

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2019/883**2024/EØS/21/44****av 17. april 2019****om mottaksanlegg i havner for levering av avfall fra skip, om endring av
direktiv 2010/65/EU og om oppheving av direktiv 2000/59/EF(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Unionens havpolitikk har som mål å sikre et høyt nivå for sikkerhet og miljøvern. Dette kan oppnås ved å overholde internasjonale konvensjoner, kodekser og resolusjoner og samtidig bevare friheten til å drive skipsfart, som fastsatt i De forente nasjoners havrettskonvensjon («UNCLOS»).
- 2) De forente nasjoners bærekraftsmål nr. 14 retter oppmerksomheten mot truslene forbundet med havforurensning, forurensning forårsaket av næringsstoffer, uttømming av ressurser samt klimaendringer, som alle primært er forårsaket av menneskers handlinger. Disse truslene legger ytterligere press på miljøsystemer, f.eks. biologisk mangfold og naturlig infrastruktur, samtidig som de skaper globale sosioøkonomiske problemer, deriblant helse- og sikkerhetsrisiko og finansiell risiko. Unionen må arbeide for å beskytte marine arter og støtte folk som er avhengige av havene, enten det er til sysselsetting, ressurser eller fritidsaktiviteter.
- 3) Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip («MARPOL-konvensjonen») inneholder generelle forbud mot utslipp fra skip til havs, men regulerer også vilkårene for når visse typer avfall kan slippes ut til havmiljøet. MARPOL-konvensjonen pålegger avtalepartene å sikre at det finnes tilfredsstillende mottaksanlegg i havnene.
- 4) Unionen har søkt å gjennomføre deler av MARPOL-konvensjonen gjennom europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF⁽⁴⁾ ved å følge en havnebasert tilnærmingstype. Direktiv 2000/59/EF har som mål å forene hensynet til effektiv sjøtransport med vern av havmiljøet.
- 5) De siste to tiårene er det gjort viktige endringer i MARPOL-konvensjonen og dens vedlegg som har gitt strengere normer for og forbud mot utslipp av avfall fra skip til havs.
- 6) Ved vedlegg VI til MARPOL-konvensjonen ble det innført utslippsnormer for nye avfallskategorier, særlig restprodukter fra avgassrensesystemer, som består av både slam og tappevann. Disse avfallskategoriene bør inngå i dette direktivets virkeområde.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 151 av 7.6.2019, s. 116, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 191/2022 av 10. juni 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 66 av 13.10.2022, s. 41.

(1) EUT C 283 av 10.8.2018, s. 61.

(2) EUT C 461 av 21.12.2018, s. 220.

(3) Europaparlamentets holdning av 13. mars 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 9. april 2019.

(4) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (EFT L 332 av 28.12.2000, s. 81).

- 7) Medlemsstatene bør fortsette å arbeide innenfor rammen av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen («IMO») for at det skal foretas en omfattende vurdering av miljøvirkningene av å slippe ut spillvann fra åpne eksosvaskeanlegg, herunder for tiltak som skal motkjempe mulige virkninger.
- 8) Medlemsstatene bør oppfordres til å treffe egnede tiltak i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/60/EF⁽⁵⁾, herunder forbud mot utslipp av spillvann fra åpne gassvaskere og av visse lasterester i sine territorialfarvann.
- 9) Den 1. mars 2018 vedtok IMO den reviderte konsoliderte veiledningen for operatører og brukere av mottaksanlegg i havner (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) («IMOs konsoliderte veiledning»), som inneholder standardformater for avfallsmelding, avfallskvittering og rapportering av påståtte mangler ved mottaksanlegg i havner samt rapporteringskrav til avfallsmottak.
- 10) Til tross for denne utviklingen i regelverket forekommer fremdeles utslipp av avfall til havs som medfører betydelige miljømessige, sosiale og økonomiske kostnader. Dette skyldes en kombinasjon av faktorer, nemlig at det ikke alltid er tilgang til tilfredsstillende mottaksanlegg i havnene, at håndhevingen av regelverket er utilstrekkelig, og at det mangler insentiver til å levere avfallet på land.
- 11) Direktiv 2000/59/EF har bidratt til å øke mengden avfall som leveres til mottaksanlegg i havner, bl.a. ved å sikre at skipene bidrar til å dekke kostnadene til disse anleggene, uavhengig av om de faktisk bruker dem, og har dermed medvirket til å redusere avfallsutslippene til havs, hvilket kom fram i evalueringen av nevnte direktiv som ble gjennomført innenfor rammen av programmet for målrettet og effektiv regelverksutforming («REFIT-evaluering»).
- 12) REFIT-evalueringen har også vist at direktiv 2000/59/EF ikke har virket fullstendig etter hensikten pga. manglende konsekvens med rammereglene i MARPOL-konvensjonen. Dessuten har medlemsstatene utviklet forskjellige tolkninger av de sentrale begrepene i direktivet, så som tilfredsstillende anlegg, avfallsmelding, obligatorisk levering av avfall til mottaksanlegg i havner og fritak for skip i rutetrafikk. I REFIT-evalueringen ble det etterlyst harmonisering av disse begrepene og full tilpasning til MARPOL-konvensjonen for å unngå at både havnene og brukerne av havnene pålegges en unødvendig administrativ byrde.
- 13) For å tilpasse europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF⁽⁶⁾ til de relevante bestemmelsene om utslippsnormer i MARPOL-konvensjonen bør Kommisjonen vurdere om nevnte direktiv bør revideres, særlig med tanke på å utvide dets virkeområde.
- 14) Unionens havpolitikk bør sikte mot et høyt nivå for vern av havmiljøet der det tas hensyn til mangfoldet i havområdene i Unionen. Den bør bygge på prinsippene om at det bør treffes forebyggende tiltak, at skaden på havmiljøet fortrinnsvis bør utbedres ved kilden, og at forurensningen bør betales.
- 15) Dette direktivet bør bidra til anvendelse av de viktigste miljøreglene og -prinsippene i forbindelse med havner og håndtering av avfall fra skip. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/56/EF⁽⁷⁾ og 2008/98/EF⁽⁸⁾ er særlig relevante i denne sammenhengen.
- 16) Direktiv 2008/98/EF fastsetter hovedprinsippene for avfallshåndtering, deriblant prinsippet om at forurensningen betales, og avfallshåndteringshierarkiet, som innebærer at ombruk og materialgjenvinning av avfall prioriteres framfor andre former for gjenvinning og sluttbehandling, og som krever innføring av systemer for separat innsamling av avfall. I tillegg er utvidet produsentansvar et styrende prinsipp i Unionens avfallsregelverk, og basert på dette er produsentene ansvarlige for miljøvirkningene av produktene sine gjennom hele deres livssyklus. Disse forpliktelsene gjelder også håndtering av avfall fra skip.

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/60/EF av 23. oktober 2000 om fastsettelse av en ramme for fellesskapstiltak på området vannpolitikk (EFT L 327 av 22.12.2000, s. 1).

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF av 7. september 2005 om forurensning fra skip og om innføring av sanksjoner, herunder strafferettslige sanksjoner, for ulovlig forurensning (EUT L 255 av 30.9.2005, s. 11).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/56/EF av 17. juni 2008 om fastsettelse av en ramme for fellesskapstiltak på området havmiljøpolitikk (havstrategierammedirektivet) (EUT L 164 av 25.6.2008, s. 19).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF av 19. november 2008 om avfall og om oppheving av visse direktiver (EUT L 312 av 22.11.2008, s. 3).

- 17) Separat innsamling av avfall fra skip, også forlatt fiskeredskap, er nødvendig for å sikre at avfallet kan gjenvinnes med sikte på ombruk eller materialgjenvinning senere i avfallshåndteringskjeden, og for å hindre at det skader dyrelivet i havet og havmiljøet. Avfall sorteres ofte om bord i skip i samsvar med internasjonale normer og standarder, og unionsregelverket bør sikre at denne innsatsen ikke undergraves av at det ikke finnes ordninger for separat innsamling på land.
- 18) Hvert år havner en betydelig mengde plast i havet i Unionen. Selv om, i de fleste havområder, størstedelen av den marine forsøplingen stammer fra landbasert virksomhet, medvirker også skipsfarten, herunder fiskeri- og fritidssektoren, i betydelig grad til at avfall, bl.a. plast og forlatt fiskeredskap, går direkte ut i havet.
- 19) I direktiv 2008/98/EF oppfordres medlemsstatene til å bremse den marine forsøplingen for å bidra til å nå De forente nasjoners bærekraftsmål om å forhindre og i betydelig grad redusere alle former for havforurensning.
- 20) I kommisjonsmeldingen av 2. desember 2015 med tittelen «Closing the loop – An EU action plan for the Circular Economy» ble det anerkjent at direktiv 2000/59/EF ville få en særlig betydning i denne forbindelsen, ved å sikre tilgang til tilfredsstillende anlegg for mottak av avfall samt at det gis tilstrekkelige insentiver til å levere avfallet til anlegg på land, og at plikten til slik levering blir håndhevet.
- 21) Offshoreinstallasjoner er en av de havbaserte kildene til marin forsøpling. Derfor bør medlemsstatene ved behov vedta bestemmelser om levering av avfall fra offshoreinstallasjoner som fører deres flagg og/eller opererer i deres farvann, og sikre at de strenge utslippsnormene for offshoreinstallasjoner fastsatt i MARPOL-konvensjonen blir overholdt.
- 22) Avfall, særlig plastavfall, fra elver er en av hovedkildene til marin forsøpling og omfatter utslipp fra fartøyer på innlands vannveier. Disse fartøyene bør derfor omfattes av strenge normer for utslipp og levering. I dag fastsettes disse reglene av den relevante elvekommisjonen. Innlandshavnene omfattes imidlertid av Unionens avfallsregelverk. For å videreføre arbeidet med å harmonisere den rettslige rammen for innlands vannveier i Unionen oppfordres Kommisjonen til å evaluere en unionsordning med utslipps- og leveringsnormer for fartøyer på innlands vannveier, der det tas hensyn til Konvensjonen om innsamling, deponering og mottak av avfall fra skipsfart på Rhinen og andre innlands vannveier av 9. september 1996 (CDNI-konvensjonen).
- 23) Rådsforordning (EF) nr. 1224/2009⁽⁹⁾ krever at fiskefartøyer i Unionen har utstyr om bord til berging av tapt redskap. Dersom redskap går tapt, skal skipperen forsøke å berge den så snart som mulig. Dersom den tapte redskapen ikke kan berges, skal skipperen informere myndighetene i flaggmedlemsstaten innen 24 timer. Flaggmedlemsstaten skal så informere vedkommende myndighet i kystmedlemsstaten. Informasjonen skal omfatte fiskefartøyet's eksterne identifikasjonsnummer og navn, typen tapt redskap og redskapens posisjon samt tiltakene som er truffet for å berge den. Fiskefartøyer på under 12 meter kan fritas. I henhold til forslaget til en europaparlaments- og rådsforordning om endring av rådsforordning (EF) nr. 1224/2009 skal fiskefartøyet's rapportering foretas i en elektronisk loggbok, og medlemsstatene er forpliktet til å innhente og registrere informasjonen om tapt redskap og overlevere den til Kommisjonen på anmodning. Informasjonen om passivt oppfisket avfall som innhentes i samsvar med dette direktivet, og som er angitt på avfallskvitteringene, vil også kunne rapporteres på denne måten.
- 24) I samsvar med Den internasjonale konvensjonen om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip, som ble vedtatt av IMO 13. februar 2004 og trådte i kraft 8. september 2017, skal alle skip gjennomføre prosedyrer for behandling av ballastvann i henhold til IMOs standarder, og havner og terminaler som er utpekt til å rengjøre og reparere ballastvanntanker, skal sørge for tilfredsstillende mottaksanlegg for sedimenter.

⁽⁹⁾ Rådsforordning (EF) nr. 1224/2009 av 20. november 2009 om innføring av en kontrollordning i Fellesskapet for å sikre overholdelse av den felles fiskeripolitikk og om endring av forordning (EF) nr. 847/96, (EF) nr. 2371/2002, (EF) nr. 811/2004, (EF) nr. 768/2005, (EF) nr. 2115/2005, (EF) nr. 2166/2005, (EF) nr. 388/2006, (EF) nr. 509/2007, (EF) nr. 676/2007, (EF) nr. 1098/2007, (EF) nr. 1300/2008 og (EF) nr. 1342/2008 og oppheving av forordning (EØF) nr. 2847/93, (EF) nr. 1627/94 og (EF) nr. 1966/2006 (EUT L 343 av 22.12.2009, s. 1).

- 25) Et mottaksanlegg i en havn anses for å være tilfredsstillende dersom det er i stand til å dekke behovene til de skipene som vanligvis bruker havnen, uten å forårsake unødvendige forsinkelser, slik det også er fastsatt i IMOs konsoliderte veiledning for å sikre tilfredsstillende mottaksanlegg i havner (resolusjon MEPC.83(44)). I hvilken grad et anlegg er tilfredsstillende, knytter seg både til anleggets driftsforhold i lys av brukernes behov og til miljøstyringen av anleggene i samsvar med Unionens avfallsregelverk. I noen tilfeller kan det være vanskelig å vurdere om et mottaksanlegg i en havn utenfor Unionen oppfyller en slik standard.
- 26) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1069/2009⁽¹⁰⁾ krever at internasjonal kjøkken- og matavfall skal brennes eller skal graves ned på en godkjent fyllplass, herunder avfall fra skip som anløper havner i Unionen, og som kan ha vært i kontakt med animalske biprodukter om bord. For at dette kravet ikke skal begrense muligheten til å forberede avfall fra skip til ombruk og materialgjenvinning, bør det i samsvar med IMOs konsoliderte veiledning treffes tiltak for å sortere avfallet bedre, slik at potensiell kontaminering av avfall, f.eks. emballasjeavfall, kan unngås.
- 27) Som fastsatt i forordning (EF) nr. 1069/2009 sammenholdt med kommisjonsforordning (EU) nr. 142/2011⁽¹¹⁾ anses ikke sjøreiser innad i Unionen som internasjonal transport, og kjøkken- og matavfall fra slike reiser behøver ikke brennes. Slike reiser innad i Unionen anses imidlertid som internasjonale reiser i henhold til internasjonal havrett (MARPOL-konvensjonen og Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS)). For å sikre sammenheng i unionsretten bør definisjonene fra forordning (EF) nr. 1069/2009 følges ved fastsettelse av omfanget og behandlingen av kjøkken- og matavfall i henhold til dette direktivet sammenholdt med forordning (EU) nr. 142/2011.
- 28) For å sikre at mottaksanlegg i havner er tilfredsstillende, er det avgjørende å utarbeide, iverksette og revurdere planen for mottak og håndtering av avfall i samråd med alle berørte parter. Av praktiske og organisatoriske grunner kan det være hensiktsmessig at nabohavner i samme geografiske område utarbeider en felles plan som dekker tilgangen til mottaksanlegg i hver av de havnene som inngår i planen, samtidig som den gir en felles administrativ ramme.
- 29) Det kan være utfordrende å vedta og overvåke slike mottaks- og håndteringsplaner for små ikke-kommersielle havner, f.eks. fortøyningsområder og lystbåthavner, som har liten trafikk, som består av bare fritidsfartøyer, eller som er i bruk bare en del av året. Avfallet fra slike små havner håndteres normalt som en del av det kommunale avfallshåndteringsystemet i samsvar med prinsippene i direktiv 2008/98/EF. For ikke å overbelaste de lokale myndighetene og for å lette avfallshåndteringen i slike små havner bør det være tilstrekkelig at avfall fra slike havner inngår i den kommunale avfallsstrømmen og håndteres deretter, at havnene stiller informasjon til rådighet om hvilke ordninger for mottak av avfall som er tilgjengelige for havnebrukerne, og at fritatte havner rapporteres i et elektronisk system, slik at det kreves minimalt med overvåking.
- 30) For effektivt å bekjempe marin forurensning er det avgjørende å gi tilstrekkelige insentiver til å levere avfall til mottaksanlegg i havner, særlig slikt avfall som er definert i vedlegg V til MARPOL-konvensjonen («avfall omfattet av MARPOL vedlegg V»). Dette kan oppnås gjennom en kostnadsdekningsordning som innebærer at det kreves en indirekte avgift. Det bør være påkrevd å betale denne indirekte avgiften uavhengig av om det leveres avfall eller ikke, og den bør gi rett til levering av avfall uten at det kreves noen ytterligere, direkte avgifter. På grunn av sin medvirkning til den marine forurensningen bør fiskeri- og fritidssektoren også være pålagt å betale den indirekte avgiften. Dersom et skip leverer en uvanlig stor mengde avfall omfattet av MARPOL vedlegg V, særlig driftsavfall, som overskrider den maksimale dedikerte lagringskapasiteten angitt i avfallsmeldingsskjemaet, bør det være mulig å kreve en ekstra, direkte avgift for å sikre at kostnadene forbundet med å motta en slik uvanlig avfallsmengde ikke medfører en uforholdsmessig stor belastning av kostnadsdekningsordningen i en havn. Dette kan også være tilfellet dersom den oppgitte dedikerte lagringskapasiteten er uforholdsmessig stor eller er urimelig.

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1069/2009 av 21. oktober 2009 om fastsettelse av hygieneregler for animalske biprodukter og avledede produkter som ikke er beregnet på konsum, og om oppheving av forordning (EF) nr. 1774/2002 (forordningen om animalske biprodukter) (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 1).

⁽¹¹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 142/2011 av 25. februar 2011 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1069/2009 om fastsettelse av hygieneregler for animalske biprodukter og avledede produkter som ikke er beregnet på konsum, og om gjennomføring av rådsdirektiv 97/78/EF med hensyn til visse prøver og produkter som er unntatt fra veterinærkontroll på grensen i henhold til nevnte direktiv (EUT L 54 av 26.2.2011, s. 1).

- 31) I noen medlemsstater er det innført ordninger for å skaffe alternativ finansiering av kostnadene til innsamling og håndtering på land av fiskeredskapsavfall eller passivt oppfisket avfall, bl.a. ordninger for å fiske etter søppel («fishing for litter»). Slike initiativer bør ønskes velkommen, og medlemsstatene bør oppfordres til å supplere kostnadsdekningsordningene som innføres i samsvar med dette direktivet, med ordninger for å fiske etter søppel, for å dekke kostnadene forbundet med passivt oppfisket avfall. I og for seg bør disse kostnadsdekningsordningene, som er basert på anvendelse av en 100 % indirekte avgift for avfall omfattet av MARPOL vedlegg V, unntatt lasterester, ikke være til hinder for at fiskehavner ønsker å delta i eksisterende ordninger for levering av passivt oppfisket avfall.
- 32) Avgiften for skip bør reduseres for de fartøyene som er konstruert, utstyrt eller blir drevet med sikte på å minimere avfall, i samsvar med bestemte kriterier som skal utarbeides etter gjennomføringsmyndighet som gis Kommisjonen, i tråd med IMOs retningslinjer for gjennomføring av MARPOL vedlegg V og standarder utarbeidet av Den internasjonale standardiseringsorganisasjon. Reduksjon og effektiv gjenvinning av avfall kan først og fremst oppnås gjennom effektiv avfallssortering om bord i samsvar med nevnte retningslinjer og standarder.
- 33) Nærskipsfarten, som er en virksomhet kjennetegnet av hyppige havneanløp, påføres betydelige kostnader med dagens ordning for levering av avfall til mottaksanlegg i havner, ettersom det må betales en avgift ved hvert eneste havneanløp. Samtidig er ikke trafikken tilstrekkelig planmessig eller regelmessig til å kvalifisere til betalingsfritak og fritak for avfallslevering på det grunnlaget. For å begrense den finansielle byrden på denne sektoren bør fartøyene avkreves en redusert avgift på grunnlag av typen fart de går i.
- 34) Lasterester forblir lasteierens eiendom etter at lasten er losset på terminalen, og kan ha en økonomisk verdi. Derfor bør lasterester ikke omfattes av kostnadsdekningsordningene og den indirekte avgiften. Avgiften for levering av lasterester bør betales av brukeren av mottaksanlegget, som spesifisert i de avtalefestede ordningene mellom de berørte partene eller i andre lokale overenskomster. Lasterester omfatter også rester av oljeholdig eller giftig flytende last etter rengjøringsoperasjoner, som er underlagt utslippsreglene i vedlegg I og II til MARPOL-konvensjonen, og som under visse omstendigheter som er angitt i nevnte vedlegg, ikke behøver å leveres i havn, for å unngå unødvendige driftskostnader for skipene og unødvendig trengsel i havnene.
- 35) Medlemsstatene bør oppmuntre til levering av tankvaskerester som inneholder flytende persistente stoffer med høy viskositet, eventuelt ved hjelp av egnede finansielle stimulerings tiltak.
- 36) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352⁽¹²⁾ omfatter mottaksanlegg i havner som en tjenesteytelse. Den fastsetter regler om innsyn i avgiftsstrukturene som anvendes ved bruk av havnetjenester, rådspørring av havnebrukerne og prosedyrer for klagebehandling. Dette direktivet går lenger enn rammereglene som fastsettes i den forordningen, ved at det fastsetter mer detaljerte krav til utformingen og bruken av kostnadsdekningsordningene for mottaksanlegg for avfall fra skip i havner, og om innsyn i kostnadsstrukturen.
- 37) I tillegg til stimulerings tiltak for å levere avfall er effektiv håndheving av leveringsplikten av avgjørende betydning, og den bør følge en risikobasert tilnærming som det bør fastsettes en risikobasert utvalgsordning for på unionsplan.
- 38) En av de største hindringene for en effektiv håndheving av leveringsplikten har vært forskjellene i medlemsstatenes tolkning og gjennomføring av fritaket på grunnlag av tilstrekkelig lagringskapasitet. For å unngå at anvendelsen av dette fritaket undergraver hovedmålet med dette direktivet, bør fritaket spesifiseres nærmere, særlig med hensyn til neste anløpshavn, og tilstrekkelig lagringskapasitet bør bestemmes på en harmonisert måte etter en felles metode og felles kriterier. I tilfeller der det er vanskelig å avgjøre om det finnes tilfredsstillende mottaksanlegg i havner utenfor Unionen, er det viktig at vedkommende myndighet vurderer anvendelsen av fritaket nøye.

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352 av 15. februar 2017 om opprettelse av en ramme for levering av havnetjenester og felles regler om økonomisk innsyn i havner (EUT L 57 av 3.3.2017, s. 1).

- 39) Det er behov for ytterligere harmonisering av ordningen med fritak for skip i rutetrafikk med hyppige og regelmessige havneanløp, særlig en klargjøring av vilkårene for disse fritakene. REFIT-evalueringen og konsekvensanalysen har vist at den manglende harmoniseringen av vilkårene for og anvendelsen av fritak har påført skip og havner en unødvendig stor administrativ byrde.
- 40) Overvåkingen og håndhevingen bør forenkles gjennom et system basert på elektronisk rapportering og utveksling av informasjon. For dette formålet bør det eksisterende informasjons- og overvåkingssystemet som ble opprettet i henhold til direktiv 2000/59/EF, videreutvikles og drives videre på grunnlag av eksisterende elektroniske datasystemer, særlig Unionens system for utveksling av maritim informasjon (SafeSeaNet) opprettet ved europaparmaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF⁽¹³⁾ og inspeksjonsdatabasen opprettet ved europaparmaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF⁽¹⁴⁾ (THETIS). Et slikt system bør også omfatte informasjon om mottaksanlegg som finnes i de ulike havnene.
- 41) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/65/EU⁽¹⁵⁾ forenkler og harmoniserer de administrative prosedyrene ved å gjøre elektronisk utveksling av informasjon mer allment utbredt og ved å rasjonalisere meldingsformalitene. I Valletta-erklæringen om de prioriterte målene for EUs sjøtransportpolitikk fram til 2020, som Rådet sluttet seg til i sine konklusjoner av 8. juni 2017, ble Kommisjonen oppfordret til å foreslå egnede oppfølgingstiltak etter revisjonen av nevnte direktiv. Kommisjonen gjennomførte en offentlig høring om meldingsformalitene for skip fra 25. oktober 2017 til 18. januar 2018. Den 17. mai 2018 sendte Kommisjonen Europaparlamentet og Rådet et forslag til en forordning om opprettelse av et europeisk sjøfartsmiljø med ett meldepunkt og om oppheving av direktiv 2010/65/EU.
- 42) MARPOL-konvensjonen krever at avtalepartene til enhver tid har oppdatert informasjon om sine mottaksanlegg i havner, og at de sender denne informasjonen til IMO. For dette formålet har IMO opprettet en database over mottaksanlegg i havner i sitt globale integrerte informasjonssystem for skipsfart («GISIS»).
- 43) I IMOs konsoliderte veiledning er det fastsatt en prosedyre for rapportering av påståtte mangler ved mottaksanlegg i havner. Etter den prosedyren skal skipene rapportere slike mangler til flaggstatens myndighet, som i sin tur skal underrette IMO og havnestaten. Havnestaten bør gjennomgå rapporten og treffe de nødvendige tiltakene samt underrette IMO og den rapporterende flaggstaten. Ved at denne informasjonen om påståtte mangler rapporteres direkte i informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som fastsettes i dette direktivet, vil informasjonen deretter kunne overføres til GISIS, slik at medlemsstatene, i egenskap av flaggstater og havnestater, fritas fra sin rapporteringsplikt til IMO.
- 44) Undergruppen for mottaksanlegg i havner, som ble nedsatt under forumet for bærekraftig skipsfart, og som samlet et bredt utvalg av eksperter på området forurensning fra skip og håndtering av avfall fra skip, ble oppløst i desember 2017 fordi det skulle innledes interinstitusjonelle forhandlinger. Ettersom nevnte undergruppe bidro med verdifull veiledning og ekspertise til Kommisjonen, er det ønskelig å nedsette en lignende ekspertgruppe med mandat om å utveksle erfaringer fra gjennomføringen av dette direktivet.
- 45) Det er viktig at eventuelle sanksjoner som fastsettes av medlemsstatene, gjennomføres korrekt og er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.
- 46) Gode arbeidsvilkår for havnepersonell som arbeider i mottaksanlegg, er avgjørende for å skape en trygg, effektiv og sosialt ansvarlig sjøfartssektor som kan tiltrekke seg kvalifiserte arbeidstakere og sikre like konkurransevilkår i hele Europa. Innledende og periodisk opplæring av personell er viktig for å sikre kvalitet på tjenestene og vern av arbeidstakerne. Havnemyndighetene og myndighetene med ansvar for mottaksanlegg i havner bør sikre at alt personell får den nødvendige opplæringen for å tilegne seg de kunnskapene som er avgjørende for deres arbeid, med særlig vekt på helse- og sikkerhetsaspekter i forbindelse med håndtering av farlig materiale, og at opplæringskravene oppdateres regelmessig for å møte utfordringene forbundet med teknologiske nyvinninger.

⁽¹³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10).

⁽¹⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/65/EU av 20. oktober 2010 om meldingsformaliteter for skip som ankommer og/eller går fra havner i medlemsstatene, og om oppheving av direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 av 29.10.2010, s. 1).

- 47) Den myndigheten som er gitt Kommisjonen til å gjennomføre direktiv 2000/59/EF, bør oppdateres i samsvar med traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV).
- 48) Myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 TEUV bør delegeres til Kommisjonen med hensyn til endring av vedleggene til dette direktivet og henvisningene til internasjonale dokumenter i den utstrekning det er nødvendig for å bringe dem i samsvar med unionsretten eller for å ta hensyn til utvikling på internasjonalt plan, særlig innenfor IMO, med hensyn til endring av vedleggene til dette direktivet når det er nødvendig for å forbedre de gjennomførings- og overvåkingsordningene som fastsettes ved det, særlig når det gjelder effektiv melding og levering av avfall og korrekt anvendelse av fritak samt, i eksepsjonelle tilfeller der det er berettiget ut fra en egnet analyse foretatt av Kommisjonen og for å unngå en alvorlig og uakseptabel trussel mot havmiljøet, med hensyn til endring av dette direktivet i den utstrekning det er nødvendig for å unngå en slik trussel, for om nødvendig å hindre at endringer i disse internasjonale dokumentene får anvendelse i forbindelse med dette direktivet. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹⁶⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerede rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som utarbeider delegerede rettsakter.
- 49) For å fastsette metodene for beregning av den tilstrekkelige dedikerte lagringskapasiteten, for å utarbeide felles kriterier for å anerkjenne, i forbindelse med innvilgning av en redusert avfallsavgift til skip, at et skips konstruksjon, utstyr og drift viser at det produserer reduserte mengder avfall og håndterer avfallet på en bærekraftig og miljømessig forsvarlig måte, for å fastsette metoder for innsamling av overvåkingsdata om volum og mengde av passivt oppfisket avfall og formatet for rapportering og for å fastsette detaljene i en risikobasert utvalgsordning på unionsplan bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁷⁾.
- 50) Ettersom målet for dette direktivet, som er å verne havmiljøet mot utslipp av avfall til havs, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 51) Unionen er kjennetegnet av regionale forskjeller på havner, hvilket også framgår av den territoriale konsekvensanalysen gjennomført av Kommisjonen. Havner er forskjellige med hensyn til beliggenhet, størrelse, administrativ oppbygning og eierskap og kjennetegnes ved den typen skip som normalt anløper dem. Dessuten avspeiler avfallshåndteringsordningene de kommunale forskjellene og infrastrukturen i den etterfølgende avfallshåndteringskjeden.
- 52) I henhold til artikkel 349 TEUV skal det tas hensyn til særtrekkene ved Unionens mest fjerntliggende regioner, nemlig Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Asorene, Madeira og Kanariøyene. For å sikre at mottaksanlegg i havner er tilfredsstillende og tilgjengelige, kan det være hensiktsmessig for medlemsstatene å stille regional driftsstøtte til rådighet for operatører av mottaksanlegg eller for havnemyndigheter i disse regionene i Unionen for å avhjelpe virkningene av de vedvarende ulempene nevnt i den artikkelen. Regional driftsstøtte som stilles til rådighet av medlemsstatene i denne sammenhengen, er fritatt fra underretningsplikten fastsatt i artikkel 108 nr. 3 TEUV dersom den på det tidspunktet den gis, oppfyller vilkårene fastsatt ved kommisjonsforordning (EU) nr. 651/2014⁽¹⁸⁾, vedtatt i samsvar med rådsforordning (EF) nr. 994/98⁽¹⁹⁾.
- 53) Direktiv 2000/59/EF bør derfor oppheves.

⁽¹⁶⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁸⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 651/2014 av 17. juni 2014 om erklæring av visse støttekategoriers forenlighet med det indre marked i henhold til traktatens artikkel 107 og 108 (EUT L 187 av 26.6.2014, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Rådsforordning (EF) nr. 994/98 av 7. mai 1998 om anvendelse av artikkel 107 og 108 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte på visse kategorier horisontal statsstøtte (EUT L 142 av 14.5.1998, s. 1).

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

Avsnitt 1

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål

Dette direktivet har som mål å verne havmiljøet mot de negative virkningene av utslipp av avfall fra skip som bruker havner i Unionen, og samtidig å sikre effektiv sjøtransport, ved å øke tilgangen til og bruken av mottaksanlegg i havner samt leveringen av avfall til disse anleggene.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktivet menes med

- 1) «skip» et sjøgående fartøy av enhver type som er i virksomhet i havmiljøet, herunder fiskefartøyer, fritidsfartøyer, hydrofoilbåter, luftputebåter, undervannsfartøyer og flytende fartøyer,
- 2) «MARPOL-konvensjonen» Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, i oppdatert versjon,
- 3) «avfall fra skip» alt avfall, herunder lasterester, som genereres under driften av et skip eller under lasting, lossing og rengjøring, og som faller inn under virkeområdet for vedlegg I, II, IV, V og VI til MARPOL-konvensjonen, samt passivt oppfisket avfall,
- 4) «passivt oppfisket avfall» avfall som samles i garn under fangstvirksomhet,
- 5) «lasterester» rester av enhver last om bord som er igjen på dekk eller i lasterom eller tanker etter lasting og lossing, herunder restmengder eller spill fra lasting og lossing, enten de er i våt eller tørr tilstand eller er samlet opp i vaskevann, unntatt lastestøv som er igjen på dekk etter feiing, og støv på skipets utvendige overflater,
- 6) «mottaksanlegg i havn» ethvert anlegg som er fast, flytende eller mobilt, og som kan motta avfall fra skip,
- 7) «fiskefartøy» ethvert skip som er utstyrt for eller benyttes til kommersiell fangst av fisk eller andre levende ressurser i havet,
- 8) «fritidsfartøy» ethvert skip med skroglengde på 2,5 meter eller mer, uansett framdriftsmiddel, som er beregnet på sports- eller fritidsbruk, og som ikke brukes i næring,
- 9) «havn» et sted eller et geografisk område som er opparbeidet og utstyrt hovedsakelig for å gjøre det mulig å ta imot skip, herunder ankringsområdet innenfor havnens jurisdiksjon,
- 10) «tilstrekkelig lagringskapasitet» nok kapasitet til å lagre avfallet om bord fra avgangstidspunktet til tidspunktet for ankomst i neste anløpshavn, medregnet det avfallet som med sannsynlighet vil bli generert under reisen,

- 11) «rutetrafikk» trafikk basert på en offentliggjort eller planlagt liste over tidspunkter for avgang fra og ankomst til identifiserte havner eller for gjentatte overfarer som utgjør en anerkjent ruteplan,
- 12) «regelmessige havneanløp» gjentatte reiser med samme skip som danner et konstant mønster, mellom identifiserte havner, eller en rekke reiser fra og til samme havn uten mellomliggende anløp,
- 13) «hyppige havneanløp» at et skip anløper samme havn minst en gang hver 14. dag,
- 14) «GISIS» det globale integrerte informasjonssystemet for skipsfart som er opprettet av IMO,
- 15) «behandling» gjenvinning eller sluttbehandling, herunder forberedelser før gjenvinning eller sluttbehandling,
- 16) «indirekte avgift» en avgift som betales for at mottaksanlegg i havner stilles til rådighet, uansett om det faktisk leveres avfall fra skip.

«Avfall fra skip» som nevnt i nr. 3 skal anses å være avfall som definert i artikkel 3 nr. 1 i direktiv 2008/98/EF.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Dette direktivet får anvendelse på
 - a) alle skip, uansett hvilket flagg de fører, som anløper eller opererer i en havn i en medlemsstat, unntatt skip som brukes til havnetjenester som definert i artikkel 1 nr. 2 i forordning (EU) 2017/352, og unntatt ethvert krigsskip, militært hjelpefartøy eller annet skip som eies eller drives av en stat, og som på det nåværende tidspunkt bare brukes i statlig ikke-kommersiell tjeneste,
 - b) alle havner i medlemsstatene som normalt anløpes av skip som omfattes av bokstav a).

For dette direktivets formål og for å unngå å påføre skipene unødvendige forsinkelser kan medlemsstatene beslutte å unnta ankringsområdet i havnene sine ved anvendelse av artikkel 6, 7 og 8.

2. Medlemsstatene skal treffe tiltak for å sikre at, dersom det er praktisk mulig, skip som ikke faller inn under dette direktivets virkeområde, leverer avfallet sitt på en måte som er i samsvar med dette direktivet.

3. Medlemsstater som verken har havner, eller skip som fører deres flagg, som faller inn under dette direktivets virkeområde, kan, unntatt når det gjelderplikten nevnt i tredje ledd i dette nummeret, fravike bestemmelsene i dette direktivet.

Medlemsstater som ikke har havner som faller inn under dette direktivets virkeområde, kan fravike de bestemmelsene i dette direktivet som utelukkende gjelder havner.

Medlemsstater som har til hensikt å benytte seg av unntakene fastsatt i dette nummeret, skal underrette Kommisjonen senest 28. juni 2021 om hvorvidt de relevante vilkårene er oppfylt, og skal deretter underrette Kommisjonen årlig om eventuelle senere endringer. Inntil nevnte medlemsstater har innarbeidet dette direktivet i nasjonal rett og har gjennomført det, kan de ikke ha havner som faller innenfor dette direktivets virkeområde, og de kan ikke tillate skip, herunder fartøyer, som faller innenfor dette direktivets virkeområde, å føre deres flagg.

Avsnitt 2

Tilgang til tilfredsstillende mottaksanlegg i havner*Artikkel 4***Mottaksanlegg i havner**

1. Medlemsstatene skal sikre at det er tilgang til mottaksanlegg som dekker behovene til de skipene som normalt bruker havnen, uten å påføre skipene unødvendige forsinkelser.
2. Medlemsstatene skal sikre at
 - a) mottaksanlegg i havner har kapasitet til å ta imot de typene og mengdene av avfall som medbringes av skip som normalt bruker havnen, samtidig som det tas hensyn til
 - i) havnebrukernes driftsmessige behov,
 - ii) havnens størrelse og geografiske beliggenhet,
 - iii) den typen skip som anløper havnen, og
 - iv) fritakene fastsatt i artikkel 9,
 - b) formalitetene og de praktiske ordningene i forbindelse med bruken av mottaksanlegg i havner er enkle og raske, for å unngå å påføre skipene unødvendige forsinkelser,
 - c) avgiftene som kreves for levering, ikke avskrekker skipene fra å bruke mottaksanlegg i havner, og
 - d) mottaksanlegg i havner gjør det mulig å håndtere avfallet fra skip på en miljømessig forsvarlig måte, i samsvar med direktiv 2008/98/EF og annet relevant unionsregelverk og nasjonalt regelverk om avfall.

I forbindelse med første ledd bokstav d) skal medlemsstatene sikre separat innsamling for å lette ombruk og materialgjenvinning av avfall fra skip i havner som fastsatt i Unionens avfallsregelverk, særlig europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/66/EF⁽²⁰⁾, direktiv 2008/98/EF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/19/EU⁽²¹⁾. For å lette denne prosessen kan mottaksanlegg i havner samle inn de separate avfallsfraksjonene i samsvar med avfallskategoriene definert i MARPOL-konvensjonen, idet det tas hensyn til retningslinjene i den.

Første ledd bokstav d) gjelder med forbehold for de strengere kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 1069/2009 med hensyn til kjøkken- og matavfall fra internasjonal transport.

3. Medlemsstatene skal i egenskap av flaggstater bruke IMOs skjemaer og prosedyrer til å underrette IMO og myndighetene i havnestaten om påståtte mangler ved mottaksanlegg i havner.

Medlemsstatene skal i egenskap av havnestater undersøke alle rapporterte tilfeller av påståtte mangler og bruke IMOs skjemaer og prosedyrer til å underrette IMO og den rapporterende flaggstaten om resultatet av undersøkelsen.

4. De berørte havnemyndighetene eller, i mangel av slike, vedkommende myndigheter skal sikre at leveringen eller mottaket av avfall gjennomføres med tilstrekkelige sikkerhetstiltak for å unngå skade på personer og miljøet i havner omfattet av dette direktivet.

5. Medlemsstatene skal sikre at enhver som deltar i levering eller mottak av avfall fra skip, kan kreve kompensasjon for skader forårsaket av unødvendige forsinkelser.

⁽²⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/66/EF av 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og brukte batterier og akkumulatorer, og om oppheving av direktiv 91/157/EØF (EUT L 266 av 26.9.2006, s. 1).

⁽²¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/19/EU av 4. juli 2012 om avfall fra elektrisk og elektronisk utstyr (WEEE) (EUT L 197 av 24.7.2012, s. 38).

*Artikkel 5***Planer for mottak og håndtering av avfall**

1. Medlemsstatene skal sikre at det for hver havn er utarbeidet en hensiktsmessig plan for mottak og håndtering av avfall, og at den er gjennomført etter løpende samråd med de berørte partene, særlig med havnebrukerne eller deres representanter og, dersom det er relevant, de lokale vedkommende myndighetene, operatørene av mottaksanleggene, organisasjoner som gjennomfører forpliktelser som følger av det utvidede produsentansvaret, og representanter for sivilsamfunnet. Dette samrådet bør holdes både under den innledende utarbeidingen av planen for mottak og håndtering av avfall og etter at den er vedtatt, særlig når det er skjedd vesentlige endringer med hensyn til kravene i artikkel 4, 6 og 7.

De nærmere kravene til utarbeidingen av planen for mottak og håndtering av avfall er angitt i vedlegg 1.

2. Medlemsstatene skal sikre at følgende informasjon fra planen for mottak og håndtering av avfall, om tilgangen til tilfredsstillende mottaksanlegg i deres havner og om kostnadsstrukturen, formidles tydelig til skipsoperatørene, blir offentliggjort og er lett tilgjengelig på et offisielt språk i den medlemsstaten der havnen ligger, og, dersom det er relevant, på et språk som brukes internasjonalt:

- a) Mottaksanleggenes plassering for hver kaiplass og, dersom det er relevant, deres åpningstider.
- b) En liste over avfall fra skip som vanligvis håndteres av havnen.
- c) En liste over kontaktpunkter, operatørene av mottaksanleggene og tjenestene som tilbys.
- d) En beskrivelse av prosedyrene for levering av avfallet.
- e) En beskrivelse av kostnadsdekningsordningen, herunder avfallshåndteringsordningene og midlene nevnt i vedlegg 4, dersom det er relevant.

Informasjonen omhandlet i første ledd i dette nummeret skal også gjøres tilgjengelig elektronisk og holdes oppdatert i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13.

3. Dersom det er nødvendig av effektivitetshensyn, kan planene for mottak og håndtering av avfall utarbeides i fellesskap av to eller flere nabohavner i samme geografiske region, med passende medvirkning fra hver havn, forutsatt at behovet for og tilgangen til mottaksanlegg angis for hver havn.

4. Medlemsstatene skal evaluere og godkjenne planen for mottak og håndtering av avfall og sikre at den godkjennes på nytt minst hvert femte år og etter vesentlige endringer i driften av havnen. Slike endringer kan omfatte strukturelle endringer i trafikken til havnen, utvikling av ny infrastruktur, endringer i etterspørselen etter og tilbudet om mottaksanlegg og nye teknikker for behandling om bord.

Medlemsstatene skal overvåke havnens gjennomføring av planen for mottak og håndtering av avfall. Dersom det ikke er skjedd noen vesentlige endringer i løpet av femårsperioden nevnt i første ledd, kan den nye godkjenningen bestå av en evaluering av eksisterende planer.

5. Små ikke-kommersielle havner som er kjennetegnet av sjelden eller liten trafikk bare fra fritidsfartøyer, kan fritas fra nr. 1–4 dersom deres mottaksanlegg er integrert i avfallshåndteringssystemet som forvaltes av eller på vegne av den aktuelle kommunen, og dersom medlemsstatene der disse havnene ligger, sikrer at brukerne av disse havnene får informasjon om avfallshåndteringssystemet.

Medlemsstatene der det ligger slike havner, skal elektronisk melde inn disse havnenes navn og beliggenhet i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13.

Avsnitt 3

Levering av avfall fra skip*Artikkel 6***Avfallsmelding**

1. Operatøren av, agenten for eller føreren av et skip som faller inn under virkeområdet for direktiv 2002/59/EF, og som er på vei til en havn i Unionen, skal sannferdig og nøyaktig fylle ut skjemaet angitt i vedlegg 2 til dette direktivet («avfallsmeldingen») og meddele all informasjon i skjemaet til myndigheten eller organet som er utpekt for dette formålet av medlemsstaten der havnen ligger,

- a) minst 24 timer før ankomst dersom anløpshavnen er kjent,
- b) så snart anløpshavnen er kjent, dersom denne informasjonen blir tilgjengelig mindre enn 24 timer før ankomst, eller
- c) senest ved avgang fra forrige havn dersom reisen varer mindre enn 24 timer.

2. Informasjonen fra avfallsmeldingen skal rapporteres elektronisk i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13 i dette direktivet, i samsvar med direktiv 2002/59/EF og 2010/65/EU.

3. Informasjonen fra avfallsmeldingen skal være tilgjengelig om bord, fortrinnsvis i elektronisk form, minst til neste havneanløp, og skal på anmodning stilles til rådighet for den relevante medlemsstatens myndigheter.

4. Medlemsstatene skal sikre at informasjonen som rapporteres i samsvar med denne artikkelen, undersøkes og meddeles vedkommende håndhevingsmyndigheter uten opphold.

*Artikkel 7***Levering av avfall fra skip**

1. Føreren av et skip som anløper en havn i Unionen, skal før skipet forlater den havnen, levere alt avfall om bord til et mottaksanlegg i samsvar med de relevante utslippsnormene fastsatt i MARPOL-konvensjonen.

2. Etter levering skal operatøren av mottaksanlegget eller myndigheten i havnen der avfallet ble levert, sannferdig og nøyaktig fylle ut skjemaet angitt i vedlegg 3 («avfallskvittering»), utstede avfallskvitteringen og uten unødige opphold gi den til skipsføreren.

Kravene i første ledd gjelder ikke små havner som har ubemannede anlegg eller ligger avsides til, forutsatt at medlemsstaten der disse havnene ligger, har meldt inn havnenes navn og beliggenhet elektronisk i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13.

3. Operatøren av, agenten for eller føreren av et skip som faller inn under virkeområdet for direktiv 2002/59/EF, skal før avgang eller så snart avfallskvitteringen er mottatt, elektronisk rapportere informasjonen angitt på denne, i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13 i dette direktivet, i samsvar med direktiv 2002/59/EF og 2010/65/EU.

Informasjonen fra avfallskvitteringen skal være tilgjengelig om bord i minst to år, sammen med den tilhørende oljedagboken, lastedagboken, avfallsdagboken eller avfallshåndteringsplanen dersom det er relevant, og skal på anmodning stilles til rådighet for medlemsstatenes myndigheter.

4. Uten at det berører nr. 1, kan et skip fortsette til neste anløpshavn uten å levere avfallet dersom

- a) informasjonen som gis i samsvar med vedlegg 2 og 3, viser at det er tilstrekkelig med dedikert lagringskapasitet om bord til alt avfall som har samlet seg opp og vil samle seg opp under skipets planlagte reise til neste anløpshavn,
- b) informasjonen som er tilgjengelig om bord på skip som faller utenfor virkeområdet for direktiv 2002/59/EF, viser at det er tilstrekkelig med dedikert lagringskapasitet om bord til alt avfall som har samlet seg opp og vil samle seg opp under skipets planlagte reise til neste anløpshavn, eller
- c) skipet bare ankrer opp i mindre enn 24 timer eller under ugunstige værforhold, med mindre ankringsområdet er unntatt i samsvar med artikkel 3 nr. 1 annet ledd.

For å sikre ensartede vilkår ved gjennomføringen av unntaket nevnt i første ledd bokstav a) og b) skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette metodene som skal brukes til å beregne den tilstrekkelige dedikerte lagringskapasiteten. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 20 nr. 2.

5. En medlemsstat skal pålegge skipet å levere alt avfallet sitt før avgang dersom
 - a) det ikke kan fastslås på grunnlag av tilgjengelig informasjon, herunder informasjon som er tilgjengelig elektronisk i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13, eller i GISIS, at tilfredsstillende mottaksanlegg er tilgjengelige i neste anløpshavn, eller
 - b) neste anløpshavn er ukjent.
6. Nr. 4 gjelder med forbehold for strengere krav til skip vedtatt i samsvar med folkeretten.

Artikkel 8

Kostnadsdekningsordninger

1. Medlemsstatene skal sikre at kostnadene til driften av mottaksanlegg i havner for avfall fra skip, unntatt lasterester, dekkes ved innkreving av en avgift fra skipene. Disse kostnadene skal omfatte elementene angitt i vedlegg 4.
2. Kostnadsdekningsordningene må ikke på noen måte oppmuntre skip til å slippe ut avfall til havs. For å oppnå dette skal medlemsstatene anvende alle følgende prinsipper ved utforming og drift av kostnadsdekningsordningene:
 - a) Skipene skal betale en indirekte avgift uansett om de leverer avfall til et mottaksanlegg i en havn eller ikke.
 - b) Den indirekte avgiften skal dekke
 - i) de indirekte administrasjonskostnadene,
 - ii) en vesentlig del av de direkte driftskostnadene som fastsatt i vedlegg 4, som skal utgjøre minst 30 % av de samlede direkte kostnadene til faktisk levering av avfall foregående år, med mulighet for også å ta kostnader i forbindelse med den forventede trafikkmengden kommende år med i beregningen.
 - c) For å gi størst mulig insentiv til å levere avfall omfattet av MARPOL vedlegg V utenom lasterester skal det ikke kreves noen direkte avgift for slikt avfall, slik at det sikres rett til levering uten noen ytterligere avgift basert på mengden avfall som leveres, unntatt når mengden overskrider den maksimale dedikerte lagringskapasiteten som angitt i skjemaet i vedlegg 2 til dette direktivet. Passivt oppfisket avfall skal omfattes av denne ordningen, også av retten til levering.
 - d) For å unngå at kostnadene til innsamling og behandling av passivt oppfisket avfall bæres utelukkende av havnebrukerne, skal medlemsstatene, dersom det er relevant, dekke disse kostnadene ved hjelp av inntekter fra alternative finansieringsordninger, herunder avfallshåndteringsordninger og tilgjengelige EU-midler, nasjonale eller regionale midler.
 - e) For å oppmuntre til levering av tankvaskerester som inneholder flytende persistente stoffer med høy viskositet, kan medlemsstatene iverksette egnede finansielle stimuleringstiltak.
 - f) Den indirekte avgiften skal ikke omfatte avfall fra avgassrensesystemer, der kostnadene skal dekkes på grunnlag av de typene og mengdene av avfall som leveres.
3. Den eventuelle andelen av kostnadene som ikke dekkes av den indirekte avgiften, skal dekkes på grunnlag av de typene og mengdene av avfall som skipet faktisk leverer.

4. Avgiftene kan differensieres på følgende grunnlag:

- a) Skipets kategori, type og størrelse.
- b) Om det ytes tjenester til skip utenfor havnens vanlige åpningstid.
- c) Om avfallet er farlig.

5. Avgiftene skal reduseres på følgende grunnlag:

- a) Typen næring som skipet brukes i, særlig når det brukes i nærskipfart.
- b) Skipets konstruksjon, utstyr og drift viser at det produserer reduserte mengder avfall og håndterer avfallet på en bærekraftig og miljømessig forsvarlig måte.

Innen 28. juni 2020 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette kriteriene for å avgjøre om et skip oppfyller kravene i første ledd bokstav b) med hensyn til avfallshåndteringen om bord. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 20 nr. 2.

6. For å sikre at disse avgiftene er rettferdige, oversiktlige, lett identifiserbare og ikke-diskriminerende, og at de avspeiler kostnadene til de anleggene og tjenestene som stilles til rådighet og, dersom det er relevant, brukes, skal avgiftsbeløpene og grunnlaget for beregningen av dem gjøres tilgjengelige for havnebrukerne på et offisielt språk i medlemsstaten der havnen ligger, og, dersom det er relevant, på et språk som brukes internasjonalt, i planen for mottak og håndtering av avfall.

7. Medlemsstatene skal sikre at det samles inn overvåkingsdata om volumet og mengden av passivt oppfisket avfall, og skal rapportere disse dataene til Kommisjonen. Kommisjonen skal på grunnlag av disse overvåkingsdataene offentliggjøre en rapport innen 31. desember 2022 og deretter annethvert år.

Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette metoder for innsamling av overvåkingsdata og formatet for rapportering. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 20 nr. 2.

Artikkel 9

Fritak

1. Medlemsstatene kan frita et skip som anløper deres havner, fra pliktene i artikkel 6, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 («fritaket») dersom det er tilstrekkelig bevist at følgende vilkår er oppfylt:

- a) Skipet går i rutetrafikk med hyppige og regelmessige havneanløp.
- b) Det finnes en ordning for å sikre at avfallet leveres og avgiftene betales i en havn langs skipets rute, som
 - i) er dokumentert med en undertegnet kontrakt med en havn eller en avfallsvirksomhet og med avfallskvitteringer,
 - ii) er meldt til alle havner på skipets rute og
 - iii) er godkjent av havnen der leveringen og betalingen skjer, som kan være en havn i Unionen eller en annen havn der det er fastslått på grunnlag av informasjonen som er rapportert elektronisk i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13, og i GISIS at tilfredsstillende anlegg er tilgjengelige.
- c) Fritaket medfører ikke at sjøsikkerheten, helsen, leve- og arbeidsvilkårene om bord eller havmiljøet påvirkes negativt.

2. Dersom fritaket innvilges, skal medlemsstaten der havnen ligger, utstede et fritakssertifikat på grunnlag av malen i vedlegg 5 som bekrefter at skipet oppfyller de nødvendige vilkårene og kravene for å fritas, og som angir varigheten av fritaket.

3. Medlemsstatene skal rapportere informasjonen fra fritakssertifikatet elektronisk i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13.
4. Medlemsstatene skal sikre effektiv overvåking og håndheving av de ordningene for levering og betaling som finnes for fritatte skip som anløper deres havner.
5. Uansett fritaket som er innvilget, skal et skip ikke fortsette til neste anløpshavn dersom det ikke har tilstrekkelig med dedikert lagringskapasitet til alt avfall som har samlet seg opp og vil samle seg opp under skipets planlagte reise til neste anløpshavn.

Avsnitt 4

Håndheving

Artikkel 10

Inspeksjoner

Medlemsstatene skal sikre at ethvert skip kan gjøres til gjenstand for inspeksjoner, herunder uanmeldte slike, for å verifisere at dette direktivet overholdes.

Artikkel 11

Inspeksjonsforpliktelser

1. Hver medlemsstat skal foreta inspeksjoner av skip som anløper deres havner, tilsvarende minst 15 % av det samlede antallet individuelle skip som anløper dens havner årlig.

Samlet antall individuelle skip som anløper en medlemsstat, skal beregnes som gjennomsnittlig antall skip i de foregående tre årene, som rapportert i den delen av informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystemet som er nevnt i artikkel 13.

2. Medlemsstatene skal overholde nr. 1 i denne artikkelen ved å velge ut skip på grunnlag av en risikobasert utvalgsordning på unionsplan.

For å sikre harmonisering av inspeksjonene og for å fastsette ensartede vilkår for utvelging av skip til inspeksjon skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter de nærmere elementene i den risikobaserte utvalgsordningen på unionsplan. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 20 nr. 2.

3. Medlemsstatene skal fastsette prosedyrer for inspeksjoner av skip som faller utenfor virkeområdet for direktiv 2002/59/EF, for å sikre overholdelse av dette direktivet så langt det er praktisk mulig.

Når de fastsetter disse prosedyrene, kan medlemsstatene ta hensyn til den risikobaserte utvalgsordningen på unionsplan nevnt i nr. 2.

4. Dersom vedkommende myndighet i medlemsstaten ikke er tilfreds med resultatene av inspeksjonen, skal den, uten at dette berører anvendelsen av sanksjonene nevnt i artikkel 16, sikre at skipet ikke forlater havnen før det har levert avfallet sitt til et mottaksanlegg i samsvar med artikkel 7.

Artikkel 12

Informasjons-, overvåkings- og håndhevingssystem

Gjennomføringen og håndhevingen av dette direktivet skal lettes med elektronisk rapportering og utveksling av informasjon mellom medlemsstatene i samsvar med artikkel 13 og 14.

*Artikkel 13***Rapportering og utveksling av informasjon**

1. Rapporteringen og utvekslingen av informasjon skal være basert på Unionens system for utveksling av maritim informasjon («SafeSeaNet») som nevnt i artikkel 22a nr. 3 i og vedlegg III til direktiv 2002/59/EF.
2. Medlemsstatene skal sikre at følgende informasjon rapporteres elektronisk og innen rimelig tid, i samsvar med direktiv 2010/65/EU:
 - a) Faktisk ankomst- og avgangstidspunkt for hvert skip omfattet av direktiv 2002/59/EF som anløper en havn i Unionen, samt identifikasjon av havnen.
 - b) Informasjonen fra avfallsmeldingen, som angitt i vedlegg 2.
 - c) Informasjonen fra avfallskvitteringen, som angitt i vedlegg 3.
 - d) Informasjonen fra fritakssertifikatet, som angitt i vedlegg 5.
3. Medlemsstatene skal sikre at informasjonen nevnt i artikkel 5 nr. 2 gjøres tilgjengelig elektronisk gjennom SafeSeaNet.

*Artikkel 14***Registrering av inspeksjoner**

1. Kommisjonen skal utvikle, vedlikeholde og oppdatere en inspeksjonsdatabase som alle medlemsstater skal være tilsluttet, og som skal inneholde all informasjon som kreves for gjennomføringen av inspeksjonsordningen fastsatt i dette direktivet («inspeksjonsdatabasen»). Inspeksjonsdatabasen skal bygge på inspeksjonsdatabasen omhandlet i artikkel 24 i direktiv 2009/16/EF og skal ha tilsvarende funksjoner som den.
2. Medlemsstatene skal sikre at informasjonen fra inspeksjoner i henhold til dette direktivet, herunder informasjon om tilfeller av manglende overholdelse og utstedte avreiseforbud, uten opphold overføres til inspeksjonsdatabasen, så snart
 - a) inspeksjonsrapporten er utarbeidet,
 - b) avreiseforbudet er opphevet, eller
 - c) fritak er gitt.
3. Kommisjonen skal sikre at det er mulig å hente ut all relevant informasjon rapportert av medlemsstatene for å overvåke gjennomføringen av dette direktivet.

Kommisjonen skal sikre at inspeksjonsdatabasen inneholder informasjon som kan brukes i den risikobaserte utvalgsordningen på unionsplan nevnt i artikkel 11 nr. 2.

Kommisjonen skal regelmessig gjennomgå inspeksjonsdatabasen for å overvåke gjennomføringen av dette direktivet og gjøre oppmerksom på enhver tvil om hvorvidt direktivet gjennomføres fullt ut, med sikte på å treffe korrigerende tiltak.

4. Medlemsstatene skal til enhver tid ha tilgang til informasjonen som er registrert i inspeksjonsdatabasen.

*Artikkel 15***Opplæring av personell**

Havnemyndighetene og myndighetene med ansvar for mottaksanlegg i havner skal sikre at alt personell får den nødvendige opplæringen for å tilegne seg de kunnskapene som er avgjørende for deres arbeid med håndtering av avfall, med særlig vekt på helse- og sikkerhetsaspekter i forbindelse med håndtering av farlig materiale, og at opplæringskravene oppdateres regelmessig for å møte utfordringene forbundet med teknologiske nyvinninger.

*Artikkel 16***Sanksjoner**

Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser som er vedtatt i henhold til dette direktivet, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

*Avsnitt 5***Sluttbestemmelser***Artikkel 17***Erfaringsutveksling**

Kommisjonen skal legge til rette for erfaringsutveksling mellom medlemsstatenes nasjonale myndigheter og eksperter, herunder eksperter fra privat sektor, sivilsamfunnet og fagforeninger, om anvendelsen av dette direktivet i havner i Unionen.

*Artikkel 18***Endringsprosedyre**

1. Kommisjonen har myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 19 for å endre vedleggene til dette direktivet og direktivets henvisninger til IMO-dokumenter dersom det er nødvendig for å bringe dem i samsvar med unionsretten eller for å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan, særlig innenfor IMO.
2. Kommisjonen har også myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 19 for å endre vedleggene når dette er nødvendig for å forbedre gjennomførings- og overvåkingsordningene fastsatt i dette direktivet, særlig de som er fastsatt i artikkel 6, 7 og 9, for å sikre effektiv melding og levering av avfall og korrekt anvendelse av fritak.
3. I unntakstilfeller, når det er velbegrunnet ut fra en egnet analyse foretatt av Kommisjonen, og for å unngå en alvorlig og uakseptabel trussel mot havmiljøet har Kommisjonen myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter i samsvar med artikkel 19 for å endre dette direktivet i den utstrekning det er nødvendig for å unngå en slik trussel, slik at de ikke må anvende en endring av MARPOL-konvensjonen i forbindelse med dette direktivet.
4. De delegerte rettsaktene omhandlet i denne artikkelen skal vedtas minst tre måneder før utløpet av fristen fastsatt internasjonalt for stilltiende godkjenning av endringen av MARPOL-konvensjonen eller før den planlagte datoen for ikrafttreddelsen av endringen.

I perioden før ikrafttreddelsen av slike delegerte rettsakter skal medlemsstatene avstå fra ethvert initiativ til å innarbeide endringen i nasjonal rett eller til å anvende endringen av det internasjonale dokumentet.

*Artikkel 19***Utøvelse av delegert myndighet**

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på de vilkårene som fastsettes i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter som nevnt i artikkel 18 nr. 1, 2 og 3 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 27. juni 2019. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av tilsvarende varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 18 nr. 1, 2 og 3 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får virkning dagen etter at den er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med eksperter utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 18 nr. 1, 2 og 3 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelser innen to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet er underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før denne fristen er utløpt, har underrettet Kommisjonen om at de ikke har innsigelser. Denne fristen skal forlenges med to måneder på Europaparlamentets eller Rådets initiativ.

Artikkel 20

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁽²²⁾. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 21

Endring av direktiv 2010/65/EU

I punkt A i vedlegget til direktiv 2010/65/EU skal nr. 4 lyde:

«4. Melding om avfall fra skip, herunder restmengder

Artikkel 6, 7 og 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/883 av 17. april 2019 om mottaksanlegg i havner for levering av avfall fra skip, om endring av direktiv 2010/65/EU og om oppheving av direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 av 7.6.2019, s. 116)».

Artikkel 22

Oppheving

Direktiv 2000/59/EF oppheves.

Henvisninger til det opphevede direktivet skal forstås som henvisninger til dette direktivet.

Artikkel 23

Revisjon

1. Kommisjonen skal evaluere dette direktivet og framlegge resultatene av evalueringen for Europaparlamentet og Rådet innen 28. juni 2026. Evalueringen skal også omfatte en rapport som beskriver beste praksis for forebygging og håndtering av avfall om bord på skip.
2. I sammenheng med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/1625⁽²³⁾ skal Kommisjonen ved neste revisjon av mandatet til Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået (EMSA) også vurdere om EMSA bør gis ytterligere fullmakter til håndheving av dette direktivet.

⁽²²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS) og om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1).

⁽²³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2016/1625 av 14. september 2016 om endring av forordning (EF) nr. 1406/2002 om opprettelse av et europeisk sjøsikkerhetsbyrå (EUT L 251 av 16.9.2016, s. 77).

*Artikkel 24***Innarbeiding i nasjonal rett**

1. Medlemsstatene skal innen 28. juni 2021 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

*Artikkel 25***Ikrafttredelse**

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 26***Adressater**

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 17. april 2019.

For Europaparlamentet

A. TAJANI

President

For Rådet

G. CIAMBA

Formann

*VEDLEGG I***KRAV TIL PLANER FOR MOTTAK OG HÅNDTERING AV AVFALL**

Planene for mottak og håndtering av avfall skal dekke alle typer avfall fra skip som vanligvis besøker havnen, og skal utarbeides i samsvar med størrelsen på havnen og de typene skip som anløper den.

Planene for mottak og håndtering av avfall skal inneholde

- a) en vurdering av behovet for mottaksanlegg, på grunnlag av behovene til de skipene som vanligvis besøker havnen,
- b) en beskrivelse av typen mottaksanlegg med angivelse av kapasitet,
- c) en beskrivelse av prosedyrene for mottak og innsamling av avfall fra skip,
- d) en beskrivelse av kostnadsdekningsordningen,
- e) en beskrivelse av prosedyren for rapportering av påståtte mangler ved mottaksanleggene,
- f) en beskrivelse av prosedyren for løpende samråd med havnebrukere, avfallsvirksomheter, terminaloperatører og andre berørte parter, og
- g) en oversikt over de typene og mengdene av avfall som mottas fra skip og håndteres i anleggene.

Planene for mottak og håndtering av avfall kan inneholde

- a) et sammendrag av relevant nasjonal rett og av prosedyrene og formalitetene for levering av avfall til mottaksanlegg i havnen,
- b) identifikasjon av et kontaktpunkt i havnen,
- c) en beskrivelse av utstyret og prosessene for forbehandling av spesifikke avfallsstrømmer i havnen, dersom dette finnes,
- d) en beskrivelse av metodene for registrering av den faktiske bruken av mottaksanleggene i havnen,
- e) en beskrivelse av metodene for registrering av mengdene av avfall som leveres av skip,
- f) en beskrivelse av metodene for håndtering av de ulike avfallsstrømmene i havnen.

Prosedylene for mottak, innsamling, lagring, behandling og sluttbehandling bør på alle punkter være i samsvar med en miljøstyringsordning som er egnet til progressivt å redusere miljøvirkningen av disse aktivitetene. Det forutsettes at slikt samsvar foreligger dersom prosedyrene er i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1221/2009⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1221/2009 av 25. november 2009 om frivillig deltaking for organisasjoner i ei fellesskapsordning for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS), og om oppheving av forordning (EF) nr. 761/2001 og kommisjonsvedtak 2001/681/EF og 2006/193/EF (EUT L 342 av 22.12.2009, s. 1).

VEDLEGG 2

STANDARDSKJEMA FOR MELDING OM AVFALLSLEVERING TIL MOTTAKSANLEGG I HAVNER

Melding om levering av avfall til:
direktiv (EU) 2019/883)

(oppgi navnet på anløpshavnen, som nevnt i artikkel 6 i

Dette skjemaet skal oppbevares om bord på skipet sammen med den tilhørende oljedagboken, lastedagboken, avfallsdagboken eller avfallshåndteringsplanen, som fastsatt i MARPOL-konvensjonen.

1. OPPLYSNINGER OM SKIPET

1.1 Skipets navn:	1.5 Eier eller operatør:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Kjenningsnummer eller -bokstaver:
	MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):
1.3 Bruttotonnasje:	1.7 Flaggstat:
1.4 Type skip: ☐ Oljetankskip ☐ Kjemikalietankskip ☐ Bulkskip ☐ Containerskip ☐ Annet lasteskip ☐ Passasjerskip ☐ Roro-skip ☐ Annet (spesifiser)	

2. OPPLYSNINGER OM HAVNEN OG REISEN

2.1 Sted/terminal:	2.6 Forrige havn der det ble levert avfall:
2.2 Ankomstdato og -klokkeslett:	2.7 Dato for forrige levering:
2.3 Avreisedato og -klokkeslett:	2.8 Neste leveringshavn:
2.4 Forrige havn og land:	2.9 Person som leverer dette skjemaet (dersom det ikke er skipsføreren):
2.5 Neste havn og land (dersom det er kjent):	

3. TYPE OG MENGDE AVFALL OG LAGRINGSKAPASITET

Type	Avfallsmengde som skal leveres (m ³)	Maksimal dedikert lagringskapasitet (m ³)	Avfallsmengde som beholdes om bord (m ³)	Havn der resten av avfallet vil bli levert	Estimert avfallsmengde som vil bli generert mellom meldingen og neste anløpshavn (m ³)
MARPOL vedlegg I – olje					
Oljeholdig bunnvann					
Oljeholdige rester (slam)					
Oljeholdig tankskyllevann					
Skittent ballastvann					

Type	Avfallsmengde som skal leveres (m ³)	Maksimal dedikert lagringskapasitet (m ³)	Avfallsmengde som beholdes om bord (m ³)	Havn der resten av avfallet vil bli levert	Estimert avfallsmengde som vil bli generert mellom meldingen og neste anløpshavn (m ³)
Avskalling og slam fra tankrengjøring					
Annet (spesifiser)					
MARPOL vedlegg II – giftige flytende stoffer (NLS) ⁽¹⁾					
Stoff i kategori X					
Stoff i kategori Y					
Stoff i kategori Z					
OS – andre stoffer					
MARPOL vedlegg IV – kloakk					
MARPOL vedlegg V – avfall					
A. Plast					
B. Matavfall					
C. Husholdningsavfall (f.eks. papirprodukter, filler, glass, metall, flasker, steintøy osv.)					
D. Matolje					
E. Aske fra forbrenning					
F. Driftsavfall					
G. Dyreskrotter					
H. Fiskeredskap					
I. E-avfall					

⁽¹⁾ Oppgi riktig transportbetegnelse på det aktuelle giftige flytende stoffet.

Type	Avfallsmengde som skal leveres (m ³)	Maksimal dedikert lagringskapasitet (m ³)	Avfallsmengde som beholdes om bord (m3)	Havn der resten av avfallet vil bli levert	Estimert avfallsmengde som vil bli generert mellom meldingen og neste anløpshavn (m3)
J. Lasterester ⁽¹⁾ (skadelige for havmiljøet – HME)					
K. Lasterester ⁽²⁾ (ikke skadelige for havmiljøet)					
MARPOL vedlegg VI – luftforurensning					
Ozonedbrytende stoffer og utstyr som inneholder slike stoffer ⁽³⁾					
Rester fra avgassrensing					

Annet avfall, ikke omfattet av MARPOL

Passivt oppfisket avfall

Merknader

1. Denne informasjonen skal brukes til havnestatskontroll og andre inspeksjonsformål.
2. Dette skjemaet skal fylles ut med mindre skipet er fritatt i samsvar med artikkel 9 i direktiv (EU) 2019/883.

⁽¹⁾ Kan være estimer. Oppgi riktig transportbetegnelse på tørrlasten.

⁽²⁾ Kan være estimer. Oppgi riktig transportbetegnelse på tørrlasten.

⁽³⁾ Fra normalt vedlikehold om bord.

VEDLEGG 3

STANDARDISKJEMA FOR AVFALLSKVITTERING

Den utpekte representanten for operatøren av mottaksanlegget skal levere følgende skjema til føreren av et skip som har levert avfall i samsvar med artikkel 7 i direktiv (EU) 2019/883.

Dette skjemaet skal oppbevares om bord på skipet sammen med den tilhørende oljedagboken, lastedagboken, avfallsdagboken eller avfallshåndteringsplanen, som fastsatt i MARPOL-konvensjonen.

1. OPPLYSNINGER OM MOTTAKSANLEGGET OG HAVNEN

1.1. Sted/terminal:
1.2. Operatør(er) av mottaksanlegg:
1.3. Operatør(er) av behandlingsanlegg – dersom det er forskjellig fra ovennevnte:
1.4. Dato og klokkeslett for avfallslevering, fra: til:

2. OPPLYSNINGER OM SKIPET

2.1. Skipets navn:	2.5. Eier eller operatør:								
2.2. IMO-nummer:	2.6. Kjenningsnummer eller -bokstaver: MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):								
2.3. Bruttotonnasje:	2.7. Flaggstat:								
2.4. Type skip:	<table><tr><td>☐ Oljetankskip</td><td>☐ Kjemikalie- tankskip</td><td>☐ Bulkskip</td><td>☐ Containerskip</td></tr><tr><td>☐ Annet lasteskip</td><td>☐ Passasjerskip</td><td>☐ Roro-skip</td><td>☐ Annet (spesifiser)</td></tr></table>	☐ Oljetankskip	☐ Kjemikalie- tankskip	☐ Bulkskip	☐ Containerskip	☐ Annet lasteskip	☐ Passasjerskip	☐ Roro-skip	☐ Annet (spesifiser)
☐ Oljetankskip	☐ Kjemikalie- tankskip	☐ Bulkskip	☐ Containerskip						
☐ Annet lasteskip	☐ Passasjerskip	☐ Roro-skip	☐ Annet (spesifiser)						

3. TYPE OG MENGDE AV AVFALL MOTTATT

MARPOL vedlegg I – olje	Mengde (m ³)	MARPOL vedlegg V – avfall	Mengde (m ³)
Oljeholdig bunnvann		A. Plast	
Oljeholdige rester (slam)		B. Matavfall	
Oljeholdig tankskyllevann		C. Husholdningsavfall (f.eks. papirprodukter, filler, glass, metall, flasker, steintøy osv.)	
Skittent ballastvann		D. Matolje	
Avskalling og slam fra tankrengjøring		E. Aske fra forbrenning	
Annet (spesifiser)		F. Driftsavfall	
MARPOL vedlegg II – giftige flytende stoffer (NLS)	Mengde (m ³) / betegnelse ⁽¹⁾	G. Dyreskrotter	
Stoff i kategori X		H. Fiskeredskap	
Stoff i kategori Y		I. E-avfall	
		J. Lasterester ⁽²⁾ (skadelige for havmiljøet – HME)	
		K. Lasterester ⁽²⁾ (ikke skadelige for havmiljøet)	
		MARPOL vedlegg VI – luftforurensning	Mengde (m ³)
Stoff i kategori Z		Ozonnedbrytende stoffer og utstyr som inneholder slike stoffer	
OS – andre stoffer		Rester fra avgassrensing	
MARPOL vedlegg IV – kloakk	Mengde (m ³)	Annet avfall, ikke omfattet av MARPOL	Mengde (m ³)
		Passivt oppfisket avfall	

⁽¹⁾ Oppgi riktig transportbetegnelse på det aktuelle giftige flytende stoffet.

⁽²⁾ Oppgi riktig transportbetegnelse på tørrlasten.

VEDLEGG 4

**KOSTNADSKATEGORIER OG NETTOINNTEKTER KNYTTET TIL DRIFT OG
ADMINISTRASJON AV MOTTAKSANLEGG I HAVNER**

Direkte kostnader	Indirekte kostnader	Nettoinntekter
Direkte driftskostnader forbundet med den faktiske leveringen av avfall fra skip, herunder kostnadspostene oppført nedenfor.	Indirekte administrasjonskostnader forbundet med forvaltningen av systemet i havnen, herunder kostnadspostene oppført nedenfor.	Nettoinntekter fra avfallshånderingsordninger og tilgjengelig nasjonal/regional finansiering, herunder inntektspostene oppført nedenfor.
— Infrastruktur til mottaksanlegg i havner, herunder containere, tanker, bearbeidingsverktøy, lektere, lastebiler, avfallsmottak, behandlingsanlegg. — Eventuelle konsesjoner for leie av anleggsstedet eller for leie av det utstyret som er nødvendig for å drive mottaksanlegg i havner. — Den faktiske driften av mottaksanleggene: innsamling av avfall fra skipet, transport av avfall fra mottaksanleggene til sluttbehandling, vedlikehold og rengjøring av mottaksanleggene, personalkostnader (inkludert overtid), strøm, avfallsanalyse og forsikring. — Forberedelse til ombruk, materialgjenvinning eller sluttbehandling av avfall fra skip, herunder separat innsamling. — Administrasjon: fakturering, utstedelse av avfallskvitteringer til skip, rapportering.	— Utarbeiding og godkjenning av planen for mottak og håndtering av avfall, herunder eventuelle revisjoner samt gjennomføring av den. — Oppdatering av planen for mottak og håndtering av avfall, herunder lønnskostnader og kostnader til rådgivningstjenester. — Organisering av samråd ved (re)evaluering av planen for mottak og håndtering av avfall. — Forvaltning av meldingssystemet og kostnadsdekningsordningen, herunder anvendelse av reduserte avgifter for «grønne skip», IT-systemer i havnene, statistisk analyse og tilhørende lønnskostnader. — Organisering av offentlige prosedyrer for anskaffelse av mottaksanlegg i havner og utstedelse av de nødvendige tillatelsene til å drive mottaksanlegg i havner. — Formidling av informasjon til havnebrukerne gjennom utdeling av flygeblader, oppsetting skilt og plakater i havnen eller offentliggjøring av informasjon på havnens nettsted samt elektronisk overføring av informasjon i samsvar med artikkel 5. — Forvaltning av avfallshånderingsordninger: Ordninger for utvidet produsentansvar (EPR), materialgjenvinning samt søknad om og disponering av nasjonale/regionale midler. — Andre administrasjonskostnader: kostnader til elektronisk rapportering av fritak i samsvar med artikkel 9.	— Nettofordeler av ordninger for utvidet produsentansvar. — Andre nettoinntekter av avfallshåndtering, f.eks. gjenvinningsordninger. — Finansiering gjennom Det europeiske hav- og fiskerifondet (EMFF). — Annen finansiering eller andre tilskudd til havner til avfallshåndtering og fiskerier.

VEDLEGG 5

FRITAKSSERTIFIKAT I SAMSVAR MED ARTIKKEL 9 MED HENSYN TIL KRAVENE I ARTIKKEL 6, ARTIKKEL 7 NR. 1 OG ARTIKKEL 8 I DIREKTIV (EU) 2019/883 I HAVNEN(E) [ANGI HAVN] I [ANGI MEDLEMSSTAT]⁽¹⁾

Skipets navn	Kjenningsnummer eller -bokstaver	Flaggstat
[angi skipets navn]	[angi IMO-nummer]	[angi flaggstatens navn]

går i rutetrafikk med hyppige og regelmessige anløp i følgende havn(er) i [angi medlemsstatens navn] etter en tidsplan eller forhåndsbestemt rute:

[]

og anløper disse havnene minst en gang hver 14. dag:

[]

og har en ordning på plass for å sikre betaling av avgiftene og levering av avfallet til havnen eller en tredjepart i følgende havn:

[]

og er derfor fritatt i samsvar med [angi relevant bestemmelse i landets nasjonale lovgivning] [fra kravene om

☐ obligatorisk levering av avfall fra skip

☐ avfallsmelding

☐ betaling av den obligatoriske avgiften i følgende havn(er):]

Dette sertifikatet er gyldig til [angi dato] med mindre begrunnelsen for utstedelsen av sertifikatet endres før den datoen.

Sted og dato

.....
Navn
Tittel

⁽¹⁾ Stryk det som ikke passer.