



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.07.1998
KOM(1998) 452 endelig udg.

98/0249 (SYN)

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM MODTAGEFACILITETER I HAVNE
FOR DRIFTSAFFALD OG LASTRESTER FRA SKIBE**

(forelagt af Kommissionen)

INDHOLDSFORTEGNELSE

BEGRUNDELSE

INDLEDNING	3
DIREKTIVETS FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE	7
BEGRUNDELSE FOR VALG AF RETSAKT	7
DIREKTIVETS INDHOLD	9
SÆRLIGE BETRAGTNINGER	10

<u>RETSAKT</u>	18
-----------------------	-----------

<u>DET BLANDEDE EØS-UDVALGS BESLUTNING</u>	33
---	-----------

<u>FINANSIERINGSOVERSIGT</u>	35
-------------------------------------	-----------

KONSEKVENSANALYSE	38
--------------------------	-----------

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

1. Det erkendes generelt, at mængden og omfanget af udtømning af affald og lastrester fra skibe i havet ligger på et uacceptabelt niveau. Der erkendes ligeledes, at grundene hertil må søges både til søs på skibene og på landjorden. Det er klart, at de hyppige ulovlige udtømmninger til søs til dels kan forklares af skibsførernes og besætningens uvidenhed om anvendelse af internationale bestemmelser og krav, men det er også et faktum, at der til tider ikke er tilstrækkelige modtagefaciliteter i havnene. Skibe, som ikke kan aflevere deres affald og rester i havnen har ofte ikke andet alternativ end at udtømme det på havet. Med henblik på at bekæmpe forurening til søs forårsaget af driftsaffald fra skibe må man derfor på den ene side kræve, at havnene stiller nødvendige modtagefaciliteter til rådighed og på den anden side kræve, at skibene anvender disse faciliteter.
2. Nødvendigheden af en sådan tostrengt fremgangsmåde erkendes i den internationale konvention om undgåelse af forurening fra skibe af 1973 og den dertil knyttede protokol af 1978 (Marpol 73/78). I de tekniske bilag til denne konvention fastlægges detaljerede krav og strenge betingelser for udtømning af affald og rester på havet med strengere krav for havområder, der betegnes som "særlige områder". Konventionen omhandler også havne ved at forpligte kontrahenterne til at sikre, at der foreligger modtagefaciliteter for forskellige slags affald uden at dette forårsager unødige forsinkelser for de skibe, der anvender disse faciliteter, og i henhold til skibenes behov.
3. Misforholdet mellem de eksisterende bestemmelser og den foreløbige praksis blev erkendt af Kommissionen i meddelelsen "en fælles politik for sikkerhed til søs" af 24. februar 1993¹, hvori man erklærede, at overholdelse af kravene i Marpol 73/78, som alle medlemsstaterne er kontrahenter til, kunne forbedres og at yderligere initiativer var påkrævet for at forbedre gennemførelsen af internationale bestemmelser og krav, både i Marpol 73/78 og i IMO's andre relevante instrumenter.

Rådet delte Kommissionens opfattelse og inkluderede i sin resolution om en fælles politik for sikkerhed til søs bedre disponibilitet og udnyttelse af modtagefaciliteter i Fællesskabet blandt dets prioriterede foranstaltninger².
4. Dette direktiv har nøjagtig samme formål som Marpol 73/78, dvs. at beskytte havmiljøet fra driftsforurening forårsaget af skibe, uafhængigt af flaget, med henblik på at eliminere en sådan forurening. I stedet for at fastsætte bestemmelser for skibes udtømning på havet, hvilket er formålet med bestemmelserne i Marpol 73/78, fokuserer man her på skibsoperationer i (EF) havne.

¹ KOM (93) 66 endelig udg.

² Rådets resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs (93/C 271/01) EFT C 271 af 7.10.93, s. 2)

5. Der er pragmatiske, politisk baserede og juridiske grunde til at anvende denne havnerelaterede fremgangsmåde. Som allerede nævnt, er udtømningen af driftsaffald til søs nært sammenknyttet med disponibilitet og tilgængelighed af modtagefaciliteter i havne. Kun hvis disse forbedres ganske betydeligt, kan man foretage en effektiv reduktion af udtømning på havet. Det accepteres endvidere generelt, at hovedproblemet for den eksisterende internationale ordning for forurening, der skyldes driftsaffald fra skibe, ikke først og fremmest skyldes utilstrækkelige krav, men utilstrækkelig gennemførelse og håndhævelse. Da harmoniseret gennemførelse af internationalt godkendte bestemmelser - i nødvendigt omfang suppleret med specifikke EF-krav - er en af hjørnestenene i Fællesskabets politik for sikkerhed til søs, er det naturligt i denne forbindelse at koncentrere Fællesskabets indsats om effektiv gennemførelse af Marpol 73/78 og de formål, der ligger til grund herfor, i stedet for at indføre nye bestemmelser for skibes udtømning til søs. Den juridiske baggrund for en strategi, der favoriserer havnenes betydning bygger på international havret, navnlig bestemmelserne i De Forenede Nationers Havretskonvention af 1982. Den omhyggelige balance mellem jurisdiktion til lands og til søs, som er fastlagt i denne konvention indebærer betydelige begrænsninger for fastlæggelse af og håndhævelse af nationale - og regionale - bestemmelser om skibsproduceret forurening i zoner, der er undergivet kystens jurisdiktion, men bekræfter landenes brede jurisdiktion, hvad angår fastlæggelse og håndhævelse af bestemmelser, mens skibenes frivilligt befinder sig i deres havne.
6. Når man benytter en anden fremgangsmåde end den, der anvendes i Marpol 73/78, må direktivet selvfølgelig også behandle en række spørgsmål, som ikke er behandlet i den eksisterende internationale ordning. Fællesskabets ordning skal, for at være effektiv, først og fremmest fastsætte mere specifikke krav om havnenes og havnestaternes forpligtelse til at stille tilstrækkelig modtagefaciliteter til rådighed. For det andet skal skibenes forpligtelse til at anvende disse faciliteter øges og specificeres. For det tredje må overholdelsen kontrolleres effektivt for at sikre, at foranstaltningerne er effektive.
7. Vedrørende første spørgsmål, dvs. krav til havne og havnestater, kan der ikke stilles spørgsmålstejn ved behovet for en betydelig specificering og forbedring af den nuværende situation, idet den korte henvisning til tilstrækkelige modtagefaciliteter i de relevante bilag til Marpol 73/78 udgør det eneste internationale juridiske krav. Et fundamentalt element i nærværende direktiv er i denne forbindelse forpligtelsen til at udarbejde affaldsmodtagelses- og håndteringsplaner i alle havne for modtagelse og behandling af affald og restmængder fra lasten. Denne plan kræver, at havnene for det første må skønne behovene for de skibe, der (normalt) besejler dem, og at de, for det andet, må træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at imødekomme disse behov. Medlemsstatens godkendelse og overvågning af affaldsmodtagelses- og håndteringsplanen sikrer, at planen er korrekt og fornuftig.

Havnene skal også tilskynde til anvendelse af faciliteterne, bl.a. ved at sikre, at de er til rådighed til enhver tid til en rimelig pris, at serviceniveauet er godt, og at aflevering af affald ikke medfører dyre eller tidskrævende formaliteter for skibe og besætning. Forpligtelsen i henhold til Marpol 73/78 om ikke at forårsage unødigt forsinkelse for skibene forbliver uændret. Omkostningerne ved

tilvejebringelse af tilstrækkelig modtagefaciliteter oppebæres dog af de skibe, der anløber havnen.

8. Hvad angår det andet spørgsmål, dvs. krav til skibene, må det naturligvis sikres, at havnenes indsats ikke er forgæves, og at skibene rent faktisk anvender faciliteterne. Direktivforslaget søger at sikre, at modtagefaciliteterne i havnene anvendes ved hjælp af en række skridt. For det første betyder princippet om obligatorisk bortskaffelse, at alle skibe, med forbehold af nødvendige undtagelser, skal aflevere deres driftsaffald, før de forlader en EF-havn eller i det mindste, at føreren af skibet kan bevise, at der foreligger tilstrækkelig lagerkapacitet til driftsaffald. Forpligtelsen til at bevise, at man af legitime grunde ikke har anvendt faciliteterne, påhviler således det skib, der ikke afleverer sit affald. Skibe, som ikke afleverer deres affald uden at have en gyldig grund til undtagelse, får ikke tilladelse til at forlade havnen før aflevering har fundet sted. For det andet er princippet om obligatorisk bortskaffelse forbundet med krav til havnene om at etablere systemer til dækning af omkostninger, som tilskynder til anvendelse af faciliteterne. Direktivet specificerer ikke noget bestemt system til dækning af omkostningerne i denne forbindelse, men overlader det til medlemsstaterne ved at fastlægge nogle generelle principper. Uafhængigt af det anvendte system er det generelle krav, at afgiftssystemet ikke må tilskynde skibene til at bortskaffe deres affald på havet. Et "direkte" afgiftssystem, hvor kun de skibe, som afleverer affald, skal betale for denne service, er således reelt udelukket. På samme måde som princippet med obligatorisk bortskaffelse af affald, må der være tale om bestemte undtagelser fra afgifter for bl.a. skibe, som ofte anløber havn og dokumenterede ordninger med andre havne på deres rute.

Føreren er, med henblik på at sikre samarbejde mellem skibe og andre involverede myndigheder og personer, forpligtet til forud at kontakte næste anløbshavn med oplysninger om lagerkapacitet for og mængde af affald og lastrester om bord samt, hvorvidt han har til hensigt at anvende modtagefaciliteterne. Disse oplysninger er nødvendige for havnene for at de kan stille de nødvendige faciliteter til rådighed, men de har også betydning for håndhævelse af ordningen.

9. Det tredje element, dvs. kontrol med direktivets overholdelse, vedrører oprettelse af et system der sikrer, at ordningen fungerer i praksis. Der må foreligge midler til at sikre, at direktivets bestemmelser anvendes både, når det drejer sig om utilstrækkelige faciliteter, og når skibe ikke anvender dem. Det kan ske, at det ikke er praktisk muligt at kontrollere alle skibe, som ikke afleverer deres affald i havnene. Det væsentlige instrument til at sikre, at skibene overholder direktivet er derfor stikprøver, som udføres af medlemsstaternes myndigheder. Myndighederne underrettes om bestemte fartøjer, som sandsynligvis ikke afleverer deres affald, eller som ikke har overholdt kravet om meddelelse med henblik på at fastsætte inspektionsprioritering. Inspektøren tillader ikke et skib, der ikke har overholdt kravet om aflevering af affald, at stå til søs, før aflevering har fundet sted. På den anden side skal skibe, som overholder direktivet, men som forsinkes unødvendigt på grund af utilstrækkelige modtagefaciliteter, have ret til at modtage kompensation for derved lide tab.
10. Konkluderende: direktivet bygger på de forpligtelser, som alle medlemsstaterne allerede har accepteret i henhold til ordningen under Marpol 73/78, men går et

skridt videre ved detaljeret at behandle de juridiske, finansielle og praktiske ansvar, som påhviler de forskellige aktører ved bortskaffelse af affald og restmængder fra lasten i havne. Man blev på FN-konferencen om miljø og udvikling i Rio de Janeiro i 1992 enige om, at landene skal vurdere behovet for at håndhæve Marpol 73/78-bestemmelserne om affald mere stringent³. Fællesskabet har klart erkendt, at der foreligger et sådant behov, og direktivet er et vigtigt instrument til at gennemføre forpligtelserne i henhold til Marpol 73/78 på en harmoniseret måde i Europa.

11. Man har allerede tidligere på forskellig måde gjort en indsats for at sikre effektiv gennemførelse af Marpol 73/78 og navnlig i 90'erne. Denne indsats har altid været af et omfang og på et niveau der vedrørte individuelle havne eller individuelle stater og endog under regionsniveau. Ingen af disse initiativer er dog så omfattende som den ordning, der foreslås i nærværende direktiv. Og ingen af dem har den samme omfattende geografiske dækning.
12. Den mest bemærkelsesværdige af disse underregionale ordninger er den ordning for Østersøen, som blev vedtaget inden for rammerne af Østersøstrategien for modtagefaciliteter i havne. I marts 1998 vedtog parterne til 1974/92-konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøen, inklusive Fællesskabet, ændringer til denne konvention som, når den træder i kraft, indfører strenge bortskaffelseskrav for alle skibe, der anløber havne i Østersøen. Direktivet er blevet udarbejdet med henblik på forenelighed med denne ordning, og det er ikke hensigten at direktivet på nogen måde skal begrænse Østersøstrategiens gennemførelse i det nævnte område.
13. Det ligger i sagens natur, at havforurening har grænseoverskridende virkninger, og det er derfor fra et miljøbeskyttelsessynspunkt ønskeligt at involvere så mange stater som muligt i en ordning af denne art. En enkelt stat, eller en enkelt havn, som handler alene, reducerer kun til dels skibsforårsaget forurening i sine farvande, da kun et begrænset antal potentielle forurenere rent faktisk anløber dens havne. En regional indsats kan på den anden side få stor betydning, da det kan bevises, at meget af den kystforurening, som skyldes skibsassald i en specifik region, kommer fra skibe, der anløber havne i den pågældende region.

En ensidig indsats har også den ulempe, at den kan skabe ugunstige konkurrenceforhold for de pågældende havne. Hvis individuelle havne eller stater anvender et obligatorisk bortskaffelsesprincip eller et afgiftssystem som pålægger skibene yderligere byrder, risikerer de at bringe deres konkurrenceevne i fare. Kraftige ensidede håndhævelser af sådanne ordninger fører formentlig til en omlægning af trafikken til nærliggende havne, som stiller mindre strenge krav. Det kan ikke nægtes, at en EF-ordning som den her foreslåede har en sådan virkning - selvfølgelig mest i EF's udkant - men den generelle risiko for ufordelagtig konkurrence falder helt klart jo større det område er, som anvender ensartede krav.

³ Agenda 21, afsnit 17.30 (a)(iii).

Endelig kræver en streng afleveringsordning som den her foreslåede et betydeligt samarbejde mellem nabostater hvad angår informationsinput og kontrolprocedurer. Sådanne instrumenter findes allerede i EF, eller de kan relativt hurtigt stilles på benene. Fællesskabet har allerede et omfattende affaldsforvaltningssystem, og dette direktiv indgår heri. Endvidere mangler andre internationale institutioner - både regionale og globale - de nødvendige midler til at overvåge gennemførelsen af denne art af foranstaltninger.

En indsats på EF-niveau forekommer derfor den mest hensigtsmæssige metode til at bekæmpe forurening forårsaget af driftsaffald fra skibe.

DIREKTIVETS FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE

14. Formålet med denne lovgivning er at give havmiljøet større beskyttelse over for forurening fra skibe ved at forbedre disponibilitet og anvendelse af modtagefaciliteter i havne.

BEGRUNDELSE FOR VALG AF RETSAKT: RÅDETS DIREKTIV

15. a). *Hvilket formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser og hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?*

Traktaten fastsætter oprettelse af en fælles transportpolitik og de planlagte foranstaltninger til gennemførelse af en sådan politik inkluderer foranstaltninger til at forbedre beskyttelse af havmiljøet fra søfartsaktiviteter.

For at opnå dette er hovedformålet med denne foranstaltning at harmonisere gennemførelse af de internationale bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet i Fællesskabet, der findes i den internationale konvention om beskyttelse mod forurening fra skibe af 1973 ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978 (Marpol 73/78). Det er nødvendigt at foretage en forbedring af de påkrævede faciliteter til modtagelse af affald fra skibe i land for at opmuntre skibene til at aflevere deres driftsaffald og lastrester, før de står til søs igen. Havnenes forpligtelser suppleres af skibenes forpligtelse til at anvende disse modtagefaciliteter.

Det er ikke alle medlemsstater der berøres af forpligtelsen til at stille modtagefaciliteter til rådighed, da de ikke har nogen kyster og havne, men direktivet påvirker alle medlemsstaterne til en vis grad, da alle medlemsstater har skibe, der fører deres flag.

16. b). *Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Det drejer sig om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne.

17. c) *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

Da søtransport vedrører hele det indre marked er en foranstaltning på EF-niveau den eneste mulige måde til at beskytte miljøet i Fællesskabets farvande samtidig med at konkurrenceforvridning mellem havne nedskæres.

18. d) *Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

Det er i høj grad i Fællesskabets interesse at beskytte havmiljøet og derfor at skabe modtagefaciliteter i havne for skibenes affald og rester og aflevering af affald og rester til disse faciliteter.

Der er blevet vedtaget passende bestemmelser på internationalt niveau. Disse bestemmelser giver dog mulighed for forskellig gennemførelse på nationalt niveau, f.eks. fastsættelse af et afgiftssystem for aflevering af affald, og der er ikke tale om strenge betingelser for aflevering af affald, før skibene tillades igen at stå til søs.

Omkostningerne ved at forholde sig passiv ville være voksende forurening hvilket, særlig i indelukkede farvandsområder forårsager alvorlig skade på havmiljøet, inklusive havets økosystemer. Hvis man forholdt sig passiv fortsættes konkurrenceforvridningen mellem havnene, hvad angår tjenesteydelser og afgiftssystemet for aflevering af skibsassald til modtageanlæg. På nuværende tidspunkt har skibene problemer med at finde passende modtagefaciliteter i EF-havne, og dette problem ville heller ikke blive løst.

19. e) *Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse)?*

Internationale aftaler har medført bestemmelser som er vanskelige at håndhæve når det drejer sig om at beskytte havmiljøet. Endvidere skaber den forskellige gennemførelse i medlemsstaterne, navnlig afgiftssystemet for havnefaciliteter, en konkurrenceforvridning mellem havnene. Det er derfor nødvendigt at indføre bindende foranstaltninger enten i form af et direktiv eller en forordning. Ved at indarbejde et bredt EF-system i en retsramme, der kan håndhæves, kan man undgå divergerende nationale foranstaltninger.

20. f) *Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål og overlade gennemførelsen til medlemsstaterne?*

I henhold til nærhedsprincippet er et direktiv tilstrækkeligt, da dette fastsætter fælles krav på EF-niveau med henblik på at sikre harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationalt godkendte bestemmelser og principper til beskyttelse af havmiljøet samtidig med, at valget af praktiske og tekniske procedurer til gennemførelse heraf overlades til den enkelte medlemsstat.

På denne måde overlader direktivet den enkelte medlemsstat ansvaret for at beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter bedst kan anvendes i den pågældende stats system.

DIREKTIVETS INDHOLD

21. Direktivet indgår i Fællesskabets generelle affaldspolitik. Det pålægger alle havne forpligtelse til at stille passende modtagefaciliteter til rådighed for driftsaffald og lastrester fra skibe. Anlæggene skal opfylde skibenes behov uden at forårsage unødigt forsinkelse.

Planer til modtagelse og håndtering af affald betragtes som vigtige instrumenter til forbedring af faciliteter til modtagelse af skibes affald i havne. Tilstrækkelige faciliteter kan kun stilles til rådighed, hvis der foregår en fuldstændig og konstruktiv dialog mellem havnen, havnens eller marinaens myndighed og de regelmæssige brugere om, hvilke faciliteter der skal tilvejebringes for at imødekomme deres behov, hvad angår affaldstype og mængde og andre specifikke krav. Behovet for havnemodtagefaciliteter kan ændres i tidens løb. Hvis planlægning af affaldsmodtagelse og -håndtering skal være tidsvarende, må der fastsættes datoer for formel ajourføring. Dette bør foretages hvert tredje år, selv om vigtige udviklinger eller ændringer i havnen kan gøre en tidligere ajourføring nødvendig.

22. Hovedinstrumentet til at hindre, at skibe udtømmer deres driftsaffald på havet, er princippet om obligatorisk aflevering, hvilket betyder, at føreren på et skib, som ikke har afleveret al driftsaffald i havnen skal kunne vise, at der er legitim grund til, at dette ikke er blevet gjort. Hvis føreren ikke kan bevise dette, får skibet ikke tilladelse til at stå til søs, før affaldslevering har fundet sted. Denne bestemmelse gælder for alle skibe, der anløber en EF-havn. Affald produceres på alle skibe, derfor gælder afleveringsprincippet alle kategorier skibe, enten det er handelsskibe eller lystbåde.

De operatører, der driver faciliteterne har behov for forudmelding om anvendelse af faciliteterne for at kunne planlægge på en sådan måde, at skibene ikke bliver unødigt forsinket. Direktivet indeholder derfor også en forpligtelse til forudmeddelelse for skibe og en formular, som specificerer de nødvendige oplysninger. Fiskerbåde og fritidsfartøjer er af praktiske grunde undtaget fra denne forpligtelse.

Afgiftssystemet for aflevering af driftsaffald til en modtagefacilitet skal også bygge på fælles principper. De vedtagne principper ekskluderer det "direkte" afgiftssystem, hvor kun brugerne af faciliteterne deler omkostningerne.

Skibe, der regelmæssigt anløber havne med korte intervaller kan undtages fra ovennævnte forpligtelse, hvis de har ordninger som sikrer, at affaldet afleveres i en af de havne, de regelmæssigt anløber.

Aflevering af restmængder fra lasten behandles ved henvisning til bestemmelserne i henhold til Marpol 73/78.

SÆRLIGE BETRAGTNINGER

Artikel 1

Denne artikel definerer direktivets formål: at beskytte havmiljøet ved at forbedre disponibilitet og anvendelse af faciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe.

Artikel 2

Denne artikel indeholder definitioner af nøglebegreberne i direktivet. Direktivet stræber så vidt muligt efter at sikre overensstemmelse med definitioner i internationale juridiske instrumenter som f.eks. Marpol 73/78 og eksisterende EF-ret på søfartsområdet.

Stk. 1: Udtrykker "skib" er meget bredt defineret, så det omfatter alle slags skibe, fra det mindste fritidsfartøj til den største supertanker. Fritidsfartøjer forårsager betydelig forurening af havmiljøet i mange områder, og det er derfor vigtigt at inkludere dem i direktivets anvendelsesområde. Restriktioner for anvendelse af direktivet er fastlagt i de pågældende artikler.

Stk. 2 definerer Marpol 73/78.

Stk. 3: Definition af "affald fra skibets drift" er forbundet med Marpol 73/78 og mere specifikt bilag I om olie og bilag V om affald. Endvidere er den detaljerede definition af lastrelateret affald i retningslinjerne for gennemførelse af bilag V til Marpol 73/78 inkluderet. Lastrelateret affald vedrører dunnage, afstivning, paller, foringsmaterialer, pakningsmaterialer, krydsfinér, papir, karton, ståltråd og stålbandsomsnøring og betragtes derfor som affald, som udtømmes ulovligt i havet, selv om det ikke er "driftsaffald" i streng betydning. Det falder derfor under direktivets anvendelsesområde. Kloakaffald er på den anden side ikke omfattet af definitionen. Det er fordi bilag IV af Marpol 73/78, som fastsætter bestemmelser for kloakaffald endnu ikke er trådt i kraft internationalt og, selv om det var trådt i kraft, er udtømmning af kloakaffald underkastet bestemte bestemmelser som i de fleste tilfælde er tilladt i havområder over 12 sømil fra kysten. På dette område må direktivet anvendelsesområde tages op til genovervejelse, når resultatet af den igangværende revision af bilag IV til Marpol 73/78 i IMO er bekendt.

Stk. 4: "Lastrester" vedrører rester af ethvert materiale som føres som last. Dette omfatter også spild, som forekommer under læsning og losning. Det er almindelig praksis at fjerne sådant spild ved at spule det over bord i havet, og dette er skadeligt for miljøet, hvorfor direktivet behandler dette problem.

Stk. 5: "Modtagefaciliteter i havne" er bredt defineret for at dække enhver facilitet, som anvendes til dette formål. Da flydende og mobile modtagefaciliteter inkluderes i direktivets anvendelsesområde, foretrækker man "modtagefaciliteter i havne" frem for "modtagefaciliteter i land".

Stk. 6 & 7: Definitionen af "fiskebåd" er taget direkte fra Rådets direktiv 97/70/EF, der etablerer harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på

24 m og derover⁴, mens definitionen af "fritidsfartøjer" er en kortere udgave af definitionen af direktiv 94/25/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer⁵. De to definitioner er relevante i dette direktiv, således at fartøjerne kan undtages fra forpligtelse til meddelelse og så medlemsstaterne er overladt en vis fleksibilitet over for disse to typer fartøjer hvad angår håndhævelsesordningen.

Stk. 8: "Havn" er defineret så bredt som muligt og definitionen tillader ikke restriktioner.

Stk. 9 gør det klart, at nærværende direktiv indgår i Fællesskabets affaldsforvaltningspolitik.

Artikel 3

Denne artikel definerer direktivets anvendelsesområde. Det omfatter alle skibe der anløber og opererer i Fællesskabets havne, idet den eneste undtagelse er skibe, der er beskyttet af immunitet. Det er indlysende, at hvis ordningen skal fungere, må den omfatte alle skibe, uafhængigt af flag. Dette gælder både fra et konkurrencesynspunkt og et miljømæssigt synspunkt. Marpol 73/78 er i bredt omfang blevet ratificeret af verdens søfartsstater og alle handelsskibe forventes at opfylde konventionens krav. Grunden til at statsejede skibe, som ikke sejler i handelsmæssigt øjemed, er undtaget skyldes, at disse skibe er undtaget fra de mest relevante aftaler, inklusive Marpol 73/78 og del XII i De Forenede Nationers Havretskonvention af 1982, hvilket betyder, at håndhævelse over for disse skibe kan være kompliceret. Hvad angår skibes væsentlige forpligtelser er det dog indlysende, at sådanne skibe bør overholde direktivets krav. Fra et miljømæssigt og moralsk synspunkt er der bestemt ingen grund til at behandle krigsskibe og statsejede skibe, som ikke sejler i handelsmæssigt øjemed anderledes end handelsskibe. Den normale klausul i søfartsaftaler, som fastsætter, at sådanne skibe - så vidt det er rimeligt og praktisk muligt - skal handle i overensstemmelse med de relevante bestemmelser forventes derfor at gælde i forbindelse med dette direktiv.

Når alle skibe falder ind under direktivets anvendelsesområde, må alle havne nødvendigvis også inkluderes. Alle typer havne, terminaler, installationer, fiskehavne og marinaer er omfattet med potentiel undtagelse af havne, som udelukkende anvendes til flådefartøjer.

Artikel 4

Den forpligtelse, som allerede eksisterer i henhold til Marpol 73/78 om, at stater skal stille modtagefaciliteter til rådighed i havne, som er tilstrækkelige til at imødekomme de skibes behov, der anvender havnene bringes her ind under EF-ret. Aflevering af affald og rester fra skibe til landjorden bør ikke hindre skibets normale kommercielle aktiviteter eller på anden måde afskrække fra anvendelse af faciliteterne. "Tilstrækkelig" må

⁴ Rådets direktiv 97/70/EF af 11. december 1997 om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 m og derover, EFT L 34 af 9.2.1998, s. 1.

⁵ Rådets og Europa-Parlamentets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer, EFT L 164 af 30.6.1994, s. 15.

betrages i sammenhæng med hele direktivet og begrebet indbefatter derfor blandt andet korrekt planlægning af affaldsmodtagelse og -håndtering, klare retningslinjer for meddelelse og tilstrækkelig slutbehandling af affald og rester. Faciliteter og tjenesteydelser skal være til rådighed når som helst et skib har behov derfor, forudsat skibsføreren har givet tilstrækkelig forudanmeldelse.

På grund af det store begreb "havne" dækker, kan bestemte undtagelser til denne fortolkning måske berettiges. Det er f.eks. ikke rimeligt at kræve, at marinaer, der udelukkende anvendes til fritidsfartøjer skal have en affaldsmodtagetjeneste døgnet rundt, og det samme kan gælde i andre små havne. Ligeledes behøver en lille havn ikke nødvendigvis at stille alle modtagefaciliteter til rådighed, hvis den er beliggende nær en veludstyret havn og hvis skibet med rimelighed kan forventes at bruge nabohavnens faciliteter i stedet for. Rimelighed er derfor et nøglebegreb i denne artikel, og bør også afspejles af bestemmelserne for restmængder fra lasten. Behovet for faciliteter, der kan modtage lastrester, er selvfølgelig afhængig af den type skibe, der anløber havnen. Det principielle formål med denne artikel er i denne henseende at havne stiller modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at modtage affald og rester fra skibe, som normalt bruger havnen.

I stk. 3 forsøger man at sikre ensartethed, når det drejer sig om at rapportere modtagefaciliteters utilstrækkelighed til havnestater. Når skibsføreren, skibsejeren eller agenten ønsker at stille spørgsmålstegn ved, hvorvidt en modtagefacilitet er tilstrækkelig, bør man anvende de procedurer og formater, som for øjeblikket er ved at blive udarbejdet af IMO's komité til beskyttelse af havmiljøet. Disse eller lignende retningslinjer indarbejdes i direktivet senere.

Artikel 5

Planlægning af affaldsmodtagelse og -håndtering er et af nøgletrækkene i direktivet. Under dette arbejde har de enkelte havne mulighed for, ja forpligtelse til, at vurdere tilstrækkeligheden af deres egne modtagefaciliteter i lyset af behovet hos de skibe, der anvender havnen. Planerne bør afspejle den bedste affaldshåndteringspraksis, og de fælles elementer i disse planer, som i øvrigt er opført i Bilag I og som bør være skræddersyede for de specifikke omstændigheder i de enkelte havne.

Forpligtelsen til at udarbejde en plan for modtagelse og håndtering af affald berører hver eneste havn. Havne der anvendes til kommerciel trafik forventes at udvikle planer omfattende alle de oplysninger, der fremgår af Bilag I, idet ordet "tilstrækkelige" i stk. 1 dog angiver, at planerne for små havne, der kun anvendes af fritidsbåde, kan være mere begrænsede. For en lille marina kan denne plan meget vel bestå af en fortegnelse over de eksisterende faciliteter, deres anvendelser, tjenesteydelser og kontaktoplysninger, som ikke fylder mere end en side, måske endda som en del af kommunens affaldsforvaltningsplan.

Planlægning af modtagelse og håndtering af affald er en løbende proces og der er - rent bortset fra medlemsstatens udpegede myndigheders godkendelse af planen - behov for løbende overvågning og evaluering af faciliteternes tilstrækkelighed. Hvor ofte den formelle plan skal genvurderes afhænger af de enkelte havne, men det skal gøres mindst hvert tredje år eller efter, at der er blevet foretaget store ændringer i havnens drift. Kommentarer og klager vedrørende faciliteterne udgør selvfølgelig en vigtig del af vurderingen af, hvorvidt faciliteterne er tilstrækkelige.

Artikel 6

Artikel 6 sikrer, at skibe på vej til havne i EF forud skal give meddelelse om anvendelse af modtagefaciliteterne. Denne meddelelse har et dobbelt formål. På den ene side er tilstrækkelig meddelelse en forudsætning for korrekt planlægning af havnefaciliteternes disponibilitet. På den anden side anvendes meddelelsen også som et instrument i direktivets håndhævelsesordning. Oplysningerne i meddelelsen, som er fastsat i bilag II, skal tjene begge formål. I betragtning af det dobbelte formål kan meddelelsen dog være rettet til flere instanser. Somme tider er det havnemyndigheden, som bedst kan modtage og undersøge oplysningerne, somme tider er det mere hensigtsmæssigt at sende dem direkte til den, der stiller faciliteterne til rådighed. Artikel 6 fastsætter ikke en specifik informationsvej med henblik på dette, men overlader medlemsstaterne en vis margin til at overveje, hvilken metode og hvilke organer bedst opfylder de specifikke behov i denne henseende. Det er allerede almindelig praksis for handelsskibe at anvende en form for ankomstmeddelelse til havnen, og havnemyndigheden er derfor muligvis det organ, der bedst kan fortælle skibsførerne, hvem meddelelsen bør rettes til.

I denne forbindelse bør der også henvises til artikel 12, stk. 1, litra d), hvori det kræves, at medlemsstaterne sikrer, at denne oplysning undersøges på passende måde og til artikel 11, stk. 1, som fastsætter, at skibe som ikke har udfyldt meddelelsesformularen særlig skal inspiceres. Det står ikke i artiklen, hvem der skal give disse oplysninger til inspektoratet, men det formodes, at havnemyndigheden i de fleste tilfælde er det mest korrekte organ til dette formål.

For at sikre, at anvendelse af modtagefaciliteterne forløber glat skal meddelelsen ske i god tid. 24-timers grænsen, som anvendes i stort omfang for ankomstmeddelelse anses i denne sammenhæng for passende. Henvisningen til korrekt meddelelse i artikel 12, stk. 1, litra g) om kompensering for unødigt forsinkelse bør også tjene til at tilskynde skibsførerne til at opfylde denne forpligtelse.

De oplysninger, som er blevet meddelt til næste anløbshavn opbevares om bord og stilles på anmodning til rådighed for myndighederne af den medlemsstat, hvori havnen er beliggende.

Fiskebåde og fritidsbåde er undtagen fra kravet om forudmeddelelse.

Artikel 7

Artikel 7 indfører det såkaldte princip om obligatorisk aflevering. Udtrykket "aflevering" bruges i stedet for "bortskaffelse", fordi sidstnævnte udtryk anvendes specifikt i EF-ret til at betegne endelig bortskaffelse af affald i en generel affaldsforvaltningsplan. I dette direktiv henviser "bortskaffelse" kun til den endelige destination for affald og rester efter at det er blevet afleveret til modtagefaciliteten.

I henhold til denne artikel er det reglen, at alle skibe, der anløber en EF-havn er forpligtet til at aflevere al driftsaffald til en modtagefacilitet i havnen. Det er dog muligt, at det hverken er hensigtsmæssigt eller gennemførligt at kræve at alle skibe skal aflevere i alle de havne, de anløber. Medlemsstaterne kan derfor gøre undtagelser fra denne hovedregel i tilfælde, hvor skibsføreren kan vise, at skibet har tilstrækkelig lagerkapacitet til al driftsaffald, der akkumuleres i løbet af den kommende sejlads. Det er derfor også muligt at fastsætte strengere undtagelser - som f.eks. inden for rammerne af beskyttelse af

havmiljøet i Østersøen - i henhold til denne artikel. Det grundlæggende punkt bag princippet om obligatorisk aflevering er, at hvis et skib ikke afleverer alt sit driftsaffald til en modtagefacilitet, påhviler ansvaret for at vise, at dette er legitimt, skibsføreren.

Artikel 8

Denne artikel omhandler afgifter forbundet med aflevering af driftsaffald til modtagefaciliteter. Stk. 1 fastsætter det generelle princip, som bygger på princippet om at "forureneren betaler" eller mere præcist, princippet om at den "potentielle forurener betaler". Omkostninger forbundet med aflevering og yderligere behandling af affaldet dækkes af afgifter betalt af skibe.

I stk. 2 fastlægges bestemte principper om systemer til dækning af omkostningerne. Litra a) indeholder hovedbestemmelsen om, at alle skibe skal bidrage betydeligt til omkostningerne uafhængig af, hvor stor deres reelle brug af faciliteterne er. Dette princip støtter således klart det såkaldte "ingen særlig afgift" system, hvorved alle skibe, der anløber havnen, betaler affaldsafgiften. Litra c) giver mulighed for et afgiftssystem hvor der også tages hensyn til mængder og typer af affald reelt afleveret. Dette kan blive nødvendigt i et system omfattende "ingen bestemt afgift" i tilfælde, hvor der afleveres exceptionelle mængder affald, men det muliggør også det såkaldte "kombinerede" system, hvor afgiften består af en almindelig afgift, som betales af alle skibe og yderligere en afgift, som afhænger af de reelt leverede mængder. Hvor stor den ene eller den anden afgift skal være i et kombineret system står åbent i dette afsnit, så medlemsstaterne har en vis fleksibilitet. Ordet "betydeligt" antyder dog, at den del af omkostningerne, som alle skibe skal bidrage til, skal være betydelig og reelt skal medvirke til dækning af omkostningerne. Uafhængigt af det valgte afgiftssystem, må det grundlæggende krav opfyldes, dvs. at dækning af omkostningerne må tilskynde til aflevering af driftsaffald og ikke opmuntre til at udtømme affald på havet.

Det "direkte" afgiftssystem, hvor kun brugerne af faciliteterne betaler, er således reelt udelukket, da et sådant system aldrig kan tilskynde til aflevering i havne.

Litra c) indeholder et tredje princip, der gør det muligt at nedsætte afgifterne for "miljøvenlige" skibe. Der er ikke givet indgående retningslinjer for, hvad disse faktorer består af. Medlemsstaterne kan have forskellige behov og prioriteter i denne forbindelse. Det er dog klart, at en vigtig faktor består af overholdelse af de frivillige miljøkrav, som man er nået til enighed om på internationalt eller europæisk niveau.

I artiklens sidste to afsnit findes sikkerhedsforanstaltninger til at sikre, at afgiftssystemerne er retfærdige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og ikke fører til konkurrenceforvridning mellem havne eller mellem medlemsstater.

Hvid der trods disse fælles principper opstår en situation, hvor afgiftssystemer, der er opstillet i henhold til denne artikel, viser sig at påvirke konkurrence- eller handelsmønstre mellem medlemsstaterne negativt, kan Kommissionen afhjælpe situationen ved de beføjelser den har ifølge traktaten. Konkurrenceanliggender behandles derfor ikke i denne artikel.

Artikel 9

En stor procentdel af de skibe, der anløber EF's havne sejler efter en fartplan i henhold til hvilken de anløber havn regelmæssigt og hyppigt. Det drejer sig f.eks. om færger og rutebåde langs kysten. Mønstrer for disse skibe, hvad angår behovet for modtagefaciliteter, er normalt forudsigeligt, og de har ofte langtidsordninger med en bestemt havn på deres rute, som sikrer, at al driftsaffald afleveres korrekt. Der er derfor ikke nogen umiddelbar grund til at inddrage disse skibe i ordningen vedrørende driftsaffald i henhold til dette direktiv, hvis medlemsstaterne er sikre på, at arrangementet med den havn, skibet anvender til affaldsaflevering fungerer, og at der ikke er noget, der tilskynder føreren af disse skibe til at udtømme affald i havet. Hvorvidt ordninger med havne i tredjelande kan accepteres i denne forbindelse afhænger af den pågældende medlemsstats generelle politik og på det enkelte tilfælde. Det overlades til medlemsstaterne at bedømme, om sådanne ordninger er pålidelige nok til at tillade en undtagelse. Det er dog klart, at ikke engang skibe, som er undtaget i henhold til denne artikel, kan stå til søs, hvis skibsføreren ikke kan vise, at den i artikel 7, stk. 2, nævnte lagerkapacitet er tilstrækkelig.

Artikel 10

Aflevering af lastrester behandles med henvisning til eksisterende forpligtelser i henhold til Marpol 73/78. Marpol-forpligtelserne bliver derfor en del af EF-ret og mulighederne for at sikre overholdelse af dem forbedres. Bortset fra denne artikel inkluderes lastrester både klart og underforstået i en række af direktivets bestemmelser, herunder artiklerne om tilgængelige faciliteter, meddelelse, håndhævelse og planlægning af affaldsmodtagelse og -håndtering. Princippet om obligatorisk aflevering og harmonisering af afgiftssystemerne dækker dog kun driftsaffald. Grunden til ikke at inkludere lastrester i disse planer skyldes forskellen mellem lastrester og driftsaffald set fra et kommercielt synspunkt. Driftsaffald er et resultat af skibets drift og "tilhører" derfor skibet, mens lastmaterialer hører ind under lastinteresser og ordninger til at sikre - og betale for - aflevering af rester behandles normalt sammen med lastinteresser. Da der er enorme udsving i arten og værdien af de stoffer, der føres som last om bord på et skib, er det også uigennemførligt at foretage en standardisering af afleveringsbestemmelser.

Artikel 11

Det erkendes, at det ikke kan være gennemførligt at inspicere alle skibe, der anløber en havn i henhold til dette direktiv, så hovedinstrumentet til at sikre, at skibene overholder direktivet er stikprøver. Stikprøver kan foretages i henhold til den eksisterende havnestatskontrol, men kan ikke begrænses til denne ordning, bl.a. fordi havnestatskontrolinspektioner kun omfatter skibe der fører andet flag end havnestatens flag. Selv om det ikke kræves, at alle skibe inspiceres, skal medlemsstaterne sikre, at der foretages et tilstrækkeligt antal inspektioner til at sikre, at overholdelse af direktivet kontrolleres tilstrækkeligt. Når skibe udvælges til inspektion, må man derfor i særlig grad være opmærksom på skibe, som ikke har overholdt meddelelsesforpligtelsen, eller hvor man har fundet unøjagtigheder i forbindelse med undersøgelse af denne underretning (i henhold til artikel 12, stk. 1, litra d)). Dette betyder selvfølgelig, at inspektionsmyndigheden eller myndighederne får tilstrækkelige oplysninger om sådanne skibe. Samarbejdet mellem medlemsstaternes myndigheder behandles i artikel 12, stk. 1,

litra c). Hvad angår inspektioner i henhold til direktiv 95/21/EF⁶ bliver de nærmere detaljer forbundet med omfanget af denne ordning og målfaktoren for de relevante skibe specificeret inden for ordningen af havnestatskontroldirektivet, før tidsfristen for gennemførelse af nærværende direktiv er udløbet.

Hovedreglen for håndhævelse er enkel. Hvis det konstateres, at skibet ikke er i overensstemmelse med de nationale bestemmelser, som er vedtaget i henhold til artikel 7 og 10, får det ikke lov til at stå til søs, før det har opfyldt sine forpligtelser. Stk. 2 gør det klart, at hvis skibsføreren ikke kan vise, at skibet kan fortsætte til næste havn med tilstrækkelig affaldsoplagringskapacitet, må det ikke forlade havnen, før det har afleveret affaldet. Hvis en medlemsstat vælger at anvende strengere undtagelsesbestemmelser end i artikel 7, stk. 1, gælder disse nationale bestemmelser også for håndhævelsesordningen.

Hvis det kan vises, at et skib er stået til søs uden at have opfyldt artikel 7 og 10, anvendes sanktioner i henhold til artikel 13. Næste anløbshavn (hvis denne befinder sig i Fællesskabet) skal endvidere informeres herom, og fartøjet skal underkastes en indgående inspektion som defineret i direktiv 95/21/EF i denne havn.

Fiskebåde og fritidsbåde, som ikke omfattes af havnestatskontrolordningen, underkastes håndhævelsesmekanismer "i fornødent omfang".

Artikel 12

I denne artikel er opført en række ledsageforanstaltninger som skal bidrage til en sammenhængende og effektiv gennemførelse af direktivets bestemmelser.

Det drejer sig om:

- at give skibsførere og andre, der berøres af direktivet, ordentlig besked om deres forpligtelser i henhold til direktivet og at sikre, at de overholder disse forpligtelser
- at udpege passende myndigheder eller organer til at udføre funktioner i henhold til direktivet med henblik på at sikre, at direktivet gennemføres effektivt
- samarbejde mellem de berørte myndigheder og personer med henblik på at sikre, at direktivet gennemføres effektivt
- at undersøge de underretninger, havnene modtager, er i overensstemmelse med meddelelsesproceduren
- at eliminere kostbare og tidskrævende formaliteter forbundet med aflevering af affald og rester
- at indsende genparten af klager over modtagefaciliteter til Kommissionen
- at fastsætte passende kompensationsprocedurer for skibe, som forsinkes unødigt, fordi modtagefaciliteter eller -procedurer er utilstrækkelige. En sådan kompensation er

⁶ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol).

forbundet med korrekt meddelelse om anvendelse af faciliteterne og skal også ses i forbindelse med artikel 4, stk. 2

- overholdelse af eksisterende fællesskabsret hvad angår yderligere behandling af afleveret affald og rester.

Stk. 2 undtager driftsaffald og lastrester, der afleveres i en havn, fra tolddeklaration i henhold til EF-toldkodeks.

Stk. 3 vedrører den vedvarende proces forbundet med tilstrækkelige oplysninger til at lette identificeringen af skibe, som ikke overholder direktivets bestemmelser. En yderligere indsats i denne henseende kan være påkrævet i fremtiden, og stk. 3 fastlægger, at medlemsstaterne og Kommissionen er forpligtet til at samarbejde for at finde frem til passende løsninger.

Artikel 13

Denne artikel forpligter medlemsstaterne til at fastlægge et sanktionssystem for overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv og træffe de nødvendige foranstaltninger.

Artikel 14

Det udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 12 i Rådets direktiv 93/75/EØF indarbejdes i denne artikel, hvor den relevante udvalgsprocedure også beskrives.

Artikel 15

Denne artikel tillader Kommissionen at ændre dette direktiv i henhold til proceduren i artikel 14 med henblik på - i forbindelse med nærværende direktiv - at sikre at senere ændringer til internationale konventioner eller fællesskabsinstrumenter, som træder i kraft efter vedtagelse af nærværende direktiv, samt IMO-resolutioner, der betragtes som vigtige under nærværende direktivs ordning finder anvendelse.

Artikel 16, 17, 18 og 19

Ingen kommentarer.

Bilag

Bilag I indeholder krav til udarbejdelse af de planer til modtagelse og håndtering af affald, som nævnes i artikel 5. Det indeholder en del, som skal udfyldes af alle havne og mere detaljerede oplysninger, som handelshavne skal afgive.

Bilag II er en model til formular for den anmeldelse, der i henhold til artikel 6 skal sendes til havnen forud for ankomst.

**FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM MODTAGEFACILITETER I HAVNE TIL
DRIFTSAFFALD OG LASTRESTER FRA SKIBE.**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

i overensstemmelse med proceduren i artikel 189C i traktaten,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

ud fra følgende betragtninger:

1. Fællesskabets politik på miljøområdet tager sigte på et højt beskyttelsesniveau; den bygger på forsigtighedsprincippet og på principper om, at forureneren betaler og om forebyggende indsats;
2. EF-indsats inden for søtransport bør sigte på nedskæring af havforurening; dette kan opnås ved overholdelse af internationale konventioner, koder og resolutioner samtidig med at havenes frihed og fri udveksling af tjenesteydelser bibeholdes;
3. Fællesskabet nærer alvorlig bekymring vedrørende forurening hidrørende fra skibe af medlemsstaternes farvande og kyster og derfor også om gennemførelsen af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978 (Marpol 73/78); alle medlemsstaterne har ratificeret og gennemført Marpol 73/78-konventionen;
4. Marpol 73/78 fastsætter, hvilke former for affald skibe kan udtømme i havmiljøet; Marpol 73/78 kræver også at de medlemsstater, der er parter til konventionen, sikrer, at der foreligger tilstrækkelige modtagefaciliteter i havnene;
5. en indsats på fællesskabsniveau er den mest effektive måde, hvorpå man kan etablere et fælles minimalniveau for miljøkrav til skibe og havne i hele Fællesskabet;
6. i betragtning af nærhedsprincippet er Rådets direktiv det rette retsinstrument, da det skaber rammen for medlemsstaternes ensartede og obligatoriske gennemførelse af miljøkrav, samtidig med at den enkelte medlemsstat har retten til selv at beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter bedst passer dets interne system;
7. Fællesskabet har afgørende interesse i at oprette harmoniserede modtagefaciliteter for driftsaffald og lastrester fra skibe;

8. hjørnестenen i Fællesskabets indsats er at forbedre sikkerhed til søs og at forebygge havforurening ved at udelukke virksomheder, fartøjer og besætninger, der ikke lever op til kravene, fra EF's farvande uafhængig af skibets flag;
9. Rådet inkluderede i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs⁷ bedre disponibilitet og udnyttelse af modtagefaciliteter i Fællesskabet blandt dets prioriterede foranstaltninger.
10. Rådet vedtog den 19. juni 1995 direktiv 95/21/EF om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)⁸, i henhold til hvilket skibe, som udgør en urimelig trussel for skade på havmiljøet ikke får lov til at stå til søs.
11. det ligger i sagens natur, at forurening af havet har grænsescoverskridende virkninger; udvikling af forebyggende indsats for havene foretages således bedst på fællesskabsniveau, da medlemsstatene ikke alene kan foretage en tilstrækkelig og effektiv indsats;
12. beskyttelse af havmiljøet kan forbedres ved at reducere udtømning i havet af driftsaffald og lastrester fra skibe, og dette kan gennemføres ved at forbedre disponibiliteten og udnyttelsen af modtagefaciliteter og ved at forbedre håndhævelse over for forsætlige forurenere;
13. miljøkrav bør gælde for alle skibe, uafhængigt af hvilket flag, de fører, med henblik på at forbedre forebyggelse af forurening og at undgå konkurrenceforvridning; tilstrækkelige modtagefaciliteter skal stilles til rådighed i alle Fællesskabets havne, og disse modtagefaciliteter må ikke forårsage unødigt forsinkelse for de skibe, der anvender dem;
14. havnemodtagefaciliteter skal kunne opfylde brugernes behov - fra det største handelsskib til det mindste fritidsfartøj - og miljøets behov; det er kun muligt at opnå tilstrækkelige faciliteter gennem en fuldstændig og konstruktiv dialog mellem den havnemyndighed, der stiller modtagefaciliteter til rådighed, og alle havnens brugere; en affaldsforvaltningsplan kan medvirke til, at denne dialog kører effektivt med henblik på at skabe og udnytte havnemodtagefaciliteter, og det skal sikres, at planen er relevant og tidssvarende;
15. havnene kan yde mere effektive modtagefaciliteter, hvis fartøjerne forud skal meddele medlemsstaternes myndigheder deres behov for anvendelse af modtagefaciliteter; disse oplysninger er også nyttige for effektiv planlægning af affaldsforvaltning; denne meddelelse skal foregå i et standardformat i hele Fællesskabet og kan inkluderes i normal meddelelse fra skib til havn, og en sådan meddelelse foretages af alle skibe, undtagen fiskefartøjer og lystbåde;

⁷ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

⁸ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

16. skibe bør ikke udtømme driftsaffald til søs; dette kan opnås ved at kræve, at alle skibe afleverer deres affald til havnemodtagefaciliteter, undtagelser fra denne regel kan gives, hvis det kan bevises, at der foreligger tilstrækkelig lagerkapacitet for alt driftsaffald, der opstår under næste etape på skibets rute;
17. hvis der opkræves høje afgifter for anvendelse af modtagefaciliteter i havnene, kan dette afskrække fra at anvende faciliteterne; medlemsstaterne bør sikre, at afgiften for anvendelse af modtagefaciliteterne tilskynder til aflevering af affald i havne; alle skibe bør bidrage betydeligt til omkostningerne for modtagefaciliteter; yderligere afgifter kan pålægges, afhængig af den mængde og den type affald det enkelte skib afleverer; afgifter for anvendelse af faciliteterne skal være retfærdig, ikke-diskriminerende og gennemsigtig;
18. fartøjer der sejler i rutefart eller efter en fartplan kan undtages fra at sende meddelelse og at bidrage til havnemodtagefaciliteterne, idet der dog kun gøres undtagelse hvis der er klart bevis for, at skibet fuldt ud opfylder dette direktivs krav;
19. lastrester afleveres til havnemodtagefaciliteterne i henhold til Marpol 73/78; og afgifter i forbindelse med en sådan aflevering skal bæres af brugeren af modtagefaciliteterne;
20. der foretages inspektioner for at verificere overholdelse af dette direktiv, idet der skal foretages et tilstrækkeligt antal inspektioner til at afskrække fra manglende overholdelse af direktivet; skibe, som ikke overholder meddelelsesforpligtelsen udgør en særlig målgruppe for inspektion, og skibe kan ikke få tilladelse til at forlade havnen, før det kan konstateres, at afleveringskravene er overholdt; hvis der er bevis for, at et skib ikke har overholdt disse krav, anvendes sanktioner i overensstemmelse med direktivet og også med forbehold af en mere detaljeret inspektion i næste anløbshavn; kontrolprocedurerne bør også sikre, at fiskefartøjer og fritidsfartøjer også overholder dette direktiv;
21. medlemsstaterne skal sikre, at skibsførere, de ansvarlige for modtagefaciliteterne og andre personer forbundet hermed informeres om og overholder de krav, der vedrører dem i henhold til dette direktiv; medlemsstaterne skal udpege hensigtsmæssige myndigheder eller organer til at udføre funktionerne i henhold til dette direktiv, og skal skabe grundlaget for samarbejdet mellem dem; oplysningerne i meddelelser undersøges på passende vis; formaliteterne for anvendelse af modtagefaciliteterne skal være enkle og hurtige; skibe som har overholdt meddelelseskravene, men som alligevel forsinkes unødigt på grund af utilstrækkelige modtagefaciliteter skal kompenseres herfor i rimeligt omfang; affaldshåndteringen finder sted i henhold til relevant EF-ret;
22. håndhævelse af dette direktiv sker bedst ved oprettelse af et hensigtsmæssigt informationssystem med henblik på at identificere forurenende eller potentielt forurenende skibe;
23. det er påkrævet at et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne bistår Kommissionen ved effektiv gennemførelse af dette direktiv;

24. nogle af direktivets bestemmelser kan ændres af dette udvalg med henblik på fremtidige ændringer af Marpol 73/78, som træder i kraft senere og for at sikre harmoniseret gennemførelse af ændringer til IMO-resolutioner om beskyttelse af havmiljøet -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at nedskære udtømning i havet - navnlig ulovlig udtømning - af driftsaffald og lastrester fra skibe, der anløber havne i Det Europæiske Fællesskab ved at forbedre disponibilitet og anvendelse af modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester, hvorved havmiljøet i højere grad beskyttes.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv og dets bilag forstås ved:

1. "Skib": et søgående fartøj af en hvilken som helst type inklusive hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel
2. "Marpol 73/78": den internationale konvention til forebyggelse af forurening fra skibe af 1973 ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978, således som den var gældende på datoen for vedtagelse af dette direktiv
3. "driftsaffald": betyder enhver form for affald og rester, undtagen lastrester, som produceres, mens skibet er i drift og falder ind under Bilag I og V til Marpol 73/78 samt lastrelateret affald, som defineret i retningslinjerne for gennemførelse af Bilag V til Marpol 73/78
4. "lastrester": rester af lastmaterialer i lastrum eller tanke efter at losningsprocedurer og rengøring er afsluttet og omfatter også restmængder fra lasten og spild ved lastning/losning
5. "modtagefaciliteter i havne": en foranstaltning, som er fast, flydende eller mobil, og som kan modtage driftsaffald eller lastrester
6. "fiskeskib": et skib der er udstyret til eller anvendes til erhvervsmæssig fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet

7. "fritidsfartøj": betyder enhver type båd, uafhængig af fremdrivningskraften, som er bestemt til sports- eller fritidsanvendelse
8. "havn": enhver havn, terminal og marina

"Driftsaffald og lastrester" betragtes som affald i henhold til artikel 1, litra a) i direktiv 75/442/EF om affald⁹ jf. dog stykke 3 og 4.

Artikel 3

Anvendelsesområde

Dette direktiv gælder for:

1. Alle skibe, medmindre andet nævnes, uafhængigt af flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat med undtagelse af krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en medlemsstat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste og ikke til kommercielle formål
2. Alle havne i medlemsstaterne.

Artikel 4

Modtagefaciliteter i havne

1. Medlemsstaterne skal sikre, at der i havne er modtagefaciliteter som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der anvender disse faciliteter, uden at forårsage unødigt forsinkelse for skibene.
2. Modtagefaciliteterne skal være istand til at modtage alle kategorier af driftsaffald og lastrester fra skibe der normalt anløber havnen og skal udarbejdes i henhold til havnens størrelse og den kategori skibe, der anløber havnen.
3. Hvis det formodes, at der ikke foreligger tilstrækkelige modtagefaciliteter, bør dette meddeles havnestaten i henhold til de i Den Internationale Søfartsorganisation godkendte procedurer.

Artikel 5

Planer om affaldsmodtagelse og -håndtering

⁹ EFT : 194 af 25.7.1975, s. 39.

1. En hensigtsmæssig plan om affaldsmodtagelse og håndtering udarbejdes og gennemføres i den enkelte havn under hensyntagen til kravene i artikel 4, 6, 7, 10 og 12. Detaljerede krav om udarbejdelse af sådanne planer foreligger i bilag I.
2. Medlemsstaterne skal overvåge og evaluere planen om modtagelse og håndtering af affald og sikre, at den godkendes mindst hvert tredje år og efter betydelige ændringer i havnens drift.

Artikel 6

Meddelelse

1. Føreren af et skib, undtagen fiskefartøjer og fritidsfartøjer, som planlægger at anløbe en havn i Fællesskabet skal udfylde formularen i Bilag II oprigtigt og præcist og give disse oplysninger til den myndighed eller det organ, der er blevet udpeget til dette formål af den medlemsstat, hvori den pågældende havn ligger:
 - a. mindst 24 timer før ankomst, hvis anløbshavnen kendes, eller
 - b. så snart anløbshavnen kendes, hvis denne oplysning først foreligger mindre end 24 timer før ankomst, eller
 - c. senest ved afgang fra den foregående havn, hvis sejladsens længde er under 24 timer.
2. De i stk. 1 nævnte oplysninger bevares om bord og stilles på anmodning til rådighed for den pågældende stats myndigheder.

Artikel 7

Aflevering af driftsaffald fra skibe

1. Skibsføreren på et skib, der anløber en EF-havn, skal før afsejling aflevere al driftsaffald til en modtagefacilitet i havnen.
2. Et skib kan dog få lov at fortsætte til næste havn uden at aflevere driftsaffaldet, hvis skibsføreren på grundlag af oplysningerne i bilag II kan bekræfte, at der er tilstrækkelig lagerkapacitet til alt akkumuleret driftsaffald under skibets planlagte sejlads.

Artikel 8

Afgifter for driftsaffald fra skibe

1. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne for modtagefaciliteter i havne til driftsaffald fra skibe, inklusive behandling og bortskaffelse af affald, dækkes ved opkrævning af en afgift fra skibene.

2. Systemet til dækning af omkostningerne ved anvendelse af modtagefaciliteter skal tilskynde til aflevering af driftsaffald i land og ikke på nogen måde tilskynde skibene til at udtømme affaldet i havet. Følgende principper gælder derfor:
 - a. alle skibe der anløber en havn i en medlemsstat skal yde et væsentligt bidrag til de i stk. 1 nævnte omkostninger uafhængig af den reelle anvendelse af faciliteterne. En sådan ordning kan bestå af afgiftens inkludering i havneafgifterne eller er separat standard affaldsavgift. Afgiften kan være differentieret afhængig af, f.eks., skibets kategori og størrelse.
 - b. Yderligere afgifter kan pålægges under hensyntagen til de mængder og typer af affald skibet reelt afleverer.
 - c. Afgifter kan nedsættes, hvis skibets miljømæssige forvaltning, udformning, udstyr og drift er af en sådan art, at skibsføreren kan vise, at det producerer mindre mængder driftsaffald.
3. For at sikre, at de opkrævede afgifter er retfærdige, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og afspejler omkostningerne forbundet med de anlæg og tjenesteydelser, der stilles til rådighed og i givet fald anvendes bør beløbet og beregningsgrundlaget for afgifterne gøres ganske klart for havnens brugere.

Artikel 9

Undtagelser

1. Når skibe sejler i rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, og hvis der er tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning til at sikre aflevering af driftsaffald i en havn langs skibets rute kan Medlemsstater af de andre involverede havne undtage skibe fra forpligtelserne i artikel 6, 7 og 8.
2. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om undtagelser givet i henhold til stk. 1 af denne artikel.

Artikel 10

Aflevering af lastrester

Skibsføreren på et skib der anløber en EF-havn skal sikre at lastresterne er afleveret til modtagefaciliteterne i henhold til bestemmelserne i Marpol 73/78. Afgifter for aflevering af lastrester skal betales af brugeren af modtagefaciliteterne.

Artikel 11

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at ethvert skib kan underkastes en inspektion for at verificere, om det overholder artikel 7 og 10, og at der udføres et tilstrækkeligt antal inspektioner. Inspektionerne kan, hvis dette er relevant, foretages inden for rammerne af direktiv 95/21/EF¹⁰.

Ved udvælgelse af skibe, der skal inspiceres, er medlemsstaterne navnlig opmærksomme på:

- skibe, der ikke har opfyldt meddelelseskravene i artikel 6
 - skibe, hvor de oplysninger, skibsføreren har fremsendt i henhold til artikel 6, har vist sig at indeholde unøjagtigheder.
2. Hvis en medlemsstat ikke er tilfreds med resultatet af denne inspektion, sikrer den, at skibet ikke forlader havnen, før det har afleveret sit affald til en modtagefacilitet, således at det opfylder artikel 7 og 10.
 3. Hvis der er bevis for, at et skib er stået til søs uden at have opfyldt artikel 7 eller 10, skal næste anløbshavn informeres herom, og skibet må med forbehold af anvendelse af sanktionerne i artikel 16, hverken laste, losse eller indskibe passagerer, før en udvidet inspektion i henhold til artikel 2, stk. 7 og artikel 6, stk. 3 i direktiv 95/21/EF, har fundet sted. Inspektionen skal inkludere en vurdering af faktorer vedrørende skibets overholdelse af dette direktiv, f.eks. nøjagtigheden af de oplysninger, der er fremsendt i henhold til artikel 6.
 4. Medlemsstaterne opretter kontrolprocedurer i fornødent omfang for fiskefartøjer og fritidsfartøjer for at sikre overholdelse af de relevante krav i dette direktiv.

Artikel 12

Ledsageforanstaltninger

1. Medlemsstaterne
 - a. træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibsførere, leverandører af modtagefaciliteter i havne og andre direkte implicerede personer informeres tilstrækkeligt om de krav, der gælder dem, i henhold til dette direktiv og at de overholder disse krav
 - b. udpeger hensigtsmæssige myndigheder eller organer til at udføre funktionerne i henhold til dette direktiv
 - c. skaber grundlaget for samarbejde mellem deres relevante myndigheder og handelsorganisationer for at sikre effektiv gennemførelse af dette direktiv

¹⁰ Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

- d. sikrer, at de oplysninger skibsførerne i henhold til artikel 6 indsender undersøges tilbørligt
 - e. sikrer, at formaliteterne forbundet med anvendelse af modtagefaciliteter er enkle og effektive, så skibsføreren opmuntres til at anvende disse faciliteter og så unødigt forsinkelse for skibene undgås
 - f. sikrer, at Kommissionen får en genpart af klager over formodede utilstrækkelige modtagefaciliteter som nævnt i artikel 4, stk. 2,
 - g. fastsætter og opretholder hensigtsmæssige procedurer i henhold til deres nationale lovgivning for passende compensation over for skibe, som har opfyldt artikel 6, men bliver unødigt forsinkede, fordi modtagefaciliteterne er utilstrækkelige
 - h. sikrer, at behandling, genbrug eller bortskaffelse af driftsaffald og lastrester udføres i henhold til direktiv 75/442/EØF om affald¹¹ og anden relevant EF-ret om affald, navnlig direktiv 75/439/EØF om bortskaffelse af olieaffald¹² og direktiv 91/689/EØF om farligt affald¹³.
2. Aflevering af skibsaffald og lastrester betragtes som overgang til fri omsætning i henhold til artikel 79 i forordning 2913/92 EØF om indførelse af en EF-toldkodeks¹⁴. Toldmyndighederne må ikke kræve en summarisk angivelse i henhold til artikel 45 i EF's toldkodeks.
3. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder med henblik på at etablere et passende informationssystem for at forbedre identifikationen af skibe, som ikke har afleveret deres driftsaffald og lastrester i henhold til dette direktiv.

Artikel 13

Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger et sanktionssystem for overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 14

Forskriftsudvalg

¹¹ EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39.

¹² EFT L 194 af 25.7.1975, s. 23.

¹³ EFT L 377 af 31.12.1991, s. 20.

¹⁴ EFT L 302 af 19.10.1992.

Kommissionen bistås af det udvalg, der oprettes i henhold til artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF¹⁵. Udvalget arbejder i henhold til den i stk. 2 og 3 i den nævnte artikel fastlagte procedure.

Artikel 15

Ændringsprocedure

1. Bilag, definitioner, henvisninger til EF-instrumenter og henvisninger til IMO-resolutioner kan ændres i henhold til den i artikel 13 fastlagte procedure med henblik på at bringe dem på linje med EF- eller IMO-foranstaltninger, som er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.
2. Bilag kan også ændres i henhold til denne procedure, når det er nødvendigt at forbedre den ordning, der er fastlagt ved dette direktiv, men uden at udvide direktivets anvendelsesområde.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager senest 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne underretter øjeblikkelig Kommissionen om alle bestemmelser i national ret, som de vedtager på det område, der omfattes af dette direktiv. Kommissionen informerer de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 17

Evaluerings

1. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en statusrapport om gennemførelse af dette direktiv hvert tredje år.

¹⁵ Rådets direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19).

2. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport om, hvorledes det i dette direktiv fastsatts system fungerer på grundlag af de rapporter, medlemsstaterne har indsendt i henhold til stk. 1 samt stiller forslag i fornødent omfang om gennemførelse af direktivet.

Artikel 18

Ikrafttrædelse

Direktivet træder i kraft den dag, det offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 19

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne og til Kommissionen.

BILAG I

KRAV TIL PLANER OM AFFALDSMODTAGELSE OG -HÅNDTERING I HAVNE

(I henhold til artikel 5)

Planen skal omfatte alle kategorier driftsaffald og lastrester fra skibe, der normalt anløber havnen, og den skal udarbejdes i henhold til havnens størrelse og den kategori skibe, der anløber havnen.

Følgende elementer behandles i planen:

- en vurdering af behovet for modtagefaciliteter på grundlag af behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen
- en beskrivelse af faciliteternes type og kapacitet
- en detaljeret beskrivelse af procedurerne for modtagelse og indsamling af driftsaffald og lastrester
- beskrivelse af afgiftssystemet
- procedurer til anmeldelse af formodede mangler ved modtagefaciliteterne
- procedurer til løbende høring af havnens brugere, affaldskontrahenter, terminaloperatører og andre interesserede parter
- type og mængder af driftsaffald og lastrester, som modtages og håndteres.

Planen bør endvidere indeholde:

- et resumé af den relevante lovgivning og formaliteterne forbundet med aflevering
- angivelse af en person eller personer, som har ansvaret for gennemførelse af planen
- beskrivelse af forbehandlingsudstyr og -processer i havnen, hvis sådanne findes
- metoder til registrering af den reelle anvendelse af faciliteterne
- metoder til registrering af modtagne mængder driftsaffald og lastrester
- beskrivelse af, hvorledes driftsaffald og lastrester bortskaffes.

Procedurerne til modtagelse, indsamling, oplagring, behandling og bortskaffelse skal i enhver henseende være i overensstemmelse med en miljøforvaltningsplan, som indebærer gradvis nedskæring af disse aktiviteter påvirkning af miljøet. En sådan overensstemmelse forudsættes, hvis procedurerne er i overensstemmelse med international standard ISO 14001:1996, og europæisk standard EN 14001:1996 som fastsætter specifikationer for miljøforvaltningssystemer som anerkendt i Kommissionens beslutning 97/265/EC af 16. april 1997.

Oplysninger, der stilles til rådighed for alle havnens brugere:

- en kort henvisning om, at det er af afgørende betydning at driftsaffald og lastrester afleveres korrekt
- de for den pågældende kajplads relevante modtagefaciliteters beliggenhed med diagram/kort
- en fortegnelse over driftsaffald og lastrester, som normalt behandles
- fortegnelse over kontaktpunkter
- beskrivelse af afleveringsprocedurer
- beskrivelse af afgiftssystemet
- procedurer for anmeldelse af formodede mangler ved modtagefaciliteterne.

BILAG II**OPLYSNINGER, DER SKAL MEDDELES**

(I henhold til artikel 6)

1. Skibets navn, kaldesignal og, i påkommende tilfælde, dets IMO-identifikationsnummer:
2. Flagstat:
3. Destinationshavn:
4. Anslået ankomsttid:
5. Anslået afgangstid:
6. Sidst anløbne havn:
7. Næste anløbshavn:
8. Driftsaffald blev sidst afleveret i denne havn og på denne dato:
9. Mængde og type affald og lastrester der skal afleveres og/eller forbliver om bord og procentdel af den maksimale oplagingskapacitet:

Type	Maksimal oplagingskapacitet m ³	Mængde om bord m ³	% af maksimalkapaciteten	Afleveres? JA/NEJ	Opdelt? JA/NEJ
Spildolie					
Slam					
Lønsevand					
Andet (angives)					
Affald					
Levneds-middelfald					
Plastik					
Andet					
Lastrelateret affald *					

(angives)					
Lastrester *					
(angives)					

Bemærk: Disse oplysninger kan anvendes med henblik på havnestatskontrol

* Skøn accepteres

UDKAST

AFGØRELSE TRUFFET AF DET BLANDEDE EØS-UDVALG

Nr. (../...)/9.

af (..) (.....) 199.

om ændring af Bilag XIII (kapitel V) i EØS-aftalen ved tilføjelse af Rådets direktiv (.../.../EF) om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe.

DET BLANDEDE EØS-UDVALG HAR -

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde som tilpasset ved protokollen om tilpasning af aftalen om Det Europæiske Økonomiske samarbejdsområde, i det følgende benævnt "aftalen", navnlig artikel 98, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådet for Den Europæiske Unions direktiv (.../.../EF) af (.. 19..), genpart vedlagt denne beslutning, indføres i aftalen;

horisontal tilpasning af protokol 1 og sektormæssig og andre tilpasninger af indledningen til Bilag XIII til aftalen er gældende -

TRUFFET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Bilag XIII, transport, til aftalen ændres som nedenfor specificeret. Teksten til den nye akt er vedlagt.

Artikel 2

Følgende nye punkt indføres i kapitel V efter punkt XXX:

"XXX: Rådets direktiv (.../.../EF) om modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe:

direktivets bestemmelser skal i forbindelse med nærværende aftale læses med følgende tilpasning:

Artikel *nn.n* erstattes med følgende:

De kontraherende parter vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at imødekomme dette direktiv senest den (.....199.)"

Artikel 3

Beslutningen træder i kraft den (.. 199.)

Artikel 4

Denne beslutning offentliggøres i EØS-afsnittet af og i EØS-supplementet til De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, (.. 199.)

På Det Blandede EØS-udvalgs vegne

Formanden

Sekretær for Det Blandede EØS-udvalg

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe.

2. BUDGETPOST Del A (se §10)

3. RETSGRUNDLAG

Sikkerhed og forureningsforbyggelse i maritim transport: artikel 84, stk. 2 i traktaten.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Beskyttelse af havmiljøet ved at forbedre disponibiliteten og anvendelsen af modtagefaciliteter i havne for driftsaffald og lastrester fra skibe.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

På ubestemt tid

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Ikke-opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Administrative udgifter

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

Finansielle virkninger på Del B (driftsbevillinger) - Ingen

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Kontrol med, at proceduren for indbydelse af medlemsstaternes eksperter til forskriftsudvalget møder overholdes.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgrupper

Reducering af skibes udtømmning i havmiljøet af affald og lastrester ved hjælp af foranstaltninger som skaber en ordening for aflevering af affald og lastrester til en modtagefacilitet i havn i et sådant omfang, at skibet kan fortsætte til søs uden at udgøre en urimelig trussel for at beskadige

havmiljøet. Direktivet kræver et harmoniseret system til dækning af omkostningerne forbundet med disse anlæg.

9.2 Overvågning og vurdering af operationen

Overvågning og vurdering af operationen udføres på det årlige møde for udvalget for sikkerhed til søs og ved hjælp af besøg (se §10.3).

10. ADMINISTRATIVE UDGIFTER (AFSNIT III, DEL A PÅ BUDGETTET)

Reel mobilisering af de nødvendige administrative ressourcer afhænger af Kommissionen årlige beslutning om tildeling af midler under hensyntagen til personaleantallet og yderligere udgifter, som godkendes af budgetmyndigheden.

10.1 Virkningen for antallet af stillinger

Stilling		Personale til forvaltning af operationen		Kilde		Varighed
		<u>Faste stillinger</u>	<u>Midlertidige stillinger</u>	Eksisterende ressourcer i den pågældende GD eller afdeling	Yderligere ressourcer	
Fast-ansat eller midlertidig personale	A	1		1		
	B	1		1		
	C					
Andre ressourcer		Ingen				
I alt		2		2		

10.2 Den generelle finansielle virkning af yderligere menneskelige ressourcer

Der er ikke behov for yderligere menneskelige ressourcer. De eksisterende ressourcer, der er nødvendige til forvaltning af operationen, udgør pr. år:

Stilling	Beløb	I alt
Tjenestemænd*	2 x 108 000 ECU	216 000 ECU
I alt		216 000 ECU

- * Beregningen bygger på tjenestemænd på følgende stillinger: A-1, A-2, A-4, A-5 og A-7

10.3 Forøgelse af andre administrative udgifter som følge af operationen

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A7031	9 750 ECU	Udvalget for sikkerhed til søs holder allerede møder vedrørende spørgsmål forbundet med andre EF-direktiver om sikkerhed til søs. Det skønnes, at der er behov for endnu et 1-dags møde om året til at drøfte spørgsmål der særlig vedrører dette forslag (rejseudgifter vurderet til 650 ECU pr. person x 15 personer)
I alt	9 750 ECU	

Udgifterne bestrides ud af GD VII's budget.

Budgetpost	Beløb	Beregningsmetode
A 2510	20 000 ECU	Udvalget for sikkerhed til søs holder allerede møder vedrørende spørgsmål forbundet med andre EF-direktiver om sikkerhed til søs. Det skønnes, at der er behov for endnu et 1-dags møde om året til at drøfte spørgsmål der særlig vedrører dette forslag (rejseudgifter vurderet til ca. 20 000 ECU)
I alt	20 000 ECU	

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

herunder navnlig små og mellemstore virksomheder

Forslagets betegnelse:

FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV OM MODTAGEFACILITETER I HAVNE TIL DRIFSAFFALD OG LASTRESTER FRA SKIBE

Dokumentets referencenummer: 98 010

Forslaget

1. *Hvorfor, er der under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Fællesskabet er forpligtet til på miljøområde at tage sigte på et højt beskyttelsesniveau, idet man bygger på forsigtighedsprincippet og så vidt muligt eliminerer forurening ved at prioritere indskriden ved kilden i henhold til princippet om at *forureneren betaler* (Artikel 130R i traktaten).

Det skønnes, at skibe, der anløber EF's havne årligt producerer mellem 5 og 7 mio. ton olierester og 1 mio. ton fast affald. På nuværende tidspunkt afleveres kun en lille del af denne mængde til disse havne i land. Nogle havne har store modtagefaciliteter, som for øjeblikket groft underudnyttes. Andre har mindre eller ubetydelige faciliteter. En stor del af det affald og de rester, der ikke afleveres, udtømmes for øjeblikket i havet, og en stor del heraf formodes udtømt ulovligt.

Direktivet sigter på at reducere udtømning af driftsaffald og lastrester i havet ved at forbedre de nødvendige anlæg i havnene og også ved at forbedre kommunikationen mellem leverandører og brugere af disse anlæg.

Hvad angår nærhedsprincippet, er det den enkelte medlemsstats ansvar at sikre, at der foreligger tilstrækkelig havneanlæg og at gennemføre et hensigtsmæssigt system til dækning af udgifterne. Medlemsstaterne har ansvaret for i deres nationale lovgivning at vedtage nationale foranstaltninger, der er beregnet til at sikre en effektiv gennemførelse af direktivet.

Virkninger for virksomhederne

2. *Hvem påvirkes af forslaget?*

- hvilke virksomhedssektorer?
- hvor store virksomheder?
- er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

De virksomhedssektorer der påvirkes af dette forslag er søfartsvirksomheder, havne og operatører af modtageanlæg i land.

Direktivet vedrører alle skibe uafhængigt af type og størrelse. Der er derfor ikke nogen differentiering mellem størrelsen af virksomheder og havne, da alt gods der transporteres over havet i handelsøjemed til hver eneste EF-havn påvirkes af direktivet. Det er ikke muligt at give et pålideligt skøn over skibe, der anløber Fællesskabets havne, da lystbåde og fiskefartøjer også omfattes af direktivets anvendelsesområde og disse skibes anløb af havn registreres ikke. I henhold til den rapport, der blev udført for Kommissionen, modtager 700 handelshavne i EU mindst 750 000 skibe om året, som laster eller losser. Havne i EU modtager endvidere ca. 900 000 anløb af bil- og passagerfærger om året.

Disse virksomheder er ikke beliggende i noget bestemt geografisk område i Fællesskabet: alle, undtagen de to indlandsmedlemsstater, har søhavne, der modtager handelsskibe, fritidsfartøjer og fiskebåde: Østrig og Luxembourg er derfor undtaget fra at gennemføre direktivet. Da begge disse lande er flagstater, påvirkes deres skibe dog heraf. Den forventede reduktion af miljøforurening, der skyldes skibsproduceret affald og lastrester, får en gunstig effekt på regionens havøkosystemer og fiskebestand. Reduceringen af den forurening, der skyldes op på kysten fra disse kilder forbedrer skønhedsværdier i alle kystområder. Dette skulle så med tiden få en positiv effekt for fiskeri og fritidsindustrier ved kysten.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Direktivet kræver, at søfartsindustrien skal aflevere al driftsaffald og lastrester til modtagefaciliteter i havne. Skibsførernes overholdelse af dette krav er af operationel og proceduremæssig art og kræver ikke yderligere materialeinvesteringer. De tekniske bestemmelser vedrørende udformning og udstyr på skibe er allerede fastsat af bestemmelser i de relevante internationale konventioner og tilknyttede instrumenter.

Alle havne skal stille tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed. Dette er allerede en forpligtelse i henhold til Marpol 73/78. Dette direktiv indfører dog en strengere ordning for aflevering af driftsaffald og lastrester i havne, så de eksisterende modtagefaciliteter skal muligvis tilpasses hvad angår kapacitet og drift i nogle havne så de kan modtage en øget mængde affald fra skibe. Dette kan navnlig være tilfældet i havne som modtager mange handelsskibe. Øgede mængder påvirker direkte operatøren af anlægget, da denne nødvendigvis må forbedre anlægget for at kunne opfylde efterspørgslen.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få*

- for beskæftigelsen?
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?
- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Hvad angår søfartsindustrien forventes ingen påvirkning af beskæftigelsen. Som forklaret i punkt 3 kan det være nødvendigt at foretage ændringer af modtagefaciliteternes kapacitet og drift i nogle havne. Dette kan medføre yderlige beskæftigelse i havnesektoren, selv om en sådan forøgelse er marginal.

Af samme grund kan der være tale om yderligere investeringer til ændring og forbedring af modtagefaciliteterne. Dette varierer fra havn til havn, idet det navnlig er afhængig af trafiktypen og de eksisterende anlæg. Det forventes, at den strengere ordning i henhold til direktivet forårsager bedre økonomisk levedygtighed for virksomheder, som samler og håndterer driftsaffald og lastrester, da der modtages større mængder. Harmonisering af principperne for afgiftssystemer for indsamling og aflevering medvirker til at skabe lige betingelser for havnene. Den nuværende forskel i afgiftssystemerne, som bygger på vidt forskellige principper, har en tendens til at forårsage konkurrenceforvridning havnene imellem. Det afskrækker ikke blot nogle skibe fra at anvende nogle havneanlæg, det tilskynder rent faktisk til ulovlig udtømmning af affald og rester i havet.

De harmoniserede principper, som foreslås af direktivet vil medføre en betydelig reducere af de nuværende ubalancer mellem de systemer, der anvendes i forskellige havne, og sikrer, at omkostningerne indvindes i lige grad fra alle skibe.

Som nævnt i punkt 3 får forbedringerne af havmiljøet positiv virkning for kystens fritidsindustrier og for fiskeriet.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

Skønt direktivet gælder for alle havne og alle skibe fastsætter de enkelte medlemsstater de håndhævelsesprocedurer, der gælder for fiskebåde og fritidsfartøjer. Der kan også gives undtagelser fra obligatorisk aflevering i hver eneste havn for fartøjer på rutefart som regelmæssig anløber havne. Mange små og mellemstore søfartsvirksomheder falder ind under disse kategorier.

Systemer til dækning af omkostningerne skal struktureres således, at små søfartsvirksomheder eller lejlighedsvis brugere ikke stilles økonomisk ufordelagtigt. Det generelle mål er at tilskynde skibsførere til at aflevere skibets affald og rester til havneanlæg og ikke beholde dem om bord.

Modtagefaciliteter og affaldsmodtagelses- og håndteringsplaner for små havne og marinaer er forholdsvis mindre end for større handelshavne. Den geografiske beliggenhed af sådanne havne kan gøre det en fordel at anvende faciliteterne i nærliggende, større havne.

6. *Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter:*

EF-rederiforeningen (ECSA):

ECSA mener, at ulovlige udtømminger på havet stort set skyldes, at havne ikke har tilstrækkelige modtagefaciliteter. Der foreligger dog bevis for, at selv når der foreligger tilstrækkelige faciliteter, udnyttes deres fulde kapacitet på ingen måde. Foreningen mener, at man i direktivet bør lægge hovedvægten på, at havne skal stille faciliteter til rådighed for skibene for at opfylde deres forpligtelser i henhold til Marpol 73/78 og ikke i så høj grad på kravet om, at skibe skal aflevere deres affald og rester. ECSA mener navnlig, at et obligatorisk krav om at bruge faciliteter, som ikke er forbundet med oplagingskapacitet, ikke kan fungere.

International Association of Independant Tanker Owners (INTERTANKO):

INTERTANKO modsætter sig også et obligatorisk afleveringssystem, som ikke tager hensyn til oplagring af affald, og understreger, at et obligatorisk system skal have tilstrækkelige sikkerhedsklausuler mod unødvendig forsinkelse eller administrative procedurer. INTERTANKO går ind for systemet om "ingen særlig afgift", i henhold til hvilket alle skibe, der lægger til i en havn betaler afleveringsafgiften, uafhængigt af om de bruger anlægget eller ej.

Association of Shore Reception Facilities in Europe and beyond (EUROSHORE INTERNATIONAL):

EUROSHORE påpeger, at selv hvor der for øjeblikket findes tilstrækkelige anlæg, er de stort set underudnyttet. Dette bekræfter, at undtagelser fra at bruge modtagefaciliteter, ikke bør udstedes alt for nemt, og at politikken om at give undtagelser skal være ensartet i hele området. EUROSHORE foreslår, at alt affald og alle rester bør undtages fra enhver toldafgift. Afgiftssystemet må ikke hæmme konkurrencen, som EUROSHORE ser som nøglen til at skabe økonomiske modtagefaciliteter.

European Sea Ports Organisation (ESPO):

ESPO foreslår, at lastrester ikke blot skal adskilles fra skibsassald, men driftsassald bør yderligere underopdeles i "skibsproduceret" og "lastproduceret" affald.

ESPO mener, at forpligtelsen til 24 timers forudmeddelelse og den foreslåede procedure til at opnå en undtagelse for aflevering, kan gøre systemet komplekst og besværligt for både havne og skibe. Det tilslutter sig, at det bør overlades til medlemsstaterne og de kompetente myndigheder at uddele ansvar til de forskellige organer. Det stiller spørgsmålstejn ved, hvem der skal være ansvarlig for at betale erstatning for unødvendig forsinkelse, og hvorledes dette vurderes. ESPO mener, at man ikke bør fastsætte nogen speciel metode til dækning af omkostningerne, og at medlemsstaten og de pågældende myndigheder skal træffe beslutning herom.

Federation of European Private Port Operators (FEPORT):

FEPORT kan tilslutte sig direktivets hovedbestemmelser. På grund af potentielle vanskeligheder med at overholde direktivet, synes de, at undtagelser skal kunne indhentes i henhold til krav fra anden EF-ret, for operatørerne til at sortere driftsassald. FEPORT kan tilslutte sig, at systemerne til dækning af

omkostningerne skal kunne afholde skibene fra at tømme affald ud i havet, men det har nogen bekymring forbundet med at overlade det til medlemsstaterne at træffe beslutning om et system til dækning af omkostningerne da en så bred række konkurrerende havneanlæg kunne medføre konkurrenceforvridning mellem havnene.

ISSN 0254-1459

KOM(98) 452 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 14

Katalognummer : CB-CO-98-463-DA-C

ISBN 92-78-38218-3

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg