

RICHTLIJN (EU) 2019/883 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 17 april 2019****inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het maritieme beleid van de Unie beoogt een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming te waarborgen. Dit kan worden bereikt door naleving van internationale verdragen, codes en resoluties, met behoud van de vrijheid van scheepvaart, zoals vastgelegd in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee („VN-Zeerechtverdrag”).
- (2) In duurzameontwikkelingsdoelstelling 14 van de VN wordt gewezen op de bedreigingen van vervuiling van de zee, vervuiling door voedingsstoffen, uitputting van hulpbronnen en klimaatverandering, die alle voornamelijk worden veroorzaakt door activiteiten van de mens. Die bedreigingen zorgen voor toenemende druk op milieusystemen, zoals biodiversiteit en natuurlijke infrastructuur, en creëren tevens wereldwijde sociaaleconomische problemen, onder meer op het gebied van gezondheid, veiligheid en financiële risico's. De Unie moet zich inzetten voor de bescherming van mariene soorten en mensen steunen die zijn aangewezen op de zee, zij het voor hun werk, voor hulpbronnen dan wel voor recreatie.
- (3) Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen („het Marpol-verdrag”) bevat een algemeen verbod op lozingen vanaf schepen op zee, maar bevat ook voorwaarden waaronder bepaalde soorten afval in het mariene milieu mogen worden geloosd. Het Marpol-verdrag verplicht de overeenkomstsluitende partijen te zorgen voor toereikende ontvangstvoorzieningen in hun havens.
- (4) De Unie heeft delen van het Marpol-verdrag ten uitvoer gelegd door middel van Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, en heeft daarbij een havengebaseerde benadering gevolgd. Het doel van Richtlijn 2000/59/EG is een evenwicht vinden tussen vlot maritiem vervoer en de bescherming van het mariene milieu.
- (5) De voorbije twee decennia zijn het Marpol-verdrag en de bijlagen daarbij onderwerp geweest van belangrijke wijzigingen, waardoor striktere normen en verboden op afvallozingen vanaf schepen op zee zijn ingevoerd.
- (6) Bij bijlage VI bij het Marpol-verdrag zijn lozingsnormen ingevoerd voor nieuwe afvalcategorieën, met name residuen van uitlaatgasreinigingssystemen, bestaande uit slib en aftapwater. Die afvalcategorieën moeten ook onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.

⁽¹⁾ PB C 283 van 10.8.2018, blz. 61.

⁽²⁾ PB C 461 van 21.12.2018, blz. 220.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 13 maart 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en Besluit van de Raad van 9 april 2019.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).

- (7) De lidstaten dienen op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te blijven werken aan een omvattende bestudering van de milieueffecten van lozingen van afvalwater afkomstig van „open loop scrubbers” (uitlaatgasreinigingssystemen in open modus), met inbegrip van maatregelen ter bestrijding van mogelijke effecten.
- (8) De lidstaten dienen te worden aangemoedigd om overeenkomstig Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ passende maatregelen te treffen, met inbegrip van een verbod op lozingen van afvalwater afkomstig van open loop scrubbers en bepaalde ladingresiduen in hun territoriale wateren.
- (9) Op 1 maart 2018 heeft de IMO de herziene geconsolideerde richtsnoeren voor aanbieders en gebruikers van havenontvangstvoorzieningen vastgesteld (MEPC.1/Circ. 834/Rev. 1) („de geconsolideerde richtsnoeren van de IMO”), dat standaardmodellen voor afvalaanmelding, het afvalontvangstbewijs, en voor de rapportering van vermeende ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen alsmede de rapporteringsvoorschriften van de havenontvangstvoorziening omvat.
- (10) Ondanks die ontwikkelingen op regelgevingsgebied vinden nog steeds afvallozingen op zee plaats die met grote sociale, economische en milieukosten gepaard gaan. Dit is te wijten aan een combinatie van factoren: niet elke haven beschikt over toereikende havenontvangstvoorzieningen, de handhaving laat vaak te wensen over en er zijn onvoldoende prikkels om het afval aan wal af te geven.
- (11) Richtlijn 2000/59/EG heeft bijgedragen aan een toename van het volume aan afval dat aan havenontvangstvoorzieningen wordt afgegeven, onder meer door ervoor te zorgen dat schepen in de kosten van die voorzieningen bijdragen, ongeacht zij daadwerkelijk gebruik van die voorzieningen gebruikmaken, en heeft dus geholpen om het aantal afvallozingen op zee terug te brengen, zoals blijkt uit de evaluatie van de richtlijn in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving („Refit-evaluatie”).
- (12) Uit de Refit-evaluatie is echter ook gebleken dat Richtlijn 2000/59/EG niet geheel doeltreffend is geweest, door een gebrek aan samenhang met het Marpol-verdragskader. Bovendien hebben de lidstaten de belangrijkste begrippen van de richtlijn, zoals de toereikendheid van de voorzieningen, de afvalvooraanmelding, de verplichte afvalafgifte aan havenontvangstvoorzieningen en de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer, op verschillende wijze uitgelegd. De conclusie van de Refit-evaluatie luidde dat die begrippen verder geharmoniseerd en volledig met het Marpol-verdrag in overeenstemming gebracht moesten worden om onnodige administratieve lasten voor zowel de havens als de havengebruikers te vermijden.
- (13) Met het oog op afstemming van Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾ op de toepasselijke bepalingen van het Marpol-verdrag inzake lozingsnormen dient de Commissie na te gaan of het wenselijk is om die richtlijn te herzien, met name door middel van een uitbreiding van het toepassingsgebied ervan.
- (14) Het maritieme beleid van de Unie dient een hoog niveau van bescherming van het mariene milieu na te streven, waarbij rekening dient te worden gehouden met de diversiteit van de maritieme gebieden in de Unie. Dit beleid dient te berusten op het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat aantastingen van het mariene milieu bij voorrang aan de bron moeten worden bestreden, en het beginsel dat de vervuiler betaalt.
- (15) Deze richtlijn dient ook bij te dragen aan de toepassing van de belangrijkste milieuwetgeving en -beginselen in het kader van havens en het afvalbeheer van schepen. Met name Richtlijnen 2008/56/EG ⁽⁷⁾ en 2008/98/EG ⁽⁸⁾ van het Europees Parlement en de Raad zijn in dit opzicht relevante instrumenten.
- (16) Richtlijn 2008/98/EG bevat de belangrijkste beginselen inzake afvalstoffenbeheer, zoals het beginsel „de vervuiler betaalt” en de afvalhiërarchie, volgens welke hergebruik en recycling van afval voorrang moeten krijgen op andere vormen van nuttige toepassing en verwijdering van afval, en op grond waarvan systemen voor gescheiden afvalinzameling moeten worden opgezet. Een ander leidend beginsel van de afvalstoffenwetgeving van de Unie is de uitbreiding van de producentenverantwoordelijkheid, die inhoudt dat producenten gedurende de gehele levenscyclus van hun producten verantwoordelijk zijn voor de milieueffecten ervan. Die verplichtingen gelden ook voor het afvalbeheer van schepen.

⁽⁵⁾ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).

⁽⁶⁾ Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en de invoering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, voor verontreinigingsdelicten (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11).

⁽⁷⁾ Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Kaderrichtlijn mariene strategie) (PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19).

⁽⁸⁾ Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3).

- (17) Gescheiden afvalinzameling van schepen, met inbegrip van afgedankt vistuig, is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat dit afval, met het oog op voorbereiding voor hergebruik of recycling, verderop in de afvalbeheerketen nuttig wordt toegepast, en om te voorkomen dat dit afval schade toebrengt aan het mariene milieu en zeedieren. Afval wordt aan boord van schepen vaak gescheiden ingezameld, overeenkomstig internationale normen. Het Unierecht moet ervoor zorgen dat deze inspanningen aan boord van schepen niet worden ondermijnd door een gebrek aan regelingen voor gescheiden afvalinzameling aan wal.
- (18) In de Unie komt elk jaar een aanzienlijke hoeveelheid plastic in de zeeën en oceanen terecht. Hoewel in de meeste zeegebieden het grootste deel van het zwerfvuil op zee afkomstig is van activiteiten op het land, is ook de scheepvaart, met inbegrip van de visserij en de pleziervaart, mede verantwoordelijk, door rechtstreekse lozingen van afval, waaronder plastic en afgedankt vistuig, in zee.
- (19) Richtlijn 2008/98/EG spoort de lidstaten ertoe aan te voorkomen dat zwerfvuil in zee terechtkomt, als bijdrage aan de duurzameontwikkelingsdoelstelling van de VN om alle soorten verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen en aanzienlijk te verminderen.
- (20) In de mededeling van de Commissie „Maak de cirkel rond — Een EU-actieplan voor de circulaire economie” van 2 december 2015 wordt erkend dat Richtlijn 2000/59/EG in dit opzicht een specifieke rol heeft gespeeld, door te zorgen voor de beschikbaarheid van toereikende afvalontvangstvoorzieningen, voor het juiste niveau aan prikkels en voor handhaving van de verplichting tot afgifte van afval aan voorzieningen aan wal.
- (21) Offshore-installaties zijn een van de bronnen van zwerfvuil op zee. Daartoe dienen de lidstaten passende maatregelen te nemen met betrekking tot de afgifte van afval door offshore-installaties die hun vlag voeren of in hun wateren actief zijn, of beide, en te zorgen voor naleving van de strenge lozingsnormen uit het Marpol-verdrag die van toepassing zijn op offshore-installaties.
- (22) Afval, met name van plastic, afkomstig van rivieren is een van de voornaamste bronnen van zwerfvuil op zee. Daartoe behoren ook lozingen van binnenschepen. Die schepen moeten daarom worden onderworpen aan strikte lozings- en afgiftenormen. Tegenwoordig worden die voorschriften vastgesteld door de betrokken riviercommissie. Binnenhavens vallen echter onder de afvalwetgeving van de Unie. Teneinde de inspanningen voor harmonisatie van het wettelijk kader voor de binnenvaart van de Unie voort te zetten, wordt de Commissie verzocht zich te beraden op een Unieregeling voor lozings- en afgiftenormen voor binnenvaartschepen, rekening houdend met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI).
- (23) Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad⁽⁹⁾ verplicht de vissersvaartuigen de middelen aan boord te hebben om verloren vistuig terug te vinden. In gevallen waarin vistuig verloren is gegaan, moet de kapitein van het vaartuig trachten het zo snel mogelijk terug te vinden. Als het verloren vistuig niet kan worden teruggehaald, moet de kapitein van het vaartuig de autoriteiten binnen 24 uur in kennis stellen van zijn vlaggenlidstaat. De vlaggenlidstaat dient vervolgens daarvan de bevoegde autoriteit van de kustlidstaat in kennis te stellen. In de kennisgeving worden het externe identificatienummer en de naam van het vissersvaartuig, het soort verloren vistuig en de plaats van het verlies vermeld, alsook de maatregelen die zijn genomen om het terug te vinden. Vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 12 m kunnen worden vrijgesteld. Volgens het voorstel van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad moet de melding door het vissersvaartuig worden gedaan in een elektronisch logboek, en moeten de lidstaten de informatie over verloren vistuig verzamelen en registreren, en desgevraagd aan de Commissie verstrekken. Informatie die is verzameld en beschikbaar is in de afvalontvangsbewijzen inzake passief opgevist afval, overeenkomstig deze richtlijn, zou ook op die manier kunnen worden gemeld.
- (24) Overeenkomstig het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, dat op 13 februari 2004 door de IMO werd vastgesteld en op 8 september 2017 in werking is getreden, zijn alle schepen verplicht om op IMO-normen gegronde procedures aangaande ballastwaterbeheer te volgen en moeten havens en laad- en losplaatsen waar ballastwatertanks worden gereinigd en hersteld, beschikken over toereikende voorzieningen voor de ontvangst van sedimenten.

⁽⁹⁾ Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een controleregeling van de Unie die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 847/96, (EG) nr. 2371/2002, (EG) nr. 811/2004, (EG) nr. 768/2005, (EG) nr. 2115/2005, (EG) nr. 2166/2005, (EG) nr. 388/2006, (EG) nr. 509/2007, (EG) nr. 676/2007, (EG) nr. 1098/2007, (EG) nr. 1300/2008, (EG) nr. 1342/2008 en tot intrekking van Verordeningen (EEG) nr. 2847/93, (EG) nr. 1627/94 en (EG) nr. 1966/2006 (PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1).

- (25) Een havenontvangstvoorziening wordt geacht toereikend te zijn als ze tegemoetkomt aan de behoeften van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen zonder onnodig oponthoud te veroorzaken, zoals tevens gespecificeerd in de geconsolideerde richtsnoeren van de IMO en de IMO-richtsnoeren voor het waarborgen van de toereikendheid van havenontvangstvoorzieningen voor afval (Resolutie MEPC.83(44)). Toereikendheid heeft zowel betrekking op de vraag of de werking van de voorziening is aangepast aan de behoeften van de gebruikers, als op het milieubeheer van de voorziening overeenkomstig het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer. In sommige gevallen kan het lastig zijn om te beoordelen of een havenontvangstvoorziening buiten de Unie voldoet aan een dergelijke norm.
- (26) Op grond van Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁰⁾ moeten keukenafval en voedselrestanten afkomstig van internationaal opererende vervoermiddelen worden verbrand of gestort op een toegelaten stortplaats, met inbegrip van afval dat afkomstig is van schepen die havens in de Unie aandoen en dat mogelijk in contact is geweest met dierlijke bijproducten aan boord. Opdat dit voorschrift de voorbereiding voor hergebruik en recycling van afval van schepen niet in de weg staat, moeten er overeenkomstig de geconsolideerde richtsnoeren van de IMO inspanningen worden geleverd om het afval beter te scheiden, zodat potentiële verontreiniging van afvalstoffen, zoals verpakkingsafval, kan worden vermeden.
- (27) Zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1069/2009, in samenhang met Verordening (EU) nr. 142/2011 van de Commissie⁽¹¹⁾ worden reizen binnen de Unie niet als internationaal opererend vervoer aangemerkt, en hoeven het keukenafval en de voedselrestanten, afkomstig van die reizen niet worden verbrand. Dergelijke reizen binnen de Unie worden uit hoofde van internationale maritieme wetgeving (het Marpol-verdrag en het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (Solas)) echter beschouwd als internationale reizen. Met het oog op samenhang van het Unierecht moeten de definities van Verordening (EG) nr. 1069/2009 worden gevolgd bij het bepalen van het toepassingsgebied en de behandeling met betrekking tot keukenafval en voedselrestanten, afkomstig van internationaal opererende vervoermiddelen uit hoofde van deze richtlijn, in samenhang met Verordening (EU) nr. 142/2011.
- (28) Om ervoor te zorgen dat de havenontvangstvoorzieningen toereikend zijn, is het van essentieel belang dat het afvalontvangst- en -verwerkingsplan wordt ontwikkeld en uitgevoerd en opnieuw wordt beoordeeld op basis van overleg met alle relevante partijen. Om praktische en organisatorische redenen kunnen naburige havens in dezelfde geografische regio een gezamenlijk plan opstellen, dat betrekking heeft op de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen in alle havens die onder dat plan vallen, en mogen zij een gemeenschappelijk administratief kader opzetten.
- (29) Voor kleine niet-commerciële havens, zoals aanlegplaatsen en jachthavens, met weinig verkeer, dat enkel uit pleziervaartuigen bestaat, of slechts tijdens een deel van het jaar in gebruik zijn, kan het moeilijk zijn om afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen op te stellen en erop toe te zien. Het afval van die kleine havens wordt gewoonlijk behandeld door het gemeentelijke afvalbeheersysteem, overeenkomstig de in Richtlijn 2008/98/EG bepaalde beginselen. Om de lokale autoriteiten niet te overbelasten en het afvalbeheer in dergelijke kleine havens te vergemakkelijken, zou het moeten volstaan dat afval afkomstig van dergelijke havens wordt opgenomen in de gemeentelijke afvalstroom en dienovereenkomstig wordt beheerd, dat de haven informatie over de ontvangst van afval ter beschikking van de havengebruikers stelt, en dat de vrijgestelde havens in een elektronisch systeem worden geregistreerd, zodat een minimumniveau van controle mogelijk is.
- (30) Om het probleem van zwerfvuil op zee doeltreffend aan te pakken, is het van fundamenteel belang dat voldoende stimulansen worden gegeven voor de afgifte van afval, en met name afval in de zin van bijlage V bij het Marpol-verdrag, aan havenontvangstvoorzieningen. Dit is mogelijk via een kostendekkingssysteem, waarvoor moet worden gewerkt met een indirecte bijdrage. Die indirecte bijdrage dient los te staan van het feit of al dan niet afval wordt afgegeven en die het recht moet verlenen het afval af te geven zonder dat aanvullende directe vergoedingen hoeven te worden betaald. Aangezien de visserij en de pleziervaart mede verantwoordelijk zijn voor zwerfvuil op zee, moet de indirecte bijdrage tevens voor hen gelden. Indien een schip echter een uitzonderlijke hoeveelheid afval als bedoeld in bijlage V bij het Marpol-verdrag, en met name operationeel afval, afgeeft die de maximale specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit zoals vermeld in het formulier voor afvalvooraanmelding te boven gaat, moet een extra directe vergoeding kunnen worden gevraagd om ervoor te zorgen dat de kosten voor de ontvangst van deze uitzonderlijke hoeveelheid afval geen onevenredige last opleveren voor het kostendekkingssysteem van de haven. Dit kan ook het geval zijn wanneer de aangegeven specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit buitensporig of onredelijk is.

⁽¹⁰⁾ Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten) (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 1).

⁽¹¹⁾ Verordening (EU) nr. 142/2011 van de Commissie van 25 februari 2011 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot uitvoering van Richtlijn 97/78/EG van de Raad wat betreft bepaalde monsters en producten die vrijgesteld zijn van veterinaire controles aan de grens krachtens die richtlijn (PB L 54 van 26.2.2011, blz. 1).

- (31) In sommige lidstaten zijn regelingen ingesteld die alternatieve financiering bieden voor de kosten van het aan wal inzamelen en beheren van vistuigafval en passief opgevisst afval, met inbegrip van „fishing for litter programma's”. Dergelijke initiatieven dienen te worden toegejuicht en de lidstaten dienen te worden aangemoedigd om de overeenkomstig deze richtlijn opgezette kostendekkingssystemen aan te vullen met „fishing for litter programma's” ter dekking van de kosten van passief opgevisst afval. Dergelijke kostendekkingssystemen, die gebaseerd zijn op de toepassing van een 100 % indirecte bijdrage voor afval als bedoeld in bijlage V bij het Marpol-verdrag, met uitzondering van ladingresiduen, moeten de vissershavengemeenschappen niet ontmoedigen om deel te nemen aan bestaande afgiferegelingen voor passief opgevisst afval.
- (32) De bijdragen dienen te worden verlaagd voor schepen die zodanig zijn ontworpen of uitgerust, of zodanig worden geëxploiteerd dat afvalproductie tot een minimum wordt beperkt; hierbij worden bepaalde criteria gehanteerd die op grond van aan de Commissie toegekende uitvoeringsbevoegdheden moeten worden vastgesteld, overeenkomstig de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van Marpol-bijlage V en de normen van de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO). Vermindering en efficiënte recycling van afval kunnen in de eerste plaats worden bewerkstelligd door effectieve afvalscheiding aan boord van schepen, overeenkomstig die richtsnoeren en normen.
- (33) De korte vaart wordt vanwege zijn soort handel, waarbij frequent havens worden aangedaan, geconfronteerd met hoge kosten voor de afgifte van afval aan havenontvangstvoorzieningen omdat het huidige regelgevingskader dergelijke schepen verplicht in elke haven die zij aandoen, een bijdrage te betalen. Tegelijkertijd geschiedt het verkeer niet geregeld en is het niet regelmatig genoeg om in aanmerking te komen voor een vrijstelling van betaling en van afgifte van afvalstoffen. Om de financiële last voor de sector te beperken, dienen lagere bijdragen in rekening gebracht te worden naargelang het type verkeer waaraan het schip deelneemt.
- (34) Ladingresiduen blijven eigendom van de eigenaar van de lading nadat de lading in de terminal is gelost, en kunnen een economische waarde hebben. Om deze reden hoeven ladingresiduen niet te worden opgenomen in de kostendekkingssystemen en moet er ook geen indirecte bijdrage voor worden betaald. Voor de afgifte van ladingresiduen moet de gebruiker van de havenontvangstvoorziening, zoals vermeld in de contractuele regelingen tussen de betrokken partijen of in andere plaatselijke regelingen, een vergoeding betalen. Tot ladingresiduen behoren tevens de restanten van oliehoudende of schadelijke vloeibare ladingen na reinigingsactiviteiten, waarop de normen van bijlagen I en II bij het Marpol-verdrag van toepassing zijn, en die onder bepaalde in die bijlagen beschreven voorwaarden niet in de haven hoeven te worden afgegeven om onnodige exploitatiekosten voor schepen en havencongestie te voorkomen.
- (35) De lidstaten dienen de afgifte van residuen uit tankwaswater dat persistente drijvende stoffen met een hoge viscositeit bevat, te bevorderen, eventueel door middel van passende financiële prikkels.
- (36) In Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾ is bepaald dat het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen onder het toepassingsgebied van de verordening valt. Die verordening bevat regels inzake de transparantie van de bijdragestructuren die worden toegepast voor het gebruik van havendiensten, voor de raadpleging van havengebruikers en voor de behandeling van klachten. Deze richtlijn bevat nadere eisen voor het ontwerp en de werking van de kostendekkingssystemen voor de afvalafgifte van schepen aan havenontvangstvoorzieningen, alsook wat betreft de transparantie van de kostenstructuur, en gaat dus verder dan die verordening.
- (37) Naast het bieden van prikkels voor afvalafgifte is het ook van het allergrootste belang dat de afgifteverplichting wordt gehandhaafd en dat daarbij een risicogebaseerde benadering wordt gevolgd, waarvoor een risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie moet worden opgezet.
- (38) De verschillen in interpretatie en toepassing door de lidstaten van de vrijstelling op basis van voldoende opslagcapaciteit vormen een van de belangrijkste belemmeringen voor de effectieve handhaving van de afgifteverplichting. Om te voorkomen dat de toepassing van deze vrijstelling de belangrijkste doelstelling van deze richtlijn zou ondermijnen, moet deze vrijstelling nader worden omschreven, met name wat de volgende aanloophaven betreft, en moet voldoende opslagcapaciteit op geharmoniseerde wijze worden bepaald, op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria. In gevallen waarin moeilijk vast te stellen is of toereikende havenontvangstvoorzieningen in havens buiten de Unie beschikbaar zijn, is het essentieel dat de bevoegde autoriteit zorgvuldig overweegt of de vrijstelling zal worden toegepast.

⁽¹²⁾ Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1).

- (39) De vrijstellingsregeling voor schepen die aan geregeld verkeer deelnemen en frequent en regelmatig bepaalde havens aandoen, moet verder worden geharmoniseerd, met name door de gebruikte termen en de voorwaarden voor de vrijstellingen te verduidelijken. Uit de Refit-evaluatie en de effectbeoordeling is gebleken dat het gebrek aan harmonisatie van de voorwaarden en de toepassing van de vrijstellingen tot onnodige administratieve rompslomp voor schepen en havens heeft geleid.
- (40) De monitoring en handhaving moeten worden vergemakkelijkt via een systeem dat gebaseerd is op elektronische rapportering en informatie-uitwisseling. Hiertoe moet het bestaande informatie- en monitoringsysteem dat in het kader van Richtlijn 2000/59/EG is opgezet, verder worden ontwikkeld en worden toegepast op basis van bestaande elektronische informatiesystemen, met name het bij Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽¹³⁾ opgezette systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet) en de bij Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁴⁾ ingestelde inspectiedatabank (Thetis). Ook de informatie over de havenontvangstvoorzieningen die beschikbaar zijn in de verschillende havens, moet in een dergelijk systeem worden ingevoerd.
- (41) Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁵⁾ voorziet in een vereenvoudiging en harmonisering van de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer door elektronische informatie-overdracht meer ingang te doen vinden en door stroomlijning van de meldingsformaliteiten. In de Verklaring van Valletta betreffende de prioriteiten voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2020 zoals goedgekeurd door de Raad in zijn conclusies van 8 juni 2017, wordt de Commissie verzocht passende vervolmaatregelen voor te stellen tot herziening van die richtlijn. Een openbare raadpleging over de meldingsformaliteiten voor schepen is door de Commissie uitgevoerd van 25 oktober 2017 tot en met 18 januari 2018. Op 17 mei 2018 heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel ingediend voor een verordening tot vaststelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU.
- (42) De overeenkomstsluitende partijen bij het Marpol-verdrag zijn verplicht om geactualiseerde informatie over hun havenontvangstvoorzieningen bij te houden en mee te delen aan de IMO. De IMO heeft daarvoor een databank over havenontvangstvoorzieningen opgezet in het kader van haar Global Integrated Shipping Information System („Gisis”).
- (43) De geconsolideerde richtsnoeren van de IMO bevatten regels voor het melden van vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen. Volgens die procedure dient een schip dergelijke tekortkomingen te melden bij de instanties van de vlaggenstaat, die vervolgens de IMO en de betrokken havenstaat hiervan in kennis stellen. De havenstaat moet de melding onderzoeken en passend reageren, en de IMO en de rapporterende vlaggenstaat informeren. Als deze informatie over vermeende tekortkomingen rechtstreeks wordt gemeld in het bij deze richtlijn opgezette informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, kan deze vervolgens naar Gisis worden doorgestuurd en hoeven de lidstaten in hun hoedanigheid als vlaggen- en havenstaten deze informatie niet meer afzonderlijk te melden aan de IMO.
- (44) De subgroep inzake havenontvangstvoorzieningen, die was opgericht in het kader van het Europees forum voor duurzame scheepvaart en waarin een breed scala aan deskundigen op het gebied van verontreiniging door schepen en afvalbeheer van schepen was vertegenwoordigd, werd in december 2017 geschorst met het oog op het begin van de interinstitutionele onderhandelingen. Omdat de subgroep waardevolle adviezen en deskundigheid heeft verstrekt aan de Commissie, zou het wenselijk zijn een soortgelijke deskundigengroep in het leven te roepen die belast is met het uitwisselen van ervaringen met de uitvoering van deze richtlijn.
- (45) Het is belangrijk dat door de lidstaten opgelegde sancties naar behoren worden uitgevoerd, en dat zij doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (46) Goede arbeidsvoorwaarden voor havenpersoneel dat in havenontvangstvoorzieningen werkt, zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke maritieme sector, die in staat is gekwalificeerde werknemers aan te trekken en een breed gelijk speelveld in heel Europa te waarborgen. Initiële opleiding en bijscholing van personeel zijn cruciaal om de kwaliteit van diensten te waarborgen en havenwerkers te beschermen. Havenautoriteiten en havenontvangstvoorzieningsinstanties dienen ervoor te zorgen dat alle personeelsleden de nodige opleiding krijgen om de voor de verrichting van hun werkzaamheden vereiste kennis te vergaren, met bijzondere aandacht voor de gezondheids- en veiligheidsaspecten van het werken met gevaarlijke stoffen, en dienen ervoor te zorgen dat opleidingsvereisten regelmatig worden geactualiseerd om aan de uitdagingen van technologische innovatie tegemoet te komen.

⁽¹³⁾ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

⁽¹⁴⁾ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

⁽¹⁵⁾ Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1).

- (47) De bevoegdheden die aan de Commissie zijn verleend om Richtlijn 2000/59/EG uit te voeren, dienen te worden geactualiseerd overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- (48) De bevoegdheid om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen moet worden gedelegeerd aan de Commissie om de bijlagen bij deze richtlijn en de wijzigingen naar internationale instrumenten te wijzigen voor zover dat nodig is om deze in overeenstemming te brengen met het Unierecht of teneinde ontwikkelingen op internationaal niveau, met name op IMO-niveau, in acht te nemen; om de bijlagen bij deze richtlijn, indien nodig, te wijzigen teneinde de uitvoering en daarbij vastgelegde monitoringregelingen, met name in verband met de doeltreffende aanmelding en afgifte van afval en de juiste toepassing van vrijstellingen, te verbeteren; alsmede, in uitzonderlijke omstandigheden, indien naar behoren gerechtvaardigd met een passende analyse van de Commissie en teneinde een ernstige en onaanvaardbare bedreiging voor het mariene milieu te vermijden, om deze richtlijn te wijzigen voor zover nodig om een dergelijke bedreiging te vermijden, teneinde, indien nodig, te voorkomen dat wijzigingen in die instrumenten leiden tot een afwijkende toepassing van deze richtlijn. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen worden verricht overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁽¹⁶⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.
- (49) Er dienen uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie te worden verleend om een methode bepalen voor de berekening van voldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit; om, met het oog op de toekenning van een verlaagde afvalbijdrage aan schepen, gemeenschappelijke criteria te ontwikkelen om, op grond van het ontwerp, de uitrusting en de exploitatie van een schip, vast te stellen dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert; om het in het kader van deze richtlijn opgezette informatie-, monitoring- en handhavingssysteem verder te ontwikkelen; om de gedetailleerde elementen van een risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie te omschrijven. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁷⁾.
- (50) Omdat de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het mariene milieu beschermen tegen afvallozingen in zee, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar wegens de omvang van het optreden beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (51) Uit de door de Commissie verrichte territoriale effectbeoordeling is gebleken dat de havens in de Unie regionale verschillen vertonen. De havens verschillen wat hun geografische locatie, grootte, administratieve opzet en eigendomsstructuur betreft, en zijn afgestemd op het type schepen dat de haven gewoonlijk aandoet. Bovendien weerspiegelen de afvalbeheersystemen de verschillen op gemeentelijk niveau en in de infrastructuur die zich verderop in de afvalbeheerketen bevindt.
- (52) Overeenkomstig artikel 349 VWEU dient er rekening te worden gehouden met de bijzondere kenmerken van de ultraperifere regio's van de Unie, namelijk Guadeloupe, Frans-Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, de Azoren, Madeira en de Canarische eilanden. Om toereikendheid en beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen te waarborgen, kan het voor de lidstaten geschikt zijn om regionale exploitatiesteun ter beschikking te stellen van de exploitanten van havenontvangstvoorzieningen of de havenautoriteiten in die regio's van de Unie teneinde de gevolgen van de permanente belemmeringen als bedoeld in dat artikel aan te pakken. De in die context door de lidstaten ter beschikking gestelde regionale exploitatiesteun is vrijgesteld van de artikel 108, lid 3, VWEU vastgelegde aanmeldingsverplichting indien ten tijde van de verstrekking ervan is voldaan aan de voorwaarden die zijn vastgelegd in Verordening (EU) nr. 651/2014⁽¹⁸⁾ van de Commissie, als vastgesteld in Verordening (EG) nr. 994/98 van de Raad⁽¹⁹⁾.
- (53) Richtlijn 2000/59/EG dient derhalve te worden ingetrokken,

⁽¹⁶⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁽¹⁷⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁽¹⁸⁾ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

⁽¹⁹⁾ Verordening (EG) nr. 994/98 van de Raad van 7 mei 1998 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op bepaalde soorten van horizontale steunmaatregelen (PB L 142 van 14.5.1998, blz. 1).

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Deel 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Onderwerp

Het doel van deze richtlijn is het mariene milieu te beschermen tegen de negatieve effecten van lozingen van afval van schepen die gebruikmaken van havens in de Unie, en tegelijk te zorgen voor vlot maritiem vervoer, door de beschikbaarheid en het gebruik van toereikende havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van afval aan die voorzieningen te verbeteren.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „schip”: elk zeegaand vaartuig, van eender welk type, dat in het mariene milieu opereert, waaronder vissersvaartuigen, pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen en drijvende vaartuigen;
2. „Marpol-verdrag”: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, in zijn geactualiseerde versie;
3. „afval van schepen”: al het afval, met inbegrip van ladingresiduen, dat tijdens de exploitatie van een schip of tijdens laad-, los- en schoonmaakactiviteiten ontstaat en binnen het toepassingsgebied van de bijlagen I, II, IV, V en VI bij het Marpol-verdrag valt, evenals passief opgevist afval;
4. „passief opgevist afval”: afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terechtkomt;
5. „ladingresiduen”: de restanten van lading aan boord die na het laden en lossen op het dek of in ruimen of tanks achterblijven, met inbegrip van overschotten of restanten die het gevolg zijn van morsen bij het laden en lossen, in natte of droge toestand of meegevoerd in waswater, en exclusief ladingstof dat na vegen op het dek achterblijft of stof op de buitenoppervlakken van het schip;
6. „havenontvangstvoorziening”: elke vaste, drijvende of mobiele voorziening die in staat is om als dienstverlening het afval van schepen in ontvangst te nemen;
7. „vissersvaartuig”, elk schip dat is uitgerust of met commercieel oogmerk wordt gebruikt voor het vangen van vis of andere levende mariene hulpbronnen;
8. „pleziervaartuig”: elk schip met een romplengte van 2,5 meter of meer, ongeacht het type of de aandrijving, dat bestemd is voor sport- of recreatiedoeleinden en niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt;
9. „haven”: een plaats of geografisch gebied met verbeteringswerken en voorzieningen die hoofdzakelijk zijn ontworpen om de ontvangst van schepen mogelijk te maken, met inbegrip van de ankerplaatsen binnen de jurisdictie van de haven;
10. „toereikende opslagcapaciteit”: voldoende capaciteit om het afval aan boord op te slaan vanaf het ogenblik van vertrek tot de volgende aanloophaven, met inbegrip van het afval dat waarschijnlijk zal ontstaan tijdens de reis;

11. „geregeld verkeer”: verkeer op basis van een gepubliceerde of geplande lijst van vertrek- en aankomsttijden tussen bepaalde havens of terugkerende overtochten die een herkenbare regeling vormen;
12. „regelmatig een haven aandoen”: met hetzelfde schip herhaalde reizen uitvoeren die een vast patroon vormen tussen bepaalde havens, of een reeks reizen zonder tussenstops van en naar dezelfde haven uitvoeren;
13. „frequent een haven aandoen”: met een schip minstens één keer om de twee weken dezelfde haven aandoen;
14. „Gisis”: het Global Integrated Shipping Information System dat door de IMO is opgezet;
15. „verwerking”: nuttige toepassing of verwijdering, met inbegrip van de daaraan voorafgaande voorbereidende handelingen;
16. „indirecte bijdrage”: bijdrage die wordt betaald voor het verlenen van diensten van havenontvangstvoorzieningen, ongeacht of al dan niet werkelijk afval van schepen wordt afgegeven.

„Afval van schepen” als bedoeld in punt 3) wordt beschouwd als afval in de zin van artikel 3, onder 1, van Richtlijn 2008/98/EG.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op:
 - a) alle schepen, ongeacht hun vlag, die een haven in een lidstaat aandoen of daar in bedrijf zijn, met uitzondering van schepen die havendiensten verrichten in de zin van artikel 1, lid 2, van Verordening (EU) 2017/352, en met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die, op dat moment, uitsluitend op niet-commerciële basis door de overheid worden gebruikt;
 - b) alle havens van de lidstaten die gewoonlijk worden aangedaan door schepen welke binnen het toepassingsgebied van punt a) vallen.

Voor de toepassing van deze richtlijn, en om onnodig oponthoud voor schepen te vermijden, kunnen de lidstaten besluiten de ankerplaatsen van hun havens uit te sluiten van de toepassing van de artikelen 6, 7 en 8.

2. De lidstaten nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, hun afval, voor zover redelijkerwijs mogelijk, afgeven op een wijze die in overeenstemming is met deze richtlijn.
3. De lidstaten die geen havens of onder hun vlag varende schepen hebben die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, mogen, met uitzondering van de in de derde alinea van dit lid bepaalde verplichting, van de bepalingen in deze richtlijn afwijken.

Lidstaten zonder onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallende havens mogen afwijken van de bepalingen in deze richtlijn die uitsluitend voor havens gelden.

De lidstaten die van de in dit lid beschreven afwijkingen gebruik wensen te maken, delen de Commissie uiterlijk op 28 juni 2021 mee of aan de desbetreffende voorwaarden is voldaan, en houden de Commissie vervolgens jaarlijks op de hoogte van elke verdere wijziging. Zolang dergelijke lidstaten onderhavige richtlijn niet hebben omgezet en uitgevoerd, mogen zij geen onder deze richtlijn vallende havens hebben en schepen met inbegrip van vaartuigen die onder deze richtlijn vallen, toestaan onder hun vlag te varen.

Deel 2

Terbeschikkingstelling van toereikende havenontvangstvoorzieningen

Artikel 4

Havenontvangstvoorzieningen

1. De lidstaten dragen zorg voor de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen die toereikend zijn voor de behoeften van de schepen welke hun havens gewoonlijk aandoen, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat:
 - a) de havenontvangstvoorzieningen over de nodige capaciteit beschikken om de soorten en hoeveelheden afval te ontvangen van de schepen welke die haven gewoonlijk aandoen, waarbij rekening wordt gehouden met:
 - i) de operationele behoeften van de havengebruikers;
 - ii) de grootte en geografische ligging van de haven;
 - iii) het type schepen dat de haven aandoet, en
 - iv) de in artikel 9 bepaalde vrijstellingen;
 - b) de formaliteiten en praktische regelingen in verband met het gebruik van de havendienstvoorzieningen eenvoudig en vlot verlopen teneinde onnodig oponthoud voor schepen te vermijden;
 - c) de vergoedingen die voor de afgifte in rekening worden gebracht, schepen niet ontmoedigen om de havenontvangstvoorzieningen te gebruiken, en
 - d) de havenontvangstvoorzieningen het mogelijk maken afval van schepen op milieuvriendelijke wijze te beheren, overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG en ander toepasselijk Unie- en nationaal recht inzake afvalbeheer.

Voor de toepassing van de eerste alinea, onder d), zorgen de lidstaten ervoor dat afval van schepen, om hergebruik en recycling te vergemakkelijken, gescheiden wordt ingezameld in de havens, overeenkomstig het Unierecht inzake afvalbeheer, met name Richtlijn 2006/66/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁰⁾, Richtlijn 2008/98/EG en Richtlijn 2012/19/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²¹⁾. Teneinde dit proces te vergemakkelijken, kunnen havenontvangstvoorzieningen de gescheiden afvalfracties inzamelen volgens de in het Marpol-verdrag omschreven afvalcategorieën, rekening houdend met de daarin vervatte richtsnoeren.

De eerste alinea, onder d) doet geen afbreuk aan de strengere eisen die door Verordening (EG) nr. 1069/2009 worden opgelegd voor het beheer van keukenafval en etensresten van internationaal vervoer.

3. De lidstaten gebruiken in hun hoedanigheid van vlaggenstaat de IMO-formulieren en -procedures om vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen aan de IMO en de autoriteiten van de havenstaat te melden.

De lidstaten onderzoeken in hun hoedanigheid van havenstaat alle gemelde gevallen van vermeende tekortkomingen en gebruiken de IMO-formulieren en -procedures om de IMO en de rapporterende vlaggenstaat het resultaat van het onderzoek mee te delen.

4. De betrokken havenautoriteiten of, bij gebreke daarvan, de bevoegde autoriteiten zorgen ervoor dat de handelingen voor de afgifte en ontvangst van afvalstoffen met voldoende veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd om zowel persoonlijke als milieurisico's in de onder deze richtlijn vallende havens te voorkomen.

5. De lidstaten zien erop toe dat alle partijen die betrokken zijn bij de afgifte of ontvangst van afval van schepen schadevergoeding wegens onnodig oponthoud kunnen vragen.

⁽²⁰⁾ Richtlijn 2006/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's en tot intrekking van Richtlijn 91/157/EEG (PB L 266 van 26.9.2006, blz. 1).

⁽²¹⁾ Richtlijn 2012/19/EU van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2012 betreffende afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) (PB L 197 van 24.7.2012, blz. 38).

Artikel 5

Afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen

1. De lidstaten zien erop toe dat voor elke haven een passend afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan is opgesteld en wordt toegepast, na overleg met de betrokken partijen, waaronder met name de havengebruikers en hun vertegenwoordigers, en, in voorkomend geval, bevoegde lokale instanties, exploitanten van havenontvangstvoorzieningen, organisaties die uitvoering geven aan de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld. Dit overleg moet zowel tijdens de opstelling van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan als na de goedkeuring ervan plaatsvinden, met name wanneer aanzienlijke wijzigingen van de eisen van de artikelen 4, 6 en 7 hebben plaatsgevonden.

Nadere voorschriften voor de uitwerking van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan zijn opgenomen in bijlage I.

2. De lidstaten zien erop toe dat de volgende informatie uit het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan over de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen in hun havens en de kostenstructuur duidelijk is meegedeeld aan de scheepsexploitanten, openbaar en gemakkelijk toegankelijk is gemaakt in een officiële taal van de lidstaat waar de haven is gelegen en, in voorkomend geval, in een taal die internationaal wordt gebruikt:

- a) de locatie van de havenontvangstvoorzieningen voor iedere aanlegplaats, en, indien relevant, hun openingstijden;
- b) een lijst van afval van schepen dat gewoonlijk door de haven wordt beheerd;
- c) een lijst van contactpunten, de exploitanten van de havenontvangstvoorzieningen en de aangeboden diensten;
- d) een beschrijving van de procedures voor de afvalafgifte;
- e) een beschrijving van de kostendekkingssystemen, waaronder, in voorkomend geval, de in bijlage 4 bedoelde afvalbeheerregeringen en -fondsen.

De in de eerste alinea van dit lid bedoelde informatie wordt ook elektronisch beschikbaar gesteld en actueel gehouden in het in artikel 13 bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.

3. Indien dit nodig is om redenen van efficiëntie kunnen de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen door twee of meer naburige havens in dezelfde geografische regio samen worden opgesteld, met passende inbreng van elke haven, mits de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen en de beschikbaarheid daarvan voor elke haven apart worden vermeld.

4. De lidstaten evalueren het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, keuren het goed, en zorgen ervoor dat het ten minste om de vijf jaar nadat het is goedgekeurd of opnieuw is goedgekeurd, alsook na aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de haven opnieuw wordt goedgekeurd. Onder aanzienlijke veranderingen mag onder meer worden verstaan: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen.

De lidstaten zien erop toe dat de haven het afvalontvangst- en -verwerkingsplan uitvoert. Indien gedurende de in de eerste alinea bedoelde periode van vijf jaar geen aanzienlijke veranderingen hebben plaatsgevonden, kan de hernieuwde goedkeuring bestaan in een validering van de bestaande plannen.

5. Kleine niet-commerciële havens die worden gekenmerkt door schaars of weinig verkeer van uitsluitend pleziervaartuigen, kunnen van de leden 1 tot en met 4 worden uitgesloten indien hun havenontvangstvoorzieningen zijn geïntegreerd in het afvalverwerkingsstelsel dat door of namens de desbetreffende gemeente wordt beheerd en de lidstaten waarin die havens zijn gelegen ervoor zorgen dat de informatie over het afvalbeheersysteem beschikbaar wordt gesteld aan de gebruikers van die havens.

De lidstaten waarin die havens zijn gelegen, melden de naam en locatie van die havens elektronisch in het in artikel 13 bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.

Deel 3

Afvalafgifte van schepen*Artikel 6***Afvalvooraanmelding**

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat onder Richtlijn 2002/59/EG valt en op weg is naar een haven van de Unie, vult het formulier in bijlage 2 bij deze richtlijn („afvalvooraanmelding”) waarheidsgetrouw en nauwkeurig in en deelt alle daarin vervatte mee aan de autoriteit of instantie die voor dat doel is aangewezen door de lidstaat waarin die haven is gelegen:

- a) ten minste 24 uur vóór aankomst, indien de aanloophaven bekend is;
- b) zodra de aanloophaven bekend is, indien die informatie minder dan 24 uur vóór aankomst beschikbaar is, of
- c) uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.

2. De informatie van afvalvooraanmelding wordt elektronisch gemeld in het in artikel 13 van deze richtlijn bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig de Richtlijnen 2002/59/EG en 2010/65/EU.

3. De informatie van de afvalvooraanmelding blijft ten minste tot de volgende aanloophaven beschikbaar aan boord, bij voorkeur in elektronische vorm, en wordt desgevraagd ter beschikking gesteld van de bevoegde instanties van de lidstaten.

4. De lidstaten zien erop toe dat de overeenkomstig dit artikel gemelde informatie onverwijld wordt onderzocht en uitgewisseld met de bevoegde handhavinginstanties.

*Artikel 7***Afvalafgifte van schepen**

1. De kapitein van een schip dat een haven in de Unie aandoet, geeft alvorens die haven te verlaten al zijn aan boord meegevoerde afval af aan een havenontvangstvoorziening overeenkomstig de toepasselijke lozingsnormen van het Marpol-verdrag.

2. Bij de afgifte vult de exploitant van de havenontvangstvoorziening of de autoriteit van de haven waar het afval werd afgegeven, het formulier in bijlage 3 („afvalontvangstbewijs”) waarheidsgetrouw en nauwkeurig in en zorgt hij er zonder onnodige vertraging voor dat aan de kapitein van het schip een afvalontvangstbewijs wordt verstrekt.

De voorschriften van de eerste alinea gelden niet voor kleine havens met onbemande voorzieningen of veraf gelegen havens, mits de lidstaat waarin die havens zijn gelegen, de naam en locatie van die havens elektronisch heeft gemeld in het in artikel 13 bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.

3. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat onder Richtlijn 2002/59/EG valt, meldt de informatie van het afvalontvangstbewijs vóór vertrek of zodra het afvalontvangstbewijs is ontvangen, elektronisch in het in artikel 13 van deze richtlijn bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig Richtlijnen 2002/59/EG en 2010/65/EU.

De informatie uit het afvalontvangstbewijs is gedurende ten minste twee jaar, in voorkomend geval samen met het passende oliejournaal, ladingjournaal, afvalstoffenjournaal of afvalbeheersplan, beschikbaar aan boord en wordt op verzoek ter beschikking gesteld aan de instanties van de lidstaten.

4. Onverminderd lid 1 mag een schip doorvaren naar de volgende aanloophaven zonder zijn afval af te geven, indien:

- a) uit de overeenkomstig de bijlagen 2 en 3 verstrekte informatie blijkt dat er aan boord van het schip voldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit is voor alle afval dat zich al aan boord bevindt en het afval dat zal ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven;
- b) uit de informatie aan boord van schepen die buiten het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG vallen, blijkt dat er aan boord van het schip voldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit is voor alle afval dat zich al aan boord bevindt en het afval dat zal ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven, of
- c) het schip minder dan 24 uur of in slechte weersomstandigheden voor anker gaat, tenzij de ankerplaats overeenkomstig artikel 3, lid 1, tweede alinea, buiten het toepassingsgebied ten aanzien van havens valt.

Teneinde te zorgen voor uniforme voorwaarden voor het toekennen van de in punten a) en b) van de eerste alinea bedoelde vrijstelling, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast om de methoden te bepalen die moeten worden gebruikt om de voldoende toegewezen capaciteit te berekenen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

5. Een lidstaat verplicht het schip om al zijn afval vóór vertrek af te geven indien:
 - a) op basis van de beschikbare informatie, waaronder informatie die elektronisch beschikbaar is in het in artikel 13 bedoelde informatie-, monitoring- en handhavingssysteem of in Gisis is gemeld, niet kan worden vastgesteld of er in de volgende aanloophaven toereikende havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn, of
 - b) de volgende aanloophaven niet bekend is.
6. Lid 4 doet geen afbreuk aan eventuele strengere voorschriften voor schepen die overeenkomstig het internationale recht zijn vastgesteld.

Artikel 8

Kostendekkingssystemen

1. De lidstaten zien erop toe dat de kosten van de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst en verwerking van afval van schepen, met uitzondering van ladingresiduen, worden gedekt door inning van een bijdrage van schepen. Die kosten omvatten de in bijlage 4 vermelde elementen.
2. De kostendekkingssystemen mogen schepen er niet toe aanzetten hun afval in zee te lozen. Daartoe passen de lidstaten al de volgende beginselen toe bij het ontwerp en de toepassing van de kostendekkingssystemen:
 - a) schepen betalen een indirecte bijdrage, ongeacht of er afval af wordt afgegeven aan een havenontvangstvoorziening;
 - b) de indirecte bijdrage dekt:
 - i) de indirecte administratieve kosten;
 - ii) een aanzienlijk gedeelte van de directe exploitatiekosten als bepaald in bijlage 4, dat minstens 30 % van de totale directe kosten voor de werkelijke afvalafgifte tijdens het voorgaande jaar bedraagt, waarbij het mogelijk is rekening te houden met de kosten in verband met het voor het komende jaar verwachte verkeersvolume;
 - c) om te voorzien in een zo sterk mogelijke prikkel voor de afgifte van afval in de zin van bijlage V bij het Marpol-verdrag, wordt voor dergelijk afval, met uitzondering van ladingresiduen geen directe vergoeding in rekening gebracht, teneinde te zorgen voor een recht van afgifte zonder aanvullende kosten op basis van het afgegeven afvalvolume, behalve indien het afgegeven afvalvolume de maximale specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit als vermeld in het in bijlage 2 bij deze richtlijn opgenomen formulier, te boven gaat; passief opgevist afval valt ook onder deze regeling, met inbegrip van het recht van afgifte;
 - d) om te voorkomen dat de kosten van de inzameling en verwerking van passief opgevist afval uitsluitend door havengebruikers worden gedragen, dekken de lidstaten die kosten, in voorkomend geval, met de inkomsten uit alternatieve financieringsregelingen, waaronder uit regelingen voor afvalbeheer en uit beschikbare Unie-, nationale of regionale financiering;
 - e) om de afgifte te bevorderen van residuen uit tankwaswater dat persistente drijvende stoffen met een hoge viscositeit bevat, kunnen de lidstaten in passende financiële prikkels voor de afgifte ervan voorzien;
 - f) de indirecte bijdrage heeft geen betrekking op afval van uitlaatgasreinigingssystemen; de kosten daarvan worden in rekening gebracht op basis van de soorten en hoeveelheden afval die worden afgegeven.
3. Het gedeelte van de kosten dat eventueel niet wordt gedekt door de indirecte bijdrage, wordt in rekening gebracht op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden afval.

4. De bijdragen kunnen worden gedifferentieerd op grond van de volgende elementen:
 - a) de categorie, het type en de grootte van het schip;
 - b) het verlenen van diensten buiten de normale werktijd aan schepen in de haven, of
 - c) het gevaarlijke karakter van de afvalstoffen.
5. De bijdragen worden verlaagd op grond van de volgende elementen:
 - a) het soort handel waarvoor het schip wordt gebruikt, in het bijzonder wanneer een schip voor de korte vaart wordt ingezet;
 - b) uit het ontwerp, de apparatuur en de exploitatie van het schip blijkt dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert.

De Commissie stelt uiterlijk op 28 juni 2020 uitvoeringshandelingen vast ter omschrijving van de criteria om te bepalen of een schip voldoet aan de in de eerste alinea, onder b), vermelde voorschriften met betrekking tot afvalbeheer aan boord. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

6. Teneinde te verzekeren dat de bijdragen billijk, transparant, gemakkelijk herkenbaar en niet-discriminerend zijn en de kosten van de ter beschikking gestelde en, voor zover van toepassing, gebruikte voorzieningen en diensten weerspiegelen, worden de bedragen ervan en de grondslag waarop ze zijn berekend, in een officiële taal van de lidstaat waar de haven is gelegen en, in voorkomend geval, in een internationaal gebruikte taal, aan de havengebruikers meegedeeld in het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat monitoringgegevens inzake het volume en de hoeveelheid van passief opgevist afval worden verzameld, en rapporteren deze monitoringgegevens aan de Commissie. De Commissie publiceert op basis van die monitoringgegevens uiterlijk 31 december 2022, en vervolgens om de twee jaar, een verslag.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om op de monitoringgegevens toepasselijke methoden en rapporteringsvorm te bepalen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 9

Vrijstellingen

1. De lidstaten mogen een schip dat hun havens aandoet, vrijstellen van de verplichtingen van artikel 6, artikel 7, lid 1, en artikel 8 („de vrijstelling”) mits voldoende is aangetoond dat aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) het schip neemt deel aan geregeld verkeer en doet frequent en regelmatig havens aan;
 - b) er is een regeling getroffen om ervoor te zorgen dat het afval wordt afgegeven en de bijdragen worden betaald in een haven die op de route van het schip ligt, die:
 - i) wordt aangetoond door een ondertekende overeenkomst met een haven of een afvalbedrijf, en door afvalontvangstbewijzen;
 - ii) is gemeld aan alle havens op de route van het schip, en
 - iii) is aanvaard door de haven waar de afgifte en de betaling plaatsvinden, dat een haven in de Unie of een andere haven kan zijn, waar, als vastgesteld op basis van de informatie die elektronisch in het in artikel 13 bedoelde informatie-, monitoring- en handhavingssysteem en in Gisis is gemeld, toereikende voorzieningen beschikbaar;
 - c) de vrijstelling heeft geen negatieve gevolgen voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu.
2. Indien de vrijstelling wordt toegekend, geeft de lidstaat waarin de haven is gelegen, een vrijstellingscertificaat af op basis van het formaat in bijlage 5, waarmee wordt bevestigd dat het schip voldoet aan de noodzakelijke voorwaarden en voorschriften voor de toepassing van de vrijstelling en waarin de duur van de vrijstelling is vermeld.

3. De lidstaten rapporteren de informatie op het vrijstellingscertificaat elektronisch in het in artikel 13 bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.
4. De lidstaten zien erop toe dat de regelingen voor afgifte en betaling die gelden voor de vrijgestelde schepen die hun havens aandoen, doeltreffend worden gemonitord en gehandhaafd.
5. Niettegenstaande de verleende vrijstelling vaart een schip niet door naar de volgende aanloophaven indien er onvoldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit is voor al het afval dat zich al aan boord bevindt en tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven zal ontstaan.

Deel 4

Handhaving

Artikel 10

Inspecties

De lidstaten zien erop toe dat elk schip geïnspecteerd kan worden, ook steekproefsgewijs, om na te gaan of het voldoet aan deze richtlijn.

Artikel 11

Inspectieverplichtingen

1. Elke lidstaat voert inspecties uit op schepen die zijn havens aandoen, bij ten minste 15 % van het totale aantal afzonderlijke schepen dat jaarlijks zijn haven aandoet.

Het totale aantal afzonderlijke schepen dat een haven in een lidstaat aandoet, wordt berekend als het gemiddelde aantal afzonderlijke schepen over de drie voorgaande jaren, zoals gemeld via het in artikel 13 bedoelde informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.

2. De lidstaten voldoen aan lid 1 van dit artikel door schepen te selecteren op basis van het risicogebaseerde selectiemechanisme van de Unie.

Met het oog op harmonisatie van de inspecties en uniforme voorwaarden voor de selectie van schepen die worden geïnspecteerd, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast om de nadere elementen van een risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie te omschrijven. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 20, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. De lidstaten stellen procedures vast voor de inspectie van schepen die buiten het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG vallen om ervoor te zorgen dat, voor zover praktisch uitvoerbaar, de bepalingen van deze richtlijn worden nageleefd.

Bij het vaststellen van die procedures kunnen de lidstaten rekening houden met het in lid 2 bedoelde risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie.

4. Indien de bevoegde autoriteit van een lidstaat niet tevreden is met de resultaten van de inspectie, ziet zij erop toe dat het schip de haven niet verlaat tot het zijn afval heeft afgegeven aan een havenontvangstvoorziening, zoals bepaald in artikel 7, zulks onverminderd de toepassing van de in artikel 16 bedoelde sancties.

Artikel 12

Informatie-, monitoring- en handhavingssysteem

De uitvoering en handhaving van deze richtlijn worden vergemakkelijkt door de elektronische rapportering en informatie-uitwisseling tussen lidstaten overeenkomstig de artikelen 13 en 14.

*Artikel 13***Rapportering en informatie-uitwisseling**

1. De rapportering en de informatie-uitwisseling worden gebaseerd op het in artikel 22 bis, lid 3, en bijlage III bij Richtlijn 2002/59/EG bedoelde systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie („SafeSeaNet”).
2. De lidstaten zien erop toe dat de volgende informatie elektronisch en binnen een redelijke termijn wordt gerapporteerd overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EU:
 - a) de informatie over de werkelijke aankomst- en vertrektijd van elk onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG vallend schip dat een haven in de Unie aandoet, samen met een identificatiecode van de desbetreffende haven;
 - b) de informatie op de afvalvooraanmelding in bijlage 2;
 - c) de informatie op het afvalontvangstbewijs in bijlage 3;
 - d) de informatie op het vrijstellingscertificaat in bijlage 5.
3. De lidstaten zien erop toe dat de in artikel 5, lid 2, vermelde informatie langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld via SafeSeaNet.

*Artikel 14***Registratie van inspecties**

1. De Commissie zorgt voor het ontwikkelen, onderhouden en bijwerken van een inspectiedatabank waarop alle lidstaten zijn aangesloten en waarin alle informatie is opgeslagen die nodig is voor de toepassing van het bij deze richtlijn ingestelde inspectiesysteem („de inspectiedatabank”). De inspectiedatabank wordt opgezet op basis van de in artikel 24 van Richtlijn 2009/16/EG bedoelde inspectiedatabank en dient over soortgelijke functies te beschikken.
2. De lidstaten zien erop toe dat de informatie over inspecties in het kader van deze richtlijn, met inbegrip van informatie over gevallen van niet-naleving en opgelegde uitvaarverboden, onverwijld wordt doorgestuurd naar de inspectiedatabank zodra:
 - a) het inspectieverslag is voltooid;
 - b) het uitvaarverbod is opgeheven, of
 - c) een vrijstelling is toegekend.
3. De Commissie ziet erop toe dat alle relevante door de lidstaten gerapporteerde gegevens in de inspectiedatabank kunnen worden opgevraagd met het oog op de monitoring van de uitvoering van deze richtlijn.

De Commissie ziet erop toe dat de inspectiedatabank informatie aanlevert voor het in artikel 11, lid 2, bedoelde risicogebaseerde selectiemechanisme van de Unie.

De Commissie controleert de inspectiedatabank regelmatig om de uitvoering van deze richtlijn te monitoren en brengt twijfels in verband met de algemene uitvoering onder de aandacht teneinde een aanzet tot corrigerende maatregelen te geven.

4. De lidstaten hebben te allen tijde toegang tot de in de inspectiedatabank opgeslagen informatie.

*Artikel 15***Opleiding van personeel**

Havenautoriteiten en havenontvangstvoorzieningsinstanties zorgen ervoor dat alle personeelsleden de nodige opleiding krijgen om de kennis te vergaren die onontbeerlijk is voor het verrichten van hun werkzaamheden op het gebied van afvalbeheer, met bijzondere aandacht voor de gezondheids- en veiligheidsaspecten van het werken met gevaarlijke stoffen. Ook zorgen zij ervoor dat de opleidingseisen regelmatig worden geactualiseerd om aan de uitdagingen van technologische innovatie tegemoet te komen.

Artikel 16

Sancties

De lidstaten stellen de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zij worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Deel 5

Slotbepalingen

Artikel 17

Uitwisseling van ervaringen

De Commissie zorgt ervoor dat de nationale autoriteiten en deskundigen van de lidstaten, met inbegrip van deskundigen uit de privésector, het maatschappelijk middenveld en de vakbonden ervaringen kunnen uitwisselen over de toepassing van deze richtlijn in havens in de Unie.

Artikel 18

Wijzigingsprocedure

1. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 19 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen bij deze richtlijn en de verwijzingen naar IMO-instrumenten in deze richtlijn te wijzigen, teneinde ze in overeenstemming te brengen met het Unierecht of om rekening te houden met ontwikkelingen op internationaal niveau, en met name op IMO-niveau.
2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 19 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de bijlagen te wijzigen als dit nodig is om de bij deze richtlijn vastgestelde, met name de in de artikelen 6, 7 en 9 bepaalde uitvoerings- en monitoringregelingen te verbeteren, teneinde te zorgen voor de doeltreffende aanmelding en afgifte van afval en de correcte toepassing van de vrijstellingen.
3. In uitzonderlijke omstandigheden en indien terdege gemotiveerd door een toereikende analyse door de Commissie, en ter voorkoming van een ernstige en onaanvaardbare dreiging voor het mariene milieu, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 19 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn, voor zover nodig om een dergelijke dreiging te voorkomen, in die zin te wijzigen dat een wijziging van het Marpol-verdrag in het kader van deze richtlijn niet wordt toegepast.
4. De in dit artikel bedoelde gedelegeerde handelingen worden uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de wijziging van het Marpol-verdrag of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging vastgesteld.

In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van dergelijke gedelegeerde handelingen nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale recht of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.

Artikel 19

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 18, leden 1, 2 en 3 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 27 juni 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de leden 1, 2 en 3 van artikel 18 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 18, leden 1, 2 en 3 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 20

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²²⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 21

Wijziging van Richtlijn 2010/65/EU

In de bijlage, onder A, van Richtlijn 2010/65/EU wordt punt 4 vervangen door:

„4. Aanmelding van afval van schepen, met inbegrip van residuen

De artikelen 6, 7 en 9 van Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116)“.

Artikel 22

Intrekking

Richtlijn 2000/59/EG wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar deze richtlijn.

Artikel 23

Evaluatie

1. De Commissie evalueert deze richtlijn en dient de resultaten van de evaluatie uiterlijk op 28 juni 2026 in bij het Europees Parlement en de Raad. De evaluatie omvat tevens een verslag met een uitvoerige beschrijving van de beste praktijken inzake preventie en beheer van afval aan boord van schepen.
2. Bij de volgende herziening van het mandaat van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) gaat de Commissie in het kader van Verordening (EU) 2016/1625 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²³⁾ tevens na of het EMSA aanvullende bevoegdheden moet krijgen voor de handhaving van deze richtlijn.

⁽²²⁾ Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1).

⁽²³⁾ Verordening (EU) 2016/1625 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 251 van 16.9.2016, blz. 77).

*Artikel 24***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 28 juni 2021 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de belangrijkste bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 25***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 26***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 17 april 2019.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

A. TAJANI

Voor de Raad

De voorzitter

G. CIAMBA

BIJLAGE 1

VOORSCHRIFTEN VOOR AFVALONTVANGST- EN AFVALVERWERKINGSPLANNEN

De afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen hebben betrekking op alle soorten afval van schepen die de haven gewoonlijk aandoen en moeten afgestemd zijn op de grootte van de haven en het type schepen die de haven aandoen.

In de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen worden de volgende elementen opgenomen:

- a) een beoordeling van de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen, in het licht van de behoeften van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen;
- b) een beschrijving van het type en de capaciteit van de havenontvangstvoorzieningen;
- c) een beschrijving van de procedures voor het ontvangen en inzamelen van afval van schepen;
- d) een beschrijving van het kostendekkingssysteem;
- e) een beschrijving van de procedure voor het melden van vermoedens van ontoereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen;
- f) een beschrijving van de procedure voor regelmatig overleg met de havengebruikers, afvalbedrijven, terminalexploitanten en andere belanghebbende partijen;
- g) een overzicht van het type en de hoeveelheden afval die door schepen worden afgegeven en in de faciliteiten worden verwerkt.

De volgende elementen kunnen in de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen worden opgenomen:

- a) een samenvatting van het toepasselijk nationaal recht en de procedure en formaliteiten voor de afvalafgifte aan havenontvangstvoorzieningen;
- b) het contactadres in de haven;
- c) een beschrijving van de voorbehandelingsapparatuur en -processen voor speciale afvalstromen in de haven, voor zover aanwezig;
- d) een beschrijving van de methoden voor het registreren van het werkelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen;
- e) een beschrijving van de methoden voor het registreren van de hoeveelheden afval die door schepen worden afgegeven;
- f) een beschrijving van de methoden voor het beheer van de verschillende afvalstromen in de haven.

De procedures voor het ontvangen, inzamelen, opslaan, verwerken en verwijderen moeten in alle opzichten beantwoorden aan een milieubeheerregeling die het effect op het milieu van deze activiteiten geleidelijk kan doen afnemen. De procedures worden geacht aan een dergelijke regeling te beantwoorden indien ze in overeenstemming zijn met Verordening (EG) nr. 1221/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1221/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS), tot intrekking van Verordening (EG) nr. 761/2001 en van de Beschikkingen 2001/681/EG en 2006/193/EG van de Commissie (PB L 342 van 22.12.2009, blz. 1).

BIJLAGE 2

STANDAARDMODEL VAN HET FORMULIER VOOR AFVALVOORAANMELDING AAN HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

Afvalaanmelding aan: *(naam van de aanloophaven, als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2019/883)*

Dit formulier moet aan boord van het schip worden bewaard, samen met het oliejournaal, het ladingjournaal, het vuilnisjournaal, of het afvalbeheersplan, zoals voorgeschreven bij het Marpol-verdrag.

1. INFORMATIE OVER HET SCHIP

1.1 Naam van het schip:	1.5. Eigenaar of reder:
1.2. IMO-nummer:	1.6. Kencijfers of kenletters:
	MMSI-nummer (Maritieme identificatie voor mobiele diensten):
1.3. Bruto tonnage:	1.7. Vlaggenstaat:
1.4. Type schip: <input type="checkbox"/> Olietanker <input type="checkbox"/> Chemicaliën-tanker <input type="checkbox"/> Bulkschip <input type="checkbox"/> Containerschip <input type="checkbox"/> Ander vrachtschip <input type="checkbox"/> Passagiers-schip <input type="checkbox"/> Ro-ro-schip <input type="checkbox"/> Ander (specificeren)	

2. INFORMATIE OVER DE HAVEN EN DE REIS

2.1. Naam van de locatie/terminal:	2.6. Laatste haven waar afval is afgegeven:
2.2. Datum en tijdstip van aankomst:	2.7. Datum van laatste afgifte:
2.3. Datum en tijdstip van vertrek:	2.8. Volgende haven van afgifte:
2.4. Laatste haven en land:	2.9. Persoon die het formulier indient (indien het niet wordt ingediend door de kapitein):
2.5. Volgende haven en land (indien bekend):	

3. TYPE EN HOEVEELHEID AFVAL EN OPSLAGCAPACITEIT

Type	Af te geven afval (m ³)	Maximale specifiek bestemde opslagcapaciteit (m ³)	Hoeveelheid afval die aan boord wordt gehouden (m ³)	Haven waar het resterende afval zal worden afgegeven	Geraamde hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen de aanmelding en de volgende aanloophaven (m ³)
Marpol bijlage I — Olie					
Met olie verontreinigd lenswater					
Oliehoudende residuen (sludge)					
Oliehoudend tankwaswater					
Verontreinigd ballastwater					

Type	Af te geven afval (m ³)	Maximale specifiek bestemde opslagcapaciteit (m ³)	Hoeveelheid afval die aan boord wordt gehouden (m ³)	Haven waar het resterende afval zal worden afgegeven	Geraamde hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen de aanmelding en de volgende aanloophaven (m ³)
Aanslag en sludge van het schoonmaken van tanks					
Anders (specificeren)					
Marpol bijlage II — SCHADELIJKE VLOEISTOFFEN (NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES (NLS)) (1)					
Substantie van categorie X					
Substantie van categorie Y					
Substantie van categorie Z					
Andere substanties (OS)					
Marpol bijlage IV — Sanitair afvalwater					
Marpol bijlage V — Vuilnis					
A. Plastic					
B. Voedselrestanten					
C. Huishoudelijk afval (bv. papierproducten, voden, glas, metaal, flessen, bestek enz.)					
D. Bak- en braadolie					
E. Verbrandingsas					
F. Operationeel afval					
G. Dierlijke karkassen					
H. Vistuig					
I. E-afval					

(1) De juiste vervoersnaam van de schadelijke vloeistof vermelden.

Type	Af te geven afval (m ³)	Maximale specifiek bestemde opslagcapaciteit (m ³)	Hoeveelheid afval die aan boord wordt gehouden (m ³)	Haven waar het resterende afval zal worden afgegeven	Geraamde hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen de aanmelding en de volgende aanloophaven (m ³)
J. Ladingresiduen ⁽¹⁾ (schadelijk voor het mariene milieu — HME)					
K. Ladingresiduen ⁽²⁾ (niet schadelijk voor het mariene milieu — non-HME)					
Marpol bijlage VI — Luchtverontreinigende stoffen					
Ozonafbrekende stoffen en uitrusting die dergelijke stoffen bevat ⁽³⁾					
Residuen van uitlaatgasreiniging					

Ander afval, dat niet onder Marpol valt					
Passief opgevist afval					

Opmerkingen

- Deze informatie wordt gebruikt voor havenstaatcontrole en andere inspectiedoeleinden.
- Dit formulier moet worden ingevuld tenzij het schip is vrijgesteld overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn (EU) 2019/883

⁽¹⁾ Ramingen toegestaan. De juiste vervoersnaam van de droge lading vermelden.

⁽²⁾ Ramingen toegestaan. De juiste vervoersnaam van de droge lading vermelden.

⁽³⁾ Ten gevolge van normale onderhoudsactiviteiten aan boord.

BIJLAGE 3

STANDAARDMODEL VAN HET AFVALONTVANGSTBEWIJS

De aangewezen vertegenwoordiger van de exploitant van de havenontvangstvoorziening geeft het volgende formulier af aan de kapitein van een schip dat afval heeft afgegeven overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn (EU) 2019/883.

Dit formulier moet aan boord van het schip worden bewaard, samen met het oliejournaal, ladingjournaal, vuilnisjournaal, of afvalbeheersplan, zoals voorgeschreven bij het Marpol-verdrag.

1. INFORMATIE OVER DE HAVENONTVANGSTVOORZIENING EN DE HAVEN

1.1. Naam van de locatie/terminal:	
1.2. Exploitant(en) van de havenontvangstvoorziening:	
1.3. Exploitant(en) van de verwerkingsinstallatie, indien verschillend van hierboven:	
1.4. Datum en tijdstip van de afvalafgifte van:	tot:

2. INFORMATIE OVER HET SCHIP

2.1. Naam van het schip:	2.5. Eigenaar of reder:
2.2. IMO-nummer:	2.6. Kencijfers of kenletters: MMSI-nummer (Maritieme identificatie voor mobiele diensten):
2.3. Bruto tonnage:	2.7. Vlaggenstaat:
2.4. Type schip: <input type="checkbox"/> Olie-tanker <input type="checkbox"/> Chemicaliën-tanker <input type="checkbox"/> Bulkschip <input type="checkbox"/> Containerschip <input type="checkbox"/> Ander vrachtschip <input type="checkbox"/> Passagiers-schip <input type="checkbox"/> Ro-ro-schip <input type="checkbox"/> Ander (specificeren)	

3. TYPE EN HOEEVEELHEID ONTVANGEN AFVAL

Marpol bijlage I — Olie	Hoeveelheid (m ³)	Marpol bijlage V — Vuilnis	Hoeveelheid (m ³)
Met olie verontreinigd lenswater		A. Plastic	
Oliehoudende residuen (sludge)		B. Voedselrestanten	
Oliehoudend tankwaswater		C. Huishoudelijk afval (bv. papierproducten, vodden, glas, metaal, flessen, bestek enz.)	
Verontreinigd ballastwater		D. Bak- en braadolie	
Aanslag en sludge van het schoonmaken van tanks		E. Verbrandingsas	
Anders (specificeren)		F. Operationeel afval	
Marpol bijlage II — Schadelijke vloeistoffen (Noxious Liquid Substances (NLS))	Hoeveelheid (m ³)/ Naam (1)	G. Dierlijke karkassen	
Substantie van categorie X		H. Vistuig	
Substantie van categorie Y		I. E-afval	
		J. Ladingresiduen (2) (schadelijk voor het mariene milieu)	
		K. Ladingresiduen (2) (niet schadelijk voor het mariene milieu)	
		Marpol bijlage VI — Luchtverontreinigende stoffen	Hoeveelheid (m ³)
Substantie van categorie Z		Ozonafbrekende stoffen en uitrusting die dergelijke stoffen bevat	
Andere substantie		Residuen van uitlaatgasreiniging	
Marpol bijlage IV — Sanitair afvalwater	Hoeveelheid (m ³)	Ander afval dat niet onder Marpol valt	Hoeveelheid (m ³)
		Passief opgevist afval	

(1) De juiste vervoersnaam van de schadelijke vloeistof vermelden.

(2) De juiste vervoersnaam van de droge lading vermelden.

BIJLAGE 4

CATEGORIEËN VAN KOSTEN EN NETTO-INKOMSTEN VERBONDEN AAN DE EXPLOITATIE EN HET BEHEER VAN HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

Directe kosten Directe exploitatiekosten die voortvloeien uit de werkelijke afvalafgifte van schepen, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.	Indirecte kosten Indirecte beheerskosten die voortvloeien uit het beheer van het systeem in de haven, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.	Netto-inkomsten Netto-opbrengsten uit afvalbeheersregelingen en beschikbare nationale of regionale financiering, met inbegrip van de onderstaande inkomstelementen.
<ul style="list-style-type: none"> — Het voorzien in de infrastructuur voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen, met inbegrip van containers, tanks, verwerkingsapparatuur, binnenschepen, vrachtwagens, afvalontvangstapparatuur en behandelingsinstallaties. — Concessies voor het leasen van terreinen en gebouwen, voor zover van toepassing, of voor het leasen van de apparatuur die nodig is voor de werking van de havenontvangstvoorzieningen; — Het werkelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen: inzamelen van afval van schepen, vervoer van afval van de havenontvangstvoorzieningen voor eindverwerking, onderhoud en schoonmaak van havenontvangstvoorzieningen, personeelskosten, met inbegrip van overuren, elektriciteit, afvalanalyse en verzekering. — Voorbereiding voor hergebruik, recycling of verwijdering van het afval van schepen, met inbegrip van gescheiden afvalinzameling. — Administratie: facturatie, afgifte van afvalontvangstbewijzen aan schepen, rapportering. 	<ul style="list-style-type: none"> — Het opstellen en goedkeuren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van eventuele audits van dat plan en de uitvoering ervan. — Het actualiseren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van arbeids- en consultancykosten, voor zover van toepassing. — Het organiseren van de overlegprocedures voor de (her)evaluatie van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan; — Het beheer van de systemen voor kennisgeving en terugvordering van kosten, met inbegrip van de toepassing van verlaagde tarieven voor „groene schepen”, de verstrekking van IT-systemen op het niveau van de haven, statistische analyse en de daarmee verband houdende loonkosten. — De organisatie van openbare aanbestedingsprocedures voor het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van de nodige vergunningen voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen in havens. — Het verstrekken van informatie aan havengebruikers via de verspreiding van folders en via borden en posters in de haven, of de publicatie van de informatie op de website van de havens, en de elektronische toezending van de informatie zoals bepaald in artikel 5. — Beheer van afvalbeheersregelingen: regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, recycling en de aanvraag voor en uitvoering van nationale of regionale fondsen. — Andere administratieve kosten: monitoring van vrijstellingen en elektronische rapportering van deze informatie zoals bepaald in artikel 9. 	<ul style="list-style-type: none"> — Financiële netto-voordelen van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. — Andere netto-inkomsten afkomstig van afvalbeheer, zoals recyclingregelingen. — Financiering uit hoofde van het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij (EFMZV). — Andere financiering of subsidies voor havens ten behoeve van afvalbeheer en visserij.

BIJLAGE 5

VRIJSTELLINGSCERTIFICAAT INGEVOLGE ARTIKEL 9 MET BETREKKING TOT DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 6, ARTIKEL 7, LID 1, EN ARTIKEL 8 VAN RICHTLIJN (EU) 2019/883 IN DE HAVEN[S] [NAAM VAN DE HAVEN] IN [LIDSTAAT] ⁽¹⁾

Naam van het schip	Kencijfers of kenletters	Vlaggenstaat
[naam van het schip]	[IMO-nummer]	[naam van de vlaggenstaat]

voert geregelde diensten uit, waarbij frequent en regelmatig havens worden aangedaan in [naam van de lidstaat] volgens een dienstregeling of een vooraf vastgestelde route:

[]

en doet deze havens ten minste één keer om de twee weken aan:

[]

en heeft een regeling getroffen voor de betaling van de bijdragen en voor de afvalafgifte aan de haven of aan een derde partij in de haven van:

[]

en is derhalve vrijgesteld in overeenstemming met [bepaling in de nationale wetgeving van het land], [van de voorschriften inzake:

- de verplichte afvalafgifte van schepen,
- de voorafgaande afvalaanmelding, en
- de betaling van de verplichte bijdrage, in de volgende haven(s):]

Dit certificaat is geldig tot [datum], tenzij de redenen voor de afgifte van het certificaat vóór die datum zijn gewijzigd.

Plaats en datum

.....
Naam
Functie

⁽¹⁾ Schrappen indien niet van toepassing.