

Originaltext

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

Abgeschlossen in Strassburg am 9. September 1996
Von der Bundesversammlung genehmigt am 19. Dezember 1997¹
Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 16. Juli 1998
In Kraft getreten für die Schweiz am 1. November 2009

*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 1952² 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:

SR 0.747.224.011

¹ AS 2009 5291

² SR 0.631.253.224.1

Allgemeine Bestimmungen

Art. 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, Altplatten, 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;
- 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.

Art. 2 Räumlicher Geltungsbereich

Dieses Übereinkommen gilt auf den in Anlage 1 genannten Wasserstrassen.

Besondere Bestimmungen

Verpflichtungen der Staaten

Art. 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.

Art. 4 Annahmestellen

- (1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, an den in Anlage 1 genannten Wasserstrassen ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen einzurichten oder einzurichten 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.

Art. 5 Grundsatz der Finanzierung

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 fett-haltigen 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 15 Sekretariat

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

Sanktionen

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

(Es folgen die Unterschriften)

Wasserstrassen nach Artikel 2

Deutschland:

Alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstrassen.

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), Grossschiffahrtskanal 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.

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.

Anhänge³

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

³ Der Text der Anhänge I–V wird in der AS nicht veröffentlicht. Separatdrucke sind beim BBL, Verkauf Bundespublikationen, 3003 Bern, erhältlich.

Teil A

Sammlung, Abgabe und Annahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen

Kapitel I

Verpflichtungen der Annahmestellen

Art. 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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 3.01 Erhebung der Entsorgungsgebühr

(1) Die Entsorgungsgebühr beträgt im ersten Jahr 7,5 ECU pro 1000 l verkauften Gasöls.

(2) Die Entsorgungsgebühr ist durch Gebührenmarken zu entrichten, die bei einer innerstaatlichen Institution erworben werden. Die Gebührenmarken werden von der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle herausgegeben.

(3) Der Schiffsführer gibt beim Bunkern die der zu beziehenden Gasölmenge entsprechende Anzahl von Gebührenmarken an die Bunkerstelle ab.

(4) Die Bunkerstelle entwertet bei jeder Gasöllieferung die Anzahl von Gebührenmarken, die dem Wert der auf die bezogene Gasölmenge entfallenden Entsorgungsgebühr entspricht.

(5) Quartalsweise haben die Bunkerstellen der innerstaatlichen Institution oder der aufgrund innerstaatlicher Bestimmungen zuständigen Behörde die gegen Gebührenmarken gelieferten Gasölmengen zu melden.

(6) Die Einzelheiten des Verfahrens sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

Art. 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 erho-

benen Entsorgungsgebühren zu erfassen. Die innerstaatliche Institution oder die aufgrund innerstaatlicher Bestimmungen 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.

Art. 3.03 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, amtliche Schiffsnummer oder eine andere Angabe zur eindeutigen Identifizierung des Fahrzeugs, Name des Schiffsführers, bezogene/abgegebene Gasölmenge, Wert der abgegebenen/empfangenen Gebührenmarken, Ort und Datum, Unterschriften des Schiffsführers und der Bunkerstelle.

Eine Ausfertigung erhält der Schiffsführer, der sie mindestens sechs Monate an Bord aufzubewahren hat. Eine weitere Ausfertigung verbleibt bei der Bunkerstelle, die dieser die entsprechende Anzahl von Gebührenmarken unlösbar beizufügen und zu entwerten hat.

(2) Die Übereinstimmung zwischen den von den Fahrzeugen bezogenen Gasölmengen und dem Wert der entwerteten Gebührenmarken wird durch die innerstaatliche Institution oder durch die aufgrund innerstaatlicher Bestimmungen zuständige Behörde anhand der von den Bunkerstellen vorzulegenden Ausfertigungen der Bezugsnachweise für Gasöl kontrolliert.

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

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

(5) Einzelheiten des Verfahrens sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

Kapitel IV

Internationaler Finanzausgleich

Art. 4.01 Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

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 der 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 zusammentreten, wenn die Vertreter zweier innerstaatlicher Institutionen dies verlangen.

Art. 4.02 Vorläufiger Finanzausgleich

(1) Die innerstaatlichen Institutionen melden vierteljährlich jeweils zum 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember an die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle nach einem einheitlichen Muster:

- 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 im vorhergehenden Vierteljahr an die Fahrzeuge abgegebenen Gasöls;
- d) den Betrag der im vorhergehenden Vierteljahr eingekommenen Entsorgungsgebühren;
- e) die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 5 des Übereinkommens.

Die Umrechnung der Währungen erfolgt nach den an den genannten Stichtagen gültigen Wechselkursen.

(2) Die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle ermittelt auf der Grundlage der Meldungen nach Absatz 1 sowie unter Zugrundelegung des Ausgleichsverfahrens nach Artikel 4.04 die vorläufigen Beträge des vierteljährlichen Finanzausgleichs und teilt diese innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Meldungen den innerstaatlichen Institutionen mit.

(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 diese Ausgleichszahlung zusteht, zu leisten.

Art. 4.03 Jährlicher Finanzausgleich

(1) Die innerstaatlichen Institutionen legen ihren Jahresabschluss für das vergangene Geschäftsjahr bis spätestens 1. August des laufenden Jahres der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle vor. Die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle stellt auf ihrer ordentlichen Sitzung den Finanzausgleich für das vergangene Jahr fest.

(2) Die innerstaatlichen Institutionen sind verpflichtet, die Ausgleichszahlungen aufgrund des endgültigen Finanzausgleichs für das vergangene Jahr entsprechend Artikel 4.02 Absatz 3 zu leisten. Die Umrechnung der Währungen erfolgt nach den am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres gültigen Wechselkursen.

Art. 4.04 Verfahren des Finanzausgleichs

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

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

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;
- $\sum X_n$ die Summe der Einnahmen an Entsorgungsgebühren aller innerstaatlichen Institutionen;
- $\sum Z_n$ 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

Art. 5.01 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Teiles bedeutet der Ausdruck:

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

Art. 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.

Art. 5.03 Seeschiffe

Dieser Teil B gilt nicht für das Laden und Löschen von Seeschiffen in Seehäfen an Seeschifffahrtsstrassen.

Kapitel VI **Verpflichtungen des Schiffsführers**

Art. 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 Anhangs 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.

Art. 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,
 - Washwasser, 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 Washwassers 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.

Art. 6.03 Entladebescheinigung

(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-/Annahmeverschriften 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 Washwasser nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmenvorschriften 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 Washwasser übernommen oder ihm eine Annahmestelle zugewiesen worden ist.

Kapitel VII

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

Art. 7.01 Bescheinigung der Annahme

(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.

(2) Sofern der Ladungsempfänger das Washwasser, das nicht in die Wasserstrasse eingeleitet werden darf, nicht selbst annimmt, bestätigt der Betreiber der Annahmestelle dem Fahrzeug die Annahme des Washwassers.

Art. 7.02 Bereitstellung des Fahrzeuges

(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 vereinbart werden.

(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.

Art. 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.

Art. 7.04 Ablieferung des Fahrzeuges

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

- a) das Fahrzeug diesen Reinigungszustand vor der letzten Beladung hatte und dies, falls das Waschen dem Ladungsempfänger obliegt, in der Entladebescheinigung der vorangegangenen Entladung nachgewiesen wird; und
- b) das Fahrzeug Güter befördert hat, deren Ladungsrückstände nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmenvorschriften des Anhangs III nicht mit dem Waschwasser in das Gewässer eingeleitet werden dürfen.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die Einheitstransporte durchführen.

(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 abgeliefert, 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 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

Art. 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 Vorfalles 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 Seeschiffahrtsstrassen, die den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol) unterliegen.

Art. 9.02 Abweichungen vom Einleiteverbot für häusliches Abwasser

Die Vertragsstaaten können für Schiffe nach Artikel 9.01 Absatz 3, für die die Einhaltung des Einleitverbotes 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.

Art. 9.03 Sammlung und Behandlung an Bord, Abgabe an Annahmestellen

(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 Klärschlammes gegen Nachweis gemäss den innerstaatlichen Vorschriften in geeigneter Weise selbst zu sorgen.

Kapitel X

Verpflichtungen des Betreibers der Annahmestelle

Art. 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.

Geltungsbereich am 13. Oktober 2009

Vertragsstaaten	Ratifikation	Inkrafttreten
Belgien	22. September 2009	1. November 2009
Deutschland	10. März 2004	1. November 2009
Frankreich	15. September 2005	1. November 2009
Luxemburg	14. Mai 2002	1. November 2009
Niederlande	10. Juli 2000	1. November 2009
Schweiz	16. Juli 1998	1. November 2009
