

RICHTLINIE (EU) 2019/883 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 17. April 2019****über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Meerespolitik der Union zielt darauf ab, ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz sicherzustellen. Dies kann durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschliefungen unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie sie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen („SRÜ“) vorgesehen ist, erreicht werden.
- (2) Im Ziel für nachhaltige Entwicklung Nr. 14 der Vereinten Nationen wird auf die Bedrohungen aufgrund der Verschmutzung der Meere, der Nährstoffanreicherung, der Ressourcenverknappung und des Klimawandels hingewiesen, die allesamt in erster Linie vom Menschen verursacht werden. Diese Bedrohungen erhöhen den Druck auf die Ökosysteme wie etwa auf die biologische Vielfalt und die natürliche Infrastruktur und schaffen weltweite sozioökonomische Probleme, einschließlich Gefahren für Gesundheit und Sicherheit sowie finanzielle Risiken. Die Union muss tätig werden, um die Meeresfauna zu schützen und Menschen, die aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit, als Ressource oder in der Freizeit auf die Ozeane angewiesen sind, zu unterstützen.
- (3) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) enthält generelle Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Abfallarten in die Meeresumwelt eingebracht werden können. Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Vertragsparteien, für die Bereitstellung geeigneter Auffangeinrichtungen in den Häfen zu sorgen.
- (4) Die Union hat die Umsetzung von Teilen des MARPOL-Übereinkommens mit der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ verfolgt und dabei einen havenbasierten Ansatz verfolgt. Mit der Richtlinie 2000/59/EG sollten die Belange eines reibungslosen Seeverkehrs mit dem Umweltschutz in Einklang gebracht werden.
- (5) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen Anlagen wesentliche Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden.
- (6) Mit Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wurden Normen für das Einbringen von Abfällen eingeführt, die neuen Abfallkategorien zuzuordnen sind, insbesondere für Rückstände aus Abgasreinigungssystemen, die aus Schlamm und Abflutwasser bestehen. Diese Abfallkategorien sollten in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 283 vom 10.8.2018, S. 61.

⁽²⁾ ABl. C 461 vom 21.12.2018, S. 220.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. April 2019.

⁽⁴⁾ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

- (7) Die Mitgliedstaaten sollten sich in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO“) dafür einsetzen, dass die Umweltfolgen der Einleitung von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern sowie Maßnahmen gegen diese Auswirkungen umfassend berücksichtigt werden.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten darin bestärkt werden, geeignete Maßnahmen gemäß der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ zu ergreifen, darunter das Verbot der Einleitung von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und bestimmten Ladungsrückständen in ihren Hoheitsgewässern.
- (9) Am 1. März 2018 hat die IMO den konsolidierten Leitfaden für Betreiber und Nutzer von Hafenauffangeinrichtungen (MEPC.1/Circ. 834/Rev. 1) (im Folgenden „konsolidierter IMO-Leitfaden“) einschließlich der Standardformate für die Voranmeldung von Abfällen, für die Abfallabgabebescheinigung und für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen sowie Anforderungen an die Berichterstattung zu Hafenauffangeinrichtungen angenommen.
- (10) Trotz dieser regulatorischen Entwicklungen kommt es jedoch noch immer vor, dass mit erheblichen Kosten für die Umwelt, die Gesellschaft und die Wirtschaft Abfälle auf See eingebracht werden. Dies ist auf eine Kombination von Faktoren zurückzuführen, nämlich dass in den Häfen nicht immer geeignete Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, dass die Vorschriften häufig unzureichend durchgesetzt werden und dass es an Anreizen für die Entladung der Abfälle an Land mangelt.
- (11) Wie aus der Bewertung der Richtlinie 2000/59/EG im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (im Folgenden „REFIT-Bewertung“) hervorgeht, hat die genannte Richtlinie — unter anderem dadurch, dass sichergestellt wurde, dass Schiffe einen Beitrag zu den Kosten der Hafenauffangeinrichtungen unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzung dieser Einrichtungen leisten — zu einem Anstieg der in Hafenauffangeinrichtungen entladenen Abfallmengen beigetragen, und hat damit einen maßgeblichen Anteil daran, dass weniger Abfälle auf See eingebracht werden.
- (12) Die REFIT-Bewertung hat auch gezeigt, dass die Richtlinie 2000/59/EG aufgrund von Diskrepanzen zum Rahmen des MARPOL-Übereinkommens nicht in vollem Umfang wirksam war. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten die zentralen Konzepte jener Richtlinie wie die Angemessenheit der Einrichtungen, die Voranmeldung von Abfällen, die obligatorische Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sowie die Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst unterschiedlich ausgelegt. In der REFIT-Bewertung wurden eine stärkere Harmonisierung dieser Konzepte und eine vollständige Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen gefordert, um unnötigen Verwaltungsaufwand sowohl für die Häfen als auch die Hafennutzer zu vermeiden.
- (13) Um die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ an die einschlägigen Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens zu Normen für das Einbringen von Abfällen anzuleichen, sollte die Kommission prüfen, ob eine Überarbeitung dieser Richtlinie erstrebenswert ist, insbesondere eine Ausweitung ihres Geltungsbereichs.
- (14) Die Meerespolitik der Union sollte auf ein hohes Maß an Schutz der Meeresumwelt ausgerichtet sein und der Vielfalt der Meeresgebiete der Union Rechnung tragen. Sie sollte auf dem Grundsatz der Vorbeugung, dem Grundsatz, dass Beeinträchtigungen der Meeresumwelt vorrangig an ihrem Ursprung zu bekämpfen sind, sowie dem Verursacherprinzip beruhen.
- (15) Diese Richtlinie sollte maßgeblich dazu beitragen, dass im Zusammenhang mit Häfen und der Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen die wichtigsten Umweltvorschriften und -grundsätze eingehalten werden. Im Hinblick darauf sind insbesondere die Richtlinie 2008/56/EG ⁽⁷⁾ sowie die Richtlinie 2008/98/EG ⁽⁸⁾ einschlägige Instrumente.
- (16) Die Richtlinie 2008/98/EG enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. Darüber hinaus ist das Konzept der erweiterten Herstellerverantwortung ein Leitgrundsatz des Abfallrechts der Union, auf dessen Grundlage die Hersteller während des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte für deren Auswirkungen auf die Umwelt verantwortlich sind. Diese Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen.

⁽⁵⁾ Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

⁽⁶⁾ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).

⁽⁷⁾ Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

⁽⁸⁾ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

- (17) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre Rückgewinnung für die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder zum Recycling in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten und zu verhindern, dass sie der maritimen Fauna und Flora und der Meeresumwelt schaden. An Bord der Schiffe wird der Abfall im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen.
- (18) Jedes Jahr gelangt in der Union eine beträchtliche Menge an Kunststoff in die Meere und Ozeane. Zwar stammt ein Großteil des Meeresmülls in den meisten Meeresgebieten aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Seeschifffahrt, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Abfälle, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt.
- (19) In der Richtlinie 2008/98/EG werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, der Entstehung von Meeresmüll ein Ende zu setzen — als Beitrag zu dem Ziel der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung, jegliche Formen der Meeresverschmutzung zu vermeiden und deutlich zu reduzieren.
- (20) In der Mitteilung der Kommission vom 2. Dezember 2015 mit dem Titel „Den Kreislauf schließen — Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft“ wurde die besondere Rolle anerkannt, die der Richtlinie 2000/59/EG in diesem Zusammenhang zukam, da damit sichergestellt wird, dass geeignete Auffangeinrichtungen für Abfall vorhanden sind, und sowohl für genügend Anreize als auch dafür gesorgt wird, dass die Entladung von Abfällen in den Einrichtungen an Land durchgesetzt wird.
- (21) Eine der meerseitigen Quellen von Abfällen sind Offshore-Anlagen. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen in Bezug auf den Abfalleintrag durch Offshore-Anlagen unter ihrer Flagge oder durch in ihren Gewässern betriebene Offshore-Anlagen oder beiden erlassen und für die Einhaltung der strengen Normen für das Einbringen von Abfällen sorgen, die nach dem MARPOL-Übereinkommen für Offshore-Anlagen gelten.
- (22) Eine der wichtigsten Quellen für Meeresmüll sind Abfälle aus Flüssen, insbesondere Plastikabfälle, einschließlich der Einleitungen von Binnenschiffen. Diese Schiffe sollten daher strengen Normen für das Einbringen und die Entladung von Abfällen unterliegen. Heute werden diese Vorschriften von den einschlägigen Flussgebietskommissionen festgelegt. Binnenhäfen fallen dagegen unter das Abfallrecht der Union. In Fortsetzung der Bemühungen um die Harmonisierung des Rechtsrahmens für die Binnenwasserstraßen der Union sollte die Kommission ein Unionssystem der für Binnenschiffe geltenden Einleitungs- und Entladungsnormen bewerten, welches dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) vom 9. September 1996 Rechnung trägt.
- (23) In der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates⁽⁹⁾ ist vorgeschrieben, dass Fischereifahrzeuge der Union die Ausrüstung zur Bergung von verloren gegangenem Gerät mitzuführen haben. Wenn ein Gerät verloren geht, sollte der Kapitän des Fischereifahrzeugs versuchen, es so schnell wie möglich zu bergen. Kann verlorenes Gerät nicht geborgen werden, so muss der Kapitän des Fischereifahrzeugs die Behörden seines Flaggenmitgliedstaats innerhalb von 24 Stunden informieren. Anschließend muss der Flaggenmitgliedstaat die zuständige Behörde des Küstenmitgliedstaats unterrichten. Zu den anzugebenden Informationen zählen die äußere Kennnummer und der Name des Fischereifahrzeugs, die Art und die Position des verlorenen Fanggeräts sowie die zu dessen Bergung ergriffenen Maßnahmen. Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 Metern können ausgenommen werden. Gemäß dem Vorschlag zu einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 hat die Meldung seitens des Fischereifahrzeugs in einem elektronischen Logbuch zu erfolgen und die Mitgliedstaaten müssen die Informationen bezüglich verloren gegangener Geräte sammeln und aufzeichnen und sie der Kommission auf Ersuchen zur Verfügung stellen. Die Informationen, die gemäß dieser Richtlinie in den Abfallabgabebescheinigungen über passiv gefischte Abfälle gesammelt und zur Verfügung gestellt werden, könnten ebenfalls auf diese Weise gemeldet werden.
- (24) Nach dem Internationalen Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten, das am 13. Februar 2004 durch die IMO angenommen wurde und am 8. September 2017 in Kraft getreten ist, sind alle Schiffe dazu verpflichtet, Verfahren für die Behandlung von Ballastabwasser nach den IMO-Normen anzuwenden, und müssen Häfen und Terminals, die für die Reinigung und Instandsetzung von Ballastwassertanks benannt wurden, über geeignete Einrichtungen zur Aufnahme von Sedimenten verfügen.

⁽⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).

- (25) Eine Hafenauffangeinrichtung wird als geeignet erachtet, wenn sie den Bedürfnissen der Schiffe genügt, die den Hafen normalerweise nutzen, ohne dass es zu unnötigen Verzögerungen kommt, wie auch im konsolidierten IMO-Leitfaden und in den IMO-Leitlinien zur Gewährleistung der Eignung von Hafenauffangeinrichtungen (Entscheidung MEPC 83(44)) angegeben. Die Eignung bezieht sich sowohl auf die Betriebsbedingungen der Einrichtung im Hinblick auf die Bedürfnisse der Nutzer als auch auf das Umweltmanagement der Einrichtungen gemäß dem Abfallrecht der Union. Es könnte mitunter schwierig sein, zu bewerten, ob eine außerhalb der Union gelegene Hafenauffangeinrichtung diesem Standard entspricht.
- (26) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ müssen Küchen- und Speiseabfälle von international eingesetzten Verkehrsmitteln durch Verbrennung oder Vergraben in einer genehmigten Deponie beseitigt werden; darunter fallen auch Abfälle, die auf Unionshäfen anlaufenden Schiffen angefallen und an Bord möglicherweise in Kontakt mit tierischen Nebenprodukten gekommen sind. Um zu verhindern, dass diese Vorgabe die Vorbereitung für die Wiederverwendung und das Recycling von Abfällen von Schiffen begrenzt, sollten gemäß dem konsolidierten IMO-Leitfaden Anstrengungen unternommen werden, um die Abfälle besser zu trennen, sodass eine potenzielle Kontamination von beispielsweise Verpackungsabfällen vermieden werden kann.
- (27) Gemäß der Festlegung in der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 142/2011 der Kommission⁽¹¹⁾ gelten Fahrten innerhalb der Union nicht als „international eingesetzte Verkehrsmittel“, und die Küchen- und Speiseabfälle bei diesen Fahrten müssen nicht durch Verbrennung beseitigt werden. Nach den internationalen Seerechtsvorschriften (das MARPOL-Übereinkommen und das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)) gelten diese Fahrten innerhalb der Union jedoch als „internationale Fahrten“. Im Interesse der Kohärenz des Unionsrechts sollten bei der Festlegung des Geltungsbereichs und der Behandlung von Küchen- und Speiseabfällen international eingesetzter Verkehrsmittel im Sinne dieser Richtlinie die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 in Verbindung mit der Verordnung (EU) Nr. 142/2011 zur Anwendung kommen.
- (28) Um zu gewährleisten, dass die Hafenauffangeinrichtungen geeignet sind, ist es unerlässlich, nach Konsultation aller einschlägigen Beteiligten den Abfallbewirtschaftungsplan weiterzuentwickeln, umzusetzen und neu zu bewerten. Möglicherweise sind benachbarte Häfen in derselben geografischen Region aus praktischen und organisatorischen Gründen daran interessiert, einen gemeinsamen Plan zu entwickeln, der die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen in jedem der unter diesen Plan fallenden Häfen abdeckt und gleichzeitig einen gemeinsamen administrativen Rahmen bietet.
- (29) Für kleine nichtgewerbliche Häfen wie etwa Anlegestellen und Jachthäfen kann sich die Annahme und die Überwachung von Abfallbewirtschaftungsplänen schwierig gestalten, da diese Häfen wenig und nur von Sportbooten oder nicht ganzjährig angelaufen werden. Die Abfälle dieser kleinen Häfen werden in der Regel nach den Grundsätzen der Richtlinie 2008/98/EG in den Abfallbewirtschaftungssystemen der Kommunen behandelt. Um die Behörden vor Ort nicht zu überlasten und die Abfallbewirtschaftung in diesen kleinen Häfen zu vereinfachen, sollte es ausreichend sein, dass die Abfälle dieser Häfen in das Abfallaufkommen der Kommune integriert und entsprechend behandelt werden, die Häfen ihren Nutzern Informationen über die Abfallannahme bereitstellen und davon ausgenommene Häfen in einem elektronischen System erfasst sind, damit ein Mindestmaß an Überwachung gegeben ist.
- (30) Um das Problem des Meeresmülls wirksam zu lösen, ist es von grundlegender Bedeutung, genügend Anreize für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Abfälle im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, in den Hafenauffangeinrichtungen zu bieten. Dies kann mit einem Kostendeckungssystem erreicht werden, das die Anwendung einer indirekten Gebühr erfordert. Diese indirekte Gebühr sollte unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen erhoben werden und dazu berechtigen, Abfälle ohne zusätzliche direkte Entgelte zu entladen. Auch im Fischereisektor und in der Freizeitbranche sollten angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer die indirekte Gebühr erhoben werden. Wenn ein Schiff jedoch eine außergewöhnliche Menge an Abfällen im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, insbesondere Betriebsabfälle, entlädt, die die in dem Anmeldeformular für die Entladung von Abfällen angegebene maximale Lagerkapazität übersteigt, sollte es möglich sein, eine zusätzliche direkte Gebühr zu erheben, um sicherzustellen, dass die mit der Aufnahme dieser außergewöhnlichen Menge an Abfällen verbundenen Kosten keine unverhältnismäßige Belastung für das Kostendeckungssystem eines Hafens verursachen. Dies könnte auch der Fall sein, wenn die gemeldete Lagerkapazität übermäßig groß oder unangemessen ist.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1).

⁽¹¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 142/2011 der Kommission vom 25. Februar 2011 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte sowie zur Durchführung der Richtlinie 97/78/EG des Rates hinsichtlich bestimmter gemäß der genannten Richtlinie von Veterinärkontrollen an der Grenze befreiter Proben und Waren (ABl. L 54 vom 26.2.2011, S. 1).

- (31) In bestimmten Mitgliedstaaten wurden Regelungen eingeführt, um eine alternative Finanzierung der Kosten für die Sammlung und Bewirtschaftung von Meeresmüll aus Fanggeräten oder von passiv gefischten Abfällen an Land bereitzustellen, einschließlich Regelungen für das Fischen von Abfällen. Diese Initiativen sollten begrüßt werden und die Mitgliedstaaten sollten ermutigt werden, die gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Kostendeckungssysteme mit Regelungen für das Fischen von Abfällen zu ergänzen, um die Kosten von passiv gefischten Abfällen zu decken. Diese Kostendeckungssysteme, die auf der Erhebung einer zu 100 % indirekten Gebühr für Abfälle im Sinne von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens mit Ausnahme von Ladungsrückständen beruhen, sollten für sich genommen die Fischereigemeinden nicht davon abhalten, sich an bestehenden Systemen für die Entladung passiv gefischter Abfälle zu beteiligen.
- (32) Für Schiffe, die so konzipiert, ausgestattet oder betrieben werden, dass die Abfallentstehung vermieden wird, sollten die Gebühren nach bestimmten Kriterien, die durch die Kommission im Wege der ihr übertragenen Durchführungsbefugnisse auszuarbeiten sind und im Einklang mit den IMO-Leitlinien für die Umsetzung der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und den von der Internationalen Normungsorganisation entwickelten Normen, verringert werden. Die Verringerung des Abfallaufkommens und das effiziente Recycling von Abfall kann primär durch eine wirksame Abfalltrennung an Bord im Einklang mit diesen Leitlinien und Normen erreicht werden.
- (33) Wegen seiner Art des Handels, die durch häufiges Anlaufen von Häfen gekennzeichnet ist, ist der Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen der geltenden Regelung für die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen mit erheblichen Kosten konfrontiert, da bei jedem Anlaufen eines Hafens eine Gebühr zu entrichten ist. Gleichzeitig sind Abfahrtsdichte und Regelmäßigkeit im Kurzstreckenseeverkehr nicht ausreichend hoch, sodass aus diesen Gründen keine Befreiung von der Entrichtung der Gebühr und der Entladung von Abfällen gewährt werden kann. Um die finanzielle Belastung des Sektors zu begrenzen, sollten reduzierte Gebühren erhoben werden, die sich danach richten, welche Transportaufgaben das betreffende Schiff wahrnimmt.
- (34) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachtheigners und können einen wirtschaftlichen Wert haben. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände nicht in das Kostendeckungssystem und die Anwendung einer indirekten Gebühr aufgenommen werden. Die Entgelte für die Entladung von Ladungsrückständen sollten von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Hafenauffangeinrichtung entrichtet werden. Zu den Ladungsrückständen gehören auch die nach dem Reinigen verbleibenden Reste von ölhaltiger oder schädlicher flüssiger Ladung, auf die die Normen für das Einbringen von Abfällen gemäß den Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens anzuwenden sind und die unter bestimmten, in den genannten Anlagen dargelegten Bedingungen nicht im Hafen entladen werden müssen, damit unnötige Schiffsbetriebskosten und Überlastungen der Häfen vermieden werden.
- (35) Die Mitgliedstaaten sollten die Entladung von Rückständen von Tankwaschwasser, das beständig schwimmende Stoffe hoher Viskosität enthält, womöglich durch angemessene finanzielle Anreize fördern.
- (36) Im Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ ist auch die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen als Dienstleistung erfasst. Sie enthält Vorschriften über die Transparenz der Gebührenstrukturen für die Nutzung von Hafendiensten, über die Konsultation der Hafennutzer und die Bearbeitung von Beschwerdeverfahren. Diese Richtlinie geht über den mit jener Verordnung geschaffenen Rahmen hinaus, da sie detailliertere Anforderungen in Bezug auf die Gestaltung und Anwendung der Kostendeckungssysteme für Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen sowie die Transparenz der Kostenstruktur enthält.
- (37) Neben Anreizen für die Entladung von Abfällen hat die wirksame Durchsetzung der Entladungsverpflichtung oberste Priorität und sollte nach einem risikobasierten Ansatz erfolgen, für den ein risikobasierter Auswahlmechanismus der Union eingerichtet werden sollte.
- (38) Eines der größten Hindernisse für die wirksame Durchsetzung der Entladungsverpflichtung besteht bisher darin, dass die Mitgliedstaaten die Ausnahme, die bei ausreichender Lagerkapazität gewährt werden kann, unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt haben. Um zu vermeiden, dass die Anwendung dieser Ausnahme das Hauptziel dieser Richtlinie untergräbt, sollte sie insbesondere in Bezug auf den nächsten Anlaufhafen präzisiert werden, und die Feststellung ausreichender Lagerkapazität sollte auf harmonisierte Weise und auf der Grundlage gemeinsamer Methoden und Kriterien erfolgen. In Fällen, in denen schwer festzustellen ist, ob in einem Hafen außerhalb der Union geeignete Hafenauffangeinrichtungen vorhanden sind, muss die zuständige Behörde die Anwendung der Ausnahme sorgfältig prüfen.

⁽¹²⁾ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (Abl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

- (39) Die Ausnahmeregelungen für Schiffe, die im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen anlaufen, müssen weiter harmonisiert werden; insbesondere müssen die verwendeten Begriffe und die Bedingungen für diese Ausnahmen geklärt werden. Bei der REFIT-Bewertung und der Folgenabschätzung wurde deutlich, dass die fehlende Harmonisierung der Bedingungen für und der Anwendung von Ausnahmen zu einem unnötigen Verwaltungsaufwand für Schiffe und Häfen geführt hat.
- (40) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu diesem Zweck sollte das bestehende mit der Richtlinie 2000/59/EG eingerichtete Melde- und Kontrollsystem weiterentwickelt und auf der Grundlage bestehender elektronischer Datensysteme, insbesondere des durch die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹³⁾ eingerichteten Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der durch die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ eingerichteten Überprüfungsdatenbank (THETIS), weiterhin betrieben werden. Ein solches System sollte auch Informationen über die in den verschiedenen Häfen verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen enthalten.
- (41) Mit der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾ werden die Verwaltungsverfahren für den Seeverkehr durch Ausweitung der elektronischen Datenübermittlung und Straffung der Meldeformalitäten vereinfacht und harmonisiert. Mit der Erklärung von Valletta zu den Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020, die der Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 8. Juni 2017 gebilligt hat, wurde die Kommission aufgefordert, angemessene Folgemaßnahmen zur Überarbeitung dieser Richtlinie vorzuschlagen. Die Kommission hat vom 25. Oktober 2017 bis zum 18. Januar 2018 eine öffentliche Konsultation zu den Meldeformalitäten für Schiffe durchgeführt. Am 17. Mai 2018 hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU übermittelt.
- (42) Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Vertragsparteien, aktuelle Informationen über ihre Hafenauffangeinrichtungen bereitzuhalten und diese Informationen der IMO zu übermitteln. Zu diesem Zweck hat die IMO innerhalb ihres Globalen Integrierten Schifffahrtsinformationssystems (GISIS) eine Datenbank für Hafenauffangeinrichtungen eingerichtet.
- (43) Im konsolidierten IMO-Leitfaden sieht die IMO die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen vor. Nach diesem Verfahren sollte ein Schiff solche Unzulänglichkeiten der Verwaltung des Flaggenstaats melden, die ihrerseits die IMO und den Hafenstaat über den Vorfall zu unterrichten hat. Der Hafenstaat sollte den Bericht prüfen und angemessen darauf reagieren, indem er die IMO und den Flaggenstaat unterrichtet. Würden derartige Meldungen über etwaige Unzulänglichkeiten direkt an das in dieser Richtlinie vorgesehene Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem erfolgen, könnten sie anschließend an das GISIS-System weitergeleitet werden, was die Mitgliedstaaten — als Flaggenstaat und als Hafenstaat — von ihrer Berichterstattungspflicht gegenüber der IMO entbinden würde.
- (44) Die Beratungen der Untergruppe für Hafenauffangeinrichtungen, die im Rahmen des Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr eingerichtet wurde und in der eine Vielzahl unterschiedlicher Experten für den Bereich Meeresverschmutzung durch Schiffe und Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen zusammenkamen, wurden im Dezember 2017 wegen der Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen vertagt. Da diese Untergruppe der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert hat, wäre es wünschenswert, eine ähnliche Expertengruppe einzurichten und damit zu beauftragen, die bei der Umsetzung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen auszutauschen.
- (45) Es ist wichtig, dass alle von den Mitgliedstaaten festgelegten Sanktionen ordnungsgemäß umgesetzt werden sowie wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.
- (46) Gute Arbeitsbedingungen für das in Hafenauffangeinrichtungen tätige Hafenpersonal sind von größter Bedeutung dafür, dass eine sichere, effiziente und sozial verantwortliche Schifffahrtsbranche geschaffen wird, der es gelingt, qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen und europaweit gleichwertige Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Die Aus- und Weiterbildung des Personals ist unerlässlich, um die Qualität der Dienstleistungen und den Schutz der Arbeitskräfte zu gewährleisten. Die Hafenbehörde und die für die Hafenauffangeinrichtungen zuständige Behörde sollten gewährleisten, dass alle Mitarbeiter die notwendige Schulung erhalten, um die für ihre Tätigkeit unerlässlichen Kenntnisse zu erwerben, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Stoffen besondere Beachtung zu widmen ist, und dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technischen Innovation zu begegnen.

⁽¹³⁾ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

⁽¹⁴⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽¹⁵⁾ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

- (47) Die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2000/59/EG sollten im Einklang mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) aktualisiert werden.
- (48) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie zu erlassen und um Verweise auf internationale Übereinkünfte zu aktualisieren, soweit dies erforderlich ist, um sie mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen oder um Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere bei der IMO, Rechnung zu tragen, um die Anhänge dieser Richtlinie zu ändern, wenn dies notwendig ist, um die in ihr vorgesehenen Durchführungs- und Überwachungsregelungen zu verbessern, insbesondere um die wirksame Anmeldung und Entladung von Abfällen sowie die ordnungsgemäße Anwendung von Ausnahmen zu gewährleisten, sowie unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Meeresumwelt zu vermeiden, diese Richtlinie in dem zur Abwendung einer solchen Bedrohung notwendigen Maße zu ändern um damit erforderlichenfalls zu verhindern, dass Änderungen dieser internationalen Übereinkünfte für die Zwecke dieser Richtlinie gelten. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass die genannten Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁶⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (49) Zur Festlegung der Methoden für die Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazität, zur Entwicklung von gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung, dass Bauart, Ausrüstung und Betrieb eines Schiffs nachweisen, dass es geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet, zur Festlegung der Methodik in Bezug auf die Überwachungsdaten über Volumen und Menge der passiv gefischten Abfälle und das Format für die Berichterstattung, um die Einzelheiten eines risikobasierten Auswahlmechanismus der Union festzulegen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁷⁾ ausgeübt werden.
- (50) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Schutz der Meeresumwelt durch Verhinderung des Einbringens von Abfällen auf See, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs der Maßnahme auf Unionsebene besser zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziel erforderliche Maß hinaus.
- (51) Wie bereits in der territorialen Folgenabschätzung durch die Kommission deutlich wurde, gibt es bei den Häfen in der Union regionale Unterschiede. Die Häfen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihrer Größe, der Verwaltungsstruktur und der Eigentumsverhältnisse sowie hinsichtlich der Art der Schiffe, von denen sie normalerweise angelaufen werden. Darüber hinaus spiegeln die Abfallbewirtschaftungssysteme die Unterschiede auf kommunaler Ebene und bei der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungsinfrastruktur wider.
- (52) Gemäß Artikel 349 AEUV sind die besonderen Merkmale der Unionsgebiete in äußerster Randlage zu berücksichtigen; zu diesen Gebieten zählen Guadeloupe, Französisch-Guayana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln. Um die Bereitstellung angemessener Hafenauffangeinrichtungen zu gewährleisten, könnte es für die Mitgliedstaaten sinnvoll sein, den Betreibern von Hafenauffangeinrichtungen oder Hafenbehörden in diesen Unionsgebieten regionale Betriebsbeihilfen zur Verfügung zu stellen, um gegen die Auswirkungen der in diesem Artikel aufgeführten dauerhaften Nachteile vorzugehen. Die von den Mitgliedstaaten vor diesem Hintergrund bereitgestellte regionale Betriebsbeihilfe ist von der in Artikel 108 Absatz 3 AEUV festgelegten Unterrichtungspflicht befreit, wenn sie zum Zeitpunkt ihrer Gewährung die Bedingungen der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates⁽¹⁸⁾ erlassenen Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁽¹⁹⁾ erfüllt.
- (53) Die Richtlinie 2000/59/EG sollte daher aufgehoben werden —

⁽¹⁶⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽¹⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates vom 7. Mai 1998 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen (ABl. L 142 vom 14.5.1998, S. 1).

⁽¹⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Abschnitt 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand

Ziel dieser Richtlinie ist es, die Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen durch Schiffe zu schützen, die Häfen in der Union anlaufen, und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten, indem die Verfügbarkeit und die Nutzung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen verbessert werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Schiff“ ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird, einschließlich Fischereifahrzeuge, Sportboote, Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmendes Gerät;
2. „MARPOL-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der jeweils geltenden Fassung;
3. „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder bei Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen, sowie passiv gefischte Abfälle;
4. „passiv gefischte Abfälle“ Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden;
5. „Ladungsrückstände“ die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in Laderäumen oder Tanks verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes;
6. „Hafenauffangeinrichtung“ jede feste, schwimmende oder mobile Vorrichtung, die die Dienstleistung des Auffangens von Abfällen von Schiffen erbringen kann;
7. „Fischereifahrzeug“ ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeresressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
8. „Sportboot“ ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge von mindestens 2,5 m, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird;
9. „Hafen“ einen Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es vornehmlich dazu dient, Schiffe aufzunehmen;
10. „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend Kapazität, um die Abfälle, einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle, ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord zu lagern;

11. „Liniendienst“ den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten für bestimmte Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen;
12. „regelmäßiges Anlaufen eines Hafens“ wiederholte Fahrten desselben Schiffs nach einem gleichbleibenden Muster zwischen bestimmten Häfen oder eine Abfolge von Fahrten von und zu demselben Hafen ohne Zwischenstopps;
13. „häufiges Anlaufen eines Hafens“ das Anlaufen ein und desselben Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen;
14. „GISIS“ das von der IMO eingerichtete Globale Integrierte Schifffahrtssystem;
15. „Behandlung“ Verwertungs- oder Beseitigungsverfahren, einschließlich der Vorbereitung vor der Verwertung oder Beseitigung;
16. „indirekte Gebühr“ eine Gebühr, die für die Bereitstellung der Dienstleistungen von Hafenauffangeinrichtungen gezahlt wird, unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen von Schiffen.

„Abfälle von Schiffen“ nach Nummer 3 gelten als Abfall im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie 2008/98/EG.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für

- a) alle Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Schiffe, die für Hafendienste im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/352 eingesetzt werden, und ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden;
- b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Geltungsbereich des Buchstaben a fallenden Schiffen angelaufen werden.

Für die Zwecke dieser Richtlinie, und um unnötige Verzögerungen für Schiffe zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten beschließen, die Ankergebiete von ihren Häfen für die Zwecke der Anwendung der Artikel 6, 7 und 8 auszunehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, ihre Abfälle — soweit dies vernünftigerweise möglich ist — im Einklang mit dieser Richtlinie entladen.

(3) Mitgliedstaaten, die weder Häfen noch ihre Flagge führende Schiffe haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 3 dieses Absatzes, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen.

Mitgliedstaaten, die keine Häfen haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, die ausschließlich für Häfen gelten.

Diejenigen Mitgliedstaaten, die die in diesem Absatz festgelegte Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis zum 28. Juni 2021 mit, ob die betreffenden Voraussetzungen erfüllt wurden, und unterrichten die Kommission jährlich über alle etwaigen anschließend eingetretenen Änderungen. Solange diese Mitgliedstaaten diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt haben, dürfen sie keine Häfen haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, und keinen Schiffen einschließlich Booten, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, erlauben, ihre Flagge zu führen.

Abschnitt 2

Bereitstellung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen

Artikel 4

Hafenauffangeinrichtungen

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise den Hafen anlaufen, ohne dass es zu unnötigen Verzögerungen für die Schiffe kommt.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
- a) die Hafenauffangeinrichtungen über die Kapazität verfügen, um die Art und Menge der Abfälle der normalerweise diesen Hafen anlaufenden Schiffe aufzufangen, wobei dem Folgenden Rechnung zu tragen ist:
 - i) dem Betriebsbedarf der Hafennutzer,
 - ii) der Größe und der geografischen Lage des Hafens,
 - iii) der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe und
 - iv) den Ausnahmen gemäß Artikel 9;
 - b) die Formalitäten und praktischen Vorkehrungen für die Nutzung der Hafenauffangeinrichtungen einfach und schnell zu handhaben, damit unnötige Verzögerungen für die Schiffe vermieden werden,
 - c) die Schiffe durch die für die Entladung erhobenen Gebühren nicht davon abgehalten werden, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen, und
 - d) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle von Schiffen gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und anderen einschlägigen Vorschriften des Abfallrechts der Union und der Mitgliedstaaten ermöglichen.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe d stellen die Mitgliedstaaten — wie im Abfallrecht der Union, insbesondere in der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁰⁾, der Richtlinie 2008/98/EG und der Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²¹⁾ vorgeschrieben — die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen in Häfen sicher, um die Wiederverwendung und das Recycling zu erleichtern. Um dieses Verfahren zu erleichtern, können die Hafenauffangeinrichtungen die einzelnen Fraktionen von Abfällen gemäß den im MARPOL-Übereinkommen definierten Abfallkategorien getrennt sammeln, wobei dessen Leitlinien zu berücksichtigen sind.

Unterabsatz 1 Buchstabe d gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln.

- (3) Die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaat verwenden die Formulare und Verfahren der IMO, um der IMO sowie den Behörden des Hafenstaates etwaige Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen zu melden.

Die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Hafenstaat untersuchen alle gemeldeten Fälle etwaiger Unzulänglichkeiten und verwenden die Formulare und Verfahren der IMO, um die IMO und den Flaggenstaat, der die Meldung gemacht hat, über die Ergebnisse der Untersuchung zu unterrichten.

- (4) Die jeweiligen Hafenbehörden, oder in deren Ermangelung die zuständigen Behörden, sorgen dafür, dass die Abfälle unter Anwendung ausreichender Sicherheitsmaßnahmen entladen und aufgefangen werden, um Gefahren für Mensch und Umwelt in den in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Häfen zu verhindern.

- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle am Entladen oder Auffangen von Abfällen von Schiffen beteiligten Parteien Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen stellen können.

⁽²⁰⁾ Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG (ABl. L 266 vom 26.9.2006, S. 1).

⁽²¹⁾ Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 38).

Artikel 5

Abfallbewirtschaftungspläne

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für jeden Hafen ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden ist, der nach Konsultationen mit den beteiligten Parteien, einschließlich insbesondere den Hafennutzern oder deren Vertretern und gegebenenfalls den örtlichen zuständigen Behörden, den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen, den Organisationen, die die Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung umsetzen, und Vertretern der Zivilgesellschaft, durchgeführt wurde. Diese Konsultationen sollten sowohl während der ersten Ausarbeitung des Abfallbewirtschaftungsplanes als auch nach seiner Annahme, insbesondere, wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden, im Hinblick auf die Anforderungen der Artikel 4, 6 und 7 stattfinden.

Anhang 1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung eines solchen Abfallbewirtschaftungsplans.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Hafenauffangeinrichtungen in ihren Häfen und die Struktur der Kosten den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sich der Hafen befindet, und falls relevant in einer international verwendeten Sprache öffentlich verfügbar und leicht zugänglich gemacht werden:

- a) Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz, sowie gegebenenfalls deren Öffnungszeiten;
- b) Liste der von dem Hafen normalerweise bewirtschafteten Abfälle von Schiffen;
- c) Liste der Kontaktstellen, der Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen sowie der angebotenen Dienstleistungen;
- d) Beschreibung der Verfahren für die Entladung der Abfälle;
- e) Beschreibung der Kostendeckungssysteme, gegebenenfalls einschließlich der Abfallbewirtschaftungssysteme und -fonds nach Anhang 4.

Die Informationen gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes werden außerdem in dem in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems elektronisch verfügbar gemacht und auf dem neuesten Stand gehalten.

(3) Ist dies aus Effizienzgründen erforderlich, können die Abfallbewirtschaftungspläne gemeinsam von zwei oder mehr benachbarten Häfen derselben geografischen Region unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens aufgestellt werden, vorausgesetzt, dass der Bedarf an Hafenauffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen angegeben wird.

(4) Die Mitgliedstaaten bewerten und genehmigen den Abfallbewirtschaftungsplan und sorgen dafür, dass dieser zumindest alle fünf Jahre nach seiner Genehmigung oder erneuten Genehmigung und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird. Diese Änderungen können strukturelle Veränderungen in Bezug auf die den Hafen anlaufenden Schiffe, die Entwicklung neuer Infrastruktur, Änderungen des Bedarfs an und der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen sowie neue Techniken für die Abfallbehandlung an Bord umfassen.

Die Mitgliedstaaten überwachen die Durchführung des Abfallbewirtschaftungsplans durch den Hafen. Wurden während des Fünfjahreszeitraums gemäß Unterabsatz 1 keine bedeutenden Änderungen vorgenommen, kann die erneute Genehmigung in Form einer Validierung bestehender Pläne erfolgen.

(5) Kleine nichtgewerbliche Häfen, die selten oder wenig und ausschließlich von Sportbooten angelaufen werden, können von den Absätzen 1 bis 4 ausgenommen werden, sofern ihre Hafenauffangeinrichtungen in das von oder im Auftrag der jeweiligen Kommune verwaltete Abfallbewirtschaftungssystem integriert sind und die Mitgliedstaaten, in denen sich diese Häfen befinden, dafür sorgen, dass den Nutzern dieser Häfen Informationen zu dem Abfallbewirtschaftungssystem zur Verfügung gestellt werden.

Die Mitgliedstaaten, in denen sich derartige Häfen befinden, melden Namen und Position dieser Häfen elektronisch an den in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.

Abschnitt 3

Entladung von Abfällen von Schiffen

Artikel 6

Voranmeldung von Abfällen

(1) Der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallenden Schiffes, das einen Hafen der Union anlaufen möchte, füllt das in Anhang 2 der vorliegenden Richtlinie enthaltene Formular wahrheitsgemäß und genau aus (im Folgenden „Voranmeldung von Abfällen“) und übermittelt alle darin enthaltenen Angaben der von dem Hafenmitgliedstaat benannten Behörde oder Stelle

- a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist;
- b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt;
- c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

(2) Die in der Voranmeldung von Abfällen enthaltenen Angaben werden gemäß den Richtlinien 2002/59/EG und 2010/65/EU auf elektronischem Wege an den in Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet.

(3) Die in der Voranmeldung von Abfällen enthaltenen Angaben sind — vorzugsweise in elektronischer Form — mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord verfügbar und werden auf Verlangen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gemäß diesem Artikel mitgeteilten Angaben überprüft und unverzüglich an die zuständigen Durchsetzungsbehörden weitergeleitet werden.

Artikel 7

Entladung von Abfällen von Schiffen

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle seine an Bord mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung.

(2) Nach der Entladung füllt der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung oder die Behörde des Hafens, in dem die Abfälle entladen wurden, das in Anhang 3 enthaltene Formular (im Folgenden „Abfallabgabebescheinigung“) wahrheitsgemäß und genau aus und stellt dem Kapitän des Schiffes eine Abfallabgabebescheinigung aus, die unverzüglich bereitgestellt wird.

Die Anforderung gemäß Unterabsatz 1 gilt nicht für kleine Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder kleine entlegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich solche Häfen befinden, den Namen und die Position dieser Häfen auf elektronischem Wege in dem in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems angegeben hat.

(3) Gemäß den Richtlinien 2002/59/EG und 2010/65/EU übermittelt der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallenden Schiffes die in der Abfallabgabebescheinigung enthaltenen Angaben vor dem Auslaufen — oder sobald die Abfallabgabebescheinigung eingegangen ist — auf elektronischem Wege an den in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.

Die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung werden während mindestens zwei Jahren an Bord gegebenenfalls gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan mitgeführt und auf Verlangen den Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.

(4) Unbeschadet des Absatzes 1 kann ein Schiff seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne seine Abfälle zu entladen, wenn

- a) aus den Angaben gemäß den Anhängen 2 und 3 hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist;
- b) aus den Angaben, die an Bord von Schiffen außerhalb des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/59/EG verfügbar sind, hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist, oder
- c) das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert, sofern das Ankergebiet nicht gemäß Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 ausgenommen wurde.

Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Ausnahme gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b zu gewährleisten, erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methoden, die für die Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazität zu verwenden sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen.

(5) Ein Mitgliedstaat fordert das Schiff auf, seine gesamten Abfälle vor dem Auslaufen zu entladen sofern:

- a) auf Grundlage der verfügbaren Angaben, einschließlich der elektronisch in dem in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems oder im GISIS verfügbaren Angaben, nicht festgestellt werden kann, dass im nächsten Anlaufhafen geeignete Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung stehen, oder
- b) der nächste Anlaufhafen nicht bekannt ist.

(6) Absatz 4 gilt unbeschadet strengerer Anforderungen für Schiffe, die im Einklang mit dem Völkerrecht erlassen wurden.

Artikel 8

Kostendeckungssysteme

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen außer Ladungsrückständen durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden. Diese Kosten umfassen die in Anhang 4 aufgeführten Elemente.

(2) Das Kostendeckungssystem darf Schiffen keinen Anreiz bieten, ihre Abfälle auf See einzubringen. Zu diesem Zweck wenden die Mitgliedstaaten bei der Gestaltung und Anwendung der Kostendeckungssysteme alle folgenden Grundsätze an:

- a) Die Schiffe zahlen unabhängig von der Entladung von Abfällen in einer Hafenauffangeinrichtung eine indirekte Gebühr;
- b) die indirekte Gebühr deckt
 - i) die indirekten Verwaltungskosten
 - ii) einen erheblichen Teil der in Anhang 4 aufgeführten direkten Betriebskosten, der mindestens 30 % der gesamten im Vorjahr angefallenen direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen entspricht; dabei können auch Kosten im Zusammenhang mit dem für das kommende Jahr erwarteten Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden;
- c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, bei denen es sich nicht um Ladungsrückstände handelt, zu schaffen, wird keine direkte Gebühr für diese Abfälle erhoben, um ein Entladerecht ohne zusätzliche Entgelte auf der Grundlage des Volumens der entladenen Abfälle zu gewährleisten, es sei denn dieses Volumen der entladenen Abfälle übersteigt die in dem Formular gemäß Anhang 2 dieser Richtlinie genannte maximale spezifische Lagerkapazität; passiv gefischte Abfälle fallen unter diese Regelung, einschließlich des Entladerechts;
- d) um zu vermeiden, dass die Kosten für Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, decken die Mitgliedstaaten diese Kosten gegebenenfalls mit den Einnahmen, die durch die alternativen Finanzierungssysteme, einschließlich Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbarer Unionsfinanzierungsmittel, nationaler oder regionaler Finanzierungsmittel, generiert werden;
- e) um die Entladung von Rückständen von Tankwaschwasser, das beständig schwimmende Stoffe hoher Viskosität enthält, zu fördern, können die Mitgliedstaaten angemessene finanzielle Anreize für deren Entladung bereitstellen;
- f) die indirekte Gebühr darf nicht die Kosten für Abfälle aus Abgasreinigungssystemen einschließen; diese Kosten müssen auf der Grundlage der Art und der Menge der entladenen Abfälle gedeckt werden.

(3) Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die indirekte Gebühr gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und der Menge der tatsächlich von dem Schiff entladenen Abfälle gedeckt.

(4) Die Gebühren können auf Grundlage des Folgenden differenziert gestaltet werden:

- a) Kategorie, Art und Größe des Schiffs;
- b) Erbringung von Diensten für Schiffe außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen oder
- c) Gefährlichkeit der Abfälle.

(5) Die Gebühren werden auf Grundlage des Folgenden verringert:

- a) Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, insbesondere wenn das Schiff im Kurzstrecken-Seehandel eingesetzt wird;
- b) Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffs zeigen, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet.

Bis zum 28. Juni 2020 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um die Kriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen.

(6) Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent, einfach zu ermitteln und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, werden den Hafennutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage in dem Abfallbewirtschaftungsplan in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem sich der Hafen befindet, und gegebenenfalls in einer international verwendeten Sprache zugänglich gemacht.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Überwachungsdaten über Volumen und Menge der passiv gefischten Abfälle gesammelt werden und melden diese Überwachungsdaten der Kommission. Die Kommission veröffentlicht auf der Grundlage dieser gemeldeten Überwachungsdaten spätestens am 31. Dezember 2022 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methodik in Bezug auf die Überwachungsdaten und das Format für die Berichterstattung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen.

Artikel 9

Ausnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können ein Schiff, das ihre Häfen anläuft, von den Verpflichtungen nach Artikel 6, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 (im Folgenden „Ausnahme“) befreien, wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Schiff läuft im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen an;
- b) die Entladung der Abfälle und die Entrichtung der Gebühren sind aufgrund einer vorhandenen Vereinbarung in einem auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafen gewährleistet, welche:
 - i) anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen und durch Abfallabgabebescheinigungen belegt wird,
 - ii) allen Häfen auf der Fahrtstrecke des Schiffes gemeldet wurde und
 - iii) von dem Hafen akzeptiert wurde, in dem Entladung und Zahlung erfolgen und der ein Hafen der Union oder ein anderer Hafen sein kann, in dem ausweislich der auf elektronischem Wege in den in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem und an das GISIS gemeldeten Angaben geeignete Einrichtungen vorhanden sind.
- c) die Ausnahme wirkt sich nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder die Meeresumwelt aus.

(2) Wird die Ausnahme gewährt, so stellt der Mitgliedstaat, in dem sich der Hafen befindet, ein Ausnahmezeugnis nach dem Muster in Anhang 5 aus, mit dem bestätigt wird, dass das Schiff die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen für die Anwendung der Ausnahme erfüllt, und in dem die Dauer der Ausnahme angegeben ist.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln die im Ausnahmezeugnis enthaltenen Angaben auf elektronischem Wege an jenen in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Vereinbarungen über die Entladung und Entrichtung der Gebühren für Schiffe, die ihre Häfen anlaufen und denen eine Ausnahme gewährt wurde, wirksam überwacht und durchgesetzt werden.

(5) Ungeachtet der gewährten Ausnahme darf ein Schiff die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen nicht fortsetzen, wenn nicht eine ausreichende spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist.

Abschnitt 4

Durchsetzung

Artikel 10

Überprüfungen

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Schiffe Überprüfungen einschließlich Stichproben unterzogen werden können, damit festgestellt werden kann, ob sie diese Richtlinie erfüllen.

Artikel 11

Überprüfungspflichten

(1) Jeder Mitgliedstaat führt bei den Schiffen, die seine Häfen anlaufen, Überprüfungen durch, die sich auf mindestens 15 % der Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die seine Häfen jährlich anlaufen, erstrecken.

Die Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die einen Mitgliedstaat anlaufen, wird als die durchschnittliche Zahl der einzelnen Schiffe in den vorangegangenen drei Jahren berechnet, wie sie über den in Artikel 13 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem gemeldet wird.

(2) Die Mitgliedstaaten halten die in Absatz 1 dieses Artikels angegebenen Überprüfungen ein, indem sie Schiffe auf der Grundlage eines risikobasierten Auswahlmechanismus der Union auswählen.

Um die Einheitlichkeit der Überprüfungen sicherzustellen und einheitliche Bedingungen für die Auswahl der Schiffe für Überprüfungen zu schaffen, erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um die Einzelheiten des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallen, fest, um — soweit durchführbar — die Einhaltung dieser Richtlinie zu gewährleisten.

Bei der Festlegung dieser Verfahren können die Mitgliedstaaten den risikobasierten Auswahlmechanismus der Union gemäß Absatz 2 berücksichtigen.

(4) Ist die zuständige Behörde des Mitgliedstaats mit den Ergebnissen der Überprüfung nicht zufrieden, so stellt sie unbeschadet der Anwendung der in Artikel 16 genannten Sanktionen sicher, dass das Schiff den Hafen erst verlässt, wenn es seine Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung gemäß Artikel 7 entladen hat.

Artikel 12

Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem

Die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie wird durch die elektronische Meldung und den elektronischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 13 und 14 erleichtert.

*Artikel 13***Meldung und Informationsaustausch**

(1) Die Meldung und der Informationsaustausch erfolgen auf der Grundlage des in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG genannten Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet).

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden Angaben gemäß der Richtlinie 2010/65/EU auf elektronischem Wege und innerhalb einer angemessenen Frist gemeldet werden:

- a) Angaben zum genauen Zeitpunkt der Ankunft und zum Zeitpunkt des Auslaufens jedes Schiffes, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fällt und das einen Hafen der EU anläuft, ebenso wie ein Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens;
- b) die in der Voranmeldung von Abfällen enthaltenen Angaben gemäß Anhang 2;
- c) die in der Abfallabgabebescheinigung enthaltenen Angaben gemäß Anhang 3;
- d) die im Ausnahmezeugnis enthaltenen Angaben gemäß Anhang 5.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die in Artikel 5 Absatz 2 aufgelisteten Angaben durch das SafeSeaNet in elektronischer Form verfügbar gemacht werden.

*Artikel 14***Erfassung von Überprüfungen**

(1) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank, an die alle Mitgliedstaaten angebunden sind und die alle Informationen enthält, die für die Umsetzung des mit dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems (im Folgenden „Überprüfungsdatenbank“) erforderlich sind. Die Überprüfungsdatenbank wird auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank errichtet und bietet ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie, einschließlich Informationen zu Verstößen und angeordneten Auslaufverboten, unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald

- a) der Überprüfungsbericht fertiggestellt wurde,
- b) das Auslaufverbot aufgehoben wurde oder
- c) eine Ausnahme gewährt wurde.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung dieser Richtlinie gemeldet werden.

Die Kommission stellt sicher, dass die Überprüfungsdatenbank Informationen für den risikobasierten Auswahlmechanismus der Union gemäß Artikel 11 Absatz 2 bereitstellt.

Die Kommission überprüft regelmäßig die Überprüfungsdatenbank, um die Durchführung dieser Richtlinie zu überwachen und — mit dem Ziel der Einleitung von Korrekturmaßnahmen — auf etwaige Zweifel an der umfassenden Durchführung aufmerksam zu machen.

(4) Die Mitgliedstaaten haben jederzeit Zugang zu den in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen.

*Artikel 15***Schulung der Mitarbeiter**

Die Hafenbehörden und die für die Hafenauffangeinrichtungen zuständigen Behörden gewährleisten, dass alle Mitarbeiter die notwendige Schulung erhalten, um die für ihre Tätigkeit in Bezug auf die Handhabung von Abfällen unerlässlichen Kenntnisse zu erwerben, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Stoffen besondere Beachtung zu schenken ist, und dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technischen Innovation zu begegnen.

Artikel 16

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Abschnitt 5

Schlussbestimmungen

Artikel 17

Erfahrungsaustausch

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten, einschließlich solchen aus dem Privatsektor, der Zivilgesellschaft und den Gewerkschaften, der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union.

Artikel 18

Änderungsverfahren

(1) Der Kommission wird gemäß Artikel 19 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie und der in dieser Richtlinie enthaltenen Verweise auf IMO-Instrumente zu erlassen, soweit dies erforderlich ist, um sie mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen oder um Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere bei der IMO, Rechnung zu tragen.

(2) Die Kommission wird ferner ermächtigt, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge erforderlichenfalls zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um die in dieser Richtlinie insbesondere in den Artikeln 6, 7 und 9 vorgesehenen Durchführungs- und Überwachungsregelungen zu verbessern, um die wirksame Anmeldung und Entladung von Abfällen sowie die ordnungsgemäße Anwendung von Ausnahmen zu gewährleisten.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Meeresumwelt zu vermeiden, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Richtlinie in dem zur Abwendung einer solchen Bedrohung notwendigen Maße zu ändern, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung des MARPOL-Übereinkommens nicht anzuwenden.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung des MARPOL-Übereinkommens international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser Änderung erlassen.

Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte unterlassen die Mitgliedstaaten alle Schritte, die auf die Übernahme dieser Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

Artikel 19

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 27. Juni 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 20

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²²⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 21

Änderung der Richtlinie 2010/65/EU

Teil A Nummer 4 des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU erhält folgende Fassung:

„4. Meldung von Abfällen von Schiffen, einschließlich Rückständen

Artikel 6, 7 und 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 20.5.2019, S. 116).“

Artikel 22

Aufhebung

Die Richtlinie 2000/59/EG wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 23

Überprüfung

(1) Spätestens bis zum 28. Juni 2026 überprüft die Kommission diese Richtlinie und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. Die Überprüfung umfasst auch einen Bericht mit detaillierten Ausführungen zu den besten Verfahren der Abfallvermeidung und -bewirtschaftung an Bord.

(2) Wenn die nächste Überprüfung des Mandats der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ansteht, überprüft die Kommission im Rahmen der Verordnung (EU) 2016/1625 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²³⁾ auch, ob der EMSA weitere Befugnisse zur Durchsetzung dieser Richtlinie übertragen werden sollten.

⁽²²⁾ Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

⁽²³⁾ Verordnung (EU) 2016/1625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 251 vom 16.9.2016, S. 77).

*Artikel 24***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, bis zum 28. Juni 2021 in Kraft. Sie setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 25***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 26***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

ANHANG I

ANFORDERUNGEN AN ABFALLBEWIRTSCHAFTUNGSPLÄNE

In den Abfallbewirtschaftungsplänen sind alle Arten von Abfällen von Schiffen, die den betreffenden Hafen normalerweise anlaufen, die Größe des Hafens und die Arten der einlaufenden Schiffe zu berücksichtigen.

Die Abfallbewirtschaftungspläne müssen Folgendes enthalten:

- a) eine Bewertung der Notwendigkeit einer Hafenauffangeinrichtung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schiffe, die den betreffenden Hafen normalerweise anlaufen;
- b) eine Beschreibung der Art und Kapazität der Hafenauffangeinrichtung;
- c) eine Beschreibung der Verfahren für das Auffangen und Sammeln von Abfällen von Schiffen;
- d) eine Beschreibung des Kostendeckungssystems;
- e) eine Beschreibung des Verfahrens für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung;
- f) eine Beschreibung des Verfahrens für laufende Konsultationen der Hafennutzer, der mit der Abfallbehandlung beauftragten Unternehmen, der Hafenbetreiber und anderer Beteiligter und
- g) eine Übersicht über die Art und Menge der aufgefangenen und in Hafenauffangeinrichtungen behandelten Abfälle von Schiffen.

Ferner können die Abfallbewirtschaftungspläne Folgendes umfassen:

- a) eine Zusammenfassung der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und der Verfahren und Formalitäten für die Entladung der Abfälle in Hafenauffangeinrichtungen;
- b) eine Angabe einer Kontaktstelle im Hafen;
- c) eine Beschreibung der im Hafen vorhandenen Ausrüstungen und Verfahren für die Vorbehandlung spezifischer Abfallströme;
- d) eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der tatsächlichen Nutzung der Hafenauffangeinrichtungen;
- e) eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der von Schiffen entladenen Mengen an Abfällen;
- f) eine Beschreibung der Verfahren für die Behandlung der verschiedenen Abfallströme im Hafen.

Die Verfahren für Auffangen, Sammlung, Lagerung, Behandlung und Beseitigung sollten in jeder Hinsicht mit einem Umweltmanagementplan übereinstimmen, der einen fortschreitenden Abbau der Auswirkungen dieser Tätigkeiten auf die Umwelt ermöglicht. Stehen die Verfahren mit der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ in Einklang, so wird diese Übereinstimmung angenommen.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 761/2001, sowie der Beschlüsse der Kommission 2001/681/EG und 2006/193/EG (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 1).

ANHANG 2

STANDARDFORMAT FÜR DAS ANMELDEFORMULAR FÜR DIE ENTLADUNG VON ABFÄLLEN IN HAFENAUFFANGEINRICHTUNGEN

Mitteilung über die Entladung von Abfällen in:

(Name des Anlaufhafens gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883)

Dieses Formular sollte gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß dem MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

1. ANGABEN ZUM SCHIFF

1.1. Name des Schiffes:	1.5. Reeder oder Betreiber:
1.2. IMO-Nummer:	1.6. Unterscheidungssignal:
	MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity number — Kennnummer des mobilen Seefunkdienstes):
1.3. Bruttoreaumzahl:	1.7. Flaggenstaat:
1.4. Schiffstyp:	<input type="checkbox"/> Öltankschiff <input type="checkbox"/> Chemikalien-tankschiff <input type="checkbox"/> Massengut-schiff <input type="checkbox"/> Containerschiff <input type="checkbox"/> sonstiges Frachtschiff <input type="checkbox"/> Fahrgastschiff <input type="checkbox"/> Ro-Ro-Fracht-schiff <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)

2. ANGABEN ZU HÄFEN UND ROUTE

2.1. Ort/Bezeichnung des Terminals:	2.6. Letzter Hafen, in dem Abfälle entladen wurden:
2.2. Anlaufdatum und -zeit:	2.7. Datum der letzten Entladung:
2.3. Auslaufdatum und -zeit:	2.8. Nächster Entladehafen:
2.4. Letzter Hafen und Staat:	2.9. Person, die dieses Formular vorlegt (falls andere Person als der Kapitän):
2.5. Nächster Hafen und Staat (sofern bekannt):	

3. ART UND MENGE DER ABFÄLLE UND LAGERKAPAZITÄT

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
Anlage I MARPOL-Übereinkommen — Öl					
Ölhaltiges Bilgenwasser					
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)					
Ölhaltiges Tankwaschwasser					
Schmutziges Ballastwasser					

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung					
Sonstiges (bitte angeben)					
Anlage II MARPOL-Übereinkommen — Schädliche flüssige Stoffe (NLS) (1)					
Stoff der Gruppe X					
Stoff der Gruppe Y					
Stoff der Gruppe Z					
OS — Sonstige Stoffe					
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen — Schiffsabwasser					
Anlage V MARPOL-Übereinkommen — Schiffsmüll					
A. Kunststoff					
B. Lebensmittelabfälle					
C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)					
D. Speiseöl					
E. Asche aus Verbrennungsanlagen					
F. Betriebsabfälle					
G. Tierkörper					
H. Fanggerät					
I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte					

(1) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

Art	Zu entladender Abfall (m ³)	Maximale Lagerkapazität (m ³)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³)
J. Ladungsrückstände ⁽¹⁾ (schädlich für die Meeresumwelt — HME)					
K. Ladungsrückstände ⁽²⁾ (nicht-HME)					
Anlage VI MARPOL-Übereinkommen — Luftverunreinigung durch Schiffe					
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten ⁽³⁾					
Rückstände aus Abgasreinigungssystemen					

Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen					
Passiv gefischte Abfälle					

Anmerkungen

1. Diese Angaben werden für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und anderer Überprüfungen verwendet.
2. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 eine Ausnahme gewährt.

⁽¹⁾ Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.
⁽²⁾ Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.
⁽³⁾ Emissionen im Zuge der normalen Instandhaltungsarbeiten an Bord.

3. ART UND MENGE DER AUFGEFANGENEN ABFÄLLE

Anlage I MARPOL-Übereinkommen — Öl	Menge (m ³)	Anlage V MARPOL-Übereinkommen — Schiffsmüll	Menge (m ³)
Ölhaltiges Bilgenwasser		A. Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)		B. Lebensmittelabfälle	
Ölhaltiges Tankwaschwasser		C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)	
Schmutziges Ballastwasser		D. Speiseöl	
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung		E. Asche aus Verbrennungsanlagen	
Sonstiges (bitte angeben)		F. Betriebsabfälle	
Anlage II MARPOL-Übereinkommen — Schädliche flüssige Stoffe (NLS)	Menge (m ³)/ Bezeichnung (1)	G. Tierkörper	
Stoff der Gruppe X		H. Fanggerät	
Stoff der Gruppe Y		I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte	
		J. Ladungsrückstände (2) (schädlich für die Meeresumwelt — HME)	
		K. Ladungsrückstände (2) (nicht-HME)	
Stoff der Gruppe Z		Anlage VI MARPOL-Übereinkommen — Luftverunreinigung durch Schiffe	Menge (m ³)
OS — Sonstige Stoffe		Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen — Schiffsabwasser	Menge (m ³)	Rückstände aus Abgasreinigungssystemen	
		Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen	Menge (m ³)
		Passiv gefischte Abfälle	

(1) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

(2) Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

ANHANG 4

KOSTEN- UND NETTOEINKOMMENSARTEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM BETRIEB UND DER VERWALTUNG VON HAFENAUFFANGEINRICHTUNGEN

Direkte Kosten	Indirekte Kosten	Nettoeinnahmen
Direkte Betriebskosten, die sich aus der tatsächlichen Entladung der Abfälle von Schiffen ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Indirekte Verwaltungskosten, die sich aus der Verwaltung des Systems im Hafen ergeben, einschließlich der nachstehend aufgeführten Kostenpunkte.	Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbare nationale/regionale Fördermittel, einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmenelemente.
<ul style="list-style-type: none"> — Bereitstellung der Infrastruktur für Hafenauffangeinrichtungen, einschließlich Container, Tanks, Bearbeitungswerkzeuge, Lastkähne, Lastkraftwagen, Auffanganlagen, Anlagen zur Abfallbehandlung; — Konzessionen aufgrund von Leasingverträgen für das Gelände, falls zutreffend, oder für die Anmietung der für den Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen erforderlichen Ausrüstung; — Kosten für den eigentlichen Betrieb der Hafenauffangeinrichtungen: Sammlung von Abfällen von Schiffen, Transport der Abfälle von den Hafenauffangeinrichtungen zur endgültigen Entsorgung, Instandhaltung und Reinigung von Hafenauffangeinrichtungen, Personalkosten, einschließlich Überstunden, Bereitstellung von Strom, Abfallanalyse und Versicherungen; — Vorbereitung für Wiederverwendung, Recycling oder Beseitigung der Abfälle von Schiffen, einschließlich der getrennten Sammlung von Abfällen; — Verwaltung: Rechnungsstellung, Ausstellung von Abfallabgabebescheinigungen für das Schiff, Meldungen. 	<ul style="list-style-type: none"> — Ausarbeitung und Genehmigung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich der Prüfung und Umsetzung dieses Plans; — Aktualisierung des Abfallbewirtschaftungsplans, einschließlich Personalkosten und Beratungskosten, sofern zutreffend; — Organisation der Konsultationsverfahren für die (Neu-)Bewertung des Abfallbewirtschaftungsplans; — Verwaltung der Systeme für die Anmeldung und die Kostendeckung, einschließlich der Anwendung ermäßigter Gebühren für umweltfreundliche Schiffe, Bereitstellung von IT-Systemen in den Häfen, statistische Analyse und die damit verbundenen Personalkosten; — Organisation von Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen, Ausstellung der erforderlichen Genehmigungen für die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen; — Verbreitung von Informationen an Hafennutzer durch Verteilung von Faltblättern, Anbringen von Schildern und Aushängen im Hafen oder Veröffentlichung von Informationen auf der Website des Hafens und elektronische Übermittlung der Informationen gemäß Artikel 5. — Verwaltung von Abfallbewirtschaftungssystemen: Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung, Recycling sowie Beantragung und Einsatz von Mitteln aus nationalen/regionalen Fonds. — Sonstige Verwaltungskosten: Kosten der Überwachung und elektronischen Übermittlung von Ausnahmen gemäß Artikel 9. 	<ul style="list-style-type: none"> — Nettoeinnahmen aufgrund von Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung; — sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung, etwa aus Recyclingsystemen; — Finanzierung im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF); — sonstige für Häfen zur Abfallbewirtschaftung und für die Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.

ANHANG 5

AUSNAHMEZEUGNIS GEMÄß ARTIKEL 9 IN BEZUG AUF DIE ANFORDERUNGEN GEMÄß DEN ARTIKELN 6, 7 ABSATZ 1 UND 8 DER RICHTLINIE (EU) 2019/883 FÜR DEN HAFEN/DIE HÄFEN [HAFEN/HÄFEN EINFÜGEN] IN [MITGLIEDSTAAT EINFÜGEN] ⁽¹⁾

Name des Schiffs	Unterscheidungssignal	Flaggenstaat
[Name des Schiffs einfügen]	[IMO-Nummer einfügen]	[Flaggenstaat einfügen]

läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [Name des Mitgliedstaats einfügen] im Liniendienst häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an:

[]

und läuft diese Häfen mindestens einmal alle zwei Wochen an:

[]

und hat mit dem Hafen oder einer dritten Partei eine Vereinbarung zur Gewährleistung der Entrichtung der Gebühr und der Entladung von Abfällen in folgendem Hafen getroffen:

[]

und ist daher gemäß [entsprechende nationale Rechtsvorschriften des Landes einfügen] ausgenommen von den Anforderungen bezüglich

- der obligatorischen Entladung von Abfällen von Schiffen,
- der Voranmeldung von Abfällen und
- der Entrichtung der obligatorischen Gebühr in folgendem Hafen/in den folgenden Häfen:

Dieses Zeugnis gilt bis zum [Datum einfügen], es sei denn, die Gründe für die Erteilung dieses Ausnahmezeugnisses ändern sich vor diesem Datum.

Ort und Datum

.....

Name
Funktion

⁽¹⁾ Unzutreffendes streichen.