



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 102

(2000-2001)

**Om samtykke til godkjenning av EØS-
komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19.
juni 2001 om endring av vedlegg XIII i
EØS-avtalen (skipsavfallsdirektivet)**

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 28. september 2001,
godkjent i statsråd samme dag.*

1 Bakgrunn

EØS-komiteen vedtok 19. juni 2001 å endre EØS-avtalens vedlegg XII om transport, til også å omfatte europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (skipsavfallsdirektivet).

Formålet med direktiv 2000/59/EF er å sørge for økt levering og bedre håndtering av avfall fra skip. Direktivet vil derfor innføre plikt for alle skip, inkludert fritidsbåter og fiskefartøy, til å levere avfall i havn, og vil pålegge alle havner å ha tilstrekkelig mottakskapasitet for avfall fra skip. For å fjerne incentiver til å slippe ut avfall til sjø, innføres et betalingssystem basert på prinsippet om at det skal betales en generell avfallsavgift uavhengig av om skipet faktisk leverer avfall i havnen (prinsippet om «no-special fee»).

Ettersom gjennomføring i norsk rett krever lovendring, deltok Norge i EØS-komiteens beslutning med forbehold om Stortingets samtykke, i samsvar med Grunnlovens § 26, 2. ledd og EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1.

EØS-komiteens beslutning og europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Skipsavfallsdirektivet har som målsetting å beskytte havmiljøet ved å redusere utslipp av skipsavfall og lasterester fra skip, gjennom å bedre tilgangen til og bruken av avfallsmottak. Direktivet gjelder i utgangspunktet for alle skip uansett størrelse som benytter havner innenfor EU-området, men for enkelte av direktivets bestemmelser er det gjort unntak for fiskefartøy og fritidsbåter. Unntatt fra direktivet er også krigsskip, militære hjelpefartøy eller andre skip som er eid eller drevet av en stat i offentlig ikke-kommersiell tjeneste. Tilsvarende gjelder direktivet for alle havner som normalt tar i mot skip som omfattes av direktivet.

Direktivet har bestemmelser som pålegger alle skip, unntatt fiskefartøy eller fritidsbåter for mindre enn 12 passasjerer, å melde fra til ansvarlig havnemyndighet om mengden avfall om bord, ønsket levering, lagringskapasitet m.m. (art. 6 jf. vedlegg II). Dette har til hensikt å øke kontrollen med den plikt direktivet i art. 7 pålegger skip i havn til å levere avfall, med mindre skipet har tilstrekkelig lagringskapasitet til å vente med levering. Direktivet har også regler om at skip skal holdes tilbake til avfall er levert dersom det er en viss risiko for at avfall vil bli kastet over bord.

For å redusere faren for utslipp av avfall til sjø, skal det i henhold til art. 8 innføres et avgiftssystem basert på prinsippet om at det betales en generell avfallsavgift uavhengig av om skipet faktisk leverer avfall (prinsippet om «no special fee»). Denne avgiften skal dekke en vesentlig del av kostnadene ved mottakene, og kan enten inngå som en del av havneavgiften eller den kan skilles ut som en egen avfallsavgift. Avgiften kan differensieres i forhold til skipenes størrelse, type eller kategori. Fiskebåter og fritidsfartøy kan unntas fra disse bestemmelsene. I henhold til en uttalelse fra EU-kommisjonen skal den generelle avgiften utgjøre minst 30 % av kostnadene for å kunne utgjøre en vesentlig del. De resterende kostnadene skal tas inn som betaling for faktisk levert avfall. De totale avgiftene skal ikke overstige kostnadene ved mottakene. Avgiftene kan reduseres dersom skip kan påvise at de produserer begrensede mengder avfall.

Fergetrafikk kan unntas fra enkelte av direktivets krav dersom det kan dokumenteres tilfredsstillende ordninger for avfallshåndtering.

Direktivet stiller videre krav om at det i alle havner skal være tilstrekkelig mottakskapasitet til at skip som vanligvis bruker havnen uten unødig forsinkelse kan få levert skipsavfall og lasterester.

Skipsavfall er nærmere definert i art 2 (c) og omfatter alle typer avfall, inkludert kloakk, som produseres ved ordinær drift av et skip, og som faller inn under Vedleggene I, IV og V til MARPOL 73/78, samt lasterelatert avfall som definert i retningslinjene for gjennomføring av Vedlegg V. Utrykket lasterester omfatter all slags rester av lastematerialer i lasterom eller tanker etter lossing og rengjøring. For å sikre mottak og videre håndtering av avfallet, skal det utarbeides avfallsplaner for alle havner i overensstemmelse med kravene i vedlegg I. Avfallsplanene kan utarbeides for hver enkelt havn eller samlet for en større region. For øvrig skal det foretas inspeksjoner og føres kontroll med at pliktene i direktivet overholdes. Direktivet skal være gjennomført i nasjonal

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001 om endring av vedlegg XIII i EØS-avtalen (skipsavfallsdirektivet)

rett innen 28. desember 2002 med unntak av bestemmelsen om kloakk i artikkel 2(c) som skal gjennomføres innen 12 måneder etter ikrafttredelse av Vedlegg IV til MARPOL 73/78.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 19. juni 2001 beslutning nr. 77/2001 om å endre EØS-avtalens vedlegg XIII til å omfatte europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (skipsavfallsdirektivet).

Beslutning nr. 77/2001 inneholder en innledning og fire artikler. I innledningen blir det vist til EØS-avtalen, og særlig til artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutning i EØS-komiteen.

Artikkel 1 fastslår at i avtalens vedlegg XII etter nr. 56h (europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/95/EF) skal nytt nr. 56i lyde: «32 000 L 0059: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (EFT L 332 av 28.12 2000, s. 81).»

Artikkel 2 bestemmer at teksten til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 fastsetter at denne beslutning trer i kraft 20. juni 2001, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen i EØS-komiteen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Etter artikkel 103 nr. 1 skal EFTA-statene innen seks måneder fra det tidspunkt da beslutningen ble vedtatt (som var 19. juni 2001), meddele ovenfor de andre EØS-statene at de forfatningsrettslige krav er oppfylt, det vil for Norge sin del si at Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er innhentet.

4 Forholdet til norsk rett

Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om statskontrol med skibes sjødyktighet m.v. (sjødyktighetsloven) kap. 11 med tilhørende forskrifter, har bestemmelser som gjennomfører reglene i Den internasjonale konvensjon om forurensing fra skip av 1973, slik den lyder etter endring i protokollen av 1978 (MARPOL 73/78). I medhold av sjødyktighetslovens kap. 11 er det også gitt forskrifter om etablering av mottaksordninger for avfall fra skip. Gjennomføring av det nye skipsavfallsdirektivet vil langt på vei kunne gjøres med hjemmel i sjødyktighetsloven, men noen av direktivets krav vil gjøre det nødvendig å innføre enkelte nye bestemmelser i loven, og å utvide anvendelsesområdet for enkelte eksisterende bestemmelser.

Avfall fra skip er i norsk rett regulert i forskrift om hindring av forurensing fra skip m.m. av 16. juni 1983, kapittel V, som inntar kravene i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensing fra skip (MARPOL 73/78), og i forskrifter om etablering av mottaksordninger for avfall fra skip av 25. august 1981. Begge forskriftene er gitt i medhold av sjødyktighetsloven kapittel 11.

Kapittel V i forskrift om forurensing fra skip har regler om hindring av søppelforurensing fra skip, og setter forbud mot tømning av søppel med visse nærmere bestemte unntak. Forskrift om mottak av avfall fra skip pålegger alle havner hvor det er vanlig at skip laster, losses eller bunkrer, setter i land eller tar i mot passasjerer, å ha tilstrekkelig mottakskapasitet for skipsavfall. Videre skal havner som tar inn oljetankskip eller andre skip større enn 400 brutto registertonn (BRT), ha mottaksordning for oljeholdig avfall.

Det nye skipsavfallsdirektivet stiller imidlertid flere krav til skipsfarten enn det som følger av dagens system ved at skip pålegges en plikt til å levere avfall i havn. En slik leveringsplikt har ikke dagens forskrift, og sjødyktighetsloven har ikke bestemmelser som kan hjemle forskrifter som kan pålegge alle skip en slik leveringsplikt. Sjødyktighetsloven har heller ikke bestemmelser som naturlig kan hjemle en slik omfattende meldingsplikt som direktivet legger opp til. Videre er det tvilsomt om bestemmelsene om tilbakehold av skip i loven dekker tilbakehold på det grunnlag direktivet fastsetter. Det er således behov for å ta inn enkelte nye bestemmelser i lovens kapittel 11, og å utvide anvendelsesområdet for andre av kapitlets bestemmelser. Miljøverndepartementet vil i en egen lovproposisjon gjøre nærmere rede for lovteknisk utforming og de avveininger som knytter seg til de nødvendige endringer av sjødyktighetsloven.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Som følge av at direktivet har leveringsplikt for skip i havn, og også omfatter små fartøy som fiskebåter og fritidsbåter, vil det kreves noe økt mottakskapasitet. Det påregnes imidlertid ikke større investeringskostnader i mottaksanlegg. De ansvarlige for mottaksordningene må påregne noe merarbeid, men økte utgifter vil kunne dekkes gjennom de avgifter som kan innkreves av skip i havn. Avgiftene skal fullt ut kunne dekke utgiftene knyttet til avfallsmottak, men ikke overstige disse. Direktivet avgjør ikke hvordan ansvarsfordelingen for mottakssystemet skal være i Norge. Det må antas å gi merarbeid i forvaltningen. Dette merarbeidet vil måtte dekkes innenfor gjeldende budsjetter.

For norske skip i europeiske havner vil direktivet medføre økt kontroll med avfallshåndteringen om bord.

6 Konklusjon og tilråding

Etter Miljøverndepartementets vurdering vil skipsavfallsdirektivet kunne bedre skipsfartens håndtering av avfall og lasterester. Ved å stille krav til levering og gi økte muligheter for kontroll, vil mengden ulovlige utslipp av avfall som søppel og olje langs norskekysten kunne reduseres. Det nye avgiftssystemet vil også kunne virke positivt ved at incentivet til å slippe ut avfall til sjø vil reduseres vesentlig.

Miljøverndepartementet tilrår at europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip (skipsavfallsdirektivet) innlemmes i EØS-avtalen uten særskilte tilpasninger. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001 om endring av vedlegg XIII i EØS-avtalen (skipsavfallsdirektivet).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001 om endring av vedlegg XIII i EØS-avtalen (skipsavfallsdirektivet), i samsvar med et vedlagt forslag.

**Forslag til vedtak om samtykke til
godkjenning av EØS-komiteens
beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001
om endring av vedlegg XIII i EØS-
avtalen (skipsavfallsdirektivet)**

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001 om endring av vedlegg XIII til EØS-avtalen (skipsavfallsdirektivet).

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 77/2001 av 19. juni 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR -

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 94/2000 av 27. oktober 2000 ¹⁾
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip ²⁾ skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56h (europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/95/EF) skal nytt nr. 56i lyde:

«56i. **32 000 L 0 059:** 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).»

Artikkel 2

Teksten til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 20. juni 2001, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1 ³⁾

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Utferdiget i Brussel, 19. juni 2001.

¹⁾ EFT L 7 av 11.1 2001, s. 19, og EØS-tillegget til EFT nr. av , s. .

²⁾ EFT L 332 av 28.12 2000, s. 81.

³⁾ (Forfatningsrettslige krav angitt./Ingen forfatningsrettslige krav angitt.)>

For EØS-komiteen	
Formann	
P. Westerlund	
EØS-komiteens sekretærer	
P.K. Mannes	M. Brinkmann

Vedlegg 2**Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF
av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for
avfall og lasterester fra skip**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION
HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen ⁴⁾

,
under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité ⁵⁾

,
under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen ⁶⁾

,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251 ⁷⁾

, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 18. juli 2000, og ut fra følgende betraktninger:

1. Fellesskapets politikk på miljøområdet tar sikte på et høyt vernnivå. Den bygger på føre var-prinsippet, prinsippene om at forurensere betaler og forebyggende tiltak.
2. En viktig del av fellesskapstiltakene på området sjøtransport gjelder reduksjon av havforurensningen. Dette kan oppnås gjennom overholdelse av internasjonale konvensjoner, kodekser og resolusjoner samtidig med at friheten til å drive skipsfart, som fastsatt i De forente nasjoners havrettskonvensjon, og adgangen til å yte tjenester, som fastsatt i fellesskapsretten, opprettholdes.
3. Fellesskapet er svært bekymret over forurensningen av medlemsstatenes hav og kystlinjer som skyldes utslipp av avfall og lasterester fra skip, og særlig med hensyn til iverksetting av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), endret ved den tilhørende protokoll av 1978 (Marpol 73/78), som fastsetter hvilke former for avfall som kan slippes ut i havmiljø fra skip og krever at konvensjonspartene sikrer at det foreligger tilstrekkelige mottaksanlegg i havner. Alle medlemsstatene har ratifisert Marpol 73/78.
4. Vern av havmiljøet kan forbedres ved å redusere utslipp av avfall og lasterester fra skip i havet. Dette kan oppnås ved å øke tilgjengeligheten og bruken av mottaksanlegg og ved bedre håndheving. I Rådets resolusjon av 8. juni 1993 om en felles politikk for sikkerheten til sjøs ⁸⁾ ble flere mottaksanlegg og bedre bruk av mottaksanleggene i Fellesska-

⁴⁾ EFT C 271 av 31.8 1998, s.79 og EFT C 148 av 28.5 1999, s. 7.

⁵⁾ EFT C 138 av 18.5 1999, s. 12.

⁶⁾ EFT C 198 av 14.7 1999, s. 27.

⁷⁾ Europaparlamentsuttalelse av 11. februar 1999 (EFT C 150 av 28.5.1999, s. 432), bekreftet den 16.9 1999, Rådets felles holdning av 8.11.1999 (EFT C 10 av 13.1 2000, s. 14) og europaparlamentsbeslutning av 14.3 2000 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 6.9 2000 og rådsbeslutning av 14.9 2000.

⁸⁾ EFT C 271 av 7.10 1993, s. 1.

- pet nevnt blant de prioriterte tiltak.
5. Rådskivediktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnstatskontroll)⁹⁾, fastsetter at skip som utgjør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, ikke skal fortsette til sjøs.
 6. Det ligger i havforurensningens natur at den har grenseoverskridende følger. Sett i lys av nærhetsprinsippet, er tiltak på fellesskapsplan den mest effektive måten å sikre felles miljøstandarder for skip og havner i hele Fellesskapet.
 7. I lys av forholdsmessighetsprinsippet er et direktiv det egnede juridiske virkemiddel, da dette gir en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse av miljøstandardene i medlemsstatene, mens hver enkelt medlemsstat får anledning til å bestemme hvilke gjennomføringsmetoder som passer best i dens interne system.
 8. Det bør sikres overensstemmelse med gjeldende regionale avtaler som f.eks. 1974/1992-konvensjonen om vern av havmiljøet i Østersjøområdet.
 9. Med sikte på å hindre forurensning og unngå konkurransevridning, bør miljøkravene få anvendelse på alle skip uansett hvilket flagg de fører, og tilstrekkelige mottaksanlegg bør gjøres tilgjengelige i alle havner i Fellesskapet.
 10. Gjennom tilstrekkelige mottaksanlegg skal brukernes behov, fra de største handelsskip til de minste fritidsbåter, og miljøkravene tas hensyn til, uten at det forårsaker unødvendige forsinkelser for de skip som benytter disse anleggene. Medlemsstatene har plikt til å sikre at det stilles tilstrekkelige mottaksanlegg til rådighet, men de har utstrakt frihet til å tilrettelegge avfallsmottaket på den mest hensiktsmessige måte, og de kan blant annet opprette faste mottaksanlegg eller utpeke tjenesteytere som ved behov transporterer mobile avfallsmottak til havnene. Denne plikten innebærer også en plikt til å yte alle tjenester og/eller treffe andre utfyllende tiltak som er nødvendige for korrekt og hensiktsmessig bruk av anleggene.
 11. Anleggene kan forbedres gjennom tidsmessige planer for mottak og håndtering av avfall, som fastsettes i samråd med de berørte parter.
 12. Mottaksanlegg i havner kan gjøres mer effektive ved å kreve at skip skal melde fra om sine behov for bruk av mottaksanlegg. En slik melding vil også gi opplysninger som kan brukes for effektivt å planlegge avfallshåndteringen. Avfall fra fiskefartøyer og fritidsbåter med tillatelse til å transportere høyst 12 passasjerer kan håndteres av mottaksanlegg i havner uten underretning på forhånd.
 13. Utslipp i havet av avfall fra skip kan reduseres ved at alle skip pålegges å levere avfallet sitt i mottaksanlegg før de forlater havnen. For å kunne forene hensynet til en godt fungerende sjøtransport og vern av miljøet, bør det kunne gjøres unntak fra dette kravet ved at det tas hensyn til om det er tilstrekkelig lagringskapasitet om bord, til muligheten for levering i en annen havn uten risiko for utslipp i havet og til særlige leveringskrav, som er vedtatt i samsvar med folkeretten.
 14. Med hensyn til prinsippet om at forurenser betaler bør kostnadene i for-

⁹⁾ EFT L 157 av 7.7 1995, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 98/42/EF (EFT L 184 av 27.6 1998, s. 40).

bindelse med mottaksanlegg i havner, herunder behandling og disponering av avfall fra skip, dekkes av skipene. For å verne miljøet bør det gjennom avgiftssystemet oppmuntres til at avfall fra skip leveres i havner i stedet for å slippes ut i havet. Dette kan fremmes ved å fastsette at alle skip skal bidra til å dekke kostnadene i forbindelse med mottak og håndtering av avfall fra skip, for å redusere det økonomiske motivet for utslipp i havet. Med hensyn til nærhetsprinsippet bør medlemsstatene, i samsvar med nasjonal lovgivning og praksis, beholde retten til å fastsette om og i hvilken grad utgiftene som er avhengig av mengden avfall som skipene faktisk leverer, skal inkluderes i ordningene for dekning av kostnader i forbindelse med bruk av mottaksanlegg i havner. Avgiftene for bruk av disse anleggene bør være rimelige, ikke-diskriminerende og oversiktlige.

15. Skip som produserer mindre mengder avfall bør behandles gunstigere i ordningene for kostnadsdekning. Felles kriterier ville gjøre det lettere å identifisere slike skip.
16. For å unngå en unødvendig byrde for de berørte parter, kan skip i rutetrafikk med hyppige og regelmessige anløp fritas for visse forpliktelser som følger av dette direktiv, dersom det finnes tilstrekkelige bevis for at det finnes ordninger som sikrer at avfallet leveres og avgiftene betales.
17. Lasterester bør leveres til mottaksanleggene i samsvar med Marpol 73/78. I henhold til Marpol 73/78 skal lasterester leveres til mottaksanlegg i havner i den grad det er nødvendig for å oppfylle kravene om tankrengjøring. Avgifter i forbindelse med en slik levering bør betales av brukeren av mottaksanlegget i havnen. Brukeren spesifiseres i den avtalefestede ordningen mellom de berørte parter eller i andre lokale ordninger.
18. Det er nødvendig å gjennomføre målrettede inspeksjoner for å kontrollere at dette direktiv overholdes. Antallet slike inspeksjoner, såvel som de anvendte sanksjoner, bør være tilstrekkelige til å virke avskrekkende når det gjelder overtredelser av dette direktiv. Av hensyn til effektivitet og kostnadseffektivitet kan slike inspeksjoner foretas innenfor rammene av direktiv 95/21/EF, der dette er aktuelt.
19. Medlemsstatene bør sikre de administrative rammene som er nødvendige for at mottaksanleggene i havner skal fungere tilfredsstillende. I henhold til Marpol 73/78 skal påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg i havner innberettes til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). De samme opplysningene kan samtidig oversendes Kommisjonen til orientering.
20. Et informasjonssystem for identifisering av forurensende eller potensielt forurensende skip vil gjøre det lettere å håndheve dette direktiv, og vil være nyttig for å evaluere gjennomføringen av direktivet. Informasjonssystemet Sirenac, som ble opprettet i henhold til Det omforente memorandum om havnestatskontroll, undertegnet i Paris, inneholder mange av tilleggsopplysningene som er nødvendige i denne forbindelse.
21. Det er nødvendig at en komité som består av representanter for medlemsstatene, bistår Kommisjonen ved den faktiske anvendelsen av dette direktiv. Ettersom de tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, er generelle tiltak i henhold til artikkel 2 i rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen ¹⁰⁾, bør slike tiltak vedtas etter den lovgivningsmessige framgangsmåten fastsatt i artikkel 5 i nevnte beslutning.

¹⁰⁾ EFT L 184 av 17.7 1999, s. 23.

22. Visse bestemmelser i dette direktiv kan, uten at direktivets virkeområde utvides, endres i samsvar med ovennevnte framgangsmåte for å ta hensyn til fellesskaps- eller IMO-tiltak som trer i kraft i framtiden, for å sikre en ensartet gjennomføring av dem -

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formålet med dette direktiv er å redusere utslipp, særlig ulovlige utslipp, i havet av avfall og lasterester fra skip som anløper havner i Fellesskapet, ved å øke tilgangen og bruken av mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip, slik at vernet av havmiljøet forbedres.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «skip»: enhver type sjøgående fartøy som opererer i havmiljøet, herunder hydrofoilbåter, luftputefartøyer, undervannsfartøyer og flytende fartøyer,
- b) «Marpol 73/78»: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), endret ved den tilhørende protokoll av 1978, slik den gjelder på datoen for vedtakelsen av dette direktiv,
- c) «avfall fra skip»: enhver form for avfall, herunder spillvann, og andre rester enn lasterester som oppstår mens et skip er i drift, og som omfattes av vedlegg I, IV og V til Marpol 73/78 og lasterelatert avfall som definert i retningslinjene for gjennomføringen av vedlegg V til Marpol 73/78,
- d) «lasterester»: rester av lastematerialer i lasterom eller tanker etter at lossing og rengjøring er avsluttet, herunder også restmengder og spill ved lasting/lossing,
- e) «mottaksanlegg i havner»: ethvert anlegg som er fast, flytende eller mobilt, og som kan motta avfall eller lasterester fra skip,
- f) «fiskefartøy»: ethvert skip som er utstyrt til eller brukes til kommersiell fangst av fisk eller andre levende marine ressurser,
- g) «fritidsbåt»: ethvert skip, uansett framdriftsmåte, som er beregnet til sports- eller fritidsbruk,
- h) «havn»: et sted eller geografisk område som er utstyrt med innretninger og utstyr som gjør det mulig å motta skip, herunder fiskefartøyer og fritidsbåter,

Uten at definisjonene i bokstav c) og d) berøres, skal «avfall fra skip» og «lasterester» betraktes som avfall i henhold til artikkel 1 bokstav a) i rådsdirektiv 75/442/EØF av 15. juli 1975 om avfall ¹¹⁾

¹¹⁾ EFT L 194 av 25.7 1975, s. 39. Direktivet sist endret ved kommisjonsvedtak 96/350/EF (EFT L 135 av 6.6 1996, s. 32).

Artikkel 3

Virkeområde

Dette direktiv gjelder for:

- a) alle skip, herunder fiskefartøyer og fritidsbåter, uavhengig av deres flagg, som anløper eller opererer i en havn i en medlemsstat, med unntak av krigsskip, militære hjelpefartøyer eller andre skip som eies eller drives av en stat, og som bare brukes, på det nåværende tidspunkt, i statlig ikke-kommersiell tjeneste, og
- b) alle havner i medlemsstater som normalt anløpes av skip som omfattes av bokstav a).

Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at skip som er unntatt fra dette direktiv i henhold til bokstav a) i foregående ledd, leverer sitt avfall og sine lasterester på en måte som så langt det er rimelig og praktisk mulig er i samsvar med dette direktiv.

Artikkel 4

Mottaksanlegg i havner

1. Medlemsstatene skal sikre at det er tilgang til mottaksanlegg som er tilstrekkelige til å dekke behovene for skipene som vanligvis anløper havnen, uten å forårsake unødvendige forsinkelser for skipene.
2. For at et mottaksanlegg skal være tilstrekkelig, skal det kunne motta de typer og mengder avfall og lasterester fra skipene som vanligvis anløper den aktuelle havnen, samtidig som det tas hensyn til de operative behovene til brukerne av havnen, havnens størrelse og geografiske beliggenhet, typen skip som anløper havnen og unntakene fastsatt i artikkel 9.
3. Medlemsstatene skal fastsette framgangsmåter som er i samsvar med dem som Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) har godkjent, for rapportering til havnestaten om påståtte mangler ved mottaksanlegg.

Artikkel 5

Planer for mottak og håndtering av avfall

1. En hensiktsmessig plan for mottak og håndtering av avfall skal utarbeides og gjennomføres for hver havn etter samråd med de berørte parter, særlig havnebrukere eller deres representanter, samtidig som det tas hensyn til kravene i artikkel 4, 6, 7, 10 og 12. Detaljerte krav til utarbeidelsen av slike planer er fastsatt i vedlegg I.
2. Dersom det er nødvendig av effektivitetshensyn, kan planene for mottak og håndtering av avfall omtalt i nr. 1 utarbeides i en regional sammenheng med hensiktsmessig medvirkning fra de enkelte havner, under forutsetning av at behovet for og tilgangen til mottaksanlegg spesifiseres for hver enkelt havn.
3. Medlemsstatene skal evaluere og godkjenne planen for mottak og håndtering av avfall, overvåke gjennomføringen av den, samt sørge for at den godkjennes på ny minst hvert tredje år, og etter betydelige endringer i

havnedriften.

Artikkel 6

Melding

1. Skipsføreren på alle skip unntatt fiskefartøyer eller fritidsbåter med tillatelse til å transportere høyst 12 passasjerer, som er på vei til en havn i Fellesskapet, skal fylle ut skjemaet i vedlegg II sannferdig og fullstendig og melde disse opplysningene til den myndighet eller det organ som er utpekt til dette formål av den medlemsstat der havnen ligger:
 - a) minst 24 timer før ankomsten dersom anløpshavnen er kjent, eller
 - b) så snart anløpshavnen er kjent, dersom denne opplysningen først er tilgjengelig mindre enn 24 timer innen ankomsten, eller
 - c) senest ved avgang fra foregående havn, dersom reisen varer mindre enn 24 timer. Medlemsstater kan beslutte at opplysningene skal meldes til den som driver havnens mottaksanlegg, som i sin tur videresender dem til vedkommende myndighet.
2. Opplysningene nevnt i nr. 1 skal oppbevares om bord i det minste til neste anløpshavn og på anmodning stilles til rådighet for medlemsstatenes myndigheter.

Artikkel 7

Levering av avfall fra skip

1. Skipsføreren på et skip som anløper en havn i Fellesskapet, skal før avseiling levere alt avfall fra skipet til et mottaksanlegg i havnen.
2. Uten hensyn til nr. 1, kan et skip fortsette til neste anløpshavn uten å levere avfallet sitt dersom det framgår av opplysningene som er oppgitt i samsvar med artikkel 6 og vedlegg II, at det er avsatt tilstrekkelig lagringskapasitet for alt avfall fra skipet som har blitt, og kommer til å bli, samlet opp under skipets planlagte reise til leveringshavnen. Dersom det er gode grunner til å tro at tilstrekkelige mottaksanlegg ikke er tilgjengelige i den planlagte leveringshavnen, eller dersom denne havnen er ukjent og det derfor er en risiko for at avfall kommer til å slippes ut i havet, skal medlemsstaten treffe alle nødvendige tiltak for å hindre havforurensning, om nødvendig ved å kreve at skipet leverer avfallet sitt før det forlater havnen.
3. Nr. 2 får anvendelse med forbehold for strengere leveringskrav for skip som er vedtatt i samsvar med folkeretten.

Artikkel 8

Avgifter for avfall fra skip

1. Medlemsstatene skal sikre at kostnadene i forbindelse med mottaksanlegg i havner, herunder behandling og disponering av avfallet, dekkes gjennom en avgift som innkreves fra skipene.

2. Ordningene for dekning av kostnader ved bruk av mottaksanlegg i havner må ikke på noen måte motivere skip til å slippe ut avfall i havet. For å oppnå dette skal følgende prinsipper gjelde for andre skip enn fiskefartøyer og fritidsbåter med tillatelse til å transportere høyst 12 passasjerer:
 - a) alle skip som anløper en havn i en medlemsstat, skal yte et vesentlig bidrag til dekning av kostnadene som omtales i nr. 1, uavhengig av om de faktisk bruker anleggene. Dette kan innebære at avgiften inkluderes i havneavgiftene, eller en separat standardavgift for avfall. Avgiftene kan differensieres med hensyn til bl.a. skipets kategori, type og størrelse,
 - b) den del av kostnadene som eventuelt ikke dekkes av avgiften som omtales i bokstav a), skal dekkes på grunnlag av de typer og mengder avfall fra skipet som skipet faktisk leverer,
 - c) avgiftene kan reduseres dersom skipets miljøforvaltning, utforming, utstyr og drift er av en slik art at skipsføreren kan påvise at skipet produserer mindre mengder avfall.
3. For å sikre at avgiftene er rettferdige, ikke-diskriminerende og oversiktlige, samt at de gjenspeiler kostnadene i forbindelse med anleggene og tjenestene som gjøres tilgjengelige og, når det er hensiktsmessig, brukes, bør avgiftsbeløpet og beregningsgrunnlaget klart framgå for brukerne av havnen.
4. Kommisjonen skal, innen tre år etter datoen nevnt i artikkel 16 nr. 1, framlegge en evalueringsrapport for Europaparlamentet og Rådet om virkningene på havmiljøet og avfallsstrømmen av de ulike ordningene for kostnadsdekning som er vedtatt i samsvar med nr. 2. Denne rapporten skal utarbeides i samarbeid med vedkommende myndigheter i medlemsstatene og havnerepresentanter.

Kommisjonen skal, om nødvendig, på grunnlag av denne evalueringen framlegge et forslag om endring av dette direktiv ved innføring av en ordning som innebærer at alle skip som anløper en havn i en medlemsstat, betaler en avgift som tilsvarende en passende proSENTSATS på minst en tredel av kostnadene som omtales i nr. 1, uavhengig av skipenes faktiske bruk av anleggene, eller en alternativ ordning med tilsvarende virkning.

Artikkel 9

Unntak

1. Når skip brukes i rutetrafikk med hyppige og regelmessige havneanløp og det finnes tilstrekkelige bevis for at det eksisterer en ordning som sikrer levering av avfallet og betaling av avgiftene i en av havnene på ruten, kan medlemsstatene der de berørte havnene ligger unnta disse skipene fra forpliktelsene i artikkel 6, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8.
2. Medlemsstatene skal med jevne mellomrom, og minst en gang i året, underrette Kommisjonen om hvilke unntak som er innvilget i samsvar med nr. 1.

Artikkel 10

Levering av lasterester

Skipsføreren på et skip som anløper en havn i Fellesskapet, skal sikre at lasterester leveres til et mottaksanlegg i samsvar med bestemmelsene i Marpol 73/78. Eventuelle avgifter på levering av lasterester skal betales av brukeren av mottaksanlegget.

Artikkel 11

Håndheving

1. Medlemsstatene skal sikre at ethvert skip kan bli gjenstand for en inspeksjon for å kontrollere at artikkel 7 og 10 overholdes, og at det utføres et tilstrekkelig antall inspeksjoner.
2. For inspeksjoner av andre skip enn fiskefartøyer og fritidsbåter med tillatelse til å transportere høyst 12 passasjerer gjelder følgende:
 - a) når medlemsstatene velger hvilke skip som skal inspiseres, skal de være særlig oppmerksomme på skip
 - som ikke har oppfylt meldingskravene i artikkel 6,
 - der opplysningene skipsføreren har oppgitt i samsvar med artikkel 6, gir andre grunner til å anta at skipet ikke oppfyller kravene i dette direktiv,
 - b) slike inspeksjoner kan, når det er hensiktsmessig, foretas i samsvar med direktiv 95/21/EF, og uavhengig av rammene for inspeksjonene får direktivets krav om inspeksjon av minst 25 % av skipene anvendelse,
 - c) dersom vedkommende myndighet ikke er fornøyd med resultatene av inspeksjonen, skal den sikre at skipet ikke forlater havnen før det har levert avfallet og lasterestene sine til et mottaksanlegg i samsvar med artikkel 7 og 10,
 - d) dersom det finnes klare bevis for at et skip har forlatt havnen uten å ha oppfylt kravene i artikkel 7 eller 10, skal vedkommende myndighet i neste anløpshavn informeres om dette, og et slikt skip skal, uten at anvendelsen av sanksjonene i artikkel 13 berøres, ikke tillates å forlate havnen før det er foretatt en mer inngående vurdering av forhold vedrørende skipets overholdelse av dette direktiv, som nøyaktigheten av opplysningene som er framlagt i samsvar med artikkel 6.
3. Medlemsstatene skal i den grad det er nødvendig innføre kontrollprosedyrer for fiskefartøyer og fritidsbåter med tillatelse til å transportere høyst 12 passasjerer, for å sikre at gjeldende krav i dette direktiv er oppfylt.

Artikkel 12

Oppfølgingstiltak

1. Medlemsstatene skal:
 - a) treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at skipsførere, leverandører av

- mottaksanlegg i havner og andre berørte personer mottar tilstrekkelig informasjon om kravene som gjelder for dem i henhold til dette direktiv, og at de overholder disse,
- b) utpeke hensiktsmessige myndigheter eller organer som skal utføre arbeidsoppgavene i henhold til dette direktiv,
 - c) skape grunnlag for samarbeid mellom de relevante myndigheter og kommersielle organisasjoner for å sikre en effektiv gjennomføring av dette direktiv,
 - d) sikre at de opplysninger som skipsførere melder i samsvar med artikkel 6, undersøkes behørig,
 - e) sikre at formalitetene i forbindelse med bruk av mottaksanlegg i havner er enkle og hurtige slik at skipsførerne oppmuntres til å bruke disse anleggene, og for å unngå unødvendige forsinkelser av skipene,
 - f) sikre at Kommisjonen får en kopi av påstandene om utilstrekkelige mottaksanlegg i havner som omtales i artikkel 4 nr. 3,
 - g) sikre at behandling, gjenvinning eller disponering av avfall og lasterester fra skip utføres i samsvar med direktiv 75/442/EØF og annet relevant fellesskapsregelverk om avfall, særlig rådsdirektiv 75/439/EØF av 16. juni 1975 om håndtering av spillolje ¹²⁾ og rådsdirektiv 91/689/EØF av 12. desember 1991 om farlig avfall ¹³⁾,
 - h) sikre i samsvar med sin nasjonale lovgivning at alle parter som er involvert i levering eller mottak av avfall eller lasterester fra skip, kan kreve erstatning for skader som følge av utilbørlig forsinkelse.
2. Levering av avfall og lasterester fra skip skal betraktes som frigivelse for fri omsetning som definert i artikkel 79 i rådsforordning (EØF) nr. 2 913/92 av 12. oktober 1992 om innføring av Fellesskapets tollkodeks ¹⁴⁾. Tollmyndighetene skal ikke kreve at det avgis en summarisk deklarasjon i samsvar med artikkel 45 i Fellesskapets tollkodeks.
3. Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om å opprette et hensiktsmessig informasjons- og overvåkingssystem som minst dekker hele Fellesskapet, for å:
- forbedre identifiseringen av skip som ikke har levert avfall og lasterester i samsvar med dette direktiv,
 - fastslå hvorvidt målsettingene som er fastsatt i artikkel 1 i direktivet, er oppnådd.
4. Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om å fastsette felles kriterier for identifisering av de skip som omtales i artikkel 8 nr. 2 bokstav c).

¹²⁾ EFT L 194 av 25.7 1975, s. 23. Direktivet sist endret ved direktiv 91/692/EØF (EFT L 377 av 31.12 1991, s. 48).

¹³⁾ EFT L 377 av 31.12 1991, s. 20. Direktivet sist endret ved direktiv 94/31/EØF (EFT L 168 av 2.7 1994, s. 28).

¹⁴⁾ EFT L 302 av 19.10 1992, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 955/1999 (EFT L 119 av 7.5 1999, s. 1).

Artikkel 13

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette en sanksjonsordning for overtredelse av de nasjonale bestemmelser som vedtas i henhold til dette direktiv, og skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at slike sanksjoner anvendes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 14

Forskriftskomiteé

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt i henhold til artikkel 12 nr. 1 i direktiv 93/75/EØF¹⁵⁾, heretter kalt «komiteen».
2. Dersom det vises til dette nummer, kommer artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF til anvendelse, i samsvar med bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
Fristen fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal settes til tre måneder.
3. Komiteen skal selv fastsette sin forretningsorden.

Artikkel 15

Framgangsmåte for endring

Vedleggene til dette direktiv, definisjonen i artikkel 2 bokstav b), henvisningene til fellesskapsdokumenter og IMO-tiltak kan endres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 14 nr. 2, for å bringe dem i samsvar med fellesskaps- eller IMO-tiltak som har trådt i kraft, under forutsetning av at slike endringer ikke utvider dette direktivs virkeområde.

Vedleggene til dette direktiv kan dessuten endres etter nevnte framgangsmåte når det er nødvendig for å forbedre den ordning som er opprettet ved dette direktiv, under forutsetning av at slike endringer ikke utvider dette direktivs virkeområde.

Artikkel 16

Gjennomføring

1. Medlemsstatene skal innen 28. desember 2002 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.
Med hensyn til spillvann, som omtalt i artikkel 2 bokstav c), skal imidlertid gjennomføringen av dette direktiv utsettes til 12 måneder etter ikrafttre-

¹⁵⁾ EFT L 247 av 5.10 1993, s. 19. Direktivet sist endret ved direktiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10 1998, s. 7).

delsen av vedlegg IV til Marpol 73/78, samtidig som det tas hensyn til skillet mellom nye og eksisterende skip som gjøres i Marpol 73/78.

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

Artikkel 17

Evaluering

1. Hvert tredje år skal medlemsstatene framlegge for Kommisjonen en statusrapport om gjennomføringen av dette direktiv.
2. Kommisjonen skal, på grunnlag av rapportene fra medlemsstatene som fastsatt i nummer 1, framlegge for Europaparlamentet og Rådet en vurderingsrapport om hvordan det system som fastsettes i dette direktiv fungerer, og om nødvendig framlegge forslag med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv.

Artikkel 18

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 19

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utferdiget i Brussel, 27. november 2000

<i>For Europaparlamentet</i>	<i>For Rådet</i>
N. FONTAINE	L. FABIUS
<i>President</i>	<i>Formann</i>

Vedlegg I

Krav til planer for mottak og håndtering av avfall i havner

(som nevnt i artikkel 5)

Planene skal omfatte alle typer avfall og lasterester fra skip som vanligvis anløper havnen, og skal utarbeides i samsvar med størrelsen på havnen og typen skip som anløper den.

Følgende punkter skal inngå i planene:

- en vurdering av behovet for mottaksanlegg i en havn på bakgrunn av behovet til de skip som vanligvis anløper havnen,
- en beskrivelse av mottaksanleggenes type og kapasitet,
- en detaljert beskrivelse av framgangsmåten for mottak og innsamling av avfall og lasterester fra skip,

- en beskrivelse av avgiftssystemet,
- framgangsmåter for innberetning av påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg,
- framgangsmåter for løpende samråd med havnebrukere, avfallshåndterere, terminaloperatører og andre berørte parter, og
- typer og mengder avfall og lasterester fra skip som mottas og håndteres.

Planene bør dessuten inneholde følgende:

- et sammendrag av gjeldende lovgivning og formalitetene i forbindelse med levering,
- opplysninger om hvem som er ansvarlig(e) for gjennomføring av planen,
- en beskrivelse av eventuelt utstyr og eventuelle prosesser til forbehandling av avfallet i havnen,
- en beskrivelse av metoder for registrering av faktisk bruk av mottaksanleggene i havnen,
- en beskrivelse av metoder for registrering av mengdene avfall og lasterester fra skip som mottas, og
- en beskrivelse av hvordan avfallet og lasterestene fra skip skal disponeres. Framgangsmåtene for mottak, innsamling, lagring, behandling og disponering bør i alle henseender være i samsvar med et program for miljøforvaltning som er egnet til å gradvis redusere miljøvirkningene av disse aktivitetene. Slikt samsvar anses å foreligge dersom framgangsmåtene er i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 1 836/93 av 29. juni 1993 om frivillig deltakelse for industriforetak i en miljøstyrings- og miljørevisjonsordning i Fellesskapet ¹⁶⁾

Opplysninger som skal stilles til rådighet for alle brukere av havnen:

- en kort henvisning til den vesentlige betydningen av korrekt levering av avfall og lasterester fra skip,
- mottaksanleggenes plassering for hver kai plass med diagram/kart,
- en liste over avfall og lasterester som vanligvis behandles,
- en liste over kontaktpunkter, operatører og tjenester som tilbys,
- en beskrivelse av framgangsmåtene for levering,
- en beskrivelse av avgiftssystemet, og
- framgangsmåtene for innberetning av påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg.

Vedlegg II

Opplysninger som skal meldes før anløp av havnen i

(anløpshavn som omtalt i artikkel 6 i direktiv 2000/59/EF)

1. Skipets navn, kjenningssignal og, dersom det foreligger, dets IMO-identifikasjonsnummer:
2. Flaggstat:
3. Forventet anløpstidspunkt:
4. Forventet avseilingstidspunkt:

¹⁶⁾ EFT L 168 av 10.7 1993, s. 1.

5. Forrige anløpshavn:
6. Neste anløpshavn:
7. Siste havn der avfall ble levert, og dato for dette:
8. Skal

alt deler av ikke noe av (Sett kryss i det relevante felt)
Deres avfall leveres til mottaksanlegget i havnen?

1. Type og mengde av avfall og rester som skal leveres og/eller beholdes om bord, og prosentdel av maksimal lagringskapasitet:

Ved levering av alt avfall skal annen kolonne fylles ut der det er relevant.

Ved levering av deler av eller ikke noe avfall skal alle kolonnene fylles ut.

Typ e	Avfall som skal leveres (m ³)	Maksimal lagringskapasitet til rådighet (m ³)	Avfallsmengde som beholdes om bord (m ³)	Havn der resten av avfallet vil bli levert	Antatt avfallsmenge som blir samlet opp mellom meldingen og neste anløpshavn (m ³)
1.	<i>Spillolje</i>				
	Slam				
	Bunnvann				
	Andre (spesifiseres)				
2.	<i>Søppel</i>				
	Næringsmiddelavfall				
	Plast				
	Annet				
3.	<i>Lasterelatert avfall¹</i> (spesifiser)				
4.	<i>Lasterester¹</i> (spesifiser)				

¹ Kan være anslag.

Merknader:

1. Disse opplysningene kan brukes til havnestatskontroll og andre inspeksjonsformål.
2. Medlemsstatene avgjør hvilke organer som skal motta kopier av denne meldingen.
3. Dette skjemaet skal fylles ut med mindre skipet omfattes av et unntak i henhold til artikkel 9 i direktiv 2000/59/EF.

Jeg bekrefter

at ovenstående opplysninger er nøyaktige og korrekte og

at det er tilstrekkelig lagringskapasitet til rådighet om bord til å oppbevare alt avfall som blir samlet opp mellom denne meldingen og neste havn der avfallet skal leveres.

Dato

Tidspunkt

Underskrift

Erklæring fra Kommisjonen

Kommisjonen tolker ordet «vesentlig» som minst 30 % av kostnadene som omtales i artikkel 8 nr. 1.
