

**KOMISSION TIEDONANTO****Aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY tulkintaohjeet**

(2016/C 115/05)

**Tiivistelmä**

Avoimuuden ja oikeusvarmuuden turvaamiseksi komissio on päättänyt antaa ohjeet aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY<sup>(1)</sup> eräiden säännösten tulkinnasta. Tulkintaohjeet perustuvat direktiivin täytäntöönpanon seurannasta ja arvioinnista viimeksi kuluneiden viidentoista vuoden aikana saatuun kokemukseen.

Tämän tiedonannon tarkoituksena on esittää komission näkemyksiä siitä, miten tietyt säännökset olisi pantava täytäntöön. Tarkoituksena ei ole direktiivin tarkistaminen tai Euroopan unionin tuomioistuimen toimivallan kaventaminen tulkintakysymyksissä.

Tiedonannossa käsitellään ensin tärkeimpiä velvollisuuksia, jotka koskevat satamien riittävien ja asianmukaisten jätteen vastaanottolaitteiden tarjoamista sekä sitä, miten tämä olisi sisällytettävä direktiivin liitteessä I esitettyjen vaatimusten mukaisesti satamien jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmiin.

Sen jälkeen tarkastellaan näiden laitteiden varsinaista käyttöä koskevia tärkeimpiä velvollisuuksia, joita ovat vaatimus toimittaa aluksella syntyvät jätteet sataman vastaanottolaitteisiin ennen kuin alus saa lähteä satamasta sekä poikkeus kyseisestä vaatimuksesta silloin, kun aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle aluksella syntyvälle jätteelle.

Lopuksi tiedonannossa annetaan ohjeita direktiivin keskeisistä vaatimuksista myönnettyjen vapautusten soveltamisesta.

**1. JOHDANTO**

Aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetulla direktiivillä 2000/59/EY, jäljempänä 'direktiivi', saatetaan EU:n lainsäädäntö Marpol-yleissopimukseen sisältyvien kansainvälisten velvoitteiden mukaiseksi. Marpol-yleissopimusta on sen hyväksymisen jälkeen muutettu useita kertoja siten, että vähitellen siirrytään kieltämään kokonaan jätteiden päästäminen mereen, ja jätepäästöjen vaikutuksista meriekosysteemeihin on saatu uutta tietoa.

Direktiivin tärkein tavoite on vähentää aluksilla syntyvän jätteen ja lastijäämien päästämistä mereen ja siten parantaa meriympäristön suojelua. Direktiivi on keskeinen väline merenkulun ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Se on tavoitteena myös komission tiedonannossa "EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset", jonka suosituksiin sisältyy jätteettömän ja päästöttömän merenkulun pitkän aikavälin tavoite<sup>(2)</sup>. Lisäksi direktiivi on EU:n tärkein lainsäädäntöväline pyrittäessä vähentämään merien roskaantumista merellä olevista lähteistä seitsemännen ympäristöalan toimintaohjelman<sup>(3)</sup> sekä EU:n ja sen jäsenvaltioiden kansainvälisten sitoumusten mukaisesti.

Komissio on arvioinut direktiivin 2000/59/EY täytäntöönpanoa ja toimivuutta ajan mittaan, ja direktiivistä saatiin päätökseen myös REFIT-arviointi vuonna 2015<sup>(4)</sup>. Siinä käsiteltiin direktiivin merkityksellisyyttä, toimivuutta ja tehokkuutta sekä sen EU:lle tuottamaa lisäarvoa ja johdonmukaisuutta. Arviointi osoitti, että jäsenvaltioissa on syntynyt vuosien varrella direktiivin eräiden keskeisten näkökohtien ja vaatimusten täytäntöönpanosta erilaisia tulkintoja ja käytäntöjä, erityisesti suhteessa aluksella syntyvän jätteen pakollista toimittamista koskevaan vaatimukseen (7 artikla), vapautusten soveltamiseen (9 artikla) sekä jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien laatimiseen (5 artikla). Arvioinnin tuloksena todettiin, että nämä tulkinnan ja täytäntöönpanon eroavuudet haittaavat direktiivin toimivuutta.

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

<sup>(2)</sup> KOM(2009) 8, EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset.

<sup>(3)</sup> Päätös N:o 1386/2013/EU vuoteen 2020 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta "Hyvä elämä maapallon resurssien rajoissa".

<sup>(4)</sup> Aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY jälkiarviointi. Loppuraportti (Panteia/PwC, toukokuu 2015) on saatavilla osoitteessa <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>

Tässä tiedonannossa esitetään komission käsityksiä eräistä direktiivin säännöksistä suhteessa nykyiseen kansainväliseen ja EU:n oikeuteen <sup>(5)</sup>. Tiedonannon tarkoituksena on ohjeistaa jäsenvaltioita näiden säännösten tulkinnassa ja soveltamisessa. Sen tavoitteena ei ole direktiivin tarkistaminen eikä unionin tuomioistuimen toimivallan kaventaminen tulkintakysymyksissä.

## 2. JÄTTEEN VASTAANOTTOLAITTEET SATAMISSA

### 2.1 Riittävyys

Direktiivin 4 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on taattava, että satamissa on käytettävissä asianmukaiset jätteen vastaanottolaitteet, *”jotka vastaavat satamaa yleensä käyttävien alusten tarpeita aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä”*. Riittävyyden määrittämiseksi direktiivissä mainitaan kyky ottaa vastaan niitä lajeja ja ne määrät aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä, joita *”kyseistä satamaa yleensä käyttävät alukset”* toimittavat, ottaen huomioon seuraavat:

- sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- sataman koko ja maantieteellinen sijainti;
- satamassa käyvien alusten tyyppi;
- 9 artiklassa säädetty vapautukset.

Riittävyyttä on käsitelty sekä kansainvälisellä <sup>(6)</sup> että alueellisella tasolla <sup>(7)</sup>. Komissio on ottanut nämä kansallisten ja alueellisten organisaatioiden ohjeet huomioon laitteiden riittävyyden eri merkitysten selkiyttämisen yhteydessä.

Riittävyys liittyy toisaalta toiminnallisiin edellytyksiin eli siihen, miten voidaan vastata satamaa yleensä käyttävien alusten tarpeisiin ja olla luomatta esteitä laitteita käyttäville aluksille, sekä toisaalta laitteiden ympäristöhallintoon.

Toiminnallisten edellytysten osalta komissio korostaa, että pelkkä laitteiden tarjoaminen ei vielä tarkoita niiden olevan riittävät. Hankala sijainti, monimutkaiset menettelyt, rajoitettu saatavuus ja palvelun kohtuuttoman korkeat kustannukset ovat kaikki tekijöitä, jotka voivat estää käyttämästä laitteita. Satamassa olevaa jätteen vastaanottolaitetta voidaan pitää riittävänä, jos se on satamassa käyvän aluksen käytettävissä, sijainniltaan kätevä ja helppokäyttöinen sekä kykenee käsittelemään kaikki satamaan tavallisesti tulevat jätevirrat eikä kustannuksillaan karkota käyttäjiä <sup>(8)</sup>. Komissio korostaa myös, että sataman koko ja maantieteellinen sijainti voivat rajoittaa sitä, mikä on teknisesti ja kohtuudella toteutettavissa jätteen vastaanottamiseksi ja käsittelemiseksi.

Ympäristötehokkuuden vaatimusten ja meriympäristön parantamisen kannalta laitteen on mahdollistettava aluksen jätteiden hävittäminen ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla. Jätteen vastaanottolaitteita koskevan direktiivin mukaan aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä pidetään jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta annetussa direktiivissä 2008/98/EY <sup>(9)</sup> (jätehuollon puitedirektiivi) tarkoitettuna jätteenä <sup>(10)</sup>. Direktiivin 12 artiklan g alakohdassa säädetään, että aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien käsittely, talteenotto ja hävittäminen on suoritettava jätehuollon puitedirektiivin ja EU:n muun asiaa koskevan jätelainsäädännön mukaisesti.

<sup>(5)</sup> Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) antaa teknisiä ohjeita ja esittelee direktiivin soveltamisen perusteella jäsenvaltioissa kehitettyjä parhaita toimintatapoja asiakirjassa ”Technical Recommendations on Directive 2000/59/EC on port reception for ship generated waste and cargo residues”.

<sup>(6)</sup> Pääasiassa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja erityisesti seuraavissa: Päätöslauselma MEPC.83(44) (Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities, 2000), päätöslauselma MEPC.1/Circ.834 (Consolidated Guidance for port reception facility providers and users) ja Comprehensive Manual on port reception facilities (IMOn julkaisu 597E), 2.3.1 jakso; Kansainvälisen standardisointijärjestön (ISO) ohjeet: ISO-standardi 16304 (2013): Arrangement and management of Port Reception Facilities.

<sup>(7)</sup> Pääasiassa Itämerisopimuksen (Helsingin yleissopimus) yhteydessä: Interim guidance on technical and operational aspects of sewage delivery to port reception facilities (2013), 6 luku.

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

<sup>(9)</sup> Korvaa direktiivin 2006/12/EY, joka puolestaan korvaa neuvoston direktiivin 75/442/ETY.

<sup>(10)</sup> Jätteen vastaanottolaitteita koskevan direktiivin 2000/59/EY 2 artikla.

Myös vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (Baselin yleissopimus) sisältyy ympäristöä suojelevaa jätehuoltoa koskevia periaatteita, joita yleissopimuksen sopimuspuolten on noudatettava. Baselin yleissopimuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan ”*jokainen sopimuspuoli ryhtyy asianmukaisiin toimenpiteisiin varmistaakseen, että vaarallisia jätteitä ja muita jätteitä varten on käytettävissä ympäristöä suojelevan jätehuollon kannalta riittävät käsittelylaitokset, jotka mahdollisuuksien mukaan sijaitsevat sopimuspuolen rajojen sisäpuolella käsittelypaikasta riippumatta.*” Komissio katsoo, että vaikka yleissopimusta ei sovelleta aluksen liikennöinnin aikana syntyviin jätteisiin<sup>(1)</sup>, sen soveltaminen kuitenkin alkaa, kun jäte toimitetaan vastaanottolaitteeseen satamassa, ja laitteen käytön ja ylläpidon on noudatettava yleissopimuksen<sup>(2)</sup> ja EU:n jätelainsäädännön<sup>(3)</sup> periaatteita.

Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava IMon sopimien menettelyjen mukaiset menettelyt, jotta satamavaltiolle voidaan ilmoittaa sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta. Lisäksi 12 artiklan f alakohdassa veloitetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että komissiolle toimitetaan jäljennös näistä väitetyistä puutteellisuudesta koskevista ilmoituksista.

## 2.2 Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat

Direktiivin tärkeä osatekijä satamissa olevien vastaanottolaitteiden riittävyden turvaamiseksi on velvoite laatia kaikille satamille aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat, joita on myös valvottava. Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat ovat yksi tärkeimmistä keinoista direktiivin vaatimusten täytäntöönpanemiseksi satamissa. Suunnitelman laatimiseksi toimivaltaisten viranomaisten on ensin arvioitava toimivaltaansa kuuluvassa satamassa (tavallisesti) käyvien alusten tarpeet ja sen jälkeen toteutettava asianmukaiset toimenpiteet näihin tarpeisiin vastaimiseksi. Direktiivin 5 artiklassa säädetään, että tällainen suunnitelma kullekin satamalle on laadittava ja pantava täytäntöön asianomaisia osapuolia kuullen sekä 4, 6, 7, 10 ja 12 artiklan vaatimukset huomioon ottaen.

### 2.2.1 Pakolliset osatekijät

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien yksityiskohtaiset vaatimukset esitetään direktiivin liitteessä I. Suunnitelmassa on käsiteltävä useita eri kysymyksiä ja myös seikkoja, jotka vaikuttavat satamissa olevien vastaanottolaitteiden järjestelmän kehittämiseen ja suunnitelman täytäntöönpanoon.

Liitteessä I eritellään pakolliset osatekijät, joiden on sisällyttävä jokaiseen jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmaan, sekä joukko suositeltavia osatekijöitä. Pakollisia ovat kuvaukset laitteista, jätteen vastaanotto- ja keräysmenettelyistä, maksujärjestelmästä sekä menettelyistä, joilla ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta, ja neuvotteluissa noudatettavista menettelyistä. Nämä osatekijät ovat myös osa tietoja, jotka olisi annettava kaikkien sataman käyttäjien saataville.

Lisäksi vaatimukseen sisältyy ”arvio sataman vastaanottolaitteiden tarpeesta”. Komission mielestä tämän arvion olisi perustuttava tilastotietoihin, joita on saatavilla satamassa tavallisesti käyvien alusten tyyppistä ja koosta sekä edellisinä vuosina vastaanotettujen jätteiden lajeista ja määrästä<sup>(4)</sup>. Komissio toteaa, että myös ”vastaanotettujen ja käsiteltävien aluksella syntyvien jätteiden ja lastijäämien lajit ja määrät” on jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmaan pakollisesti sisällytettävä tekijä. Tällainen kuvaus on puuttunut useimmista komission viime vuosina arvioimista suunnitelmista. Komissio pitää tätä tietoa välttämättömänä, jotta voidaan arvioida asianmukaisesti satamassa olevien vastaanottolaitteiden jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman mukainen tarve ja riittävyys.

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma on lisäksi tärkeä väline direktiivin 8 artiklassa edellytetyn kustannusten kattamiseen käytettävän järjestelmän soveltamisessa. Liitteen I mukaan jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmaan on sisällyttävä kuvaus maksujärjestelmästä. Tämä tieto olisi oltava julkisesti saatavilla ja jatkuvasti neuvoteltavissa.

### 2.2.2 Soveltamisala: satamat, joissa on oltava jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma

Direktiivin mukaan asianmukainen jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma on oltava satamilla, jotka määrittellään seuraavasti: ”*paikka tai maantieteellinen alue, jossa on tehty sellaisia parannustöitä ja joka on varustettu siten, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huvialukset*”<sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Baselin yleissopimuksen 1 artiklan 4 kohta – ns. poikkeuslauseke.

<sup>(2)</sup> Oikeudellinen analyysi Baselin yleissopimuksesta, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>

<sup>(3)</sup> Erityisesti jätteiden siirrosta annettu asetus (EY) N:o 1013/2006, jolla pannaan Baselin yleissopimus täytäntöön EU:n lainsäädännössä ja jonka liitteessä VIII viitataan ympäristön kannalta hyväksyttävää jätehuoltoa koskeviin ohjeisiin.

<sup>(4)</sup> IMon Comprehensive Manual on port reception facilities, 2.3.1 jakso.

<sup>(5)</sup> 2 artiklan h alakohta.

Direktiiviä sovelletaan satamiin, joissa sen soveltamisalaan kuuluvat alukset tavallisesti käyvät<sup>(16)</sup>. Tällä tarkoitetaan kaikkia aluksia, jotka käyvät tai toimivat jäsenvaltion satamassa, lukuun ottamatta sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin<sup>(17)</sup>. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat myös kalastusalukset ja huvialukset ja näin ollen myös satamat, joissa ne käyvät.

Direktiivin soveltamisalan huomioon ottaen jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat voivat siis olla hyvinkin erilaisia yksityiskohdiltaan ja kattavuudeltaan, joka voi ulottua suurista kaupallisista satamista pieniin kalastus- tai venesatamiin. Jotkin direktiivin liitteessä I luetelluista seikoista saattavat olla sovellettavissa vain osittain pieniin satamiin, joissa jätevirrat ovat vähäisiä tai aluksille tarjottavat palvelut hyvin erikoistuneita. Komissio katsoo, että se, mitä tietyn sataman tapauksessa voidaan pitää ”asianmukaisena”, riippuu sataman koosta, maantieteellisestä sijainnista ja satamassa harjoitetavasta toiminnasta, mikä määrittää myös kultakin suunnitelmalta vaaditun yksityiskohtaisuuden tason.

Direktiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma voi olla alueellinen. Tällaisessa tapauksessa suunnitelma laaditaan usealle satamalle, ja siinä yhdistetään keskeiset osatekijät yhteen alueelliseen suunnitelmaan. Alueellisiin järjestelyihin perustuva sataman jätehuollon suunnittelu voi olla hyvä ratkaisu, jos sen toteutuksella voidaan varmistaa, että aluksille ei synny kannustimia laskea jätteitä mereen. Alueellisten suunnitelmien laatimiseksi on välttämätöntä, että asianomaisilla aluksilla on riittävästi erillistä varastotilaa jätteiden säilyttämiseksi käyntisatamien välillä direktiivin 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Tällainen suunnittelu edellyttää tiivistä yhteistyötä saman alueen jäsenvaltioiden välillä<sup>(18)</sup>.

Jos laaditaan ja pannaan alueellisesti täytäntöön useamman kuin yhden sataman kattava alueellinen suunnitelma, kunkin sataman olisi osallistuttava suhteessa kaupankäyntinsä määrään. Joka tapauksessa riittävien sataman vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus on täsmennettävä kullekin yksittäiselle satamalle.

### 2.2.3 Asianomaisten osapuolten kuuleminen

Direktiivin 5 artiklan 1 kohtaan sisältyy erityinen vaatimus, joka koskee asianomaisten osapuolten, erityisesti sataman käyttäjien tai näiden edustajien, kuulemista jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien laatimisen ja täytäntöönpanon yhteydessä. Kuulemismenettely, joka mainitaan perusvaatimuksena myös liitteessä I, tarjoaa satamaviranomaisille keinon ymmärtää sataman käyttäjien tarpeita ja vastata niihin. Komission mielestä rakentava vuoropuhelu satamaviranomaisten, jäteurakoitsijoiden, satamien käyttäjien ja muiden sidosryhmien kuten ympäristöjärjestöjen välillä on välttämätöntä, jotta voidaan varmistaa järjestelmän asianmukainen toiminta ja erityisesti riittävät laitteet, jotka vastaavat satamaa tavallisesti käytävien alusten tarpeita. Kun suunnitelman laatija kuulee sidosryhmiä aluksella syntyvistä jätevirroista, joita satamassa todennäköisesti joudutaan käsittelemään, näiden tietojen pohjalta voidaan laatia satamaan soveltuva jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma.

Direktiivin 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kuulemisia täsmennetään liitteessä I. Direktiivin 5 artiklassa viitataan ainoastaan uutta vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmaa koskeviin kuulemisiin, mutta liitteessä I tarkoitetaan käynnissä olevia neuvotteluja. Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien yksityiskohtaiset vaatimukset huomioon ottaen komissio katsoo, että 5 artiklan 1 kohdassa olevan viittauksen kuulemisiin olisi käsitettävä tarkoitettavan jäsenvaltioiden ja asianomaisten osapuolten välisiä kuulemisia sekä suunnitelmien laatimisen aikana että *sen jälkeen, kun* suunnitelmat on vahvistettu. Tämä muodostaa perustan myös suunnitelmien arvioinnille ja (uudelleen) hyväksynnälle.

### 2.2.4 Arviointi, hyväksyminen ja valvonta

Direktiivin 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on arvioitava ja hyväksyttävä jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat, valvottava niiden täytäntöönpanoa sekä huolehdittava siitä, että suunnitelma hyväksytetään uudelleen vähintään joka kolmas vuosi ja aina sen jälkeen, kun sataman toiminta muuttuu merkittävästi.

— Arviointi ja hyväksyntä:

Toimivaltaisten viranomaisten olisi arvioitava jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma jätteen vastaanottolaitteita koskevan direktiivin liitteessä I esitettyjen vaatimusten perusteella. Jos jotakin liitteen I pakollisista osatekijöistä ei ole käsitelty riittävällä tavalla, suunnitelmaa ei tulisi hyväksyä, ja satamaviranomaisille olisi perusteltava syyt, jotta ne voivat korjata puutteellisesti käsitellyt seikat viipymättä.

<sup>(16)</sup> 3 artiklan b alakohta.

<sup>(17)</sup> 3 artiklan a alakohta.

<sup>(18)</sup> IMO:n Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities, 5.15 kohta.

Satamien olisi tarkistettava jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmansa perusteellisesti joka kolmas vuosi ja aina sen jälkeen, kun sataman toiminta ”muuttuu merkittävästi”. Komissio katsoo, että merkittäviä muutoksia voivat olla alusten tyyppin tai lukumäärän huomattava rakenteellinen lisäys tai vähennys, uuden satamainfrastruktuurin kehittäminen, sataman vastaanottolaitteiden tarjonnan muuttuminen tai uudet tekniikat jätteiden käsittelemiseksi aluksella.

— Valvonta:

Vaikka direktiivissä ei kuvailla yksityiskohtaisesti, miten suunnitelmien täytäntöönpanoa olisi valvottava, komissio pitää toimivaa valvontaa välttämättömänä suunnitelman asianmukaisen täytäntöönpanon ja sataman vastaanottolaitteiden vaatimukset täyttävän toiminnan varmistamiseksi. Valvonnan tarkoituksena on todentaa ja varmistaa, että järjestelmä käytännössä toimii hyväksytyin jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmien täytäntöönpanon valvontaan olisi sisällyttävä kunkin sataman satunnaistarkastuksia, joita olisi tehtävä vähintään kolmen vuoden välein, mikä vastaisi uudelleen hyväksyttämiseksi asetettuja aikavälejä. Jos jonkin sataman vastaanottolaitteiden puutteista valitaan säännöllisesti tarkastuksia olisi tehtävä useammin. Komissio tietää hyvin, että satamalaitteiden tarkastaminen kuuluu usein eri tahojen toimivaltaan, ja siihen voidaan soveltaa eri lainsäädäntöä kuin alusten tarkastamiseen. Tässä yhteydessä komissio korostaa, että satamien vastaanottolaitteiden valvontaan tarvitaan yhdenmukainen kehys 12 artiklan mukaisesti sekä hyvää yhteistyötä direktiivin soveltamisen valvontaan osallistuvien viranomaisten välillä.

### 2.2.5 Puutteellisuuksista raportointi

Läpinäkyvien kuulemismenettelyjen lisäksi tehokkaat menettelyt väitetyistä puutteellisuuksista raportoimiseksi ovat välttämättömiä satamissa olevien vastaanottolaitteiden toiminnan parantamisen kannalta. Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava IMO:n sopimien menettelyjen mukaiset menettelyt, jotta satamavaltiolle voidaan ilmoittaa sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteellisuudesta. Liitteen I mukaan tällaiset menettelyt on sisällytettävä jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmaan ja niiden on oltava kaikkien sataman käyttäjien saatavilla.

Koska raportointimenettelyt on yhdenmukaistettava IMO:n menettelyihin, komissio katsoo, että niissä olisi aiheellista käyttää IMO:n ilmoitusformaattia<sup>(19)</sup>. Ilmoitus olisi tehtävä niin pian kuin mahdollista raportointiformaatin täyttämisen jälkeen, ja siihen olisi sisällyttävä jäljennös aluksen päällikön raportista sekä mahdolliset liiteasiakirjat. Lisäksi tarvitaan kansallisia menettelyjä sen varmistamiseksi, että komissio saa jäljennöksen sataman vastaanottolaitteiden väitettyä puutteellisuutta koskevista ilmoituksista direktiivin 12 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaisesti.

## 3. ALUKSELLA SYNTYVÄN JÄTTEEN TOIMITTAMINEN SATAMAAN

### 3.1 Pakollisen toimittamisen pääperiaatteet

Direktiivin 7 artikla on yksi sen keskeisimmistä artikloista ja auttaa osaltaan direktiivin yleistavoitteen eli aluksella syntyvän jätteen mereen päästämisen vähentämisen saavuttamisessa ja siten parantaa meriympäristön suojelua. Kyseisessä artiklassa asetetaan yleissäännöksi, että EU:n satamassa käyvän aluksen päällikön on ennen satamasta lähtöä ”toimitettava kaikki aluksella syntyneet jätteet satamassa oleviin jätteen vastaanottolaitteisiin”.

Tähän sääntöön on ainoastaan yksi poikkeus, jota voidaan soveltaa silloin, kun pakollisen ilmoituslomakkeen perusteella voidaan todeta varastointikapasiteetin riittävän kaiken aluksella syntyvän jätteen varastointiin. Tältä osin direktiivi on tiukempi kuin Marpol-yleissopimuksen vaatimukset, joissa edellytetään ainoastaan, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, mutta ei vaadita niiden muuta pakollista käyttöä kuin jätteiden päästämistä koskevista normeista<sup>(20)</sup> implisiittisesti seuraa. Lastijäämien osalta direktiivi noudattaa Marpol-yleissopimuksen vaatimuksia, sillä sen 10 artiklassa säädetään, että lastijäämät on toimitettava sataman vastaanottolaitteisiin Marpol-sopimuksen määräysten mukaisesti.

### 3.2 Kaiken jätteen pakollinen toimittaminen satamaan

Direktiivin 7 artiklan 1 kohdan mukaan EU:n satamassa käyvän aluksen päällikön on ennen satamasta lähtöä toimitettava kaikki aluksella syntyneet jätteet satamassa oleviin jätteen vastaanottolaitteisiin.

Aluksella syntyvällä jätteellä tarkoitetaan määritelmän mukaan ”*kaikkia sellaisia jätteitä, käymäläjätevesi mukaan lukien, ja muita jäämiä kuin lastijäämiä, joita syntyy aluksen matkan aikana ja jotka kuuluvat Marpol-yleissopimuksen liitteen I, IV ja V soveltamisalaan, sekä lastiin liittyviä jätteitä sellaisina kuin ne määritellään Marpol-yleissopimuksen liitteen V täytäntöönpanoa koskevissa ohjeissa*”<sup>(21)</sup>. Lastijäämien osalta komissio toteaa, että niihin ei sovelleta 7 artiklan yleistä toimittamisvaatimusta vaan ne on toimitettava satamaan Marpol-yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Tästä säädetään 10 artiklassa.

<sup>(19)</sup> MEPC.1/Circ.834, liite, lisäys 1.

<sup>(20)</sup> Aluksella syntyvän jätteen mereen päästämistä koskevat normit sisältyvät Marpol-yleissopimuksen liitteisiin, joissa määrätään määrät ja edellytykset, joiden mukaisesti mereen päästäminen on sallittua.

<sup>(21)</sup> 2 artiklan c alakohta.

On esitetty kysymys siitä, voidaanko jätteet, jotka saa päästää laillisesti mereen Marpol-sopimuksen normien ja edellytysten mukaisesti, sulkea toimitusvelvollisuuden ulkopuolelle. Tämä on erityisen merkityksellistä käymäläjäteveden tapauksessa, sillä sen mereen päästäminen sallitaan Marpol-yleissopimuksessa tietyin edellytyksin <sup>(22)</sup>.

Komissio panee tässä yhteydessä merkille, että yksi huomioon otetuista tavoitteista direktiivin hyväksymisen aikaan oli Marpol-yleissopimuksen täytäntöönpano <sup>(23)</sup>. Lisäksi komissio toteaa, että direktiivin <sup>(24)</sup> liitteen II mukaan ilmoitusta ei vaadita, jos tarkoituksena on tyhjentää käymäläjätevesi luvallisesti mereen Marpol-yleissopimuksen liitteen IV <sup>(25)</sup> mukaisesti. Samalla komissio korostaa, että satamaan toimittamista koskevaa yleistä velvollisuutta olisi tulkittava direktiivin niiden tavoitteiden valossa, jotka koskevat aluksella syntyvän jätteen mereen päästämisen vähentämistä ja meriympäristön suojelun parantamista. Sen vuoksi komissio katsoo, että Marpol-yleissopimuksen mukaisesti sallittua mereen päästämistä ei voida ilman muuta jättää direktiivin satamaan toimittamista koskevan vaatimuksen ulkopuolelle. Tässä yhteydessä on tärkeää myös panna merkille, että käymäläjätevettä ei ole vapautettu aluksella syntyvästä jätteestä perittäviä maksuja koskevan 8 artiklan soveltamisesta.

Direktiivin 7 artiklassa tarkoitetun jätteen pakollisen satamaan toimittamisen osalta on lisäksi kysely, pidetäänkö aluksen korjaamisesta aiheutuvaa jätettä aluksella syntyvänä jätteenä ja olisiko se tällöin toimitettava satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Erityisesti on esitetty, että tällaista jätettä pidettäisiin Marpol-sopimuksen liitteen V soveltamisalaan kuuluvana "toiminnallisena jätteenä", jolla tarkoitetaan kaikkea muiden liitteiden soveltamisalaan kuulumatonta kiinteää jätettä (mukaan luettuna liete), joka kerätään aluksella sen tavanomaisen toiminnan tai huollon taikka ahtauksen tai rahdinkäsittelyn yhteydessä <sup>(26)</sup>.

Komissio katsoo, että aluksen korjaamisesta telakalla aiheutuvaa jätettä ei tulisi pitää direktiivissä tarkoitettuna aluksella syntyvänä jätteenä, koska se ei kuulu Marpol-sopimuksen liitteen V soveltamisalaan. Marpol-yleissopimuksen liitteessä V oleva toiminnallisen jätteen määritelmä, jossa viitataan erityisesti aluksen tavanomaiseen huoltoon ja toimintaan, sulkee pois telakalla tehtävistä korjauksista aiheutuvat jätteet. Sen vuoksi tällaisesta toiminnasta aiheutuva jäte on yhteisesti aluksen ja telakan vastuulla, ja niiden olisi toteutettava jätteen toimittamisen ja jatkokäsittelyn järjestelyt EU:n jätelainsäädännön <sup>(27)</sup> vaatimusten mukaisesti.

### 3.3 Riittävät varastotilat

Jotta alusten ei tarvitsisi toimittaa jätteitä jokaiseen käyntisatamaan, jos aluksella ei ole sellaista määrää jätettä, että mereen laskeminen olisi todennäköistä, 7 artiklan 2 kohdassa säädetään pakollisen toimittamisen vaatimusta koskevasta vapautuksesta, jonka mukaan alus:

*"... ... saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta aluksella syntyneitä jätteitä satamaan, jos 6 artiklan ja liitteen II mukaisesti annetuista tiedoista käy ilmi, että aluksella on riittävästi erillistä varastotilaa kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun toimitussatamaan tehtävän matkan aikana kertyvälle, aluksella syntyvälle jätteelle".*

Komissio korostaa, että direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa annetaan vapautus pakollisesta satamaan toimittamisesta, ja sitä on tulkittava suppeasti.

Jotta voitaisiin määritellä täsmällisesti aluksella oleva riittävä erillinen varastotila, 6 artiklan ja liitteen II mukaisesti vaaditussa jäteilmoituksessa annetut tiedot on todennettava. Direktiivin 6 artiklan mukaan EU:ssa sijaitsevaan satamaan matkalla olevan aluksen päällikön (kalastus- ja huvialuksia lukuun ottamatta) on täytettävä direktiivin liitteessä II oleva lomake ja ilmoitettava sen tiedot seuraavan käyntisataman sijaintijäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Liitteessä II on yksityiskohtainen luettelo ilmoitettavista tiedoista sekä taulukko, jossa ilmoitetaan edellisessä käyntisatamassa <sup>(28)</sup> toimitettujen jätteiden ja lastijäämien määrät sekä vielä toimitettavan ja/tai alukselle jäävän jätteen määrä. Samassa yhteydessä on ilmoitettava prosenttiosuus erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetista.

<sup>(22)</sup> Marpol-yleissopimuksessa sallitaan myös muunlaisen aluksella syntyneen jätteen mereen päästäminen. Liitteiden I ja V osalta normeja on kuitenkin kiristetty siten, että vain hyvin pieniä määriä liitteen I mukaista jätettä ja vain harvoja liitteessä V tarkoitettuja jäteyyppöjä saa päästää mereen erityisin edellytyksin.

<sup>(23)</sup> Direktiivin 2000/59/EY johdanto-osan 3 kappale.

<sup>(24)</sup> Komission direktiivi 2007/71, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY liitteen II muuttamisesta.

<sup>(25)</sup> Sääntö 11 Marpol-yleissopimuksen liitteessä IV.

<sup>(26)</sup> Sääntö 1.12 Marpol-sopimuksen liitteessä V.

<sup>(27)</sup> Erityisesti jätehuollon puitedirektiivi.

<sup>(28)</sup> Direktiivin 2000/59/EY liite II on muutettu 18. marraskuuta 2015 annetulla komission direktiivillä 2015/2087 edelliseen käyntisatamaan toimitetun jätteen lajien ja määrien sisällyttämiseksi ilmoitettavien tietojen taulukkoon.

Sen määrittämiseksi, onko erillistä varastotilaa riittävästi edessä olevaa matkaa varten, on tärkeää ottaa huomioon myös se, millainen määrä jätettä aluksella todennäköisesti syntyy lähtösataman ja seuraavan käyntisataman välisellä matkalla. Jätteen syntymiseen aluksella vaikuttavat sekä muuttumattomat (aluksen tyyppi, rakennusvuosi, päämoottorin teho) että muuttuvat (lastin määrä, matkaolosuhteet, reittisuunnittelu, matkustajien määrä jne.) tekijät. Lisäksi on joukko tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa merkittävästi jätteen vähentämiseen – esimerkiksi kierrätys, jätteenpolto aluksella, laivadieselöljyn käyttö – ja jotka olisi myös otettava huomioon määrittäessä varastotilojen riittävyttä.

Jätevirtojen erilaiseen käsittelyyn liittyen ja ottaen huomioon, että direktiivin liitteessä II esitetystä ilmoituksessa on annettava tiedot kustakin jätelajista sekä kunkin aluksella pidettävän jätelajin määrä ja varastotilojen enimmäiskapasiteetti, komissio katsoo, että varastointikapasiteetti on arvioitava jokaisen jätelajin osalta. Tästä seuraa, että vaikka aluksella yleisesti olisi varastointikapasiteettia, mutta jonkin yhden tai useamman jätelajin varastointiin sitä ei ole, alus ei saisi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan.

### 3.4 Aiottu toimitussatama

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa mainitaan "aiottu toimitussatama". Olisi määriteltävä, onko aiotun toimitussataman käsitettävä tarkoittavan "seuraavaa käyntisatamaa".

Komissio muistuttaa, että 7 artiklan 2 kohdassa esitetään "satamasta satamaan" -järjestelmä. Kyseisen kohdan ensimmäisessä alakohdassa viitataan aluksen lupaan jatkaa matkaa "seuraavaan käyntisatamaan". Toimivaltaiset viranomaiset arvioivat siinä tarkoitettujen tietojen perusteella, onko aluksella riittävästi varastotilaa kaikelle aluksella syntyvälle jätteelle, jotta voidaan välttää jätteen mereen päästämisen riski matkalla seuraavaan käyntisatamaan. Nämä tiedot on annettava myös käyntisatamaan ennen saapumista lähetettävässä ilmoituksessa, jotta satamassa voidaan antaa käyttöön aluksen tarpeisiin nähden riittävät jätteen vastaanottolaitteistot. Käyntisataman lupa, jota tarkoitetaan 7 artiklan 2 kohdassa, voi kattaa ainoastaan aluksen matkan seuraavaan käyntisatamaan, mutta ei siitä eteenpäin. Tämän logiikan mukaisesti 7 artiklan 2 kohdassa mainitun "aiotun toimitussataman" olisi katsottava tarkoittavan "seuraavaa käyntisatamaa", sillä sen määrittäminen, saako alus jatkaa käytettävissä olevat varastotilat huomioon ottaen matkaansa edelleen seuraavaan satamaan, kuuluu "seuraavan käyntisataman" viranomaisille.

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädetään, että "jos on perusteltua aihetta uskoa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai jos tämä satama ei ole tiedossa, ja siksi on olemassa vaara, että jätteet päästetään mereen, jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet meren pilaantumisen ehkäisemiseksi vaatimalla tarvittaessa alusta toimittamaan jätteensä satamaan ennen lähtöä".

Toimivaltaisten viranomaisten on näin ollen arvioitava, mikä on tilanne aiottussa toimitussatamassa ja erityisesti, onko siellä käytettävissä riittävät vastaanottolaitteet. Komissio panee merkille, että tämä voi osoittautua vaikeaksi, jos aiottu toimitussatama sijaitsee EU:n ulkopuolella tai ei ole tiedossa.

"Satamasta satamaan" -järjestelmässä 7 artiklan 2 kohdan soveltamista voidaan valvoa EU:n satamissa, kun käytössä on myös direktiivin 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti kehitetty tieto- ja valvontajärjestelmä (ks. 3.5.2 kohta jäljempänä). Tilanne on kuitenkin toisenlainen, jos seuraava käyntisatama sijaitsee EU:n ulkopuolella. Sen vuoksi komissio katsoo muihin kuin EU:n satamiin lähtevien alusten tapauksessa olevan erityisen tärkeää, että toimivaltaiset viranomaiset varmistavat aluksella olevan riittävät varastotilat ennen kuin alukselle annetaan lupa lähteä kaikkia jätteitä tyhjentämättä sekä tarkistavat – jos tällainen tieto on saatavilla – vastaanottolaitteiden saatavuuden satamassa IMOn GISIS -tietokannasta <sup>(29)</sup>.

### 3.5 Valvonta ja täytäntöönpano

#### 3.5.1 Valvonta

Jäsenvaltioiden on tutkittava asianmukaisesti aluksen jätteiden ilmoittamiseen käytettävällä lomakkeella <sup>(30)</sup> antamat tiedot. Näiden tietojen perusteella viranomaisten pitäisi voida järjestää alukselle riittävät jätteiden vastaanottolaitteet satamassa. Lisäksi tietojen tulisi mahdollistaa jätteiden toimitusten valvonta, varastointikapasiteetin arviointi mukaan luettuna.

<sup>(29)</sup> IMOn tietojärjestelmässä *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS) voi olla saatavilla tietoja eri satamissa olevista jätteen vastaanottolaitteista: <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

<sup>(30)</sup> 12 artiklan d alakohta.

Komission tarkasteluissa on osoitettu, että jäsenvaltioissa sovelletaan nykyisin sekä aktiivisia että passiivisia hyväksyntämenettelyjä lähdön sallimiseen silloin, kun aluksella on siellä syntynyttä jätettä:

- Aktiivinen hyväksyntä – kun jätteiden ilmoituslomake on tutkittu asianmukaisesti ja aluksella olevien erillisten varastotilojen riittävyys tarkastettu, alukselle annetaan kirjallinen lupa lähteä satamasta. Tällainen lähtölupa voi olla joko todistus tai viesti, joka on säilytettävä aluksella; tai
- Passiivinen hyväksyntä – toimiin ryhdytään vain, jos jätteiden ilmoituslomakkeen asianmukaisen tutkimisen jälkeen tai ilmoituksen puuttuessa on syytä uskoa, että alus ei noudata direktiivissä säädettyä pakollisen toimittamisen vaatimusta. Tällöin aloitetaan tutkinta, ja jos aluksen varastotilat todetaan riittämättömiksi, sitä kehoitetaan tyhjentämään jätteensä ennen lähtöä. Muissa tapauksissa alus saa lähteä seuraavaan käyntisatamaan ilman viranomaisten antamaa kirjallista tai sähköistä lupaa.

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa, 11 artiklassa tai 12 artiklan 1 kohdan d alakohdassa ei edellytetä nimenomaista lupaa aluksen lähtemiselle seuraavaan käyntisatamaan. Sen vuoksi komissio katsoo, että sekä aktiivinen että passiivinen menettely on direktiivin mukaan sallittu.

### 3.5.2 Tieto- ja valvontajärjestelmä

Direktiivissä säädetään tieto- ja valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita tunnistamaan alukset, jotka eivät ole toimittaneet jätteitään direktiivin mukaisesti.

Komissio on aloittanut tällaisen järjestelmän kehittämisen osaksi nykyistä SafeSeaNet-järjestelmää, josta säädetään alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetussa direktiivissä 2002/59/EY<sup>(31)</sup>, ja aikoo yhdistää siihen EMSAn käyttämän satamavaltiovalvonnan tarkastustietokantaan (THETIS) sisältyvän raportointi- ja valvontamoduulin.

Kansallisen keskitetyn palvelupisteen<sup>(32)</sup> kautta tapahtuva sähköinen raportointi jätteiden ennakoilmoituksista tuli pakolliseksi 1. kesäkuuta 2015, ja tietoja vaihdetaan kansallisten viranomaisten välillä unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän (SafeSeaNet)<sup>(33)</sup> välityksellä. Tässä tarkoituksessa on kehitetty direktiivin 2010/65 mukaisesti sähköinen jättesanoma osana viestin täytäntöönpanoa koskevia menettelytapasääntöjä. Jäsenvaltiot ja komissio ovat myös sopineet, että tiedot aluksista, jotka eivät ole toimittaneet jätteitään ja lastijäämiään satamaan, välitetään SafeSeaNet-järjestelmän<sup>(34)</sup> välityksellä. Komissio toivoo tämän järjestelmän voivan auttaa jäsenvaltioita direktiivin asianmukaisessa täytäntöönpanossa sekä toimialaa tarjoamalla tehokasta raportointia ja lyhentämällä satamassa kuluva aikaa.

Tässä yhteydessä komissio panee merkille, että liitteen II mukaiseen jäteilmoitukseen vaaditaan aluksen päällikön allekirjoitus, mutta kun jäteilmoitus annetaan sähköisesti, lomakkeen allekirjoittamista sen lisäksi ei vaadita vaan tietojen antajan käyttäjätiedot riittävät ilmoituksen antajan tunnistamiseen<sup>(35)</sup>.

### 3.5.3 Täytäntöönpanon valvonta (tarkastukset)

Direktiivin 11 artiklassa säädetään tarkastuksista. Jäsenvaltioiden on periaatteessa varmistettava, että kaikki alukset voidaan tarkastaa ja että tarkastuksia tehdään riittävä määrä. Komissio korostaa, että tämä yleinen tarkastusvaatimus kattaa myös kalastus- ja huvialukset. Koska käytännössä ei olisi kuitenkaan mahdollista valvoa kaikkia aluksia, jotka eivät toimita jätteitään satamiin, direktiivissä annetaan valintaperusteita, joiden avulla päätetään tarkastettavat alukset.

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

<sup>(32)</sup> Jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65 5 artikla (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

<sup>(33)</sup> Perustettu direktiivillä 2000/59/EY.

<sup>(34)</sup> Ks. SAFESEANET: Incident Report Guidelines.

<sup>(35)</sup> Tästä on sovittu direktiivin 2010/65/EU mukaisesti perustetussa eMS-ryhmässä, Waste message – Business Rules, versio 0.9, 19.3.2012.



Direktiivin 11 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan tarkastettavia aluksia valitessa on kiinnitettävä erityistä huomiota aluksiin (muihin kuin kalastusaluksiin ja enintään 12 matkustajalle sallittuihin huvialuksiin), jotka eivät ole noudattaneet 6 artiklan mukaista ilmoittamisvelvoitetta tai joiden osalta aluksen päällikön 6 artiklan mukaisesti toimittamat tiedot ovat antaneet muita perusteita uskoa, että alus ei noudata direktiivin säännöksiä.

Kyseisestä 11 artiklan 2 kohdan a alakohdasta seuraa, että ilmoituslomake on ensisijainen väline tarkastettavien alusten valinnassa ja tarkastusten kohdentamisessa. Tähän liittyen komissio painottaa toimivaltaisten viranomaisten ja valvontaelinten välisen toimivan tiedonvaihdon merkitystä. Tärkeitä ovat erityisesti seuraavat tietovirrat:

- Täytäntöönpanon valvonnasta vastaavan viranomaisen ja sen alaisten tarkastajien on saatava ilmoitukset käyttöönsä viipymättä.
- Sataman olisi raportoitava kaikista poikkeamista suhteessa direktiivin säännöksiin, myös ilmoituksen puuttumisesta ja jätteiden toimittamatta jättämisestä, viipymättä tarkastuksen suorittavalle viranomaiselle.
- Kunkin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen olisi
  - saatava raportit poikkeamista satamalta tai kolmansilta osapuolilta ja erityisesti sellaisten alusten osalta, jotka eivät noudata direktiivin vaatimuksia;
  - ilmoitettava seuraavan käyntisataman toimivaltaiselle viranomaiselle direktiivin 7 ja 10 artiklaa rikkovista toimistusten laiminlyönneistä siten, että alukselle ei anneta lupaa lähteä satamasta ennen kuin on tehty yksityiskohtaisempi arvio 11 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.

### 3.5.3.1 Satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin noudattamista koskevien tarkastusten soveltamisala

Direktiivissä sallitaan täytäntöönpanon valvonta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin<sup>(36)</sup> puitteissa. Samalla siinä täsmennetään, että 25 prosenttia aluksista on tarkastettava riippumatta siitä, missä puitteissa tarkastukset suoritetaan. Komissio toteaa, että 25 prosentin tarkastusvaatimus perustuu satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan aikaisempaan direktiiviin (direktiivi 95/21/EY), joka oli voimassa jätteiden vastaanottolaitteita koskevan direktiivin hyväksymisen aikaan. Direktiivillä 2009/16/EY käyttöön otetussa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa nykyisessä järjestelyssä 25 prosentin vaatimus on korvattu järjestelyllä, jonka mukaan tarkastustaakka jaetaan suhteellisesti jäsenvaltioille, sekä riskiperusteisella kohdentamismekanismeilla.

Direktiivin johdanto-osassa korostetaan olevan tarpeen toteuttaa noudattamisen valvomiseksi kohdennettuja tarkastuksia, joiden määrän olisi oltava riittävä sääntöjenvastaisuuden ehkäisemiseksi<sup>(37)</sup>. Tämä kohdennettujen tarkastusten järjestelmä näkyy myös 11 artiklassa perustetussa yleisessä järjestelmässä, jossa valintaperusteet pohjautuvat ilmoituksen tietoihin tai ilmoituksen puuttumiseen. Sen vuoksi komissio katsoo, että satamissa olevia vastaanottolaitteita koskevassa direktiivissä säädetyissä tarkastusjärjestelyissä olisi kiinteän 25 prosentin tavoittelun sijasta noudatettava myös samantyyppisiä riskiperusteista lähestymistapaa kuin satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa nykyisessä direktiivissä.

Komissio painottaa kuitenkin, että direktiivin asianmukainen soveltaminen ja täytäntöönpanon valvonta olisi turvattava kaikkina aikoina. Tämä koskee erityisesti tarkastusten valintaperusteita, jotka poikkeavat satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin mukaisista perusteista. Lisäksi on tärkeää valvoa ja tarkastaa myös aluksia, joilta ei vaadita jäteilmoituksen lähettämistä satamaan, mukaan luettuina kyseisestä velvoitteesta vapautetut säännöllistä liikennettä harjoittavat alukset sekä kalastusalukset ja enintään 12 matkustajalle sallitut huvialukset. Direktiivin 11 artiklan 3 kohdassa velvoitetaan jäsenvaltiot vahvistamaan valvontamenettelyt kalastusaluksia ja enintään 12 matkustajalle sallittuja huvialuksia varten direktiivin noudattamisen varmistamiseksi.

Toisaalta aluksilla, jotka noudattavat direktiivin säännöksiä mutta kärsivät vastaanottolaitteiden puutteellisuuden vuoksi tarpeettomista viivästyksistä, on oikeus korvauksiin (12 artiklan 1 kohdan h alakohta).

### 3.5.3.2 Aluksen lähdön estäminen ja tietojen vaihtojärjestelmä

Jos toimivaltainen viranomainen ei ole tyytyväinen tarkastuksen tuloksiin, sen on varmistettava, että alus ei lähdä satamasta ennen jätteiden luovutusta. Direktiivi tarjoaa oikeusperustan ja edellytykset aluksen lähdön estämiselle. Kuten edellä on esitetty, lähdön estämisen puitteet, menettelyt ja järjestelmä voivat perustua satamavaltioiden suorittaman valvonnan sääntelypuitteisiin siten kuin säädetään 11 artiklan 2 kohdan b alakohdassa. Sen vuoksi puitteet voivat olla samat, mutta satamien vastaanottolaitteista annetun direktiivin mukainen aluksen lähdön estäminen on erotettava satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin mukaisesta pysäyttämisestä.

<sup>(36)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(37)</sup> Direktiivin johdanto-osan 18 kappale.

Aluksen lähdön estämisestä voidaan päättää 7 tai 10 artiklan mukaisten jätteen toimittamista koskevien vaatimusten noudattamatta jättämisen vuoksi myös silloin, jos edellisestä satamasta on saatu tietoja, jotka muodostavat selkeän näytön jätteiden toimittamatta jättämisestä. Tällaisissa tapauksissa tarkastaja ei saa päästää alusta lähtemään satamasta ennen kuin on tehty yksityiskohtaisempi arvio tekijöistä, jotka liittyvät jätteen toimittamista koskevien vaatimusten noudattamiseen.

Direktiivin täytäntöönpanon valvontaa koskevan jäsenvaltioiden yhteistyön ytimessä on toimiva raportointijärjestelmä tietojen vaihtamiseksi satamien välillä. Tällaisesta järjestelmästä säädetään direktiivin 12 artiklan 3 kohdassa, ja komissio jatkokehittää sitä osaksi jo olemassa olevaa tietojenvaihtojärjestelmää.

#### 4. VAPAUTUKSET

##### 4.1 Edellytykset

Jotta aluksille, jotka käyvät samassa satamassa usein ja säännöllisesti, ei aiheutuisi kohtuuttomia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita, 9 artiklassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus vapauttaa alukset seuraavista velvollisuuksista:

- ennakoilmoitus jätteistä (6 artikla);
- aluksella syntyvän jätteen pakollinen toimittaminen satamaan (7 artiklan 1 kohta);
- jätemaksun suorittaminen (8 artikla).

Lainsäädännön tulkinnan *a maiore ad minus* -periaatteesta seuraa, että jäsenvaltio, joka voi vapauttaa aluksen kaikista vaatimuksista, voi vapauttaa sen myös vain yhdestä vaatimuksesta. Silloin siitä seuraa myös, että jos jäsenvaltio voi vapauttaa aluksen toimittamasta kaikki aluksella syntyneet jätelajit, se voi vapauttaa sen myös velvoitteesta toimittaa vain yksi tai useampia jätelajeja.

Direktiivin 9 artiklassa vahvistetaan kaksi kumulatiivista edellytystä vapautuksille:

- a) alus on säännöllisessä liikenteessä ja käy satamissa usein ja säännöllisesti, ja
- b) on riittävästi näyttöä järjestelystä, jolla varmistetaan, että aluksella syntyvä jäte toimitetaan ja maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan.

Näitä edellytyksiä ei ole toistaiseksi kuitenkaan määritelty selkeästi EU:n tasolla, minkä vuoksi jäsenvaltioiden viranomaisille jää laajasti harkintavaltaa keskeisten käsitteiden muotoilussa. Tästä syystä jäsenvaltioissa on käytössä hyvin erilaisia vapautusjärjestelyjä. Se osoittaa, että tiettyjä avainkäsitteitä on tarpeen selventää.

##### 4.1.1 Alus on säännöllisessä liikenteessä ja käy satamissa usein ja säännöllisesti

Direktiivissä ei määritellä, mitä tarkoitetaan ”säännöllisellä liikenteellä ja usein ja säännöllisesti satamissa käymisellä”. Jäsenvaltioiden parhaista toimintatavoista saatujen oppien pohjalta <sup>(38)</sup> komissio katsoo, että näitä käsitteitä olisi tulkittava seuraavasti:

- Säännöllinen (aikataulunmukainen): Aluksella on oltava julkaistu tai suunniteltu luettelo lähtö- ja saapumisajoista määritellyissä satamissa tai terminaaleissa taikka toistuvat <sup>(39)</sup> liikennöintiajat, jotka muodostavat hahmotettavissa olevan aikataulun. Tällainen aikataulu tai vastaava voi olla myös ilmoitus liikennöintiajoista. On syytä panna merkille, että aluksen aikataulu pitäisi vahvistaa ennakolta ja sen olisi pysyttävä muuttumattomana vähintään neljän kuukauden ajan vuodenaikojen liikennöinnin mukaan.
- Säännöllinen: Aluksen on liikennöitävä toistuvasti ja jatkuvasti ilmoitettujen satamien ja vain niiden välillä taikka liikennöitävä reittiyhdistelmää samasta satamasta tai samaan satamaan ilman välipysähdyksiä.
- Usein: Aluksen on käytävä vähintään kerran kahdessa viikossa satamassa, johon vapautusta sovelletaan ja jossa se luovuttaa aluksella syntyvät jätteensä.

<sup>(38)</sup> Tulkinnassa otetaan huomioon HELCOM-maiden käyttämät määritelmät suosituksessa 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”, 15.11.2007. <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, ja the United Kingdom, ref. 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> Toistuva viittaa jatkuvaan tai ilman paikanvarausta tapahtuvaan yhdysliikenteeseen lyhyillä reiteillä.

Lisäkysymys liittyy siihen, millaisia aluksia vapautus voi koskea: sovelletaanko 9 artiklaa esimerkiksi ruoppausaluksiin, luotsiveneisiin tai losseihin? Ensiksi olisi pantava merkille, että 9 artiklassa ei eritellä aluksia tai alusryhmiä. Lisäksi komissio katsoo, että aluksia, joilla on sama lähtö- ja saapumissatama, ei pitäisi pelkästään tästä syystä jättää 9 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle. On täysin mahdollista, että alus käy säännöllisessä liikenteessä usein ja säännöllisesti (vain yhdessä) satamassa, jolloin olisi perusteltua soveltaa 9 artiklan mukaista vapautusta, jonka ainoa tarkoitus on yksinkertaistaminen. Sataman määrittely huomioon ottaen olisi lisäksi mahdollistettava, että aluksiin, jotka liikennöivät määritellyllä alueella tai saman sataman eri terminaalien välillä, voitaisiin soveltaa 9 artiklan säännöksiä, jos voidaan osoittaa, että niillä on riittävät järjestelyt maksujen suorittamiseksi ja jätteiden toimittamiseksi asianmukaisin aikavälein.

#### 4.1.2 Riittävä näyttö järjestelystä

Satamien vastaanottolaitteista annetun direktiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaan vapautuksen myöntäminen edellyttää, että *”on riittävästi näyttöä järjestelystä, jolla varmistetaan, että aluksella syntyvä jäte toimitetaan ja siihen liittyvät maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan”*.

Vapautuspyynnön tueksi esitettävän aineiston laadulla on keskeistä merkitystä vapautusjärjestelyjen asianmukaiselle toiminnalle.

Komissio katsoo, kansallisten ja alueellisten organisaatioiden antamien ohjeiden perusteella, että yhteisesti tarkasteltuna seuraavaa aineistoa, kun sen esittää aluksen päällikkö, olisi pidettävä ”riittävänä”:

- osoitus kaikki aluksella syntyvät jätteet kattavasta sopimuksesta tai sopimuksista jätteen toimitussataman tai -satamassa rekisteröidyn jäteurakoitsijan kanssa sekä erittely jätteen toimitusajoista vastaanottolaitteisiin;
- kuitit tai muut tositteet sopimuksen tai järjestelyn voimassaolosta;
- todisteet siitä, että aluksella syntyvän jätteen vastaanottava satama, satama(t), johon/joihin vapautusta sovelletaan, sekä muut satamat reitin varrella pitävät näitä järjestelyjä hyväksyttävinä.

Sopimusvaatimus sulkee pois vapautuksen hyväksymisen pelkästään säännöllisten satamassa käyntien perusteella. Todistusaineistoa olisi täydennettävä todisteella sopimuksen aktiivisesta ja käytännössä toteutuvasta täytäntöönpanosta, jotta voidaan välttää vapautusjärjestelyjen väärinkäytökset. Viimeisessä luetelmakohtassa viitataan hyväksyttävyyteen satamassa, jossa sopimus on tehty. Tämän vaatimuksen tarkoituksena on auttaa välttämään tilanteita, joissa satamaviranomainen ei edes tiedä, että toinen jäsenvaltio on myöntänyt alukselle vapautuksen säännöllisten satamassa käyntien perusteella. Vaadittujen tietojen toimitustaakka on aluksen liikenteenharjoittajalla.

Kolmen tai useamman sataman välillä liikennöiville aluksille voidaan direktiivin mukaan myöntää vapautus useamman kuin yhden sataman osalta, jos ne ilmoittavat jätteensä, toimittavat ne ja maksavat pakolliset maksut vähintään yhdessä satamassa reitillään. Tämä sulkee pois mahdollisuuden vapauttaa alus *kaikissa* satamissa reitin varrella silloinkin, jos on kyse vain jätteen toimittamisesta ja maksujen suorittamisesta sataman ulkopuolella koskevasta yksityisestä järjestelystä jäteurakoitsijan kanssa (kolmannen osapuolen järjestely), koska tällaiset järjestelyt olisi tehtävä aluksen reitillä olevan sataman vastuulla.

Vaikka 9 artiklassa ei nimenomaisesti vaadita jätteiden toimittamista ja maksun suorittamista jäsenvaltiossa sijaitsevassa satamassa, järjestelyjen hoitaminen EU:n ulkopuolisessa satamassa voi olla kyseenalaista, koska silloin ei ole takeita direktiivissä säädettyjen edellytysten noudattamisesta eikä mahdollisuuksia todentaa ja valvoa noudattamista. Sen vuoksi satamien, jotka myöntävät vapautuksia EU:n ulkopuolella suoritettujen järjestelyjen perusteella, olisi tarkistettava näiden järjestelyjen vastaavuus suhteessa direktiivin vaatimuksiin vastaanottolaitteiden riittävydestä ja asianmukaisuudesta, jätteiden toimittamisen valvonnasta ja maksun suorittamisesta sekä kyseenalaisissa tapauksissa olla hyväksymättä tällaisia järjestelyjä 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi ”riittäväksi näyttöksi”.

## 4.2 Vapautusmenettely

Vapautusta hakee tavallisesti laivanselvittäjä tai varustamo/liikenteenharjoittaja sataman sijaintijäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta. Viranomaisen on vaadittava näyttö aluksen säännöllisestä liikennöinnistä ja jätehuoltojärjestelystä.

Jäsenvaltioiden viranomaiset saavat myöntää vapautuksia aluksille ainoastaan oman lainkäyttövaltansa alaisissa satamissa, mutta vapautuksen perustana olevat jätehuoltojärjestelyt voidaan toteuttaa missä tahansa muussa satamassa aluksen säännöllisellä reitillä <sup>(40)</sup>.

<sup>(40)</sup> Esimerkiksi jäsenvaltioiden A ja B välillä liikennöivällä ro-ro-matkustaja-aluksella voi olla sopimus sekajätteestä valtiossa A toimivan jätehuoltoyrityksen kanssa, öljyisistä jätteistä valtiossa B toimivan jätehuoltoyrityksen kanssa ja käymäläjätevedestä sopimus satamaviranomaisen/kunnan kanssa valtiossa A.

Yhden jäsenvaltion jonkin tietyn sataman osalta myöntämä vapautus ei ole voimassa toisen jäsenvaltion satamassa (erillinen vapautus), sillä 9 artiklan 1 kohdassa säädetään satamakohtaisesti vapautusmenettelystä, jonka yhteydessä mainitaan ”jäsenvaltiot, joissa kyseiset satamat sijaitsevat”. Sen vuoksi aluksen on haettava vapautusta erikseen jokaisessa jäsenvaltiossa säännöllisen reittinsä varrella, vaikka vapautuksen perustana olisi sama jätehuoltosopimus tai samat jätehuoltosopimukset.

Vapautusten voimassaoloaika vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen. Komissio katsoo, että väärinkäytösten välttämiseksi vapautusten olisi oltava voimassa enintään viisi vuotta aluksen liikennöintiakataulun muutoksista riippuen. Joka tapauksessa vapautus ei saisi olla voimassa pitempään kuin jätehuoltojärjestely. Kun vapautus on myönnetty, hyvän toimintatavan mukaista on myöntää siitä todistus, joka voi sisältää kaikki tarvittavat tiedot vapautuksesta. Tällaisia tietoja voivat olla esimerkiksi maininta siitä, mistä velvoitteista alus on vapautettu, voimassaolon edellytykset sekä todistuksen myöntämispaikka ja -aika. Vaatimusten noudattamisen osoittamiseksi vapautustodistus olisi syytä säilyttää koko ajan aluksella.

Direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti (vähintään kerran vuodessa). Tämän voi tehdä kirjallisesti tai mieluiten yhteisen tieto- ja valvontajärjestelmän perustana käytettävän SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä.

#### 4.3 Valvonta ja täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että käytössä on vapautettujen alusten asianmukaiset valvontamenettelyt ja että alukset tarkastetaan säännöllisesti (vähintään kerran vuodessa) sen varmistamiseksi, että ne noudattavat 11 artiklan 1 kohdan mukaisia jätteen toimittamista koskevia vaatimuksia.

Tässä tarkoituksessa kaikilla valvontaviranomaisilla aluksen reitin varrella olisi oltava kaikki tiedot siitä, mitkä alukset on vapautettu, missä satamissa ja millä perusteilla. Erityisesti sataman valvontaviranomaisilla olisi oltava tieto kaikista mahdollisista kyseiseen satamaan liittyvistä vapautuksista. Tähän riittää tavallisesti vapautustodistus, jonka aluksen liikenteenharjoittaja tai laivanselvittäjä voi toimittaa viranomaisille osoitukseksi myönnetystä vapautuksesta tai vapautuksista<sup>(41)</sup>. Tässä yhteydessä komissio korostaa yhteisen tieto- ja valvontajärjestelmän välityksellä tapahtuvan jäsenvaltioiden viranomaisten tehokkaan tiedonvaihdon tärkeyttä. Tiedot vapautuksista ovat tarpeen, jotta on mahdollista tarkistaa jätteen toimittamiseksi ja maksujen suorittamiseksi eli vapautuksen edellytysten noudattamiseksi tehdyt järjestelyt.

---

<sup>(41)</sup> Tämän merkitys tunnustetaan myös alaviiteessä 38 tarkoitetuissa HELCOMin suuntaviivoissa, joiden mukaan vapautuksen myöntävän valtion olisi ilmoitettava myönnettyistä vapautuksista muille satamavaltiaille säännöllisesti liikennöitävän reitin varrella.