

Nahendes Verbot des Entgasens von Binnentankschiffen

Das Entgasen von Binnentankschiffen wird im Laufe des Jahres 2024 schrittweise **verboten** werden. Kürzlich hat die Schweiz als letztes Land die Überarbeitung des "[Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Aufnahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt](#)" (kurz: überarbeitetes CDNI-Übereinkommen) ratifiziert. Damit haben alle sechs Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz) das Dokument ratifiziert. Das Inkrafttreten des überarbeiteten CDNI-Übereinkommens hat rechtliche und operative Auswirkungen auf den Transport gefährlicher Stoffe auf den Binnengewässern Westeuropas.

Entgasen

Nach dem Entladen von gefährlichen Stoffen bleiben sogenannte Restdämpfe im Tankschiff zurück. Diese Dämpfe dürfen, bis auf wenige Ausnahmen, derzeit noch frei in die Atmosphäre entgast werden. Aus verschiedenen Gründen (Sicherheit, Qualität und/oder Genehmigungsbedingungen einer Landanlage) kann es erforderlich sein, dass für eine Folgeladung ein sauberes und trockenes Schiff zur Verfügung steht, was das Entgasen notwendig macht. Die bei der Entgasung freigesetzten Dämpfe sind schädlich für Mensch und Umwelt. Das Verbot des Entgasens wird gemäß folgendem Zeitplan schrittweise eingeführt werden:

Tabelle	Stoffe (UN-nummern)	Fasenplan
I	1114, 1203, 1268, 3475	6 Monate nach Ratifizierung des CDNI-Vertrags
II	1267, 1993, 3295 (>10% Benzol)	2 Jahre nach Ratifizierung des CDNI-Vertrags
III	1090, 1145, 1170, 1179, 1216, 1230, 1267, 1993, 2398, 3257, 3295, 9001, 9003	3 oder 4 Jahre nach Ratifizierung des CDNI-Vertrags

Niederländische Situation

Die Niederlande gehen der Inkraftsetzung des überarbeiteten CDNI-Vertrags voraus, indem sie voraussichtlich **ein beschleunigtes Entgasungsverbot für Stoffe aus Tabelle I ab dem 1. Juli 2024 anzukündigen. Ein Entgasungsverbot für Stoffe aus Tabelle II wird bald folgen, voraussichtlich zwischen Juli und September 2024.** Die Regierung tätigt derzeit Investitionen, darunter ein flächendeckendes *e-Noses*-Netzwerk und die Erweiterung der Handhabungskapazitäten, um ein wirksames Handhabungssystem aufzubauen.

Entgassungsmöglichkeiten

Sobald das Entgasen in die Atmosphäre nicht mehr erlaubt ist, steigt die Bedeutung der Verfügbarkeit von Entgasungsanlagen. Es kann vorkommen, dass an aufeinanderfolgenden Lade-/Löschanlagen eine solche Anlage vorhanden ist, um die Dämpfe zu verarbeiten. Allerdings können oder dürfen solche Anlagen oft nicht alle Dämpfe verarbeiten und werden wahrscheinlich aufgrund der aktuellen Steigerbesetzung und -kapazität nicht für reguläre Entgasungen zur Verfügung stehen.

Im Moment wird an der Einrichtung einer Infrastruktur mobiler Entgasungsanlagen gearbeitet. Aufgrund rechtlicher Komplexität und Investitionsbereitschaft ist es jedoch sehr wahrscheinlich, dass diese Infrastruktur zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Entgasungsverbots **nicht ausreichend** verfügbar sein wird. Alternativen zum Entgasen eines Tankschiffs sind sogenannte "*dedizierte*" und/oder "*kompatible*" Transporte: Gleichwertige Stoffe in Bezug auf eine nachfolgende Reise machen es unnötig, die Dämpfe einer vorherigen Reise zu entgasen. Für diesen Zweck muss jedoch überprüft werden ob die Anlage in der letztendlich wieder geladen wird über eine

Dampfverarbeitungsanlage verfügt die für die Dämpfe aus dem Schiffstank geeignet und zugelassen ist.

Kosten für das Entgasen

Gemäß Artikel 8 des CDNI-Vertrags trägt der „Befrachter“ (d.h. die Person, die den Beförderungsauftrag erteilt hat) die Kosten für das Entgasen der Ladetanks des Schiffes, einschließlich der Kosten für Wartezeiten und Umwege zu tragen. Gemäß Artikel 7.05 des CDNI ist der Befrachter verpflichtet, dem Frachtführer eine Annahmestelle zuzuweisen, bei der nach der Entladung (einschließlich Restentladung und Beseitigung der Umschlagsrückstände) das Fahrzeug zu entgasen ist.

Fragen?

Für eventuelle Fragen zu diesem Dokument können Sie sich gerne an folgende Personen wenden:

Macco Korteweg Maris

Im Namen VNCI, Vemobin en VOTOB

kortewegmaris@vnci.nl

Ton Wingelaar

Im Namen Koninklijke Binnenvaart Nederland

t.wingelaar@binnenvaart.nl