

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN****Retningslinjer for fortolkningen af direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe**

(2016/C 115/05)

**Resumé**

Med udgangspunkt i erfaringerne fra overvågningen og vurderingen af gennemførelsen af direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe <sup>(1)</sup> i de seneste 15 år har Kommissionen af hensyn til gennemførelsen og retssikkerheden besluttet at fremlægge fortolkninger af nogle af de centrale bestemmelser i direktivet.

Denne meddelelse fra Kommissionen fremlægges for at redegøre for Kommissionens holdning til, hvordan visse bestemmelser skal gennemføres. Den lægger hverken op til revision af direktivet eller indgreb i Domstolens jurisdiktion i fortolkningsanliggender.

Meddelelsen indledes med at fastlægge de vigtigste forpligtelser til at sikre tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne og beskrive, hvordan disse skal afspejles i omfattende planer for affaldsmodtagelse og -håndtering for hver enkelt havn i overensstemmelse med kravene i bilag I til direktivet.

Derefter beskrives de vigtigste forpligtelser med hensyn til selve brugen af faciliteterne. Disse vedrører kravet om aflevering af driftsaffald fra skibe til modtagefaciliteter i havne, inden skibene må forlade disse havne, og undtagelsen fra dette krav, hvis der er tilstrækkelig lagerkapacitet til rådighed til at opbevare alt driftsaffald.

Endelig indeholder Kommissionens meddelelse vejledning i anvendelse af undtagelser fra de vigtigste forpligtelser i direktivet.

**1. INDLEDNING**

Med direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (i det følgende benævnt »direktivet«) tilpasses EU-lovgivningen til de internationale forpligtelser i MARPOL-konventionen. Siden MARPOL-konventionen blev vedtaget, er den blevet ændret flere gange, idet vi gradvist har bevæget os i retning af et samlet forbud mod udtømmning, og vi har draget nye erfaringer om, hvordan udtømmning af affald i havet påvirker de marine økosystemer.

Hovedformålet med direktivet er at begrænse udtømmning i havet af driftsaffald og lastrester fra skibe, hvorved havmiljøet i højere grad beskyttes. Direktivet er således et vigtigt instrument i bestræbelserne på at opnå grønnere søtransport som omhandlet i Kommissionens meddelelse »EU's søtransportpolitik frem til 2018 — strategiske mål og anbefalinger«, hvori blandt andet det langsigtede mål »nul spild, nul emissioner« indgår i anbefalingerne <sup>(2)</sup>. Direktivet er desuden EU's vigtigste retlige instrument til at begrænse mængden af affald i havet fra havbaserede kilder i tråd med det syvende miljøhandlingsprogram <sup>(3)</sup> og de internationale forpligtelser, som EU og medlemsstaterne har påtaget sig.

Kommissionen har vurderet gennemførelsen af direktivet og dets effektivitet over længere tid. Desuden er der foretaget en REFIT-evaluering af direktiv 2000/59/EF i 2015 <sup>(4)</sup>. Evalueringen havde fokus på direktivets relevans, effektivitet, virkning, merværdi for EU og sammenhæng og viste, at medlemsstaterne med årene har udviklet forskellige fortolkninger og fremgangsmåder ved gennemførelsen af visse centrale aspekter og krav i direktivet, navnlig med hensyn til obligatorisk aflevering af driftsaffald fra skibe (artikel 7), brug af undtagelser (artikel 9) og udarbejdelse af planer for affaldsmodtagelse og -håndtering (artikel 5). I evalueringen konkluderes det, at disse forskelle med hensyn til fortolkning og gennemførelse mindsker direktivets effektivitet.

<sup>(1)</sup> EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

<sup>(2)</sup> KOM(2009) 8, »EU's søtransportpolitik frem til 2018 — strategiske mål og anbefalinger«.

<sup>(3)</sup> Afgørelse nr. 1386/2013/EU om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2020 »Et godt liv i en ressourcebegrænset verden«.

<sup>(4)</sup> Efterfølgende evaluering af direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe, endelig rapport (Panteia/PwC, maj 2015), findes på følgende websted: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>.

Denne meddelelse fra Kommissionen afspejler Kommissionens fortolkning af visse bestemmelser i direktivet i lyset af nuværende international lovgivning og EU-lovgivning<sup>(5)</sup>. Den sigter mod at vejlede medlemsstaterne i, hvordan disse bestemmelser skal fortolkes og gennemføres. Den lægger ikke op til revision af direktivet eller indgreb i Domstolens jurisdiktion i fortolkningsanliggender.

## 2. MODTAGEFACILITETER I HAVNE

### 2.1. Tilstrækkelige faciliteter

I henhold til artikel 4 i direktivet skal medlemsstaterne sikre, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er »tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der normalt anløber havnene, uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibene«. Med henblik på at fastslå, om faciliteterne er tilstrækkelige, omtales i direktivet kapacitet til at modtage de forskellige arter og mængder af driftsaffald og lastrester fra »skibe, som normalt anløber den pågældende havn« under hensyn til

- de operationelle behov hos havnens brugere
- havnens størrelse og geografiske placering
- den type skibe, der anløber havnen
- de undtagelser, der er omhandlet i artikel 9.

Begrebet »tilstrækkelighed« er blevet videreudviklet på både internationalt plan<sup>(6)</sup> og regionalt plan<sup>(7)</sup>. I forbindelse med afklaring af de forskellige aspekter ved tilstrækkelige faciliteter har Kommissionen taget hensyn til retningslinjerne fra disse organisationer.

Tilstrækkelige faciliteter handler om at sikre ordentlige driftsbetingelser på den ene side, dvs. opfylde behovene hos skibe, som normalt anløber de pågældende havne, uden at forårsage unødigt forsinkelse af de skibe, der bruger faciliteterne, og forsvarelig miljøledelse af faciliteterne på den anden side.

For så vidt angår de nødvendige driftsbetingelser understreger Kommissionen, at blot det at stille faciliteter til rådighed ikke nødvendigvis betyder, at faciliteterne er tilstrækkelige. Dårlig placering, indviklede procedurer, begrænset tilgængelighed og urimelig høje priser på de tjenesteydelser, der tilbydes, er alle faktorer, som kan afholde skibe fra at bruge modtagefaciliteterne. For at en havns modtagefaciliteter kan betragtes som tilstrækkelige, skal de være tilgængelige under et skibs besøg i havnen, være placeret hensigtsmæssigt og være nemme at bruge, kunne håndtere alle slags affaldsstrømme, som normalt ankommer til havnen, og ikke koste så meget, at det afskrækker brugerne<sup>(8)</sup>. Samtidig lægger Kommissionen vægt på, at både havnens størrelse og geografiske placering kan sætte grænser for, hvad der rent teknisk og med rimelighed kan tilbydes med hensyn til modtagelse og håndtering af affaldet.

For at opfylde miljøkriterierne og bidrage til forbedring af havmiljøet skal faciliteterne endvidere muliggøre endelig bortskaffelse af skibes affald på en miljømæssigt forsvarlig måde. I henhold til direktiv 2000/59/EF skal driftsaffald og lastrester fra skibe betragtes som affald som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF om affald og om ophævelse af visse direktiver<sup>(9)</sup> (<sup>(10)</sup> affaldsrammedirektivet). Derfor kræves det i artikel 12, stk. 1, litra g), at behandling, genbrug eller bortskaffelse af driftsaffald og lastrester fra skibe skal udføres i overensstemmelse med affaldsrammedirektivet og anden relevant EU-lovgivning om affald.

<sup>(5)</sup> EMSA leverer yderligere teknisk vejledning og eksempler på bedste praksis i medlemsstaterne vedrørende anvendelse af dette direktiv i dokumentet »Technical Recommendations on Directive 2000/59/EC on port reception for ship generated waste and cargo residues« (tekniske anbefalinger vedrørende direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe).

<sup>(6)</sup> Primært inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), navnlig Resolution MEPC.83(44) (Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities, 2000), Resolution MEPC.1/Circ.834 (Consolidated Guidance for port reception facility providers and users), Comprehensive Manual on port reception facilities (IMO Publication 597E), afsnit 2.3.1; Guidance developed by the International Standards Organisation (ISO): ISO standard 16304 (2013), Arrangement and management of Port Reception Facilities.

<sup>(7)</sup> Hovedsageligt i forbindelse med Østersøkonventionen, HELCOM: Interim guidance on technical and operational aspects of sewage delivery to port reception facilities (2013), kapitel 6.

<sup>(8)</sup> Afsnit 3 i Resolution MEPC.83(44), Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities, 2000.

<sup>(9)</sup> Artikel 2 i direktiv 2000/59/EF.

<sup>(10)</sup> Erstatte direktiv 2006/12/EF, der erstatter Rådets direktiv 75/442/EØF.

I den internationale konvention om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf (Baselkonventionen) findes der også principper for miljømæssigt forsvarlig affaldshåndtering, som de deltagende parter skal efterleve. I Baselkonventionens artikel 4, stk. 2, litra b), foreskrives det, at hver part skal træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at »sikre, at der etableres passende bortskaffelsesanstaltninger, som, i det omfang det er muligt, placeres inden for landets grænser, for således at opnå en rationel økologisk forvaltning af farligt affald eller andet affald, uanset hvor det bortskaffes.« Selv om konventionen ikke gælder for affald, der frembringes, mens et skib er i drift<sup>(1)</sup>, gælder den efter Kommissionens mening, når affaldet afleveres ved en havns modtagefaciliteter. Kommissionen mener således, at faciliteterne skal forvaltes på en måde, som sikrer overholdelse af de principper, der er fastlagt i konventionen<sup>(2)</sup> og i EU-lovgivningen om affald<sup>(3)</sup>.

I direktivets artikel 4, stk. 3, pålægges medlemsstaterne at indføre procedurer, som er i overensstemmelse med de af IMO godkendte procedurer, for indberetning til havnestaten af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i en havn. Derudover forpligter artikel 12, stk. 1, litra f), medlemsstaterne til at sikre, at Kommissionen får en genpart af klager over påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter.

## 2.2. Planer for affaldsmodtagelse og -håndtering

I forbindelse med sikring af tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne er et af direktivets grundlæggende elementer forpligtelsen til at udarbejde og overvåge gennemførelsen af planer for modtagelse og håndtering af driftsaffald og lastrester fra skibe i alle havne. Planen for affaldsmodtagelse og -håndtering er en af de vigtigste mekanismer til gennemførelse af direktivets krav på havneniveau. For at udarbejde en plan skal de kompetente myndigheder først anslå behovene hos de skibe, der (normalt) anløber den pågældende havn, og derefter træffe passende foranstaltninger for at opfylde disse behov. I artikel 5 i direktivet kræves det, at der udarbejdes og gennemføres en sådan plan for hver enkelt havn efter høring af de relevante parter under hensyn til kravene i artikel 4, 6, 7, 10 og 12.

### 2.2.1. Obligatoriske elementer

I bilag I til direktivet er der fastlagt detaljerede krav til planerne for affaldsmodtagelse og -håndtering. I en sådan plan skal en lang række elementer behandles, herunder de elementer, der bidrager til udviklingen af systemet med modtagefaciliteter i havne og gennemførelsen af planen.

I bilag I skelnes der mellem en række obligatoriske elementer, som skal indgå i hver enkelt plan for affaldsmodtagelse og -håndtering, og flere anbefalede elementer. Blandt de obligatoriske elementer kan nævnes beskrivelserne af faciliteterne, procedurerne for modtagelse og indsamling af affald, afgiftsordningen samt procedurerne for indberetning af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter og for høring. Disse elementer indgår i de oplysninger, som også skal gøres tilgængelige for alle brugere af havnen.

Derudover omfatter listen over krav en »vurdering af behovet for modtagefaciliteter i en havn«. Efter Kommissionens mening skal denne vurdering baseres på de tilgængelige statistikker om arten og størrelsen af de skibe, som normalt anløber den pågældende havn, og den mængde og de former for affald, der er modtaget i tidligere år<sup>(4)</sup>. Kommissionen bemærker, at beskrivelsen af de forskellige arter og mængder af driftsaffald og lastrester fra skibe, som modtages og håndteres af havnen, også indgår som en obligatorisk del, der skal medtages i planen for affaldsmodtagelse og -håndtering. Denne beskrivelse har manglet i de fleste af de planer, som Kommissionen har vurderet i de seneste år. Kommissionen mener, at disse oplysninger er afgørende for at kunne foretage en ordentlig vurdering af, hvor nødvendige og tilstrækkelige modtagefaciliteterne i havnen er, og at dette skal afspejles i planen for affaldsmodtagelse og -håndtering.

Endelig er planen for affaldsmodtagelse og -håndtering også et vigtigt værktøj til brug af den ordning til dækning af omkostninger, som skal indføres i henhold til artikel 8 i direktivet. I henhold til bilag I skal planen for affaldsmodtagelse og -håndtering omfatte en beskrivelse af afgiftsordningen. Denne beskrivelse skal offentliggøres og være genstand for en løbende høring.

### 2.2.2. Anvendelsesområde: Havne, som skal have en plan for affaldsmodtagelse og -håndtering

I direktivet kræves det, at der udarbejdes en hensigtsmæssig plan for affaldsmodtagelse og -håndtering for hver enkelt havn, der defineres som »et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes udstyr, som især gør det muligt at modtage skibe, herunder fiskerfartøjer og fritidsfartøjer«<sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Artikel 1, stk. 4, i Baselkonventionen – »udelukkelsesklauselen«.

<sup>(2)</sup> Juridisk analyse, Baselkonventionen, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>.

<sup>(3)</sup> Navnlig forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald, som gennemfører Baselkonventionen i EU-lovgivningen, og hvor der henvises til de forskellige retningslinjer for miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald som omhandlet i bilag VIII til forordningen.

<sup>(4)</sup> Afsnit 2.3.1 i IMO's Comprehensive manual on port reception facilities (håndbog om modtagefaciliteter i havne).

<sup>(5)</sup> Artikel 2, litra h).

Direktivets anvendelsesområde omfatter de havne, der normalt anløbes af skibe, som er omfattet af direktivet <sup>(16)</sup>, nemlig alle skibe, der anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af orlogsfartøjer, marinehjælpekibe og andre skibe, der ejes eller drives af en stat og anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål <sup>(17)</sup>. Fiskerfartøjer og fritidsfartøjer er også omfattet af direktivets anvendelsesområde, og det gælder derfor også de havne, der anløbes af disse fartøjer.

I lyset af direktivets anvendelsesområde kan planerne for affaldsmodtagelse og -håndtering således variere væsentligt for så vidt angår detaljeringsgrad og dækning, lige fra en stor trafikhavn til en lille fiskerihavn eller marina. Nogle af elementerne i bilag I kan kun gøres delvist gældende for mindre havne med begrænsede affaldsstrømme eller meget specialiserede søfartstjenester. Hvad der kan betragtes som »passende« for en havn, afhænger efter Kommissionens mening af dens størrelse og geografiske placering og de former for aktiviteter, der foregår i den, og disse faktorer er også afgørende for den nødvendige detaljeringsgrad i hver enkelt plan.

I overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i direktivet kan planen for affaldsmodtagelse og -håndtering udarbejdes i en regional sammenhæng. Dette er tilfældet, hvis planen gælder for flere havne, idet de vigtige elementer samles i én regional plan. Det kan være en fin løsning at basere planlægningen af affaldshåndteringen på en regional ordning, hvis det sikres, at fartøjer ikke tilskyndes til at udtømme affald i havet. Ved udformningen af denne slags regionale planer er det afgørende, at lagerkapaciteten på de pågældende fartøjer er tilstrækkelig til, at de kan opbevare deres affald under sejladsen mellem anløbshavnene i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i direktivet. En sådan planlægning kræver et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne i den enkelte region <sup>(18)</sup>.

Hvis der udarbejdes en regional plan, som omfatter mere end én havn og gennemføres i en regional sammenhæng, skal inddragelsen af hver enkelt havn stå i et rimeligt forhold til den handelsaktivitet, der foregår i den. I alle tilfælde skal behovet for og adgangen til tilstrækkelige modtagefaciliteter angives for hver enkelt havn.

### 2.2.3. Høring af relevante parter

Direktivet indeholder i artikel 5, stk. 1, et specifikt krav om høring af de relevante parter, navnlig havnebrugerne (eller deres repræsentanter), i forbindelse med udformningen og gennemførelsen af planen for affaldsmodtagelse og -håndtering. Denne høring, som også er et af de grundlæggende krav i bilag I, giver havnemyndighederne mulighed for at forstå og opfylde brugernes behov. Kommissionen mener, at en konstruktiv dialog mellem havnemyndighederne, affaldshåndteringsvirksomhederne, brugerne af havnen og andre berørte parter, såsom miljøorganisationer, er afgørende for at sikre et velfungerende system, navnlig for at etablere tilstrækkelige faciliteter, som opfylder behovene hos de skibe, som normalt anløber den pågældende havn. Ved at anslå de strømme af driftsaffald fra skibe, som sandsynligvis vil forekomme i havnen, på baggrund af høring af de berørte parter kan der udarbejdes en hensigtsmæssig plan for affaldsmodtagelse og -håndtering ud fra en grundig analyse af disse data.

Den i artikel 5, stk. 1, omhandlede høring defineres nærmere i bilag I. I artikel 5 omtales kun høring om udarbejdelse af en ny plan for affaldsmodtagelse og -håndtering, mens der i bilag I til direktivet refereres til »løbende« konsultationer. I betragtning af de detaljerede krav, der stilles til planer for affaldsmodtagelse og -håndtering, mener Kommissionen, at høring som omhandlet i artikel 5, stk. 1, skal forstås som høring, der gennemføres mellem medlemsstaterne og de relevante parter både *under* den første udarbejdelse af udkast til planer og *efter* vedtagelsen af planerne, som også danner grundlag for evaluering og (forny)et godkendelse af planerne.

### 2.2.4. Evaluering, godkendelse og overvågning

I henhold til direktivets artikel 5, stk. 3, skal medlemsstaterne evaluere og godkende planerne for affaldsmodtagelse og -håndtering, overvåge gennemførelsen af dem og sikre, at de godkendes på ny mindst hvert tredje år samt efter betydelige ændringer i havnens drift.

— Evaluering og godkendelse:

Ved evalueringen skal de kompetente myndigheder vurdere den forelagte plan for affaldsmodtagelse og -håndtering ud fra kravene i bilag I til direktiv 2000/59/EF. Hvis nogen af de obligatoriske punkter i bilag I ikke behandles tilstrækkelig detaljeret, må planen for affaldsmodtagelse og -håndtering ikke godkendes, og havnemyndighederne skal forelægges en begrundelse, så de straks kan udbedre de udestående problemer.

<sup>(16)</sup> Artikel 3, litra b).

<sup>(17)</sup> Artikel 3, litra a).

<sup>(18)</sup> IMO's »Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities«, afsnit 5.15.

Havnene skal foretage en grundig gennemgang af deres planer for affaldsmodtagelse og -håndtering hvert tredje år og efter »betydelige ændringer« i havnens drift. I denne forbindelse er der opstået tvivl om, hvilke slags ændringer i havnens drift der skal betragtes som »betydelige«. Kommissionen mener, at betydelige ændringer f.eks. kan være anselige strukturelle stigninger eller fald i antallet af skibe eller skibstyper, udvikling af ny infrastruktur i havnen, ændringer med hensyn til tilvejebringelse af modtagefaciliteter i havne eller nye teknikker til behandling af affald om bord.

— Overvågning:

I direktivet beskrives det ikke nærmere, hvordan overvågningen af gennemførelsen af planerne skal finde sted, men Kommissionen mener, at effektiv overvågning er afgørende for at sikre, at planerne gennemføres korrekt, og at modtagefaciliteterne i havne drives som foreskrevet. Formålet med overvågningen vil være at kontrollere og sikre, at systemet fungerer i praksis i overensstemmelse med den godkendte plan for affaldsmodtagelse og -håndtering. Overvågningen af gennemførelsen af planerne bør omfatte en ad hoc-inspektion for hver enkelt havn, som foretages mindst hvert tredje år i tråd med behovet for regelmæssig fornyelse af godkendelser. Inspektionerne bør foretages hyppigere, hvis der jævnligt modtages klager over utilstrækkelige modtagefaciliteter i en bestemt havn. Kommissionen anerkender, at kompetencen til at foretage inspektion af havnefaciliteter ofte ligger hos forskellige håndhævelsesorganer og udøves inden for andre retlige rammer end dem, der gælder for inspektioner om bord på skibe. I denne henseende understreger Kommissionen, hvor vigtigt det er at have integrerede rammer for overvågning i havne som omhandlet i artikel 12 og sikre et godt samarbejde mellem de håndhævende myndigheder, der deltager i overvågningen af anvendelsen af direktivet.

### 2.2.5. Indberetning af utilstrækkelige modtagefaciliteter

Ud over gennemsigtige høringsprocedurer er effektive procedurer for indberetning af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter afgørende for at forbedre driften af modtagefaciliteter i havne. I direktivets artikel 4, stk. 3, pålægges medlemsstaterne at indføre procedurer, som er i overensstemmelse med de af IMO godkendte procedurer, for indberetning til havnestaten af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i en havn. I bilag I kræves det, at disse procedurer skal medtages i planen for affaldsmodtagelse og -håndtering og stilles til rådighed for alle brugere af havnen.

Da procedurerne for indberetning bør bringes på linje med procedurerne i IMO-regi, vil det efter Kommissionens mening være hensigtsmæssigt at bruge IMO's indberetningsformat <sup>(19)</sup> til dette formål. Så hurtigt som muligt efter gennemførelsen af indberetningsformatet skal der gives meddelelse om det, og denne skal omfatte en kopi af skibsførers rapport og eventuel støttedokumentation. Det er desuden afgørende at have nationale procedurer på plads, som sikrer, at Kommissionen forsynes med en kopi af påstandene om utilstrækkelige modtagefaciliteter i havne i overensstemmelse med artikel 12 stk. 1, litra f), i direktivet.

## 3. AFLEVERING AF DRIFTSAFFALD FRA SKIBE

### 3.1. Hovedprincipperne bag obligatorisk aflevering

Artikel 7, som er en af de centrale artikler i direktivet, bidrager til dets overordnede mål om at begrænse udtømmning i havet af driftsaffald fra skibe og forbedre beskyttelsen af havmiljøet. I artiklen fastsættes det som en hovedregel, at skibsføreren på et skib, der anløber en havn i EU, inden afsejling skal aflevere alt driftsaffald til en modtagefacilitet i havnen.

Der kan kun gøres en undtagelse fra denne regel om obligatorisk aflevering, hvis det ud fra den obligatoriske meddelelsesformular kan fastslås, at der er tilstrækkelig lagerkapacitet til rådighed til at opbevare alt driftsaffald. I denne henseende går direktivet videre end forpligtelserne i MARPOL-konventionen, hvor det blot kræves, at der tilvejebringes tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne, men hvor der ikke pålægges obligatorisk brug af disse faciliteter ud over det omfang, som implicit foreskrives i normerne for udtømmning <sup>(20)</sup>. For så vidt angår lastrester er direktivet tæt tilpasset til kravene i MARPOL-konventionen, da det i artikel 10 er fastsat, at aflevering af lastrester til modtagefaciliteter i havne skal foregå i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.

### 3.2. Obligatorisk aflevering af alt affald

I artikel 7, stk. 1, foreskrives det, at skibsføreren på et skib, der anløber en havn i EU, inden afsejling skal aflevere alt driftsaffald til en modtagefacilitet i havnen.

Driftsaffald fra skibe defineres som »enhver form for affald, herunder spildevand, og andre rester end lastrester, som frembringes, medens et skib er i drift, og som falder ind under bilag I, IV og V til Marpol 73/78, samt lastrelateret affald som defineret i retningslinjerne for gennemførelse af bilag V til Marpol 73/78« <sup>(21)</sup>. For så vidt angår lastrester bemærker Kommissionen, at disse ikke er omfattet af det generelle afleveringskrav i artikel 7, men at de skal afleveres i overensstemmelse med MARPOL-konventionen som foreskrevet i artikel 10.

<sup>(19)</sup> MEPC.1/Circ.834, Annex, Appendix 1.

<sup>(20)</sup> Normer for udtømmning af driftsaffald fra skibe i havet findes i de respektive bilag til MARPOL-konventionen, som specificerer de tilladte mængder og de betingelser, hvorunder udtømmning er tilladt.

<sup>(21)</sup> Artikel 2, litra c).

Der er rejst tvivl om, hvorvidt affald, som på lovlig vis kan udtømmes i havet i henhold til normerne og betingelserne for udtømning i MARPOL-konventionen, kan undtages fra afleveringsforpligtelsen. Dette er særlig relevant med hensyn til spildevand, som det i henhold til MARPOL-konventionen er tilladt at udtømme i havet på visse betingelser <sup>(22)</sup>.

I denne sammenhæng bemærker Kommissionen, at en af de målsætninger, der blev lagt til grund for vedtagelsen af dette direktiv, var gennemførelsen af MARPOL-konventionen <sup>(23)</sup>. Desuden anerkender Kommissionen, at bilag II til direktivet <sup>(24)</sup> åbner mulighed for undtagelse fra meddelelseskravet for spildevand, som på lovlig vis kan udtømmes i havet i henhold til bilag IV til MARPOL-konventionen <sup>(25)</sup>. Samtidig understreger Kommissionen, at det overordnede afleveringskrav skal fortolkes i lyset af direktivets målsætninger om at begrænse mængden af driftsaffald fra skibe i havet og forbedre beskyttelsen af havmiljøet. Derfor mener Kommissionen, at materiale, som det er tilladt at udtømme i henhold til MARPOL-konventionen, ikke automatisk må undtages fra afleveringskravet i direktivet. I den henseende er det desuden vigtigt at bemærke, at spildevand ikke er undtaget fra anvendelsen af artikel 8 om afgifter for driftsaffald fra skibe.

Med hensyn til bestemmelserne om obligatorisk aflevering i artikel 7 er der endvidere rejst tvivl om, hvorvidt affald fra skibsreparation henhører under driftsaffald fra skibe og derfor skal afleveres ved en havns modtagefaciliteter. Navnlig hævdes det, at denne slags affald kan betragtes som »operational waste« (almindeligt driftsaffald), som er omfattet af bilag V til MARPOL-konventionen og defineres som alt affald i fast form (herunder slam), der ikke er omfattet af andre bilag, og som opsamles om bord under normal vedligeholdelse af eller sejlads med et skib, eller som bruges til stuvning og håndtering af gods <sup>(26)</sup>.

Kommissionen mener ikke, at affald fra reparationer ved værfter skal betragtes som »driftsaffald fra skibe« i direktivets forstand, da det ikke henhører under anvendelsesområdet for bilag V til MARPOL-konventionen. Definitionen af »operational waste« i bilag V til MARPOL-konventionen, navnlig omtalen af »normal maintenance and operation of a ship« (normal vedligeholdelse af og sejlads med et skib), omfatter ikke affald, der stammer fra skibsreparation, som foretages ved reparationsværfter. Affaldet fra disse aktiviteter er således skibets og værftets fælles ansvar, og sidstnævnte skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at muliggøre aflevering og behandling af affald i overensstemmelse med kravene i EU-lovgivningen om affald <sup>(27)</sup>.

### 3.3. Tilstrækkelig lagerkapacitet

For at lette skibes byrde med hensyn til at skulle aflevere affald i hver havn, selv om mængden af affald om bord ikke giver anledning til udtømning i havet, findes der i artikel 7, stk. 2, en undtagelse fra kravet om obligatorisk aflevering, idet det fastsættes, at skibe

»... kan ... fortsætte til næste anløbshavn uden at aflevere sit driftsaffald, hvis det fremgår af de oplysninger, der er givet i henhold til artikel 6 og bilag II, at skibet har tilstrækkelig lagerkapacitet til rådighed til at opbevare alt det driftsaffald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads indtil afleveringshavnen«.

Kommissionen understreger, at artikel 7, stk. 2, i direktivet udgør en undtagelse fra kravet vedrørende obligatorisk aflevering og skal fortolkes snævert.

For præcist at fastslå, hvor stor lagerkapaciteten er om bord på et skib, skal der foretages kontrol af oplysningerne i den meddelelse om affald, der kræves i artikel 6 og bilag II. I henhold til artikel 6 i direktivet skal skibsføreren på et skib (bortset fra fiskerfartøjer og fritidsfartøjer), som planlægger at anløbe en havn i EU, udfylde meddelelsesformular i bilag II til direktivet og meddele disse oplysninger til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den næste anløbshavn er beliggende. Bilag II indeholder en detaljeret liste med de oplysninger, der skal meddeles, herunder en tabel med de forskellige kategorier af affald og lastrester, som er afleveret i den foregående havn <sup>(28)</sup>, og det affald, der skal afleveres og/eller forblive om bord, samt en angivelse af procentdelen af den maksimale lagerkapacitet, som er til rådighed.

<sup>(22)</sup> Konventionen tillader også udtømning af andre slags driftsaffald fra skibe. Normerne for udtømning af affald som omhandlet i bilag I og V er dog blevet stadig mere restriktive, idet det kun er tilladt at udtømme meget små mængder af bilag I-affald og få kategorier af bilag V-affald i havet under særlige omstændigheder.

<sup>(23)</sup> Se betragtning 3 i direktiv 2000/59/EF.

<sup>(24)</sup> Kommissionens direktiv 2007/71/EF om ændring af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe.

<sup>(25)</sup> Punkt 11 i bilag IV til MARPOL-konventionen.

<sup>(26)</sup> Punkt 1.12 i bilag V til MARPOL-konventionen.

<sup>(27)</sup> Navnlig affaldsrammedirektivet.

<sup>(28)</sup> Bilag II til direktiv 2000/59/EF blev ændret ved Kommissionens direktiv (EU) 2015/2087 af 18. november 2015 for at medtage de forskellige arter og mængder af affald, der er afleveret i den foregående anløbshavn, i tabellen med oplysninger, som skal meddeles.

For at fastslå, om der er tilstrækkelig lagerkapacitet til den planlagte sejlads, er det desuden vigtigt at medregne den mængde affald, som sandsynligvis vil blive frembragt om bord på fartøjet mellem afgangshavnen og den næste anløbshavn. Den mængde affald, der frembringes om bord på et skib, påvirkes af både statiske faktorer (fartøjets type, konstruktionsår, motorkraft osv.) og mere svingende faktorer (mængde af gods om bord, sejladsforholdene, ruteplanlægningen, antallet af passagerer om bord osv.). Når det skal fastslås, om der er tilstrækkelig lagerkapacitet, skal der desuden tages hensyn til en række faktorer, som bidrager væsentligt til at nedbringe mængden af affald om bord, herunder genbrug af affald, forbrænding om bord og brug af marin dieselolie.

For så vidt angår håndteringen af de forskellige affaldsstrømme mener Kommissionen, at lagerkapaciteten skal vurderes for hver affaldstype, i betragtning af, at der ved meddelelse i overensstemmelse med bilag II til direktivet kræves fremlæggelse af oplysninger om hver type af affald samt den maksimale lagerkapacitet og den affaldsmængde, der beholdes om bord, for hver affaldstype. Konsekvensen heraf er, at hvis der samlet set er lagerkapacitet om bord på skibet, men ikke for en eller flere bestemte slags affald, får skibet ikke tilladelse til at sejle videre til den næste anløbshavn.

### 3.4. Planlagt afleveringshavn

I artikel 7, stk. 2, omtales den »planlagte afleveringshavn«. Det skal fastslås, om den »planlagte afleveringshavn« skal forstås som den »næste anløbshavn«.

Kommissionen erindrer om, at det system, der er fastlagt i artikel 7, stk. 2, er et »havn til havn«-system. I første afsnit i artikel 7, stk. 2, omtales muligheden for, at skibet kan fortsætte til »næste anløbshavn«. Det er på grundlag af disse oplysninger, at de kompetente myndigheder vurderer, om der er tilstrækkelig lagerkapacitet om bord til alt driftsaffald, for at undgå risikoen for udtømmning i havet på vej mod den næste anløbshavn. De samme oplysninger indgår i den meddelelse, der skal sendes til anløbshavnen før ankomst, så havnen kan stille tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed til at opfylde skibets behov. Den i artikel 7, stk. 2, omhandlede tilladelse med hensyn til anløbshavn kan kun omfatte et skibs videre sejlads til den næste anløbshavn, men ikke derudover. Derfor skal den i artikel 7, stk. 2, omhandlede »afleveringshavn« forstås som den »næste anløbshavn«, da det er op til myndighederne i den næste anløbshavn at vurdere, om det pågældende skib kan sejle videre til en anden havn i betragtning af den lagerkapacitet, der er til rådighed.

I artikel 7, stk. 2, står der, at »[h]vis der er god grund til at formode, at der ikke er tilstrækkelige faciliteter til rådighed i den planlagte afleveringshavn, eller hvis denne havn ikke kendes, og der derfor er risiko for, at affaldet vil blive udtømt i havet, skal medlemsstaten tage alle nødvendige skridt til at forhindre havforurening, om nødvendigt ved at kræve, at skibet afleverer sit affald, inden det forlader havnen«.

De kompetente myndigheder vil således skulle vurdere situationen i den planlagte afleveringshavn, navnlig om der er tilstrækkelige modtagefaciliteter i havnen. Kommissionen bemærker, at dette kan vise sig at være vanskeligt i de tilfælde, hvor den planlagte afleveringshavn ligger uden for EU eller er ukendt.

Der kan føres tilsyn med anvendelsen af artikel 7, stk. 2, i EU's havne inden for rammerne af »havn til havn«-systemet, som skal ledsages af det informations- og overvågningssystem, der skal oprettes i henhold til artikel 12, stk. 3, i direktivet (se afsnit 3.5.2 nedenfor). Dette er imidlertid ikke tilfældet, hvis den næste anløbshavn ligger uden for EU. For så vidt angår skibe, der sejler til en havn uden for EU, er det derfor efter Kommissionens mening afgørende, at de kompetente myndigheder kontrollerer, at der er tilstrækkelig lagerkapacitet om bord, før skibene får tilladelse til at sejle af sted med affald om bord. Kommissionen mener også, at det er afgørende, at myndighederne — hvis oplysningerne foreligger — kontrollerer i IMO GISIS-databasen, at der findes modtagefaciliteter i den pågældende havn <sup>(29)</sup>.

### 3.5. Overvågning og håndhævelse

#### 3.5.1. Overvågning

Medlemsstaterne skal behørigt undersøge de oplysninger, som et skib meddeler i formularen til meddelelse om affald <sup>(30)</sup>. Dette skal gøre det muligt for myndighederne at sørge for tilstrækkelige modtagefaciliteter for skibet i anløbshavnen. Desuden skal det muliggøre overvågning af afleveringen af affald, herunder vurdering af lagerkapaciteten.

<sup>(29)</sup> IMO's Global Integrated Shipping Information System (GISIS) kan rumme oplysninger om modtagefaciliteterne i forskellige havne: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>.

<sup>(30)</sup> Artikel 12, stk. 1, litra d).

Som det fremgår af Kommissionens undersøgelser, anvender medlemsstaterne i øjeblikket både aktive og passive godkendelsesprocedurer, når de skal give et skib tilladelse til at sejle af sted med driftsaffald om bord:

- Aktiv godkendelse — Efter en behørig undersøgelse af formularen til meddelelse om affald og en vurdering af, om der er tilstrækkelig lagerkapacitet til rådighed om bord, får skibene en skriftlig tilladelse til at forlade havnen. Der kan enten være tale om et certifikat eller en simpel besked til skibet, som skal opbevares om bord.
- Passiv godkendelse — Der gribes normalt kun ind, hvis der efter behørig undersøgelse af meddelelsen om affald eller i mangel af en sådan meddelelse er grund til at mene, at skibet ikke overholder direktivets krav om obligatorisk aflevering. Der iværksættes en inspektion af modtagefaciliteterne i havnen, og hvis skibet ikke har tilstrækkelig lagerkapacitet om bord, anmodes det om at aflevere sit affald før afsejling. I alle andre tilfælde får skibet lov til at sejle til den næste anløbshavn uden udtrykkelig tilladelse fra myndighederne i skriftligt eller elektronisk format.

Hverken artikel 7, stk. 2, artikel 11 eller artikel 12, stk. 1, litra d), kræver, at der udstedes en udtrykkelig tilladelse for, at skibet kan sejle videre til den næste anløbshavn. Derfor mener Kommissionen, at både den aktive og den passive godkendelsesprocedure er tilladt i henhold til direktivet.

### 3.5.2. Informations- og overvågningssystem

For at hjælpe medlemsstaterne med at udpege de skibe, som ikke har afleveret deres affald i overensstemmelse med direktivet, findes der i direktivet bestemmelser om oprettelse af et hensigtsmæssigt informations- og overvågningssystem.

Kommissionen har påtaget sig at udvikle dette system inden for rammerne af det eksisterende SafeSeaNet, som er oprettet i henhold til direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF <sup>(31)</sup>. Kommissionen agter at knytte systemet til et dedikeret rapporterings- og overvågningsmodul i EU's database for havnestatskontrol (THETIS), som forvaltes af EMSA.

Fra og med den 1. juni 2015 er elektronisk indberetning gennem det nationale enstrengede system <sup>(32)</sup> blevet obligatorisk for forudgående meddelelse om affald, og oplysningerne udveksles mellem de nationale myndigheder via Unionens maritime informationsudvekslingssystem (SafeSeaNet) <sup>(33)</sup>. Til dette formål er der i henhold til direktiv 2010/65/EU udviklet en elektronisk affaldsrelateret meddelelse som led i reglerne for gennemførelsen. Medlemsstaterne og Kommissionen er desuden enedes om, at oplysninger om skibe, der ikke har afleveret deres driftsaffald og lastrester, skal overføres via SafeSeaNet <sup>(34)</sup>. Kommissionen forventer, at dette system både vil hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre direktivet og gavne branchen ved at sikre effektiv indberetning og afkorte opholdstiden i havnene.

I denne sammenhæng bemærker Kommissionen, at selv om den i bilag II omhandlede meddelelse om affald skal være underskrevet af skibsføreren, kræves der ikke samtidig en underskrift på formularen, hvis meddelelsen om affald indberettes elektronisk, da datakildens brugernavn og adgangskode vil være tilstrækkelige til at identificere den person, der har indgivet meddelelsen <sup>(35)</sup>.

### 3.5.3. Håndhævelse (inspektioner)

I artikel 11 fastlægges den inspektionsordning, der skal anvendes i henhold til direktivet. I princippet skal medlemsstaterne sikre, at alle skibe kan inspiceres, og at der foretages tilstrækkelig mange inspektioner. Kommissionen understreger, at dette generelle inspektionskrav også gælder fiskerfartøjer og fritidsfartøjer. I praksis kan det dog være umuligt at kontrollere alle skibe, som ikke afleverer deres affald i havne, og derfor er der i direktivet fastlagt visse kriterier for udvælgelse af de skibe, der skal inspiceres.

<sup>(31)</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

<sup>(32)</sup> Artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

<sup>(33)</sup> Oprettet ved direktiv 2002/59/EF.

<sup>(34)</sup> Se »SAFESEANET: Incident Report Guidelines«.

<sup>(35)</sup> Efter aftale i den eMS-gruppe, der er nedsat i henhold til direktiv 2010/65/EU, Waste message — Business Rules, version 0.9, 19. marts 2012.



Ved udvælgelsen af de skibe, der skal inspiceres, skal medlemsstaterne ifølge artikel 11, stk. 2), litra a), i direktivet *navnlig være opmærksomme på skibe* (bortset fra fiskerfartøjer og fritidsfartøjer med tilladelse til befording af højst 12 passagerer), der ikke har opfyldt meddelelseskravene i artikel 6, og skibe, om hvilke de oplysninger, skibsføreren har fremsendt, har afsløret andre grunde til at formode, at skibet ikke opfylder direktivet.

I lyset af artikel 11, stk. 2), litra a), er meddelelsesformularen det primære værktøj til udvælgelse af fartøjer til inspektion. I denne forbindelse understreger Kommissionen behovet for effektiv udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder og håndhævelsesorganer. Følgende informationsstrømme er særlig vigtige:

- Den relevante håndhævelsesmyndighed og dennes inspektører skal have adgang til meddelelserne uden forsinkelse.
- Havnen skal indberette enhver uoverensstemmelse med direktivet, herunder manglende meddelelse eller øjeblikkelig aflevering til den myndighed, der foretager inspektionen af modtagefaciliteterne i havnen.
- Den kompetente myndighed i hver medlemsstat skal
  - modtage indberetninger om uoverensstemmelser fra havnen eller tredjeparter, navnlig vedrørende skibe, som ikke overholder kravene i direktivet
  - informere den kompetente myndighed i den næste anløbshavn om manglende aflevering i strid med artikel 7 og 10 i direktiv 2000/59/EF, så skibet ikke får tilladelse til afsejling fra denne havn, før der er foretaget en mere detaljeret vurdering som foreskrevet i artikel 11, stk. 2, litra d).

#### 3.5.3.1. Omfanget af inspektioner af modtagefaciliteter i havne

I direktivet tillades det udtrykkeligt, at håndhævelsen foretages i overensstemmelse med direktivet om havnestatskontrol<sup>(36)</sup>. Samtidig gøres det klart, at uanset rammerne for inspektionerne gælder bestemmelsen i sidstnævnte direktiv om inspektion af 25 % af skibene. Kommissionen bemærker, at kravet om inspektion af 25 % af skibene stammer fra kravene i det foregående direktiv om havnestatskontrol (direktiv 95/21/EF), som var i kraft, da direktivet blev vedtaget. Under den nuværende ordning med havnestatskontrol, som blev indført med direktiv 2009/16/EF, er kravet om 25 % blevet erstattet af en fælles inspektionsbyrde, som fordeles rimeligt blandt medlemsstaterne, og en risikobaseret målretningsmekanisme.

I direktivets betragtninger fremhæves behovet for at foretage målrettede inspektioner for at efterprøve overholdelsen, og det anføres, at antallet af inspektioner bør være tilstrækkeligt til at afskrække fra overtrædelse af direktivet<sup>(37)</sup>. Dette princip med målrettede inspektioner afspejles også i det overordnede system, der er etableret i kraft af artikel 11, og som omfatter kriterier for valg af inspektioner, der baseres på oplysningerne i meddelelsen eller mangel på en meddelelse. Derfor mener Kommissionen, at inspektionsordningen i direktiv 2000/59/EF også bør følge en risikobaseret tilgang i stil med den, der anlægges i det gældende direktiv om havnestatskontrol, i stedet for at sigte mod at opnå det faste mål på 25 %.

Kommissionen understreger dog, at korrekt anvendelse og håndhævelse af direktiv 2000/59/EF til enhver tid bør sikres, navnlig med hensyn til overholdelse af kriterierne for valg af inspektioner, som adskiller sig fra dem, der anvendes inden for rammerne af direktivet om havnestatskontrol. Desuden er det vigtigt, at de fartøjer, der ikke er forpligtet til at sende en meddelelse om affald til en havn, herunder fartøjer i almindelig trafik, fiskerfartøjer og fritidsfartøjer (med tilladelse til befording af højst 12 passagerer), også overvåges og inspiceres. I artikel 11, stk. 3, pålægges medlemsstaterne at fastsætte kontrolprocedurer for både fiskerfartøjer og fritidsfartøjer for at sikre overholdelse af direktivet.

På den anden side har skibe, som overholder direktivet, men uberettiget forsinkes på grund af utilstrækkelige modtagefaciliteter, også ret til kompensation (artikel 12, stk. 1, litra h)).

#### 3.5.3.2. »Tilbageholdelse af et fartøj« og systemet til informationsudveksling

Hvis den relevante myndighed ikke er tilfreds med resultaterne af inspektionen, skal den sikre, at fartøjet ikke forlader havnen, før det har afleveret sit affald. Som sådan fastlægger direktivet retsgrundlaget og betingelserne for at »tilbageholde« fartøjet, selv om rammerne, procedurerne og det overordnede system til tilbageholdelse af det — som beskrevet ovenfor — kan udledes af rammerne for havnestatskontrol som foreskrevet i artikel 11, stk. 2), litra b). Så selv om rammerne måtte være de samme, skal der skelnes mellem tilbageholdelse af et fartøj som omhandlet i henholdsvis direktiv 2000/59/EF og direktivet om havnestatskontrol.

<sup>(36)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

<sup>(37)</sup> Direktivets betragtning 18.

Beslutningen om at tilbageholde et fartøj for manglende overholdelse af afleveringskravene i artikel 7 eller 10 kan også baseres på oplysninger, der modtages fra den foregående havn, og som udgør klar dokumentation for manglende aflevering. I sådanne tilfælde må inspektøren ikke tillade et skib at forlade havnen, før der er foretaget en mere detaljeret vurdering af faktorerne vedrørende skibets overholdelse af kravene om aflevering af affald.

Det helt centrale ved medlemsstaternes samarbejde om at håndhæve direktivet er et effektivt rapporteringssystem mellem havnene til udveksling af relevante oplysninger. Et sådant system foreskrives i artikel 12, stk. 3, i direktivet, og Kommissionen foretager videreudviklingen og integrationen af det inden for de nuværende systemer til datarapportering.

#### 4. UNDTAGELSER

##### 4.1. Betingelser

For at undgå at pålægge skibe, der ofte og jævnligt anløber de samme havne, en uberettiget administrativ og økonomisk byrde bemyndiger artikel 9 medlemsstaterne til at undtage skibe fra følgende forpligtelser:

- forudgående meddelelse om affald (artikel 6)
- obligatorisk aflevering af driftsaffald fra skibe (artikel 7, stk. 1)
- betaling af affaldsafgiften (artikel 8).

Ud fra princippet om retlig fortolkning »a maiore ad minus« kan en medlemsstat, som kan undtage et skib fra alle krav, også undtage skibet fra blot ét af kravene. Ligeledes gælder det, at hvis en medlemsstat kan undtage et skib fra at aflevere alle typer driftsaffald, kan den også undtage skibet fra at aflevere blot én eller flere typer affald.

I artikel 9 fastlægges to kumulative betingelser for at tillade undtagelser:

- a) Skibet sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb.
- b) Der er tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning, som sikrer, at driftsaffaldet afleveres, og afgifterne betales i en havn på skibets rute.

Hidtil er disse betingelser dog ikke blevet fastsat klart på EU-plan, hvilket giver medlemsstaternes myndigheder vide skønsmæssige beføjelser til at skitsere de centrale elementer. Derfor er der stor forskel på de enkelte medlemsstaters undtagelsesordninger, hvilket skaber et behov for at præcisere de centrale elementer.

##### 4.1.1. Skibe, der sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb

Begrebet »fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb« defineres ikke nærmere i direktivet. På baggrund af udpegede eksempler på bedste praksis i medlemsstaterne <sup>(38)</sup> mener Kommissionen, at begrebets bestanddele skal fortolkes således:

- Fast rutefart: Det pågældende fartøj skal have en offentliggjort eller planlagt liste med tidspunkter for afsejling og ankomst mellem identificerede havne eller terminaler eller foretage gentagne <sup>(39)</sup> overfarter, som udgør en genkendelig sejlplan. Denne sejlplan eller noget tilsvarende kan også fremlægges i form af erklæringer om afgangstider. Det skal bemærkes, at skibets sejlplan skal fastlægges på forhånd og forblive nogenlunde den samme i mindst fire måneder, så den omfatter sæsonbetonede sejladseser.
- Regelmæssige: Fartøjet skal operere på gentagne ture med et fast mønster mellem de udpegede havne eller terminaler og ingen andre. Alternativt skal det foretage en række sejladseser fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder.
- Hyppige: Fartøjet skal mindst hver 14. dag anløbe den havn, som undtagelsen gælder for, og den havn, hvor det afleverer sit driftsaffald.

<sup>(38)</sup> Ved denne fortolkning tages der til dels udgangspunkt i de definitioner, som anvendes af HELCOM-landene i Recommendation 28E/10, »Guidelines for the establishment of a harmonized »no-special-fee« system for the delivery of ship-generated oily wastes originating from machinery spaces and for the delivery of sewage and garbage, including marine litter caught in fishing nets, to port reception facilities«, som blev vedtaget den 15. november 2007, <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, og af Det Forenede Kongerige i UK Marine Guidance Note MGN 387, »Guidance on the Merchant Shipping and Fishing Vessels (Port Waste Reception Facilities) Regulations 2003 and amendments«.

<sup>(39)</sup> Med »gentagne« menes rejsetjenester i pendulfart eller af typen »mød op, og tag af sted« på meget korte ruter.

Et andet spørgsmål vedrører de typer af skibe, der kan nyde godt af undtagelsen — navnlig, hvis opmudringsfartøjer, lodsbåde eller færges, der besejler korte overfarter, medtages i anvendelsesområdet for artikel 9. For det første skal det bemærkes, at der i artikel 9 ikke skelnes mellem kategorier af skibe. Desuden mener Kommissionen, at skibe, som har samme afgang- og ankomsthavn, alene af denne årsag ikke bør undtages fra anvendelsesområdet for artikel 9. Det synes meget realistisk, at et skib hyppigt og jævnlige anløber netop den havn, som det opererer ud fra, i forbindelse med fast rutefart, og at det derfor er berettiget at åbne mulighed for en undtagelse i overensstemmelse med artikel 9, hvis eneste formål er forenkling. I betragtning af definitionen af en havn skal skibe, der leverer tjenesteydelser inden for dette område eller mellem terminaler i den samme havn, endvidere kunne gøre brug af bestemmelserne i artikel 9, forudsat at de også overholder betingelserne med hensyn til tilstrækkelige ordninger, som sikrer betaling og aflevering med passende intervaller.

#### 4.1.2. Tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning

I artikel 9, stk. 1, i direktiv 2000/59/EF anføres det som en forudsætning for, at der kan gøres en undtagelse, at der er »tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning, som sikrer, at driftsaffaldet afleveres og afgifterne betales i en havn på skibets rute«.

Kvaliteten af det bevis, der lægges til grund for anmodningen om en undtagelse, har afgørende betydning for, at ordningen med undtagelser kan fungere hensigtsmæssigt.

På baggrund af oplysninger fra nationale og regionale organisationer mener Kommissionen, at følgende bevis samlet set skal betragtes som »tilstrækkeligt«, når det fremlægges af skibets operatør:

- bevis på en eller flere underskrevne aftaler, der omfatter hver enkelt slags driftsaffald fra skibe, og som er indgået med en havn eller med en registreret affaldshåndteringsvirksomhed i den havn, hvor affaldet skal afleveres, samt dokumentation for den hyppighed, hvormed affaldet vil blive afleveret ved disse faciliteter
- kvitteringer og andet bevis på, at den eller de pågældende aftaler eller ordninger er aktive
- bevis på, at disse ordninger er acceptable for den havn, der modtager driftsaffaldet, den eller de havne, som der ansøges om en undtagelse for, og andre havne på ruten.

Kravet om en aftale udelukker former for praksis, hvor en undtagelse accepteres udelukkende på grundlag af hyppige anløb. For at undgå misbrug af undtagelsesordningen skal beviset suppleres med dokumentation for, at aftalen bruges aktivt i praksis. Under det sidste punkt kræves der accept af ordningen hos den havn, hvor aftalen indgås. Dette krav skal bidrage til at undgå situationer, hvor havnemyndigheden ikke engang er opmærksom på, at en anden medlemsstat har undtaget fartøjet på grundlag af hyppige anløb ved en bestemt havn. Det påhviler skibets operatør at indgive de krævede oplysninger.

Skibe, der sejler mellem mindst tre havne, kan i henhold til direktivet undtages for mere end én havn, forudsat at de meddeler deres behov, afleverer deres affald og betaler den obligatoriske afgift i mindst én havn på deres rute. Dette udelukker muligheden for, at et skib kan undtages for *alle* havne langs dets rute — endda på grundlag af blot én privat ordning med en affaldshåndteringsvirksomhed om aflevering af og betaling for affald uden for havnen (tredjepartsordning) — da indgåelse af en sådan ordning skal omfatte en ansvarlig havn/myndighed på skibets rute.

Selv om det i artikel 9 ikke udtrykkeligt kræves, at ordningen om aflevering og betaling af afgiften indgås i en havn, der ligger i en medlemsstat, kan der sættes spørgsmålstejn ved de ordninger, der indgås i havne uden for EU, da disse ikke nødvendigvis er i overensstemmelse med betingelserne i direktivet og ikke kontrolleres og håndhæves på behørig vis. Derfor bør havne, som gør undtagelser på basis af ordninger, der er indgået uden for EU, vurdere disse ordninger i lyset af kravene i direktivet med hensyn til tilstrækkelige modtagefaciliteter, overvågning af aflevering og betaling af afgifter, og de bør i tvivlstilfælde undlade at godtage disse ordninger som »tilstrækkeligt bevis« som omhandlet i artikel 9, stk. 1.

#### 4.2. Procedure for undtagelse

Ansøgning om en undtagelse indgives normalt af skibets agent eller rederiet/operatøren til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor havnen ligger. Den kompetente myndighed vil kræve dokumentation for skibets faste rutefart og den indgæede ordning om affaldshåndtering.

Medlemsstaternes myndigheder kan kun undtage skibe i havne under deres egen jurisdiktion, men den ordning om affaldshåndtering, som undtagelsen baseres på, kan indgås i enhver anden havn på skibets normale rute <sup>(40)</sup>.

<sup>(40)</sup> For eksempel kan en Ro/Ro-passagerfærge, der sejler mellem medlemsstat A og B, godt have en affaldsaftale med et affaldshåndteringselskab i medlemsstat A, en aftale om olieholdigt affald med et affaldshåndteringselskab i medlemsstat B og en spildevandsaftale med en havnemyndighed/kommune i medlemsstat A.

En undtagelse, som en medlemsstat gør for en havn, er ikke gyldig i en anden medlemsstats havn (der er altså tale om en separat undtagelse), da der i artikel 9, stk. 1, foreskrives en procedure baseret på undtagelse »fra havn til havn«, idet der omtales »medlemsstater, hvor de involverede havne er beliggende«. Derfor skal skibet ansøge om separate undtagelser i hver medlemsstats havne på dets regelmæssige rute, selv om den eller de aftaler om affaldshåndtering, som danner grundlag for undtagelsen, måtte være den/de samme.

Undtagelsernes varighed varierer meget blandt medlemsstaterne. For at undgå misbrug mener Kommissionen, at undtagelser højst bør gælde i fem år, afhængigt af ændringer i det enkelte skibs trafikmønster. I alle tilfælde bør undtagelsen ikke strække sig ud over affaldshåndteringsordningens varighed. Når der gøres en undtagelse, betragtes det som god praksis at udstede et undtagelsescertifikat, der kan indeholde alle relevante oplysninger vedrørende undtagelsen, såsom de forpligtelser, som skibet undtages fra, undtagelsens gyldighed samt dato og sted for certifikatets udstedelse. Certifikatet bør altid opbevares om bord på skibet for at kunne påvise overholdelse af bestemmelserne.

I artikel 9, stk. 2, kræves det, at medlemsstaterne med jævne mellemrum (mindst en gang om året) skal underrette Kommissionen om, hvilke undtagelser der er meddelt. Dette kan gøres enten skriftligt eller — helst — ved indberetning i SafeSeaNet, der bruges som grundlag for det fælles informations- og overvågningssystem.

#### 4.3. Overvågning og håndhævelse

I overensstemmelse med direktivets artikel 11, stk. 1, skal medlemsstaterne sikre, at der fastlægges effektive kontrolprocedurer for skibe, der undtages, og at de regelmæssigt (mindst en gang om året) inspiceres for at verificere, at de efterlever ordningerne med aflevering af affald.

Til dette formål skal alle de relevante håndhævende myndigheder på disse skibes regelmæssige ruter informeres fuldt ud om, hvilke fartøjer der er undtaget i hvilke havne og af hvilke årsager. Vigtigst af alt skal de håndhævende myndigheder i en given havn være opmærksomme på enhver undtagelse, der måtte gælde for havnen. Dette sikres normalt ved hjælp af undtagelsescertifikatet, som skibets operatør/agent kan forelægge de relevante myndigheder som bevis på undtagelsen<sup>(41)</sup>. I denne forbindelse fremhæver Kommissionen, hvor vigtigt det er at sikre effektiv udveksling af oplysninger om undtagelser mellem medlemsstaternes myndigheder gennem det fælles informations- og overvågningssystem. Oplysningerne om undtagelser er nødvendige for at verificere de ordninger, der indgås med hensyn til aflevering og betaling af afgifter, som er en forudsætning for, at der meddeles en undtagelse.

---

<sup>(41)</sup> Vigtigheden heraf anerkendes også i de i fodnote 38 omtalte HELCOM-retningslinjer, hvoraf det fremgår, at den stat, som meddeler undtagelsen, også skal oplyse om de undtagelser, der er udstedt for de øvrige havnestater på den planlagte rute.