

**RICHTLINIE 2000/59/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 27. November 2000
über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,
aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 18. Juli 2000
gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Umweltpolitik der Gemeinschaft zielt auf ein hohes Schutzniveau ab. Sie beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung und dem Verursacherprinzip.
- (2) Ein wichtiger Bereich der seeverkehrspolitischen Maßnahmen der Gemeinschaft betrifft die Verringerung der Meeresverschmutzung. Dies kann durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschlüsse unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie sie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vorgesehen ist, und der in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Dienstleistungsfreiheit erreicht werden.
- (3) Die Gemeinschaft ist über die durch Schiffsabfälle und Schiffsladungsrückstände verursachte Verschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten ernsthaft besorgt; ihre Sorge gilt insbesondere der Durchführung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des dazugehörigen Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78); dieses Übereinkommen regelt, welche Abfälle von Schiffen in die Meeresumwelt eingebracht werden können, und verpflichtet die Vertragsstaaten, für die Bereitstellung angemessener Auffangeinrichtungen in den Häfen zu sorgen. Alle Mitgliedstaaten haben MARPOL 73/78 ratifiziert.
- (4) Der Schutz der Meeresumwelt lässt sich dadurch verstärken, dass geringere Mengen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See eingebracht werden. Dies kann erreicht werden, indem die Verfügbarkeit und Inanspruchnahme von Auffangeinrichtungen sowie die Durchführungsregelungen verbessert werden. In seiner Entschliessung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame

Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ⁽⁵⁾ hat der Rat die Verbesserung der Bereitstellung und Nutzung von Auffanganlagen in der Gemeinschaft in seine vorrangigen Maßnahmen aufgenommen.

- (5) In der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) ⁽⁶⁾ ist vorgesehen, dass Schiffe, die eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen, nicht auslaufen dürfen.
- (6) Die Meeresverschmutzung hat naturgemäß grenzüberschreitende Auswirkungen. In Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips ist ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene die wirksamste Art, gemeinsame Umweltnormen für Schiffe und Häfen in der gesamten Gemeinschaft sicherzustellen.
- (7) In Anbetracht des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument, da sie den Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung von Umweltnormen durch die Mitgliedstaaten schafft und es jedem einzelnen Mitgliedstaat überlässt zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in seinem Fall am besten geeignet sind.
- (8) Die Vereinbarkeit mit bestehenden regionalen Übereinkünften, wie dem Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets von 1974/1992, sollte sichergestellt werden.
- (9) Um die Verhütung von Verschmutzungen zu verbessern und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten die Umweltschutzvorschriften für alle Schiffe gelten, und zwar unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren; außerdem sollten in allen Häfen der Gemeinschaft angemessene Auffangeinrichtungen bereitgestellt werden.
- (10) Angemessene Hafenauffangeinrichtungen sollten den Bedürfnissen der Benutzer — vom größten Handelsschiff bis zum kleinsten Sportboot — sowie den Anforderungen des Umweltschutzes gerecht werden, ohne dass es bei den Schiffen, die sie nutzen, zu unangemessenen Verzögerungen kommt. Im Rahmen der Verpflichtung, die Verfügbarkeit von angemessenen Hafenauffangeinrichtungen sicherzustellen, haben die Mitgliedstaaten einen großen Ermessensspielraum, um die Entgegennahme von Abfällen in der geeignetsten Weise zu regeln; unter anderem ist es ihnen freigestellt, ortsfeste Auffangeinrichtungen vorzusehen oder Dienstleister zu

⁽¹⁾ ABl. C 271 vom 31.8.1998, S. 79, und
AbI. C 148 vom 28.5.1999, S. 7.

⁽²⁾ ABl. C 138 vom 18.5.1999, S. 12.

⁽³⁾ ABl. C 198 vom 14.7.1999, S. 27.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 11. Februar 1999 (AbI. C 150 vom 28.5.1999, S. 432), bestätigt am 16. September 1999, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. November 1999 (AbI. C 10 vom 13.1.2000, S. 14) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. März 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Europäischen Parlaments vom 6. September 2000 und Beschluss des Rates vom 14. September 2000.

⁽⁵⁾ ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/42/EG (AbI. L 184 vom 27.6.1998, S. 40).

- benennen, die im Bedarfsfall mobile Einheiten für die Aufnahme von Abfällen in den Häfen aufstellen. Diese Verpflichtung beinhaltet auch, dass alle Dienstleistungen und/oder Begleitmaßnahmen vorgesehen werden müssen, die für die ordnungsgemäße und zweckentsprechende Nutzung dieser Einrichtungen erforderlich sind.
- (11) Die Angemessenheit der Einrichtungen lässt sich durch aktuelle Abfallbewirtschaftungspläne verbessern, die im Benehmen mit den Betroffenen erstellt werden.
- (12) Die Effizienz von Hafenauffangeinrichtungen lässt sich dadurch verbessern, dass die Schiffe dazu verpflichtet werden, ihren Bedarf an derartigen Einrichtungen zu melden. Diese Meldung würde auch Informationen für eine effiziente Planung der Abfallbewirtschaftung liefern. Die Übernahme von Abfällen aus Fischereifahrzeugen und Sportbooten mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere in den Hafenauffangeinrichtungen kann ohne vorherige Meldung erfolgen.
- (13) Das Einbringen von Schiffsabfällen auf See kann dadurch verringert werden, dass alle Schiffe verpflichtet werden, vor dem Auslaufen aus dem Hafen ihre Abfälle in Hafenauffangeinrichtungen zu entladen. Um die Belange eines reibungslosen Seeverkehrs mit dem Umweltschutz in Einklang zu bringen, sollten Ausnahmen von dieser Anforderung möglich sein, wobei zu berücksichtigen ist, inwieweit ein Schiff über ausreichende spezielle Lagerkapazität an Bord verfügt und ob die Möglichkeit einer Entladung in einem anderen Hafen besteht, ohne Gefahr zu laufen, dass die Abfälle auf See eingebracht werden; ferner sind auch die spezifischen Entladeanforderungen zu berücksichtigen, die in Einklang mit dem Völkerrecht erlassen werden.
- (14) Nach dem Verursacherprinzip sollten die Kosten von Hafenauffangeinrichtungen, einschließlich der Behandlung und Entsorgung der Schiffsabfälle, von den Schiffen getragen werden. Im Interesse des Umweltschutzes sollte das Gebührensystem einen Anreiz dafür bieten, die Schiffsabfälle in den Häfen zu entladen und nicht auf See einzubringen. Dies lässt sich erleichtern, indem vorgesehen wird, dass alle Schiffe einen Beitrag zu den Kosten der Bewirtschaftung von Schiffsabfällen leisten, um so den wirtschaftlichen Anreiz eines Einbringens auf See zu verringern. Nach dem Subsidiaritätsprinzip sollten die Mitgliedstaaten entsprechend ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften und derzeitigen Gepflogenheiten befugt bleiben, festzulegen, ob und mit welchem Anteil die auf die Menge der tatsächlich entladenen Schiffsabfälle bezogenen Gebühren in die Kostendeckungssysteme für die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen einbezogen werden. Die Gebühren für die Inanspruchnahme dieser Einrichtungen sollten fair, nichtdiskriminierend und transparent sein.
- (15) Schiffe, die nur geringe Mengen Schiffsabfälle erzeugen, sollten bei der Kostendeckungsregelung günstiger behandelt werden. Gemeinsame Kriterien würden die Bestimmung solcher Schiffe erleichtern.
- (16) Um eine übermäßige Belastung für die Betroffenen zu vermeiden, können Linienschiffe, die häufig und regelmäßig Häfen anlaufen, von bestimmten Pflichten aufgrund dieser Richtlinie ausgenommen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass Vorkehrungen bestehen, um die Entladung der Abfälle und die Zahlung der Gebühren sicherzustellen.
- (17) Ladungsrückstände sollten gemäß MARPOL 73/78 in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden. Gemäß MARPOL 73/78 sind Ladungsrückstände, soweit dies zur Einhaltung der Tankreinigungsanforderungen erforderlich ist, in Hafenauffangeinrichtungen zu entladen. Die Gebühr für diese Entladung ist vom Benutzer der Auffangeinrichtung zu entrichten, wobei der Benutzer normalerweise in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannt wird.
- (18) Es sollten gezielte Überprüfungen vorgenommen werden, um festzustellen, ob die Bestimmungen dieser Richtlinie eingehalten werden. Die Zahl dieser Überprüfungen sowie die verhängten Sanktionen sollten ausreichen, um von der Nichteinhaltung der Richtlinie abzuschrecken. Aus Gründen der Effizienz und der Kostenwirksamkeit können diese Überprüfungen im Rahmen der Richtlinie 95/21/EG erfolgen, soweit jene Richtlinie anwendbar ist.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten im Hinblick auf das angemessene Funktionieren der Hafenauffangeinrichtungen für einen ordnungsgemäßen administrativen Rahmen sorgen. Gemäß MARPOL 73/78 sollten Meldungen über etwaige unzureichende Hafenauffangeinrichtungen an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) weitergeleitet werden. Dieselben Informationen könnten gleichzeitig der Kommission zur Unterrichtung zugeleitet werden.
- (20) Ein Informationssystem zur Identifizierung von Schiffen, die Verschmutzungen verursachen oder potentielle Verschmutzer sind, würde die Durchsetzung dieser Richtlinie erleichtern und wäre ferner bei der Bewertung ihrer Umsetzung hilfreich. Das Informationssystem SIRENAC, das im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichtet worden ist, liefert eine Fülle zusätzlicher Informationen, die für diesen Zweck benötigt werden.
- (21) Ein Ausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten muss die Kommission bei der wirksamen Anwendung dieser Richtlinie unterstützen. Da es sich bei den Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ handelt, sollten diese Maßnahmen im Wege des Regelungsverfahrens gemäß Artikel 5 des genannten Beschlusses erlassen werden.
- (22) Einige Bestimmungen dieser Richtlinie können — ohne dass hierdurch ihr Anwendungsbereich erweitert wird — in jenem Verfahren geändert werden, um Gemeinschafts- oder IMO-Maßnahmen, die künftig in Kraft treten, zu berücksichtigen und somit deren harmonisierte Durchführung sicherzustellen —

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Diese Richtlinie soll das Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See, insbesondere das illegale Einbringen, durch Schiffe verringern, die Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, indem die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände verbessert werden, und damit den Meeresumweltschutz verstärken.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ seegehende Fahrzeuge jeder Art, die im Seegebiet eingesetzt werden, unter Einschluss von Tragflügelbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmenden Geräten;
- b) „MARPOL 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll von 1978, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- c) „Schiffsabfälle“ alle Abfälle, einschließlich Abwasser, sowie Rückstände außer Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs anfallen und in den Geltungsbereich der Anlagen I, IV und V von MARPOL 73/78 fallen, sowie ladungsbedingte Abfälle gemäß den Durchführungsleitlinien der Anlage V von MARPOL 73/78;
- d) „Ladungsrückstände“ die nach Abschluss der Lösch- und Reinigungsverfahren an Bord in Laderäumen oder Tanks befindlichen Reste von Ladungen sowie die beim Laden oder Löschen verursachten Überreste und Überläufe;
- e) „Hafenauffangeinrichtungen“ alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände aufgefangen werden können;
- f) „Fischereifahrzeug“ ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeresressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
- g) „Sportboot“ unabhängig von der Antriebsart Schiffe jeder Art, die für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt sind;
- h) „Hafen“ einen Ort oder ein geographisches Gebiet, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es im Prinzip Schiffe, einschließlich Fischereifahrzeugen und Sportbooten, aufnehmen kann.

Unbeschadet der in den Buchstaben c) und d) enthaltenen Begriffsbestimmungen gelten „Schiffsabfälle“ und „Ladungsrückstände“ als Abfälle im Sinne des Artikels 1 Buchstabe a) der

Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle⁽¹⁾.

Artikel 3

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für

- a) alle Schiffe, einschließlich Fischereifahrzeugen und Sportbooten, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden;
- b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Anwendungsbereich von Buchstabe a) fallenden Schiffen angelaufen werden.

Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie gemäß Absatz 1 Buchstabe a) ausgenommen sind, ihre Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, soweit es vernünftig und praktikabel ist, im Sinne dieser Richtlinie entsorgen.

Artikel 4

Hafenauffangeinrichtungen

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise den Hafen anlaufen, ohne die Schiffe unangemessen aufzuhalten.
- (2) Um den Bedürfnissen der Schiffe zu entsprechen, müssen die Auffangeinrichtungen dazu geeignet sein, die Art und Menge der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände der normalerweise diesen Hafen anlaufenden Schiffe aufzufangen, wobei dem Betriebsbedarf der Hafenbenutzer, der Größe und der geographischen Lage des Hafens, der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe sowie den Ausnahmen gemäß Artikel 9 Rechnung zu tragen ist.
- (3) Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten von Hafenauffangeinrichtungen an den Hafenstaat fest; diese Verfahren müssen mit denen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in Einklang stehen.

Artikel 5

Abfallbewirtschaftungspläne

- (1) Für jeden Hafen ist im Benehmen mit den beteiligten Parteien, insbesondere den Hafenbenutzern oder deren Vertretern, unter Berücksichtigung der Anforderungen der Artikel 4, 6, 7, 10 und 12 ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan aufzustellen und durchzuführen. Anhang I enthält ausführliche Anforderungen hinsichtlich der Aufstellung eines solchen Plans.

⁽¹⁾ ABL L 194 vom 25.7.1975, S. 39. Entscheidung zuletzt geändert durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission (ABL L 135 vom 6.6.1996, S. 32).

(2) Die in Absatz 1 genannten Abfallbewirtschaftungspläne können, falls dies aus Effizienzgründen erforderlich sein sollte, im regionalen Rahmen unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens aufgestellt werden, vorausgesetzt, dass der Bedarf an Auffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden einzelnen Hafen angegeben wird.

(3) Die Mitgliedstaaten bewerten und genehmigen den Abfallbewirtschaftungsplan, überwachen dessen Durchführung und sorgen dafür, dass dieser zumindest alle drei Jahre und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird.

Artikel 6

Meldung

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das kein Fischereifahrzeug oder Sportboot mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere ist und einen Gemeinschaftshafen anlaufen möchte, füllt das in Anhang II enthaltene Formular wahrheitsgetreu und genau aus und übermittelt diese Angaben der von dem Hafenmitgliedstaat benannten Behörde oder Stelle

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

Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die Angaben an den Betreiber der Hafenauffangeinrichtung übermittelt werden, der sie an die zuständigen Behörden weiterleitet.

(2) Die in Absatz 1 genannten Angaben sind mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord aufzubewahren und den Behörden der Mitgliedstaaten auf Verlangen vorzulegen.

Artikel 7

Entladung von Schiffsabfällen

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen angelaufen hat, entlädt vor dem Auslaufen alle Schiffsabfälle in einer Hafenauffangeinrichtung.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 darf ein Schiff ohne Entladung der Schiffsabfälle seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, wenn aus den gemäß Artikel 6 und Anhang II gemachten Angaben hervorgeht, dass genügend spezifische Lagerkapazität für alle angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum Entladehafen anfallenden Schiffsabfälle vorhanden ist.

Gibt es triftige Gründe für die Annahme, dass in dem vorgesehenen Entladehafen keine geeigneten Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ist dieser Hafen nicht bekannt, sodass die Gefahr besteht, dass die Abfälle auf See eingebracht werden, so ergreift der Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhinderung der Meeresverschmutzung; gegebenenfalls verlangt er, dass der Schiffsabfall entladen wird, bevor das Schiff den Hafen verlässt.

(3) Absatz 2 gilt unbeschadet strengerer Entladeanforderungen für Schiffe, die im Einklang mit dem Völkerrecht erlassen wurden.

Artikel 8

Gebühren für Schiffsabfälle

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für die Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, einschließlich der Behandlung und Entsorgung der Abfälle, durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden.

(2) Das Kostendeckungssystem für die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen darf Schiffen keinen Anreiz bieten, ihre Abfälle auf See einzubringen. Zu diesem Zweck gelten die folgenden Grundsätze für Schiffe, die keine Fischereifahrzeuge und keine Sportboote mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere sind:

- a) Alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, leisten unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Einrichtungen einen wesentlichen Beitrag zu den in Absatz 1 genannten Kosten. Die diesbezüglichen Regelungen können die Einbeziehung der Gebühr in die Hafengebühren oder eine gesonderte Pauschalgebühr vorsehen. Die Gebühren können unter anderem abhängig von der Kategorie, dem Typ und der Größe des Schiffes differenziert gestaltet werden.
- b) Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die unter Buchstabe a) genannte Gebühr gedeckt wird, wird auf der Grundlage der Art und der tatsächlichen Menge der entladenen Schiffsabfälle gedeckt.
- c) Die Gebühren können gesenkt werden, wenn der Kapitän des Schiffes nachweisen kann, dass das Schiff aufgrund seines Umweltmanagements, der Bauart, der Ausrüstung und des Betriebs geringere Mengen an Schiffsabfällen erzeugt.

(3) Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, sollten den Hafenbenutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage erläutert werden.

(4) Die Kommission legt innerhalb von drei Jahren nach dem in Artikel 16 Absatz 1 genannten Zeitpunkt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen der Verschiedenartigkeit der Kostendeckungssysteme nach Absatz 2 auf die Meeresumwelt und die Formen der Abfallströme bewertet werden. Dieser Bericht wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und Vertretern der Häfen erstellt.

Die Kommission wird erforderlichenfalls anhand dieser Bewertung einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie durch Einführung eines Systems vorlegen, wonach alle Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, unabhängig von der Benutzung der Einrichtungen einen angemessenen Anteil, und zwar wenigstens ein Drittel, der in Absatz 1 genannten Kosten tragen, oder eines alternativen Systems, das gleichwertige Auswirkungen hat.

Artikel 9**Ausnahmen**

(1) Wenn Schiffe im Liniendienst mit häufig und regelmäßig angelaufenen Häfen eingesetzt sind und wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, dass die Entladung von Schiffsabfällen und die Bezahlung der Gebühren in einem auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafen durch eine Regelung gewährleistet sind, können die Mitgliedstaaten der betroffenen Häfen diese Schiffe von den Verpflichtungen nach Artikel 6, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 befreien.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, mindestens aber einmal jährlich, über die gemäß Absatz 1 gewährten Ausnahmen.

Artikel 10**Entladung von Ladungsrückständen**

Der Kapitän eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen angefahren hat, sorgt dafür, dass die Ladungsrückstände gemäß den Vorschriften von MARPOL 73/78 in einer Hafenauffangeinrichtung entladen werden. Die Gebühr für das Entladen von Ladungsrückständen ist vom Benutzer der Auffangeinrichtung zu entrichten.

Artikel 11**Durchsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Schiffe einer Überprüfung unterzogen werden können, damit festgestellt werden kann, ob sie die Bestimmungen der Artikel 7 und 10 einhalten, und dass eine ausreichende Zahl solcher Überprüfungen durchgeführt wird.

(2) Für Überprüfungen von Schiffen, die keine Fischereifahrzeuge und keine Sportboote mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere sind, gilt Folgendes:

- a) Bei der Auswahl der zu überprüfenden Schiffe richten die Mitgliedstaaten besonderes Augenmerk auf
 - Schiffe, die die Meldeanforderungen des Artikels 6 nicht erfüllt haben,
 - Schiffe, bei denen die Prüfung der gemäß Artikel 6 vom Kapitän gelieferten Angaben andere Gründe für die Annahme ergeben hat, dass das Schiff die Vorschriften dieser Richtlinie nicht erfüllt.
- b) Solche Überprüfungen können im Rahmen der Richtlinie 95/21/EG erfolgen, soweit jene Richtlinie anwendbar ist. Unabhängig von dem Rahmen, in dem die Überprüfungen erfolgen, gilt die Pflicht zur Überprüfung von 25 % der Schiffe gemäß der genannten Richtlinie.
- c) Hält die zuständige Behörde die Ergebnisse dieser Überprüfung für nicht befriedigend, so sorgt sie dafür, dass das Schiff den Hafen nicht verlässt, bevor es seine Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gemäß den Artikeln 7 und 10 in einer Hafenauffangeinrichtung entladen hat.
- d) Kann eindeutig nachgewiesen werden, dass ein Schiff ausgefahren ist, ohne die Bestimmungen des Artikels 7 oder des Artikels 10 erfüllt zu haben, so ist die für den nächsten Anlaufhafen zuständige Behörde zu verständigen, und dem Schiff wird unbeschadet der Anwendung der Sanktionen des

Artikels 13 nicht gestattet, diesen Hafen zu verlassen, bevor die Faktoren im Hinblick auf die Einhaltung dieser Richtlinie durch das Schiff, wie beispielsweise die Genauigkeit der gemäß Artikel 6 gemachten Angaben, gründlicher bewertet wurden.

(3) Die Mitgliedstaaten richten in erforderlichem Umfang Kontrollverfahren ein, um sicherzustellen, dass Fischereifahrzeuge sowie Sportboote mit einer Zulassung für bis zu zwölf Passagiere die einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Artikel 12**Begleitmaßnahmen**

- (1) Die Mitgliedstaaten
 - a) ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass Kapitäne, Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen und sonstige Betroffene angemessen über die an sie gestellten Anforderungen dieser Richtlinie unterrichtet sind und diese einhalten;
 - b) benennen geeignete Behörden oder Stellen zur Wahrnehmung der gemäß dieser Richtlinie zu erfüllenden Aufgaben;
 - c) treffen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit der betroffenen Behörden und Wirtschaftsorganisationen, um eine effiziente Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten;
 - d) sorgen dafür, dass die gemäß Artikel 6 von den Kapitänen übermittelten Angaben angemessen überprüft werden;
 - e) sorgen dafür, dass die Formalitäten für die Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen einfach und zügig abgewickelt werden, um für die Kapitäne einen Anreiz zu schaffen, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen, und ein unangemessenes Aufhalten der Schiffe zu vermeiden;
 - f) stellen sicher, dass die Kommission eine Kopie der gemäß Artikel 4 Absatz 3 gemeldeten Unzulänglichkeiten von Hafenauffangeinrichtungen erhält;
 - g) sorgen dafür, dass die Behandlung, Verwertung und Beseitigung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 75/442/EWG und sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für Abfälle erfolgt, insbesondere gemäß der Richtlinie 75/439/EWG des Rates vom 16. Juni 1975 über die Altölbeseitigung⁽¹⁾ und der Richtlinie 91/689/EWG des Rates vom 12. Dezember 1991 über gefährliche Abfälle⁽²⁾.
 - h) sorgen im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dafür, dass alle an der Entladung oder dem Auffangen von Schiffsabfällen oder Ladungsrückständen Beteiligten Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen stellen können.

(2) Die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen gilt als Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr im Sinne des Artikels 79 der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften⁽³⁾. Gemäß Artikel 45 des Zollkodex der Gemeinschaften sehen die Zollbehörden davon ab, eine summarische Anmeldung zu verlangen.

⁽¹⁾ ABl. L 194 vom 25.7.1975, S. 23. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/692/EWG (AbL. L 377 vom 31.12.1991, S. 48).

⁽²⁾ ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 20. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/31/EWG (AbL. L 168 vom 2.7.1994, S. 28).

⁽³⁾ ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 955/99 (AbL. L 119 vom 7.5.1999, S. 1).

(3) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Einrichtung eines angemessenen und mindestens die gesamte Gemeinschaft abdeckenden Melde- und Kontrollsystems zusammen, um

- die Identifizierung von Schiffen zu verbessern, die ihre Abfälle und Ladungsrückstände nicht gemäß dieser Richtlinie entladen haben,
- festzustellen, ob die in Artikel 1 genannten Ziele erreicht worden sind.

(4) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Erstellung gemeinsamer Kriterien für die Bestimmung der in Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c) genannten Schiffe zusammen.

Artikel 13

Sanktionsvorschriften

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die im Rahmen dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften Sanktionen fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Anwendung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 14

Regelungsausschuss

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss, nachstehend „Ausschuss“ genannt, unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 15

Änderungsverfahren

Die Anhänge dieser Richtlinie, die Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe b) und die Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und IMO-Übereinkünfte können nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden, um sie an Maßnahmen der Gemeinschaft oder der IMO anzupassen, die in Kraft getreten sind, sofern diese Änderungen den Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht erweitern.

Ferner können die Anhänge dieser Richtlinie nach dem genannten Verfahren geändert werden, wenn dies zur Verbesserung der durch diese Richtlinie eingeführten Regelung notwendig ist, sofern diese Änderungen den Anwendungsbereich der Richtlinie nicht erweitern.

Artikel 16

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 28. Dezember 2002 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Im Falle von Abwasser gemäß Artikel 2 Buchstabe c) wird jedoch die Anwendung dieser Richtlinie bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach Inkrafttreten des Anhangs IV von MARPOL 73/78 ausgesetzt, wobei die in jenem Übereinkommen getroffene Unterscheidung zwischen neuen und vorhandenen Schiffen zu beachten ist.

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

Artikel 17

Bewertung

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über den Stand der Durchführung dieser Richtlinie vor.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berichte der Mitgliedstaaten einen Bericht vor, in dem das Funktionieren des in dieser Richtlinie vorgesehenen Systems bewertet wird; gleichzeitig unterbreitet sie erforderlichenfalls Vorschläge betreffend die Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 18

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 27. November 2000.

Im Namen des Europäischen
Parlaments

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. FABIUS

⁽¹⁾ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG (AbL. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

ANHANG I

ANFORDERUNGEN AN ABFALLBEWIRTSCHAFTUNGSPÄNE FÜR HÄFEN

(gemäß Artikel 5)

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

Die Pläne müssen Folgendes enthalten:

- eine Bewertung der Notwendigkeit einer Hafenauffangeinrichtung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schiffe, die den betreffenden Hafen normalerweise anlaufen;
- eine Beschreibung der Art und Kapazität der Hafenauffangeinrichtung;
- eine detaillierte Beschreibung der Verfahren für das Auffangen und Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;
- eine Beschreibung des Gebührensystems;
- die Verfahren für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung;
- die Verfahren für die laufende Konsultation der Hafenbenutzer, der mit der Abfallbehandlung beauftragten Unternehmen, der Hafenbetreiber und anderer Beteiligter;
- die Art und Menge der aufgefangenen und behandelten Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

Ferner sollten die Pläne Folgendes umfassen:

- eine Zusammenfassung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Entladungsformalitäten;
- die Angabe der für die Durchführung des Plans verantwortlichen Person(en);
- gegebenenfalls eine Beschreibung der im Hafen vorhandenen Ausrüstungen und Verfahren für die Vorbehandlung des Abfalls;
- eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der tatsächlichen Nutzung der Hafenauffangeinrichtung;
- eine Beschreibung der Verfahren für die Aufzeichnung der aufgefangenen Menge an Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;
- eine Beschreibung der Art und Weise der Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen.

Die Verfahren für Auffangen, Sammlung, Lagerung, Behandlung und Entsorgung sollten in jeder Hinsicht mit einem Umweltmanagementplan übereinstimmen, der einen schrittweisen Abbau der Auswirkungen dieser Tätigkeiten auf die Umwelt ermöglicht. Stehen die Verfahren mit der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates vom 29. Juni 1993 über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung⁽¹⁾ in Einklang, so wird von dieser Übereinstimmung ausgegangen.

Informationen, die allen Hafenbenutzern zugänglich sein müssen:

- kurzer Verweis auf die grundlegende Bedeutung einer ordnungsgemäßen Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;
- Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz mit entsprechendem Diagramm bzw. entsprechender Karte;
- Liste der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die normalerweise behandelt werden;
- Liste der Kontaktstellen, der Betreiber sowie der angebotenen Dienstleistungen;
- Beschreibung der Entladungsverfahren;
- Beschreibung des Gebührensystems;
- Verfahren für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung.

⁽¹⁾ ABl. L 168 vom 10.7.1993, S. 1.

ANHANG II

ANGABEN, DIE VOR EINLAUFEN IN DEN HAFEN VON GEMACHT WERDEN MÜSSEN

(Anlaufhafen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG)

1. Name, Rufzeichen sowie gegebenenfalls die IMO-Identifikationsnummer des Schiffs:
2. Flaggenstaat:
3. Geschätzte Anlaufzeit:
4. Geschätzte Auslaufzeit:
5. Vorheriger Anlaufhafen:
6. Nächster Anlaufhafen:
7. Letzter Hafen, in dem Schiffsabfälle entladen wurden, und Zeitpunkt dieser Entladung:
8. Entsorgen Sie
den gesamten einen Teil des keinen (*)
Abfall(s) in den Hafenauffangeinrichtungen?
9. Art und Menge der zu entladenden und/oder an Bord verbleibenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und Prozentsatz der maximalen Lagerkapazität.

*Bei Entsorgung des gesamten Abfalls bitte die zweite Spalte entsprechend ausfüllen.**Wird der Abfall nicht oder nur teilweise entsorgt, bitte alle Spalten ausfüllen*

| Art | zu entsorgender Abfall (m ³) | maximale Lagerkapazität (m ³) | Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m ³) | Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird | Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m ³) |
|--|--|---|---|---|---|
| 1. Rückstandsöle | | | | | |
| Schlamm | | | | | |
| Bilgenwasser | | | | | |
| Sonstige (entsprechende Angabe) | | | | | |
| 2. Müll | | | | | |
| Küchenabfall | | | | | |
| Kunststoff | | | | | |
| Sonstige | | | | | |
| 3. Ladungsbedingte Abfälle ⁽¹⁾ (entsprechende Angabe) | | | | | |
| 4. Ladungsrückstände ⁽¹⁾ (entsprechende Angabe) | | | | | |

⁽¹⁾ Auch Schätzwerte sind zulässig.

(*) Bitte entsprechendes Feld ankreuzen.

Achtung:

1. Diese Angaben können für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und anderer Überprüfungen verwendet werden.
2. Die Mitgliedstaaten bestimmen, welche Stellen Kopien dieser Meldung erhalten.
3. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2000/59/EG eine Ausnahme gewährt.

Ich bestätige, dass

die vorstehenden Angaben genau und zutreffend sind,

die entsprechende Bordkapazität zur Lagerung des gesamten Abfalls ausreicht, der zwischen der Meldung und dem Anlaufen des nächsten Hafens anfällt, in dem der Abfall entladen wird.

Datum:

Uhrzeit:

Unterschrift:
