der Vertragsstaaten in Verbindung stehen, diesem Übereinkommen beitreten mögen,

sind wie folgt übereingekommen:

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck:

a) "**Schiffsabfall**": die in den Buchstaben b) bis f) näher bestimmten Stoffe oder Gegenstände, deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss;

b) "**Schiffsbetriebsabfall**": Abfall und Abwasser, die bei Betrieb und Unterhaltung des Fahrzeugs an Bord entstehen; hierzu gehören der öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfall und sonstiger Schiffsbetriebsabfall;

c) "**öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfall**": Altöl, Bilgenwasser und anderen öl- oder fetthaltigen Abfall wie Altfett, Altfilter, Altlappen, Gebinde und Verpackungen dieser Abfälle;

d) "**Bilgenwasser**": ölhaltiges Wasser aus Bilgen des Maschinenraumbereiches, Pieks, Kofferdämmen und Wallgängen;

e) "**sonstiger Schiffsbetriebsabfall**": häusliches Abwasser, Hausmüll, Klärschlamm, Slops und übrigen Sonderabfall im Sinne des Teils C der Anwendungsbestimmung;

f) "**Abfall aus dem Ladungsbereich**": Abfall und Abwasser, die im Zusammenhang mit der Ladung an Bord des Fahrzeugs entstehen; hierzu gehören nicht Restladungen und Umschlagsrückstände im Sinne des Teils B der Anwendungsbestimmung;

g) "**Fahrzeug**": ein Binnenschiff, Seeschiff oder schwimmendes Gerät[1];

h) "**Fahrgastschiff**": ein zur Beförderung von Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;

i) "**Seeschiff**": ein Schiff, das zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt ist;

j) "**Annahmestelle**": ein Fahrzeug oder eine Einrichtung an Land, die von den zuständigen Behörden zur Annahme von Schiffsabfällen zugelassen ist;

k) "**Schiffsführer**": die Person, unter deren Führung das Fahrzeug steht;

l) "motorgetriebenes Fahrzeug" ein Fahrzeug, dessen Haupt- oder Hilfsmotoren mit Ausnahme der Ankerwindenmotoren Verbrennungskraftmaschinen sind;

m) "**Gasöl**": den zoll- und abgabenrechtlich befreiten Treibstoff für Binnenschiffe;

n) "**Bunkerstelle**": eine Stelle, an der die Fahrzeuge das Gasöl beziehen;

o) "**Betreiber der Umschlagsanlage**": eine Person, die gewerbsmäßig die Be- oder Entladung von Fahrzeugen ausführt;

p) "**Befrachter**": die Person, die den Beförderungsauftrag erteilt hat;

q) "**Frachtführer**": eine Person, die es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern auszuführen;

r) "**Ladungsempfänger**" die Person, die berechtigt ist, das Ladungsgut in Empfang zu nehmen.

---

[1] Siehe Beschluss CDNI 2012-I-4

Artikel 2
Räumlicher Geltungsbereich

Dieses Übereinkommen gilt auf den in Anlage 1 genannten Wasserstraßen.

BESONDERE BESTIMMUNGEN VERPFLICHTUNGEN DER STAATEN

Artikel 3
Verbot der Einbringung und Einleitung

(1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus Schiffsabfälle und Teile der Ladung in die in Anlage 1 genannten Wasserstraßen einzubringen oder einzuleiten.

(2) Die Vertragsstaaten tragen dafür Sorge, dass das in Absatz 1 genannte Verbot eingehalten wird.

(3) Ausnahmen von diesem Verbot sind nur in Übereinstimmung mit Anlage 2 und den dazu gehörigen Anhängen, im Folgenden als "Anwendungsbestimmung" bezeichnet, zulässig.

Artikel 4
Annahmestellen

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, an den in Anlage 1 genannten Wasserstraßen ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen einzurichten oder einrichten zu lassen und dies international abzustimmen.

(2) Die Vertragsstaaten führen entsprechend der Anwendungsbestimmung ein einheitliches Verfahren zur Sammlung und zur Abgabe von Schiffsabfällen an den Annahmestellen ein. Das Verfahren schließt für die in Artikel 1 Buchstaben c, d und f genannten Abfälle einen Nachweis über die ordnungsmäßige Abgabe dieser Abfälle ein. Die ordnungsgemäße Abgabe von Slops und Klärschlamm im Sinne des Teils C der Anwendungsbestimmung ist nach den innerstaatlichen Bestimmungen nachzuweisen.

(3) Die Annahmestellen sind verpflichtet, die Schiffsabfälle entsprechend dem in der Anwendungsbestimmung festgelegten Verfahren anzunehmen.

(4) Die Vertragsstaaten tragen Sorge dafür, dass die Annahmestellen ihrer Annahmepflicht für Schiffsabfälle entsprechend den innerstaatlichen Bestimmungen nachkommen.

Artikel 5
Grundsatz der Finanzierung

Die Vertragsstaaten führen ein einheitliches Finanzierungsverfahren für die Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen ein.

Artikel 6
Finanzierung der Annahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle

(1) Die Finanzierung der Annahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle erfolgt über eine Entsorgungsgebühr, die von motorgetriebenen Fahrzeugen, soweit sie Gasöl verwenden, erhoben wird; ausgenommen sind Seeschiffe. Die Höhe der Entsorgungsgebühr ist in allen Vertragsstaaten gleich. Sie wird auf der Grundlage der Summe der Annahme- und Entsorgungskosten nach Abzug der möglichen Erlöse aus der Verwertung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle und der Menge des gelieferten Gasöls nach dem in Teil A der Anwendungsbestimmung festgelegten Verfahren festgesetzt. Sie wird an die Kostenentwicklung angepasst. Zur Förderung der Abfallvermeidung sollen Kriterien ausgearbeitet und bei der Festsetzung der Höhe der Entsorgungsgebühr berücksichtigt werden.

Sämtliche entrichteten Entsorgungsgebühren sind ausschließlich für die Finanzierung der Annahme und der Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle zu verwenden.

(2) Das in Absatz 1 genannte Verfahren wird bei Bedarf unter Berücksichtigung der bei der Anwendung des Systems gewonnenen Erfahrungen überprüft.

(3) Die Entrichtung der Entsorgungsgebühr berechtigt zur Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle an den von den innerstaatlichen Institutionen bezeichneten Annahmestellen.

(4) Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass die Schiffsführer und die Bunkerstellen die ihnen nach Teil A der Anwendungsbestimmung obliegenden Verpflichtungen insbesondere bei jeder Gasöllieferung erfüllen.

Artikel 7
Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen

(1) In Häfen, an Umschlagsanlagen sowie an Liegestellen und Schleusen werden für die Annahme und Entsorgung von Hausmüll keine besonderen Gebühren erhoben.

(2) Hinsichtlich der Annahme und Entsorgung von übrigem Sonderabfall werden die Vertragsstaaten abgestimmte Regelungen in bezug auf ein Finanzierungssystem treffen, bei dem die Kosten für die Annahme und Entsorgung der genannten Abfälle in den Hafen- oder Liegeplatzgebühren inbegriffen sind oder dem Fahrzeug anderweitig auferlegt werden, unabhängig davon, ob es die genannten Abfälle abgibt oder nicht.

(3) Bei Fahrgastschiffen können die Kosten für die Annahme und Entsorgung von häuslichem Abwasser und Klärschlamm sowie von Hausmüll und übrigem Sonderabfall dem Schiffsführer gesondert angelastet werden.

(4) Die Kosten für die Annahme und Entsorgung von Slops können dem Schiffsführer gesondert angelastet werden.

Artikel 8
Finanzierung der Restentladung, des Waschens sowie der Annahme und Entsorgung von Abfällen aus dem Ladungsbereich

(1) Der Befrachter oder der Ladungsempfänger trägt die Kosten für die Restentladung und das Waschen des Fahrzeugs sowie für die Annahme und Entsorgung der Abfälle aus dem Ladungsbereich entsprechend Teil B der Anwendungsbestimmung.

(2) Wenn das Fahrzeug vor dem Beladen dem vorgeschriebenen Entladungsstandard nicht entspricht und wenn der von der vorangegangenen Beförderung betroffene Ladungsempfänger oder Befrachter seine Verpflichtungen erfüllt hat, trägt der Frachtführer die Kosten für die Restentladung und das Waschen des Fahrzeugs und für die Annahme und Entsorgung der Abfälle aus dem Ladungsbereich.

Artikel 9
Innerstaatliche Institution

(1) Jeder Vertragsstaat bezeichnet eine innerstaatliche Institution, die für die Organisation des einheitlichen Systems zur Finanzierung der Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle nach Maßgabe des Teils A der Anwendungsbestimmung verantwortlich ist.

(2) Die Zusammensetzung sowie die Einzelheiten der Organisation und der Arbeitsweise der innerstaatlichen Institution werden durch innerstaatliche Regelungen der Vertragsstaaten festgelegt. Der innerstaatlichen Institution müssen Vertreter des Binnenschifffahrtsgewerbes angehören.

3) Die Betriebs- und Verwaltungskosten jeder innerstaatlichen Institution werden von dem jeweiligen Vertragsstaat getragen.

Artikel 10
Internationaler Finanzausgleich - Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

(1) Der internationale Finanzausgleich erfolgt nach diesem Übereinkommen sowie nach Teil A seiner Anwendungsbestimmung.

(2) Es wird eine internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle eingerichtet. Sie hat unter anderem

a) den Finanzausgleich zwischen den innerstaatlichen Institutionen bei der Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen nach dem von ihr auf der Grundlage des Teils A der Anwendungsbestimmung bestimmten Verfahren zu gewährleisten;

b) zu prüfen, inwieweit das vorhandene Netz der Annahmestellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schifffahrt und der Wirtschaftlichkeit der Entsorgung einer Anpassung bedarf;

c) das System zur Finanzierung der Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen nach Artikel 6 aufgrund der in der Praxis gesammelten Erfahrungen jährlich zu bewerten;

d) Vorschläge für die Anpassung der Höhe der Entsorgungsgebühr an die Kostenentwicklung zu unterbreiten;

e) Vorschläge für die finanzielle Berücksichtigung technischer Maßnahmen zur Abfallvermeidung zu unterbreiten.

Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der innerstaatlichen Institutionen zusammen, von denen jeweils einer das nationale Binnenschifffahrtsgewerbe vertritt.

(3) Die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle gibt sich eine Geschäftsordnung, die einstimmig beschlossen wird und in der die Einzelheiten des internationalen Finanzausgleichs festgelegt werden.

(4) Die Organisation der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle ist in Teil A der Anwendungsbestimmung festgelegt.

(5) Das Sekretariat der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle wird vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wahrgenommen.

(6) Die Kosten der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle werden im Voraus für das folgende Jahr in einem Haushaltsplan veranschlagt, zu dem die Vertragsstaaten zu gleichen Teilen beitragen.

VERPFLICHTUNGEN UND RECHTE DER BETEILIGTEN

Artikel 11
Allgemeine Sorgfaltspflicht

Der Schiffsführer, die übrige Besatzung sowie sonstige Personen an Bord, der Befrachter, der Frachtführer, der Ladungsempfänger, die Betreiber der Umschlagsanlagen sowie die Betreiber der Annahmestellen müssen die nach den Umständen gebotene Sorgfalt anwenden, um eine Verschmutzung der Wasserstraße zu vermeiden, die Menge des entstehenden Schiffsabfalls so gering wie möglich zu halten und eine Vermischung verschiedener Abfallarten soweit wie möglich zu vermeiden.

Artikel 12
Verpflichtungen und Rechte des Schiffsführers

(1) Der Schiffsführer kann die Schiffsabfälle nach Maßgabe der Anwendungsbestimmung an den Annahmestellen jedes Vertragsstaats abgeben.

(2) Der Schiffsführer hat die in der Anwendungsbestimmung vorgesehenen Verpflichtungen einzuhalten. Insbesondere hat er, soweit in der Anwendungsbestimmung keine Ausnahme vorgesehen ist, das Verbot zu beachten, vom Fahrzeug aus Schiffsabfälle und Teile der Ladung in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.

(3) Ist kein Schiffsführer verantwortlich zu machen, so ist jeweils der Frachtführer, der Ausrüster oder der Schiffseigner in der genannten Reihenfolge für die Einhaltung der Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zur Verantwortung zu ziehen.

Artikel 13
Verpflichtungen des Frachtführers, des Befrachters und des Ladungsempfängers sowie der Betreiber von Umschlagsanlagen und Annahmestellen

(1) Der Frachtführer, der Befrachter, der Ladungsempfänger sowie die Betreiber von Umschlagsanlagen und Annahmestellen haben ihre jeweiligen Verpflichtungen nach Maßgabe der Anwendungsbestimmung zu erfüllen.

(2) Der Ladungsempfänger ist verpflichtet, Restladungen, Umschlagsrückstände und Abfälle aus dem Ladungsbereich anzunehmen. Er kann hiermit einen Dritten beauftragen.

KONFERENZ DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 14
Organisation und Zuständigkeit

(1) Die Vertragsparteien richten eine Konferenz der Vertragsparteien ein, die mit der Überwachung der Durchführung dieses Übereinkommens beauftragt wird.

Diese Konferenz tritt einmal im Jahr zusammen. Sie kann auf Antrag von mindestens zwei Vertragsparteien zu einer außerordentlichen Sitzung einberufen werden.

(2) Die Konferenz prüft und beschließt Änderungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen nach dem in Artikel 19 festgelegten Verfahren.

(3) Die Konferenz beschließt auf Vorschlag der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

a) den jährlichen Finanzausgleich,

b) die Festsetzung der Entsorgungsgebühr für das folgende Jahr nach dem in Artikel 6 festgelegten Verfahren,

c) Verfahrensänderungen beim vorläufigen und jährlichen Finanzausgleich,

d) Ermäßigungen der Entsorgungsgebühr infolge technischer Maßnahmen zur Abfallvermeidung auf Fahrzeugen.

Die Konferenz empfiehlt den Vertragsstaaten auf Vorschlag der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle die Anpassung des vorhandenen Netzes der Annahmestellen.

(4) Die Konferenz entscheidet über Streitigkeiten betreffend die Auslegung und Anwendung dieses Übereinkommens sowie über Streitigkeiten in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, ohne dass dies zur Aussetzung des laufenden vorläufigen Finanzausgleichs führen kann.

(5) Die Konferenz gibt sich eine Geschäftsordnung, die einstimmig beschlossen wird.

(6) Die Konferenz veranschlagt im Voraus für das folgende Jahr ihren Haushaltsplan, zu dem die Vertragsparteien zu gleichen Teilen beitragen.

Artikel 15
Sekretariat

Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird das Sekretariat der Konferenz der Vertragsparteien vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wahrgenommen.

SANKTIONEN

Artikel 16
Sanktionen

Die Vertragsstaaten verfolgen die in ihrem Hoheitsgebiet begangenen Verstöße gegen die in diesem Übereinkommen und seiner Anwendungsbestimmung festgelegten Ge- und Verbote entsprechend ihren jeweiligen innerstaatlichen Bestimmungen.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 17
Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Juni 1996 bis zum 30. September 1996 für die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die Französische Republik, das Großherzogtum Luxemburg, das Königreich der Niederlande und die Schweizerische Eidgenossenschaft zur Unterzeichnung auf.

(2) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Unterzeichnerstaaten. Die Ratifikations-, Annahme-, oder Genehmigungsurkunden werden beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hinterlegt.

(3) Nach Inkrafttreten steht dieses Übereinkommen für alle Staaten zum Beitritt offen, deren Binnenwasserstraßen mit denen der Vertragsstaaten in Verbindung stehen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hinterlegt.

Artikel 18
Inkrafttreten

Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme-, oder Genehmigungsurkunde der Unterzeichnerstaaten in Kraft. Für jede andere Vertragspartei tritt es am ersten Tag des zweiten Monats nach der Hinterlegung ihrer Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 19
Änderungen des Übereinkommens und seiner Anlagen

(1) Jede Vertragspartei kann Änderungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen vorschlagen. Änderungsvorschläge werden auf der Konferenz der Vertragsparteien geprüft.

(2) Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags und die Begründung dafür werden dem Verwahrer vorgelegt, der den Vorschlag den Vertragsparteien spätestens drei Monate vor dem Beginn der Konferenz übermittelt. Alle zu einem solchen Vorschlag eingegangenen Stellungnahmen werden den Vertragsparteien durch den Verwahrer übermittelt.

(3) Änderungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen werden einstimmig beschlossen.

(4) Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

(5) Änderungen der Anlagen dieses Übereinkommens treten zu dem vereinbarten Zeitpunkt, spätestens neun Monate nach der Beschlussfassung, in Kraft, sofern nicht eine Vertragspartei dem Verwahrer binnen sechs Monaten mitteilt, dass sie diese Änderungen ablehnt.

Artikel 20
Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Tag, an dem das Übereinkommen für diese Vertragspartei in Kraft getreten ist, durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation gekündigt werden.

(2) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats, der auf den Ablauf eines Jahres nach Eingang der Notifikation folgt, frühestens aber nach Abschluss des jährlichen Finanzausgleichs für das vergangene Geschäftsjahr oder nach Ablauf eines in der Notifikation bestimmten längeren Zeitabschnitts wirksam.

Artikel 21
Verwahrer

(1) Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist Verwahrer dieses Übereinkommens. Er veranlaßt die Aufnahme eines Protokolls über die Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden und übermittelt allen in Artikel 17 Absatz 1 genannten Parteien sowie allen Parteien, die diesem Übereinkommen beigetreten sind, eine beglaubigte Abschrift dieser Urkunden sowie des Hinterlegungsprotokolls.

(2) Der Verwahrer übermittelt allen in Artikel 17 Absatz 1 genannten Parteien sowie allen anderen Parteien, die diesem Übereinkommen beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens in den in Artikel 22 genannten Sprachen.

(3) Der Verwahrer übermittelt unverzüglich den in Artikel 17 Absatz 1 genannten Parteien sowie allen Parteien, die diesem Übereinkommen beigetreten sind, beziehungsweise unterrichtet sie über

a) jede weitere Unterzeichnung sowie den Tag, an dem die Unterzeichnung stattgefunden hat;

b) die in Artikel 19 Absatz 2 genannten Dokumente;

c) die Texte jeder Änderung dieses Übereinkommens und seiner Anlagen in den in Artikel 22 genannten Sprachen;

d) den Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens sowie der Änderungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen;

e) Mitteilungen der Vertragsparteien, dass sie einer Änderung der Anlagen nicht zustimmen und jede andere Mitteilung, die nach einem der Artikel dieses Übereinkommens vorgeschrieben ist;

f) jede Kündigung dieses Übereinkommens und den Tag, an dem sie wirksam wird.

Artikel 22
Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Straßburg am 9. September 1996.

Für die Bundesrepublik Deutschland
(gez.) Adolf RITTER von WAGNER
(gez.) Hans Jochen HENKE

Für das Königreich Belgien
(gez.) Théo L.R. LANSLOOT

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Für die Französische Republik
(gez.) Marc PERRIN de BRICHAMBAUT

Für das Großherzogtum Luxemburg
(gez.) Carlo MATHIAS

Für das Königreich der Niederlande
(gez.) Anne-Marie JORRITSMA-LEBBINK

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
(gez.) Mathias KRAFFT

Beglaubigte Abschrift:
(gez.) Hans VAN DER WERF
Generalsekretär

ANLAGE 1

ZUM ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

Geändert durch Beschluss 2012-I-1

Wasserstraßen nach Artikel 2

Deutschland:

Alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme des deutschen Teils des Bodensees und der Rheinstrecke oberhalb Rheinfelden.

Belgien:

Alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer.

Frankreich:

Teil A der Anwendungsbestimmung:	Rhein, ausgebaute Mosel bis Metz (km 298,5)
Teile B und C der Anwendungsbestimmung:	Rhein, ausgebaute Mosel bis Neuves Maisons (km 392,45), Kanal Niffer-Mulhouse, Kanal zwischen der Schleuse Pont Malin (km 0,0) und der belgisch-französischen Grenze (km 36,561), Großschifffahrtskanal zwischen der Schleuse Pont Malin (km 0,0) und der Schleuse Mardyck (km 143,075), Kanal zwischen Bauvin (km 0,0) und der belgisch-französischen Grenze (km 33,850).

Großherzogtum Luxemburg:

Mosel

Niederlande:

Alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer

Schweiz:

Rhein zwischen Basel und Rheinfelden

ANLAGE 2

ZUM ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

Anwendungsbestimmung

Teil A	Sammlung, Abgabe und Annahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen.
Teil B	Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich.
Teil C	Sammlung, Abgabe und Annahme von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen.

Anhänge:

I.	Muster für das Ölkontrollbuch.
II.	Anforderungen an das Nachlenzsystem.
III.	Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmevorschriften für die Zulässigkeit der Einleitung von Wasch-, Niederschlags- und Ballastwasser mit Ladungsrückständen.
IV.	Muster für die Entladebescheinigung.
V.	Grenz- und Überwachungswerte für Bordkläranlagen von Fahrgastschiffen.

TEIL A

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ÖL- UND FETTHALTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN

KAPITEL I

Verpflichtungen der Annahmestellen

Artikel 1.01
Abgabebescheinigung

Die Betreiber der Annahmestellen bescheinigen dem Fahrzeug die Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle in dem Ölkontrollbuch nach Anhang I.

KAPITEL II

Verpflichtungen des Schiffsführers

Artikel 2.01
Verbot der Einbringung und Einleitung

(1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.

(2) Sind die in Absatz 1 genannten Abfälle freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten. Dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes so genau wie möglich anzugeben.

(3) Von dem Verbot nach Absatz 1 ist die Einleitung von separiertem Wasser aus zugelassenen Bilgenentölungsbooten in die Wasserstraße ausgenommen, wenn der maximale Restölgehalt des Auslaufs ständig und ohne vorherige Verdünnung den nationalen Bestimmungen entspricht.

Artikel 2.02
Sammlung und Behandlung an Bord

(1) Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern beziehungsweise Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden.

Die Behälter sind an Bord so zu lagern, dass auslaufende Stoffe leicht und rechtzeitig erkannt und zurückgehalten werden können.

(2) Es ist verboten,

a) an Deck gestaute lose Behälter als Altölsammelbehälter zu verwenden;

b) Abfälle an Bord zu verbrennen;

c) öl- und fettlösende oder emulgierende Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einzubringen. Ausgenommen hiervon sind Mittel, die die Reinigung des Bilgenwassers durch die Annahmestellen nicht erschweren.

Artikel 2.03
Ölkontrollbuch, Abgabe an Annahmestellen

(1) Jedes motorgetriebene Fahrzeug muss, soweit es Gasöl verwendet, ein gültiges Ölkontrollbuch an Bord haben, das von der zuständigen Behörde nach dem Muster des Anhangs I ausgestellt wird. Dieses Kontrollbuch ist an Bord aufzubewahren. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende Kontrollbuch mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

(2) Die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle sind in regelmäßigen, durch den Zustand und den Betrieb des Fahrzeugs bestimmten Zeitabständen an die Annahmestellen gegen Nachweis abzugeben. Der Nachweis besteht aus einem Vermerk der Annahmestelle im Ölkontrollbuch.

(3) Seeschiffe, die ein Öltagebuch nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol) haben, sind von der Führung des Ölkontrollbuchs nach Absatz 1 befreit.

KAPITEL III

Organisation und Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen

Geändert durch Beschluss 2010-II-1

Artikel 3.01
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels bedeutet der Ausdruck

a. „Schiffsbetreiber" diejenige natürliche oder juristische Person, die die laufenden Ausgaben im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, insbesondere für den Kauf des verwendeten Kraftstoffs trägt, ersatzweise der Schiffseigner;

b. „SPE-CDNI" elektronisches Zahlungssystem, das Konten (ECO-Konten), Magnetkarten (ECO-Karten) und mobile elektronische Terminals umfasst.

Artikel 3.02
Innerstaatliche Institution

Die innerstaatliche Institution erhebt die Entsorgungsgebühr und legt der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle Vorschläge zur Festlegung des innerstaatlich erforderlichen Netzes der Annahmestellen vor. Sie hat ferner insbesondere die Aufgabe, nach einem international einheitlichen Muster regelmäßig die Mengen der entsorgten öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle und die Summe der erhobenen Entsorgungsgebühren zu erfassen. Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde überwacht die Kosten der Entsorgung. Die innerstaatliche Institution ist in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle vertreten und hat insbesondere die von dieser Stelle festgestellten vorläufigen und endgültigen Finanzausgleichsbeträge zum festgesetzten Zeitpunkt an andere innerstaatliche Institutionen zu erbringen.

Artikel 3.03
Erhebung der Entsorgungsgebühr

Geändert durch Beschluss 2015-I-3

(1) Die Entsorgungsgebühr beträgt 7,5 Euro (zuzüglich MWSt) pro 1000 l gelieferten Gasöls. Das Volumen des verkauften Gasöls entspricht dem Volumen bei 15°C.

(2) Schuldner der Entsorgungsgebühr ist der Schiffsbetreiber.

(3) Die Entsorgungsgebühr wird beim Bunkern fällig. Sie muss als Transaktionssumme proportional zur gelieferten Gasölmenge sein.

(4) Die Entsorgungsgebühr wird über das SPE-CDNI entrichtet. Das SPE-CDNI wird von den innerstaatlichen Institutionen betrieben.

(5) Das Verfahren zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr mittels SPE-CDNI beruht auf dem Grundsatz der Zahlung eines angemessenen Betrages durch den Schiffsbetreiber an eine innerstaatliche Institution, mit der die künftig geschuldeten Entsorgungsgebühren beglichen werden. Das Verfahren umfasst folgende Bestandteile:

a) die Eröffnung eines ECO-Kontos durch den Schiffsbetreiber oder seinen Beauftragten bei der innerstaatlichen Institution seiner Wahl;

b) die Ausstellung einer oder mehrerer ECO-Karten, die zu dem an der Gebührentransaktion beteiligten ECO-Konto Zugang geben, durch diese innerstaatliche Institution;

c) die Überweisung eines ausreichenden Betrages durch den Schiffsbetreiber oder seinen Beauftragten zugunsten des betreffenden ECO-Kontos auf das Bankkonto der betreffenden innerstaatlichen Institution zur Zahlung der Entsorgungsgebühr;

d) die Abbuchung der Entsorgungsgebühr vom betreffenden ECO-Konto beim Bunkern mittels ECO-Karte und die Abwicklung der Transaktion über ein mobiles elektronisches Terminal durch die Bunkerstelle. Hierfür händigt der Schiffsführer der Bunkerstelle während des Bunkervorgangs die ECO-Karte aus.

(6) Abweichend von Absatz 4 erfolgt die Entrichtung der Entsorgungsgebühr durch den Schiffsbetreiber in den folgenden Fällen im Wege eines schriftlichen Verfahrens:

a) das SPE-CDNI ist defekt oder außer Betrieb;

b) der Schiffsführer legt keine ECO-Karte vor oder die vorgelegte ECO-Karte ist ungültig;

c) das Guthaben auf dem ECO-Konto ist nicht ausreichend.

(7) In den unter Absatz 6 genannten Fällen übermittelt die Bunkerstelle der innerstaatlichen Institution des Landes, in dem das Bunkern stattgefunden hat, innerhalb eines Zeitraums von nicht mehr als sieben Kalendertagen die Angaben, die für die Entrichtung der Entsorgungsgebühr in Bezug auf die entsprechende Lieferung von Gasöl erforderlich sind. Die innerstaatliche Institution trifft die erforderlichen Maßnahmen für die Erhebung der geschuldeten Gebühren. Gegebenenfalls kann sie den Vorgang einer der anderen nationalen Institutionen übergeben.

(8) Für Transaktionen, die unter Absatz 6 Buchstabe b) und c) fallen, hat der Schiffsbetreiber an die forderungsstellende innerstaatliche Institution, Verwaltungsgebühren zu entrichten; die Höhe dieser Gebühren wird von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle für alle Vertragsparteien einheitlich festgelegt.

(9) Eine innerstaatliche Institution kann in Einzelfällen, in denen die Anwendung des Verfahrens laut Absatz 4 und 5 im Hinblick auf die Zweckmäßigkeit der Entrichtung aus Sicht dieser innerstaatlichen Institution nicht angemessen ist, einzelne Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Lieferung von Gasöl und die Entrichtung der Entsorgungsgebühr treffen. Diese Ausnahmeregelungen, die der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle bekannt zu machen sind, müssen den sonstigen Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen.

(10) Die Einzelheiten der in diesem Artikel genannten Verfahren sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

Artikel 3.04
Kontrolle der Erhebung der Entsorgungsgebühr und der Kosten der Annahme und Entsorgung

(1) Bei jedem Bezug von Gasöl ist durch die Bunkerstelle ein Bezugsnachweis für Gasöl auszufertigen. Dieser soll mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name des Fahrzeugs, einheitliche europäische Schiffsnummer oder eine andere Angabe zur eindeutigen Identifizierung des Fahrzeugs, Name des Schiffsbetreibers oder des Schiffsführers, bezogene/abgegebene Gasölmenge (in Liter entsprechend dem Volumen bei 15°C, auf den nächsten vollen Liter gerundet), Ort und Datum, Unterschrift des Schiffsführers und der Bunkerstelle.

(2) Die vom SPE-CDNI für die Gebührentransaktion ausgegebene Quittung ist dem Bezugsnachweis beizufügen. Eine Kopie des Bezugsnachweises und der Quittung erhält der Schiffsführer, der sie mindestens zwölf Monate an Bord aufzubewahren hat. Eine weitere Ausfertigung des Bezugsnachweises und der Quittung verbleibt mindestens zwölf Monate bei der Bunkerstelle.

(3) Bei Anwendung des schriftlichen Verfahrens nach Artikel 3.03 Absatz 6 vermerkt die Bunkerstelle auf dem Bezugsnachweis, dass der Schiffsbetreiber die Entsorgungsgebühr nicht entrichtet hat.

(4) Die Übereinstimmung zwischen den von den Fahrzeugen bezogenen Gasölmengen und der Summe der entrichteten Entsorgungsgebühren wird durch die innerstaatliche Institution oder durch die zuständige Behörde anhand der von den Bunkerstellen vorzulegenden Bezugsnachweise für Gasöl kontrolliert.

(5) Die zuständige Behörde kann an Bord der Fahrzeuge die Entrichtung der Entsorgungsgebühr sowie die entsorgten Mengen der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle, insbesondere durch Vergleich der in den geeigneten Borddokumenten eingetragenen Fahrten mit den im Bezugsnachweis für Gasöl enthaltenen Angaben kontrollieren.

(6) Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde kann bei den Annahmestellen die Angaben über die entsorgten Mengen sowie die Kosten der Entsorgung anhand der geeigneten Dokumente kontrollieren.

(7) Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde kann bei den Bunkerstellen die Angaben über die an gebührenpflichtige Schiffe gelieferten Mengen an Gasöl kontrollieren.

(8) Die Einzelheiten der in diesem Artikel genannten Verfahren sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

KAPITEL IV

Internationaler Finanzausgleich

Artikel 4.01

Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

Geändert durch Beschluss 2010-II-1

(1) Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle tritt einmal jährlich im letzten Quartal zusammen, um den Finanzausgleich des vergangenen Jahres zu verabschieden und gegebenenfalls der Konferenz der Vertragsparteien eine Änderung der Höhe des Entsorgungsgebühr sowie eine etwa notwendige Anpassung des vorhandenen Netzes der Annahmestellen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schifffahrt und der Wirtschaftlichkeit der Entsorgung vorzuschlagen. Sie kann jederzeit auf Vorschlag des Sekretariats zusammentreten oder wenn die Vertreter zweier innerstaatlicher Institutionen dies verlangen.

(2) Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle legt einheitliche Verfahren und Modalitäten für die Durchführung der vorläufigen und jährlichen Finanzausgleiche fest.

(3) Alle finanziellen Transaktionen im Zusammenhang mit der Entsorgungsgebühr erfolgen in Euro.

Artikel 4.02

Vorläufiger Finanzausgleich

Geändert durch Beschluss 2010-II-1

(1) Die innerstaatlichen Institutionen melden dem Sekretariat der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle vierteljährlich jeweils zum 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November

a) die Mengen der im vorhergehenden Vierteljahr gesammelten und entsorgten öl- und fetthaltigen Abfälle;

b) die gesamten Annahme- und Entsorgungskosten für die angegebenen Mengen nach Buchstabe a);

c) die Mengen des an die Fahrzeuge abgegebenen Gasöls, für die eine Entsorgungsgebühr zu entrichten ist;

d) die Summe der eingenommenen Entsorgungsgebühren;

e) die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 5 des Übereinkommens.

Die Modalitäten für das Verfahren werden von der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle festgelegt.

(2) Die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle ermittelt auf der Grundlage der Meldungen nach Absatz 1 sowie unter Zugrundelegung des Ausgleichsverfahrens nach Artikel 4.04 für jedes abgelaufene Vierteljahr einen vorläufigen Finanzausgleich und übermittelt die Beträge innerhalb von zwei Wochen nach Eingang sämtlicher Meldungen nach Absatz 1 an die innerstaatlichen Institutionen.

(3) Die innerstaatlichen Institutionen, die im Rahmen des vierteljährlichen Finanzausgleichs eine Zahlung zu erbringen haben, sind verpflichtet, diese Zahlung innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Zahlungsaufforderung an die innerstaatlichen Institutionen, denen die Ausgleichszahlung zusteht, zu leisten.

Artikel 4.03
Jährlicher Finanzausgleich
Geändert durch Beschluss 2010-II-1

(1) Die innerstaatlichen Institutionen legen dem Sekretariat der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle ihre Jahresabrechnung für das vergangene Geschäftsjahr bis spätestens 15. Oktober des laufenden Jahres vor. Die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle legt den Finanzausgleich für das Vorjahr bei ihrer ordentlichen Sitzung fest.

(2) Die innerstaatlichen Institutionen sind zur Leistung der aufgrund des endgültigen Finanzausgleichs nach Artikel 4.02 Absatz 3 für das Vorjahr geschuldeten Zahlungen verpflichtet.

Artikel 4.04
Verfahren des Finanzausgleichs

(1) Der Finanzausgleich nach den Artikeln 4.02 und 4.03 wird für jede innerstaatliche Institution wie folgt ermittelt:

$$C_n = \frac{Z_n}{\Sigma Z_n} \cdot \Sigma X_n - X_n$$

Darin bedeutet

C_n = den Ausgleichsbetrag für eine innerstaatliche Institution N.
Vorzeichen positiv: Die Institution erhält eine Ausgleichszahlung.
Vorzeichen negativ: Die Institution muss eine Ausgleichszahlung leisten;

X_n = die Einnahmen an Entsorgungsgebühren einer innerstaatlichen Institution N nach Artikel 4.02 Absatz 1;

Z_n = die tatsächlichen Annahme- und Entsorgungskosten einer innerstaatlichen Institution N nach Artikel 4.02 Absatz 1;

ΣX_n = die Summe der Einnahmen an Entsorgungsgebühren aller innerstaatlichen Institutionen;

ΣZ_n = die Summe der tatsächlichen Annahme- und Entsorgungskosten aller innerstaatlichen Institutionen.

(2) Ausgleichsbeträge C_n, die geringer sind als ein bestimmter Mindestprozentsatz der Einnahmen einer innerstaatlichen Institution N an Entsorgungsgebühren, werden nicht ausgeglichen. Der Mindestprozentsatz wird von der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle festgelegt.

TEIL B

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN AUS DEM LADUNGSBEREICH

KAPITEL V

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 5.01
Begriffsbestimmungen
Geändert durch Beschluss 2016-I-5

Im Sinne dieses Teiles bedeutet der Ausdruck:

a) "Einheitstransporte": Transporte, bei denen im Laderaum oder Ladetank des Fahrzeugs ununterbrochen nachweislich das gleiche Ladegut oder ein anderes Ladegut, dessen Beförderung keine vorherige Reinigung des Laderaums oder des Ladetanks erfordert, befördert wird;

aa) "kompatible Transporte": Transporte, bei denen während aufeinanderfolgender Fahrten im Laderaum oder Ladetank des Fahrzeugs nachweislich ein Ladegut befördert wird, dessen Beförderung kein vorheriges Waschen des Laderaums oder des Ladetanks erfordert;

b) "Restladung": die flüssige Ladung, die nach dem Löschen ohne Einsatz eines Nachlenzsystems im Ladetank und im Leitungssystem verbleibt, sowie Trockenladung, die nach dem Löschen ohne den Einsatz von Besen, Kehrmaschinen oder Vakuumreinigern im Laderaum verbleibt;

c) "Ladungsrückstände": die flüssige Ladung, die nicht durch das Nachlenzsystem aus dem Ladetank und dem Leitungssystem entfernt werden kann, sowie trockene Ladung, die nicht durch den Einsatz von Kehrmaschinen, Besen oder Vakuumreinigern aus dem Laderaum entfernt werden kann;

d) "Nachlenzsystem": ein System nach Anhang II für das möglichst vollständige Entleeren der Ladetanks und des Leitungssystems bis auf nicht lenzbare Ladungsrückstände;

e) "Umschlagsrückstände": Ladung, die beim Umschlag außerhalb des Laderaums auf das Schiff gelangt;

f) "besenreiner Laderaum": einen Laderaum, aus dem die Restladung mit Reinigungsgeräten wie Besen oder Kehrmaschinen ohne den Einsatz von saugenden oder spülenden Geräten entfernt worden ist und der nur noch Ladungsrückstände enthält;

g) "nachgelenzter Ladetank": einen Ladetank, aus dem die Restladung durch den Einsatz eines Nachlenzsystems entfernt worden ist und der nur noch Ladungsrückstände enthält;

h) "vakuumreiner Laderaum": einen Laderaum, aus dem die Restladung mittels Vakuumtechnik entfernt worden ist und der deutlich weniger Ladungsrückstände enthält als ein besenreiner Laderaum;

i) "Restentladung" die Beseitigung der Restladung aus den Laderäumen beziehungsweise Ladetanks und Leitungssystemen durch geeignete Mittel (z.B. Besen, Kehrmaschine, Vakuumtechnik, Nachlenzsystem), durch die der Entladungsstandard

"Laderaum besenrein" oder

"Laderaum vakuumrein" oder

"Ladetank nachgelenzt"

erreicht wird, sowie die Beseitigung der Umschlagsrückstände und von Verpackungs- und Stauhilfsmitteln;

j) "Waschen" die Beseitigung der Ladungsrückstände aus dem besenreinen oder vakuumreinen Laderaum oder aus dem nachgelenzten Ladetank unter Einsatz von Wasserdampf oder Wasser;

k) "waschreiner Laderaum oder Ladetank" einen Laderaum oder Ladetank, der nach dem Waschen grundsätzlich für jede Ladungsart geeignet ist;

l) "Waschwasser" das Wasser, das beim Waschen von besenreinen oder vakuumreinen Laderäumen oder von nachgelenzten Ladetanks anfällt. Hierzu wird auch Ballastwasser und Niederschlagswasser gerechnet, das aus diesen Laderäumen oder Ladetanks stammt.

Artikel 5.02
Verpflichtung der Vertragsstaaten

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die infrastrukturellen und sonstigen Voraussetzungen für die Abgabe und Annahme von Restladungen, Umschlagsrückständen, Ladungsrückständen und Waschwasser binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens zu schaffen oder schaffen zu lassen.

Artikel 5.03
Seeschiffe
Geändert durch Beschluss 2016-II-5

Dieser Teil B gilt nicht für das Laden und Löschen von Seeschiffen

a) in Seehäfen an Seeschifffahrtsstraßen;
b) in Binnenhäfen, die der Europäischen Richtlinie 2000/59/EG[2] unterliegen.

[2] Richtlinie 2000/59/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81)

KAPITEL VI

Verpflichtungen des Schiffsführers

Artikel 6.01
Verbot der Einbringung und Einleitung

(1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus Teile der Ladung sowie Abfall aus dem Ladungsbereich in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.

(2) Ausgenommen von dem Verbot nach Absatz 1 ist Waschwasser mit Ladungsrückständen von Gütern, für die das Einleiten in die Wasserstraße nach Anhang III ausdrücklich gestattet ist, wenn die Bestimmungen dieses Anhanges eingehalten worden sind.

(3) Sind Stoffe, für die in Anhang III ausschließlich eine Abgabe zur Sonderbehandlung vorgeschrieben ist, freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten. Dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes so genau wie möglich anzugeben.

(4) Die zuständige innerstaatliche Behörde beurteilt die Zulässigkeit der Einleitung oder Einbringung von Abfall aus dem Ladungsbereich von Gütern, die nicht im Güterverzeichnis nach Anhang III aufgeführt sind. Sie legt einen vorläufigen Einleitungsstandard fest.

Die Konferenz der Vertragsparteien prüft diesen Vorschlag und nimmt gegebenenfalls eine Ergänzung des Güterverzeichnisses vor.

Artikel 6.02
Übergangsbestimmungen

(1) Während einer Übergangsfrist von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens gilt

a) bezüglich trockener Ladung:

- Anstelle eines in Anhang III geforderten Entladungsstandards "vakuumrein" ist der Entladungsstandards "besenrein" zulässig;
- Waschwasser, das gemäß Anhang III in die Kanalisation abzugeben ist, darf in die Wasserstraße eingeleitet werden, wenn der Entladestandard "besenrein" eingehalten worden ist;

b) bezüglich flüssiger Ladung:

Das Nachlenzen von Ladetanks nach Artikel 7.04 wird nicht gefordert, jedoch sind vorhandene Systeme soweit wie möglich zu benutzen, selbst wenn diese dem Anhang II noch nicht entsprechen.

(2) Wenn die Voraussetzungen für die Einhaltung des Entladungsstandards "vakuumrein", für die Abgabe des Waschwassers an Annahmestellen oder für das Nachlenzen von Tankschiffen gegeben sind, kann die zuständige innerstaatliche Behörde für ihren Zuständigkeitsbereich oder Teile ihres Zuständigkeitsbereiches schon vor Ablauf der Übergangsfrist vorschreiben, dass die Bestimmungen des Anhangs III für die betreffenden Güterarten uneingeschränkt einzuhalten sind. Sie informiert hierüber im Voraus die Konferenz der Vertragsparteien.

Artikel 6.03
Entladebescheinigung
Geändert durch Beschluss 2012-I-2

(1) Jedes Fahrzeug, das im Geltungsbereich dieses Übereinkommens entladen wurde, muss eine gültige Entladebescheinigung an Bord haben, die nach dem Muster in Anhang IV ausgestellt sein muss.

Diese Entladebescheinigung ist nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate an Bord aufzubewahren.

Bei Fahrzeugen ohne eigene Besatzung kann die Entladebescheinigung auch an anderer Stelle als an Bord vom Frachtführer aufbewahrt werden.

(2) Bei der Restentladung sowie bei der Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich sind die Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III anzuwenden.

(3) Nach dem Beladen darf das Fahrzeug die Fahrt erst dann fortsetzen, wenn sich der Schiffsführer davon überzeugt hat, dass die Umschlagsrückstände entfernt worden sind.

(4) Das Fahrzeug darf nach dem Entladen die Fahrt erst dann fortsetzen, wenn der Schiffsführer in der Entladebescheinigung bestätigt hat, dass die Restladung sowie Umschlagsrückstände übernommen worden sind.

(5) Absatz 4 findet keine Anwendung auf Fahrzeuge, die Einheitstransporte durchführen.

(6) Werden Laderäume oder Ladetanks gewaschen und darf das Waschwasser nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III nicht in das Gewässer eingeleitet werden, darf das Fahrzeug die Fahrt erst dann fortsetzen, wenn der Schiffsführer in der Entladebescheinigung bestätigt hat, dass dieses Waschwasser übernommen oder ihm eine Annahmestelle zugewiesen worden ist.

(7) Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die nach ihrer Art und Bauweise geeignet sind und eingesetzt werden für:

a) den Transport von Containern,

b) den Transport von beweglicher Ladung (ro-ro), von Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten,

c) die Lieferung von Treibstoffen, Trinkwasser und Bordvorräten an See- und an Binnenschiffe (Bevorratungsschiffe),

d) die Sammlung öl- und fetthaltiger Abfälle der See- und Binnenschiffe,

e) den Transport von verflüssigten Gasen (ADN Typ G),

f) den Transport von flüssigem Schwefel (bei 180 °C), Zementpulver, Flugasche und vergleichbaren Gütern, die als Schüttgut oder pumpbare Ladung befördert werden, wobei von einem ausschließlich für die betroffene Güterkategorie geeigneten System für Beladung, Entladung und Lagerung an Bord Gebrauch gemacht wird,

g) den Transport von Sand, Kies oder Baggergut von der Baggerstelle zur Entladestelle, wenn das betroffene Schiff ausschließlich für einen solchen Transport gebaut und eingerichtet ist,

sofern das betreffende Schiff die genannten Güter oder Lasten auch tatsächlich ausschließlich transportiert und als letzte Ladung transportiert hat.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den Transport gemischter Ladungen mit solchen Schiffen.

Im Einzelfall kann die zuständige Behörde bei Vorlage vergleichbarerer Voraussetzungen ein Fahrzeug im Rahmen der Durchführung von Sondertransporten von der Anwendung der Absätze 1 und 4 befreien. Der Nachweis dieser Befreiung ist an Bord des Fahrzeuges mitzuführen.

(8) Die Absätze 1 und 4 finden auch keine Anwendung auf Transporte, bei denen die Entladung in ein Seeschiff erfolgt. Der Schiffsführer hat diese Entladung anhand der entsprechenden Beförderungspapiere nachzuweisen und die Papiere auf Verlangen den Aufsichtsbehörden vorzuzeigen."

KAPITEL VII

Verpflichtungen des Frachtführers, des Befrachters, des Ladungsempfängers und des Betreibers der Umschlagsanlage

Artikel 7.01
Bescheinigung der Annahme
Geändert durch Beschluss 2017-I-5

(1) In der Entladebescheinigung nach Artikel 6.03 bestätigt der Ladungsempfänger dem Fahrzeug die Entladung, die Restentladung und, soweit ihm dies obliegt, das Waschen der Laderäume oder Ladetanks sowie die Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich oder gegebenenfalls die Zuweisung einer Annahmestelle. Er hat die von ihm und dem Schiffsführer ausgefüllte und unterzeichnete Entladebescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate in Kopie aufzubewahren.

(2) Sofern der Ladungsempfänger das Waschwasser, das nicht in die Wasserstraße eingeleitet werden darf, nicht selbst annimmt, bestätigt der Betreiber der Annahmestelle dem Fahrzeug die Annahme des Waschwassers. Er hat die von ihm, dem Ladungsempfänger und dem Schiffsführer ausgefüllte und unterzeichnete Entladebescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate in Kopie aufzubewahren.

Artikel 7.02
Bereitstellung des Fahrzeuges
Geändert durch Beschluss 2015-II-3

(1) Der Frachtführer stellt dem Befrachter das Fahrzeug mit einem solchen Entladungsstandard zur Verfügung, dass die Ladung unbeeinträchtigt befördert und abgeliefert werden kann. Dies ist in der Regel der Fall mit einem Entladungsstandard "Laderaum besenrein" oder "Ladetank nachgelenzt" und wenn das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen ist.

(2) Ein höherer Entladungsstandard oder das Waschen kann im Voraus schriftlich vereinbart werden. Eine Kopie dieser Vereinbarung ist an Bord des Fahrzeuges mindestens bis zum Ausfüllen der Entladebescheinigung nach Entladen und Reinigen des Fahrzeuges mitzuführen.

(3) Mit Beginn des Beladens gilt das Fahrzeug als vom Frachtführer in einem Zustand zur Verfügung gestellt, der den Erfordernissen nach Absatz 1 oder 2 entspricht.

Artikel 7.03
Beladen und Entladen

(1) Das Beladen und das Entladen eines Fahrzeugs schließen auch die Maßnahmen zur Restentladung und zum Waschen ein, die nach diesem Teil B erforderlich sind. Restladung ist soweit wie möglich der Ladung hinzuzufügen.

(2) Beim Beladen sorgt der Befrachter dafür, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt. Sind dennoch Umschlagsrückstände entstanden, sorgt der Befrachter nach der Beladung für deren Beseitigung, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart worden.

(3) Beim Entladen sorgt der Ladungsempfänger dafür, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt. Sind dennoch Umschlagsrückstände entstanden, sorgt der Ladungsempfänger für deren Beseitigung. Umschlagsrückstände sind soweit wie möglich der Ladung hinzuzufügen.

Artikel 7.04[3]
Ablieferung des Fahrzeuges
Geändert durch Beschluss 2016-I-5

(1) Bei trockener Ladung hat der Ladungsempfänger dafür zu sorgen, dass nach dem Entladen der Laderaum besenrein oder vakuumrein nach den Entladungsstandards und Abgabe-/ Annahmevorschriften des Anhangs III übergeben wird. Er ist verpflichtet, vorhandene Restladungen sowie Umschlagsrückstände des entladenen Fahrzeugs anzunehmen.

Bei flüssiger Ladung hat 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, es sei denn, im Transportauftrag ist etwas anderes vereinbart worden. Die Leitung zur Annahme von Restladung muss mit einem Anschluss entsprechend Muster 1 des Anhangs II versehen sein. Bei Benutzung des bordeigenen Nachlenzsystems des Schiffes darf vor Beginn des Nachlenzvorgangs der Gegendruck in der Rohrleitungsanlage des Ladungsempfängers 3 bar nicht überschreiten. Der Betreiber der Umschlagsanlage ist verpflichtet, die Restladung anzunehmen.

(2) Bei trockener Ladung ist der Ladungsempfänger, bei flüssiger Ladung der Befrachter verpflichtet, für einen waschreinen Laderaum oder Ladetank zu sorgen, wenn das Fahrzeug Güter befördert hat, deren Ladungsrückstände nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III nicht mit dem Waschwasser in das Gewässer eingeleitet werden dürfen.
Im Übrigen haben die Verantwortlichen nach Satz 1 für einen waschreinen Laderaum oder Ladetank zu sorgen, wenn dieser vor der Beladung gemäß einer Vereinbarung nach Artikel 7.02 Absatz 2 gewaschen war.

(3) a) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die Einheitstransporte durchführen. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können.

b) Absatz 2 findet keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die kompatible Transporte durchführen. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6b) angekreuzt werden. Der Nachweis ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

[3] Siehe Beschluss CDNI 2016-I-4

c) Falls zum Zeitpunkt der Entladung die Folgeladung noch nicht bekannt ist, aber es sich voraussichtlich um eine kompatible Ladung handeln wird, kann die Anwendung von Absatz 2 hinausgeschoben werden. Der Befrachter (bei flüssiger Ladung) oder der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) muss vorläufig eine Annahmestelle für das Waschwasser bezeichnen, die in die Entladebescheinigung einzutragen ist. Zusätzlich muss in der Entladebescheinigung das Feld 6c) angekreuzt werden. Die Mengenangabe unter Nummer 9 entfällt.
Sofern vor Anlauf der in der Entladebescheinigung angegebenen Annahmestelle durch den Frachtführer nachweisbar feststeht, dass die Folgeladung kompatibel ist, muss dies in der Entladebescheinigung in Feld 13 angegeben werden. In diesem Fall braucht nicht gewaschen zu werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen zum Waschen uneingeschränkt.
Der Nachweis bezüglich der kompatiblen Folgeladung ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

(4) Wenn der Ladungsempfänger oder der Befrachter das Fahrzeug nach der vereinbarten Entladezeit oder den vereinbarten Liegetagen nicht entsprechend den Bestimmungen dieses Artikels sowie des Artikels 7.03 abliefert, kann der Frachtführer das Fahrzeug in den vorgeschriebenen Zustand bringen oder bringen lassen. Sämtliche Kosten einschließlich der dadurch entstehenden Liegegelder, soweit diese nicht auf ein Verschulden des Frachtführers zurückzuführen sind, gehen zu Lasten des Ladungsempfängers oder des Befrachters.

Artikel 7.05
Ladungsrückstände und Waschwasser

(1) Bei trockener Ladung ist der Ladungsempfänger verpflichtet, das Waschwasser anzunehmen, das nach dem Waschen entsprechend Artikel 7.04 Absatz 2 entstanden ist oder nach Rücksprache mit dem Frachtführer dem Schiffsführer eine Annahmestelle zuzuweisen.

(2) Bei flüssiger Ladung ist der Befrachter verpflichtet, dem Frachtführer im Transportauftrag eine Annahmestelle für das Waschwasser zuzuweisen, das nach dem Waschen entsprechend Artikel 7.04 Absatz 2 entsteht.

(3) Die Annahmestelle soll sich in der Nähe der Umschlagsanlage oder auf dem Weg zur nächsten vom Fahrzeug anzulaufenden Umschlagsanlage befinden.

Artikel 7.06
Kosten

(1) Bei trockener Ladung hat der Ladungsempfänger die Kosten der Restentladung und des Waschens der Laderäume nach Artikel 7.04 und die Kosten einer Annahme von Waschwasser nach Artikel 7.05 Absatz 1, einschließlich der etwa dadurch entstehenden Kosten für Wartezeiten und Umwege, zu tragen. Das gilt auch für Niederschlagswasser, das in die Laderäume gelangt ist, nachdem die Beladung begonnen hat und bevor die Entladung gemäß Artikel 7.03 Absatz 1 abgeschlossen ist, wenn nicht eine abgedeckte Beförderung vereinbart worden war.

Bei Einheitstransporten für denselben Befrachter hat dieser auf eigene Kosten vor dem Beladen das Niederschlagswasser anzunehmen, das seit dem Ende der vorhergehenden Entladung in die Laderäume gelangt ist.

(2) Bei flüssiger Ladung hat der Befrachter die Kosten der Restentladung und des Waschens der Ladetanks nach Artikel 7.04 und die Kosten der Annahme von Waschwasser nach Artikel 7.05 Absatz 2, einschließlich der etwa dadurch entstehenden Kosten für Wartezeiten und Umwege, zu tragen.

(3) Die Kosten einer Abgabe von Waschwasser aus Laderäumen und Ladetanks, die den vorgeschriebenen Entladungsstandards nicht entsprechen, gehen zu Lasten des Frachtführers.

Artikel 7.07
Vereinbarung zwischen dem Befrachter und dem Ladungsempfänger

Befrachter und Ladungsempfänger können untereinander auch eine Vereinbarung über eine Verteilung der Verpflichtungen treffen, die von der in dieser Anlage bestimmten Verteilung der Verpflichtungen abweicht, ohne dass dies Auswirkungen auf den Frachtführer haben darf.

Artikel 7.08
Übergang der Rechte und Verpflichtungen des Befrachters oder des Ladungsempfängers auf den Betreiber der Umschlagsanlage

Bedient sich der Befrachter oder der Ladungsempfänger beim Beladen oder beim Entladen eines Fahrzeugs einer Umschlagsanlage, gehen die dem Befrachter oder dem Ladungsempfänger zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen nach den Artikeln 7.01 Absatz 1 sowie 7.03, 7.04 und 7.05 auf den Betreiber der Umschlagsanlage über. Bezüglich der Kosten nach Artikel 7.06 gilt dies nur für die Entfernung und Annahme der Umschlagsrückstände.

Artikel 7.09
Beförderungspapiere

Der Befrachter gibt in dem Transportauftrag und in den Beförderungspapieren die Bezeichnung und die vierstellige Nummer nach Anhang III für jede Güterart an, die er zum Transport in Auftrag gegeben hat.

TEIL C

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON SONSTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN

KAPITEL VIII

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 8.01
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Teiles bedeutet der Ausdruck:

a) "häusliches Abwasser" : Abwasser aus Küchen, Essräumen, Waschräumen und Waschküchen sowie Fäkalwasser;

b) "Hausmüll" : aus Haushalten und aus der Schiffsgastronomie stammende organische und anorganische Abfälle, jedoch ohne Anteile der anderen definierten Schiffsbetriebsabfälle;

c) "Klärschlamm" : Rückstände, die bei Betrieb einer Bordkläranlage an Bord des Fahrzeugs entstehen;

d) "Slops" : ein pumpfähiges oder nicht pumpfähiges Gemisch aus Ladungsrückständen und Waschwasserresten, Rost oder Schlamm;

e) "übriger Sonderabfall" : Schiffsbetriebsabfall außer dem öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfall und den unter den Buchstaben a bis d genannten Abfällen;

f) "Kabinenschiff" : ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen.

Artikel 8.02
Verpflichtungen der Vertragsstaaten

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, Annahmemöglichkeiten für Hausmüll

a) an den Umschlagsanlagen oder in Häfen,
b) an den Fahrgastschiffsanlegestellen für die dort anlegenden Fahrgastschiffe,
c) an bestimmten Liegestellen und Schleusen für die durchgehende Schifffahrt

bereitzustellen oder bereitstellen zu lassen.

(2) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens Annahmestellen für Slops und für den übrigen Sonderabfall in Häfen einzurichten oder einzurichten lassen.

(3) Die Vertragsstaaten verpflichten sich nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens, bis zu den in Artikel 9.01 Absatz 3 genannten Zeitpunkten Annahmestellen für häusliches Abwasser an bestimmten als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen von

a) Kabinenschiffen mit mehr als 50 Schlafplätzen,

b) Fahrgastschiffen, die zur Beförderung von mehr als 50 Fahrgästen zugelassen sind,

einzurichten oder einrichten zu lassen.

KAPITEL IX

Verpflichtungen des Schiffsführers

Artikel 9.01
Verbot der Einbringung und Einleitung

(1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus Hausmüll, Slops, Klärschlamm und übrigen Sonderabfall in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.

(2) Sind die in Absatz 1 genannten Abfälle freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten. Dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes so genau wie möglich anzugeben.

(3) Die Einleitung von häuslichem Abwasser ist

a) für Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen ab 1. Januar 2005,

b) für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 50 Fahrgästen zugelassen sind, ab 1. Januar 2010

verboten. Im übrigen ist die Einleitung von häuslichem Abwasser in das Gewässer erlaubt.

(4) Das Verbot nach Absatz 3 gilt nicht für Fahrgastschiffe, die über zugelassene Bordkläranlagen verfügen, welche die Grenz- und Überwachungswerte nach Anhang V einhalten.

(5) Das Verbot nach Absatz 3 gilt nicht für Seeschiffe in Seehäfen an Seeschifffahrtsstraßen, die den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol) unterliegen.

Artikel 9.02[4]
Abweichungen vom Einleiteverbot für häusliches Abwasser

Die Vertragsstaaten können für Schiffe nach Artikel 9.01 Absatz 3, für die die Einhaltung des Einleiteverbotes für häusliches Abwasser praktisch schwer durchführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, ein geeignetes Verfahren für Ausnahmemöglichkeiten vereinbaren und die Bedingungen festlegen, unter denen diese Ausnahmen als gleichwertig angesehen werden können.

[4] Siehe Beschluss CDNI 2013-II-5

Artikel 9.03
Sammlung und Behandlung an Bord, Abgabe an Annahmestellen
Geändert durch Beschluss 2013-II-6

(1) Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle getrennt gesammelt und abgegeben werden. Hausmüll ist wenn möglich getrennt nach Papier, Glas, sonstigen verwertbaren Stoffen und Restmüll abzugeben.

(2) Das Verbrennen der in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle an Bord ist verboten.

(3) Die Betreiber von Fahrgastschiffen, die über Bordkläranlagen nach Anhang V verfügen, haben für die ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlamms gegen Nachweis gemäß den innerstaatlichen Vorschriften in geeigneter Weise selbst zu sorgen.

(4) Der Schiffsführer eines unter Artikel 9.01 Absatz 3 vom Verbot der Einleitung häuslicher Abwässer betroffenen Fahrgastschiffes hat sicherzustellen, dass die häuslichen Abwässer an Bord des Fahrzeugs in geeigneter Weise gesammelt und bei einer Annahmestelle oder -anlage nach Artikel 8.02 Absatz 3 abgegeben werden, sofern das Fahrgastschiff nicht über eine Bordkläranlage nach Artikel 9.01 Absatz 4 verfügt.

KAPITEL X

Verpflichtungen des Betreibers der Annahmestelle

Artikel 10.01
Annahme durch die Annahmestellen

(1) Der Betreiber der Annahmestelle hat sicherzustellen, dass die in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle getrennt abgegeben werden können.

(2) Der Betreiber der Annahmestelle muss dem Schiffsführer die Abgabe von Slops gemäß den innerstaatlichen Vorschriften bescheinigen.