

**KOMISIJOS PRANEŠIMAS****Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams, aiškinimo gairės**

(2016/C 115/05)

**Santrauka**

Atsižvelgdama į patirtį, įgytą pastaruosius penkiolika metų stebint ir vertinant, kaip įgyvendinama Direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams<sup>(1)</sup>, Komisija skaidrumo ir teisinio tikrumo sumetimais nusprendė parengti kai kurių pagrindinių Direktyvos nuostatų išaiškinimą.

Šis Komisijos pranešimas pristatomas siekiant paaiškinti Komisijos nuomonę dėl to, kaip reikėtų įgyvendinti tam tikras nuostatas. Juo nesiekama nei patikslinti Direktyvos, nei kišti į Teisingumo Teismo jurisdikciją aiškinimo srityje.

Pranešime visų pirma išdėstomos pagrindinės prievolės, susijusios su pakankamų ir tinkamų uosto priėmimo įrenginių užtikrinimu, taip pat nustatoma, kaip tai turėtų atsispindėti išsamiuose kiekvieno uosto atliekų priėmimo ir tvarkymo planuose, laikantis Direktyvos I priede nustatytų reikalavimų.

Vėliau aptariamos pagrindinės prievolės, susijusios su faktiniu tų įrenginių naudojimu: reikalavimas pristatyti laivuose susidarančias atliekas į uosto priėmimo įrenginius prieš laivui leidžiant išplaukti iš uosto ir to reikalavimo išimtis, jei visoms laive susidarančioms atliekoms laikyti skirta talpa yra pakankama.

Galiausiai Komisijos pranešime pateikiamos gairės, kaip taikyti Direktyvoje nustatytų pagrindinių prievolių išimtis.

**1. ĮŽANGA**

Direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (toliau – Direktyva arba UPI direktyva), ES teisė yra suderinama su MARPOL konvencijoje nustatytais tarptautiniais įsipareigojimais. Priimta MARPOL konvencija buvo keletą kartų iš dalies keista, pamažu stengiantis pereiti prie visiško uždraudimo išmesti atliekas, be to, buvo sukaupta naujos informacijos apie tai, kaip atliekų išmetimas į jūrą veikia jūrų ekosistemas.

Pagrindinis Direktyvos tikslas – sumažinti į jūrą išmetamus laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių kiekius ir taip sustiprinti jūros aplinkos apsaugą. Todėl Direktyva – svarbi priemonė siekiant ekologiškesnio jūrų transporto, kaip nurodyta Komisijos komunikate „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, kuriame, be kitų rekomendacijų, pateiktas ir ilgalaikis tikslas – *jokių atliekų, jokių teršalų*<sup>(2)</sup>. Be to, Direktyva yra pagrindinė ES teisinė priemonė, kuria pagal 7-ąją aplinkosaugos veiksmų programą<sup>(3)</sup> ir tarptautinius įsipareigojimus, kuriuos prisirišė ES ir jos valstybės narės, siekiama sumažinti į jūrą išmetamų šiukšlių kiekį iš šaltinių jūroje.

Komisija įvertino Direktyvos įgyvendinimą ir jos veiksmingumą laikui bėgant. Be to, 2015 m. sėkmingai baigtas Direktyvos 2000/59/EB REFIT vertinimas<sup>(4)</sup>. Vertinant Direktyvos reikalingumą, veiksmingumą, efektyvumą, ES pridėtinę vertę ir suderinamumą paaiškėjo, kad ilgainiui valstybėse narėse imta skirtingai aiškinti ir įgyvendinti tam tikrus pagrindinius Direktyvos aspektus ir reikalavimus, visų pirma susijusius su privalomu laivuose susidarančių atliekų pristatymu (7 straipsnis), išimčių taikymu (9 straipsnis) ir atliekų priėmimo ir tvarkymo planų rengimu (5 straipsnis). Atlikus vertinimą padaryta išvada, kad šie aiškinimo ir įgyvendinimo skirtumai mažina Direktyvos veiksmingumą.

(1) OL L 332, 2000 12 28, p. 81.

(2) COM(2009) 8, „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“

(3) Sprendimas Nr. 1386/2013/ES dėl bendrosios Sąjungos aplinkosaugos veiksmų programos iki 2020 m. „Gyventi gerai pagal mūsų planetos išgales“.

(4) Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams, *ex post* vertinimo galutinė ataskaita (Panteia/PwC, 2015 m. gegužės mėn.) pateikta adresu <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>.

Šiame Komisijos pranešime aptariama, kaip Komisija supranta tam tikras Direktyvos nuostatas atsižvelgdama į dabartinės tarptautinės ir ES teisės nuostatas<sup>(5)</sup>. Taigi pranešimo tikslas – valstybėms narėms pateikti gaires, kaip aiškinti ir įgyvendinti tas nuostatas. Pranešimu nesiekama patikslinti Direktyvos ar kištis į Teisingumo Teismo jurisdikciją aiškinimo srityje.

## 2. UOSTO PRIĖMIMO ĮRENGINIAI

### 2.1. Tinkamumas

Pagal Direktyvos 4 straipsnį reikalaujama, jog valstybės narės užtikrintų, kad uostuose būtų prieinami atitinkami priėmimo įrenginiai, „kurie galėtų patenkinti uostu paprastai besinaudojančių laivų reikmes ir kuriais besinaudojantys laivai nebūtų gaisinami“. Direktyvoje tokių įrenginių tinkamumas (adekvatumas) nustatomas remiantis jų pajėgumu priimti *tuos uostu paprastai besinaudojančiuose laivuose susidarancias tam tikrų rūšių atliekas* ir tam tikrus jų kiekius, atsižvelgiant į:

- uosto naudotojų veiklos reikmes;
- uosto dydį ir geografinę padėtį;
- į tą uostą atplaukiančių laivų tipą;
- pagal 9 straipsnį numatytas išimtis.

„Tinkamumo“ sąvoka buvo toliau plėtojama ir tarptautiniu<sup>(6)</sup>, ir regionų<sup>(7)</sup> lygmenimis. Aiškindama įvairius aspektus, susijusius su įrenginių tinkamumu, Komisija atsižvelgė į šių organizacijų pateiktas gaires.

Įrenginių tinkamumas, viena vertus, susijęs su naudojimo sąlygomis (t. y. turi būti tenkinamos į uostus paprastai atplaukiančių laivų reikmės ir nesudaroma kliūčių laivams naudotis įrenginiais), o kita vertus, su aplinkosauginiu įrenginių valdymu.

Kalbant apie būtinas naudojimo sąlygas, Komisija pabrėžia, jog vien tai, kad įrenginiais galima naudotis, nebūtinai reiškia, kad tie įrenginiai yra tinkami. Nepalanki padėtis, sudėtingos procedūros, ribotas prieinamumas ir nepagrįstai didelės išlaidos už teikiamą paslaugą – visi šie veiksniai gali atgrasyti nuo naudojimosi priėmimo įrenginiais. Kad būtų laikomas tinkamu, uosto priėmimo įrenginys, laivui atplaukus į uostą, turėtų būti prieinamas, patogioje padėtyje, juo turėtų būti paprasta naudotis ir jis turėtų tikti visų rūšių atliekų srutams, paprastai patenkantiems į uostą, o kaina turėtų būti ne per didelė, kad neatbaidytų naudotojų<sup>(8)</sup>. Komisija taip pat pabrėžia, kad tinkamas technines atliekų priėmimo ir tvarkymo galimybes gali riboti tiek uosto dydis, tiek jo geografinė padėtis.

Be to, kad atitiktų aplinkos apsaugos veiksmingumo kriterijus ir padėtų gerinti jūros aplinką, įrenginys turi užtikrinti galimybę galutinai pašalinti laivuose susidarancias atliekas nekenkiant aplinkai. Remiantis UPI direktyva, laivuose susidarancias atliekos ir krovinių likučiai laikomi atliekomis, apibrėžtomis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinančioje kai kurias direktyvas<sup>(9)</sup> (10), (Atliekų pagrindų direktyvoje). Todėl 12 straipsnio g punkte reikalaujama, kad laivuose susidarancias atliekos ir krovinių likučiai būtų apdorojami, naudojami arba šalinami pagal Atliekų pagrindų direktyvą ir kitus atitinkamus ES teisės aktus dėl atliekų.

<sup>(5)</sup> Europos jūrų saugumo agentūra pateikia papildomas technines gaires ir geriausios praktikos pavyzdžius valstybėse narėse taikant šią direktyvą, kurie sudaro „Techninių rekomendacijų dėl Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarancias atliekoms ir krovinių likučiams“ dalį.

<sup>(6)</sup> Daugiausia Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO), visų pirma Rezoliucijoje MEPC.83(44) (2000 m. Uosto atliekų priėmimo įrenginių tinkamumo užtikrinimo gairės); Rezoliucijoje MEPC.1/Circ.834 (Bendros gairės uosto priėmimo įrenginių paslaugų teikėjams ir naudotojams); Uosto priėmimo įrenginių išsamiam vadove (IMO Publication 597E, 2.3.1 skirsnis); Tarptautinės standartizacijos organizacijos (ISO) parengtose gairėse – ISO standarte 16304:2013 (*Arrangement and management of Port Reception Facilities*).

<sup>(7)</sup> Daugiausia Baltijos jūros konvencijos Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisijos (HELCOM) parengtose 2013 m. laikinose gairėse dėl nuotekų pristatymo į uostų priėmimo įrenginius techninių ir veiklos aspektų (6 skyrius).

<sup>(8)</sup> Rezoliucijos MEPC.83(44) 3 skirsnis (2000 m. Uosto atliekų priėmimo įrenginių tinkamumo užtikrinimo gairės).

<sup>(9)</sup> UPI direktyvos 2000/59/EB 2 straipsnis.

<sup>(10)</sup> Kuria pakeista Direktyva 2006/12/EB, kuria savo ruožtu pakeista Tarybos direktyva 75/442/EEB.

Atliekų tvarkymo aplinkai saugiu būdu principai, be kita ko, išdėstyti Tarptautinėje konvencijoje dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės (Bazelio konvencijoje), ir jų privalo laikytis konvencijos šalys. Bazelio konvencijos 4 straipsnio 2 dalies b punkte nustatyta, kad *[k]iekviena šalis imasi reikiamų priemonių, kad būtų užtikrinta, jog pavojingos ir kitokios atliekos bus tvarkomos saugiu aplinkai būdu tinkamuose toliai veiklai objektuose*. Komisijos nuomone, nors konvencija ir nėra taikoma laivo eksploatacijos metu susidarantiems atliekoms <sup>(1)</sup>, ji turi būti taikoma, kai atliekos pristatomos į uosto priėmimo įrenginius, taigi įrenginiai turi būti valdomi taip, kad būtų užtikrinamas toje konvencijoje <sup>(2)</sup> ir ES teisės aktuose dėl atliekų <sup>(3)</sup> įtvirtintų principų laikymasis.

Pagal Direktyvos 4 straipsnio 3 dalį reikalaujama, kad valstybės narės, remdamosi TJO nustatytais procedūromis, nustatytų procedūras, pagal kurias uosto valstybei būtų pranešama apie įtariamus uosto priėmimo įrenginių neatitikimus. Be to, pagal 12 straipsnio f punktą valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad Komisijai būtų pateikiama pareiškimo dėl įtariamo šių įrenginių neatitikimo kopija.

## 2.2. Atliekų priėmimo ir tvarkymo planai

Pagrindinis Direktyvos elementas, padedantis užtikrinti tinkamus uosto priėmimo įrenginius, yra prievolė visuose uostuose parengti ir stebėti atliekų priėmimo ir tvarkymo planus (toliau – APT planai), pagal kuriuos būtų priimamos ir apdorojamos laivuose susidaranti atliekos ir krovinių likučiai. APT planas yra viena svarbiausių priemonių siekiant įgyvendinti Direktyvos reikalavimus uosto lygmeniu. Norėdamos parengti planą, kompetentingos valdžios institucijos visų pirma turi įvertinti laivų, kurie (paprastai) atplaukia į jų kompetencijos sričiai priklausančią uostą, reikmes, o tada imtis tinkamų priemonių toms reikmėms tenkinti. Pagal Direktyvos 5 straipsnį reikalaujama tokią planą parengti kiekvienam uostui atskirai ir jį jame įgyvendinti, pasitarus su atitinkamomis šalimis ir atsižvelgiant 4, 6, 7, 10 ir 12 straipsnių reikalavimus.

### 2.2.1. Privalomi elementai

Išsamūs APT planams skirti reikalavimai nustatyti Direktyvos I priede. Į APT planą būtina įtraukti įvairių elementų, įskaitant tuos, kurie padeda vystyti uosto priėmimo įrenginių sistemą ir įgyvendinti tą planą.

I priede išskiriami tam tikri pagrindiniai privalomi elementai, kuriuos būtina įtraukti į kiekvieną APT planą, ir tam tikri rekomenduotini elementai. Privalomi elementai, be kita ko, apima įrenginių aprašus, atliekų priėmimo ir surinkimo procedūras, mokesčių surinkimo sistemą, taip pat pranešimų apie įtariamus neatitikimus teikimo ir konsultavimosi tvarką. Šie elementai įtraukiami į informaciją, kuri turėtų būti prieinama visiems uosto naudotojams.

Be to, į reikalavimų sąrašą įtrauktas ir „uosto priėmimo įrenginių poreikio įvertinimas“. Komisijos nuomone, šis įvertinimas turėtų būti grindžiamas turimais statistiniais duomenimis, susijusiais su paprastai į uostą atplaukiančių laivų tipu ir dydžiu ir ankstesniais metais priimtų atliekų kiekiu ir rūšimis <sup>(4)</sup>. Komisija pažymi, kad uoste priimtų ir sutvarkytų laivuose susidariusių atliekų ir krovinių likučių rūšių ir kiekių aprašymas taip pat yra privalomas punktas, kurį būtina įtraukti į APT planą. Nustatyta, kad tokio aprašymo trūksta daugelyje pastaraisiais metais Komisijos vertintų planų. Komisija mano, kad ši informacija yra esminė siekiant tinkamai įvertinti poreikį uoste turėti priėmimo įrenginius ir jų tinkamumą ir tai turi atsispindėti APT plane.

Galiausiai APT planas taip pat yra svarbi priemonė, padedanti taikyti išlaidų padengimo sistemą, kurią būtina parengti pagal Direktyvos 8 straipsnį. Remiantis I priedu, APT plane būtina pateikti mokesčių surinkimo sistemos aprašymą. Ši informacija turėtų būti viešai prieinama ir dėl jos turi būti nuolat konsultuojamasi.

### 2.2.2. Taikymo sritis. Uostai, kuriuose APT planai privalomi

Direktyvoje reikalaujama parengti tinkamą APT planą kiekvienam uostui, kuris apibrėžiamas kaip „vieta arba geografinė teritorija, tvarkomaisiais darbais ir įranga paruošta taip, kad iš esmės gali priimti laivus, įskaitant žvejybos ir pramoginius laivus“ <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Netaikymo sąlyga, nustatyta Bazelio konvencijos 1 straipsnio 4 dalyje.

<sup>(2)</sup> Bazelio konvencijos taikymo teisinė analizė, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>.

<sup>(3)</sup> Visų pirma Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo, kuriuo Bazelio konvencija įgyvendinama ES teisėje ir kurio VIII priede nurodomos įvairios atliekų tvarkymo aplinkai saugiu būdu gairės.

<sup>(4)</sup> TJO parengtų Uosto priėmimo įrenginių išsamaus vadovo 2.3.1. skirsnis.

<sup>(5)</sup> 2 straipsnio h punktas.

Į Direktyvos taikymo sritį patenka tie uostai, į kuriuos paprastai atplaukia laivai, kuriems taikoma Direktyva <sup>(16)</sup>, t. y. visi laivai, atplaukiantys į valstybės narės uostą arba jame eksploatuojami, išskyrus visus karo, pagalbinius karo laivus ar kitus laivus, kurie priklauso valstybei arba kuriuos ji eksploatuoja nekomercinės valstybinės tarnybos tikslais <sup>(17)</sup>. Žvejybos laivai ir pramoginiai laivai taip pat patenka į Direktyvos taikymo sritį, taigi į taikymo sritį patenka ir uostai, į kuriuos atplaukia šie laivai.

Taigi, atsižvelgiant į Direktyvos taikymo sritį, APT planai gali gerokai skirtis savo išsamumu ir aprėptimi, priklausomai nuo to, ar jie taikomi dideliems komercinės paskirties uostams ar mažiems žvejybos uostams arba prieplaukoms. Kai kurie iš I priede išvardytų punktų mažesniems uostams, kuriuose atliekų srautai mažesni arba laivybos paslaugos itin specializuotos, gali būti taikomi tik iš dalies. Komisijos nuomone, tai, kas gali būti laikoma „tinkama“ uostui, priklauso nuo uosto dydžio, geografinės padėties ir jame vykdomos veiklos rūšies; šie aspektai nulemia ir kiekvienam planui būtiną išsamumo lygį.

Pagal Direktyvos 5 straipsnio 2 dalį APT planas gali būti **regioninio** pobūdžio. Taip yra tuo atveju, kai APT planas parengiamas keliems uostams, esminius elementus sujungiant į vieną regioninį planą. Uosto atliekų tvarkymą planuoti regiono mastu gali būti puikus sprendimas, jei taip planuojant užtikrinama, kad laivai neturėtų akstino atliekas išmesti į jūrą. Rengiant tokius regioninius planus, pagal Direktyvos 7 straipsnio 2 dalį privalu, kad laive atliekoms skirta talpa būtų pakankama laivo atliekoms laikyti tol, kol laivas nuplaukia iš vieno įplaukimo uosto į kitą. Toks planavimas reikalauja glaudaus to paties regiono valstybių narių bendradarbiavimo <sup>(18)</sup>.

Jeigu rengiamas daugiau negu vieną uostą apimantis regioninis planas ir jis įgyvendinamas regiono lygmeniu, kiekvienam uostui skiriamas dėmesys turėtų būti proporcingas tame uoste vykdomai ekonominei veiklai. Visais atvejais būtina nurodyti kiekvienam uostui reikalingus tinkamus uosto priėmimo įrenginius ir jų prieinamumą.

### 2.2.3. Konsultavimasis su atitinkamomis šalimis

Direktyvos 5 straipsnio 1 dalyje nustatytas konkretus reikalavimas, kad rengiant ir įgyvendinant APT planą būtų konsultuojamasi su atitinkamomis šalimis, ypač uosto naudotojais (arba jų atstovais). Konsultavimosi (kuris kaip pagrindinis reikalavimas įtrauktas ir į I priedą) tvarka suteikia uosto administracijai galimybę išsiaiškinti ir patenkinti naudotojų poreikius. Komisija mano, kad konstruktyvus uosto administracijos, atliekų tvarkytojų, uosto naudotojų ir kitų suinteresuotųjų šalių (pavyzdžiui, aplinkos apsaugos organizacijų) dialogas yra nepaprastai svarbus tam, kad sistema veiktų tinkamai ir, visų pirma, kad būtų įrengti tinkami įrenginiai, kurie padėtų patenkinti paprastai uostu besinaudojančių laivų reikmes. Plano rengėjai, per konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais įvertinę laivuose susidarančių atliekų srautus, galinčius patekti į uostą, ir deramai išanalizavę šiuos duomenis, gali parengti tinkamą APT planą.

5 straipsnio 1 dalyje rašoma apie konsultavimąsi, kuris išsamiau paaishkintas I priede. 5 straipsnyje paminėta tik tai, kad su atitinkamomis šalimis tariamasi, kai rengiamas naujas APT planas, o Direktyvos I priede nurodoma į „nuolat vykstančias“ konsultacijas. Atsižvelgdama į išsamius APT planams taikomus reikalavimus, Komisija laikosi nuomonės, kad 5 straipsnio 1 dalyje minimas konsultavimasis turėtų būti suprantamas kaip valstybių narių konsultacijos su atitinkamomis šalimis tiek *pradiniame planų rengimo etape*, tiek *po to*, kai planai priimami, nes tai, be kita ko, sukuria pagrindą, kuriuo remiantis planai vertinami ir (iš naujo) tvirtinami.

### 2.2.4. Vertinimas, tvirtinimas ir stebėseną

Direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės vertintų ir tvirtintų APT planus, stebėtų jų įgyvendinimą ir užtikrintų, kad bent kas trejus metus ir po didelių su uosto veikla susijusių pokyčių tie planai būtų tvirtinami iš naujo.

#### — Vertinimas ir tvirtinimas

Atlikdamos vertinimą, kompetentingos valdžios institucijos pateiktą APT planą turėtų apsvarstyti remdamosi UPI direktyvos I priede nustatytais reikalavimais. Jei į bent vieną iš privalomų I priede išdėstytų punktų tinkamai atsižvelgta nebuvo, APT planas neturėtų būti tvirtinamas, o uosto administracijai turėtų būti pateiktas pagrindimas, kad ji nedelsdama galėtų ištaisyti likusias problemas.

<sup>(16)</sup> 3 straipsnio b punktas.

<sup>(17)</sup> 3 straipsnio a punktas.

<sup>(18)</sup> TJO parengtų Uosto atliekų priėmimo įrenginių tinkamumo užtikrinimo gairių 5.15 punktas.

Uostai kas trejus metus ir po *didelių* su uosto veikla susijusių pokyčių turėtų iš esmės persvarstyti APT planus. Todėl iškilo klausimas, kokie pokyčiai uoste turėtų būti laikomi *dideliais*. Komisijos nuomone, dideliems pokyčiams galima būtų priskirti reikšmingą struktūrinį laivų tipų ar skaičiaus padidėjimą ar sumažėjimą, naujos infrastruktūros kūrimą uoste, su galimybe naudotis uosto priėmimo įrenginiais susijusius pokyčius arba naujus atliekų apdorojimo laive metodus.

— Stebėseną

Nors Direktyvoje nėra išsamiai aprašyta, kaip turėtų būti vykdoma planų įgyvendinimo stebėseną, Komisija mano, jog veiksminga stebėseną itin svarbi siekiant užtikrinti, kad planas būtų tinkamai įgyvendinamas ir uosto priėmimo įrenginiai veiktų pagal reikalavimus. Stebėsenos tikslas – tikrinti ir užtikrinti, kad sistema praktiškai veiktų pagal patvirtintą APT planą. Planų įgyvendinimo stebėseną turėtų apimti *ad hoc* patikrinimus kiekviename uoste ne rečiau kaip kartą per trejus metus, taip siekiant atsižvelgti į būtinybę planus reguliariai tvirtinti iš naujo. Patikrinimai turėtų būti dažnesni, jeigu nuolat gaunama skundų dėl uosto priėmimo įrenginių netinkamumo tam tikrame uoste. Komisija pripažįsta, kad už uosto įrenginių patikrinimą neretai atsako skirtingos vykdomo užtikrinimo įstaigos ir jis atliekamas pagal teisės aktus, kurie skiriasi nuo teisės aktų, taikomų vykdamas patikrinimus laivuose. Todėl Komisija pabrėžia, kad svarbu turėti 12 straipsnyje numatytą integruotą uosto priėmimo įrenginių stebėsenos (monitoringo) sistemą ir užtikrinti gerą vykdomo užtikrinimo institucijų, kurios stebi, kaip taikoma Direktyva, bendradarbiavimą.

#### 2.2.5. Pranešimas apie neatitikimus

Siekiant gerinti uosto priėmimo įrenginių naudojimą, labai svarbi ne tik skaidri konsultavimosi tvarka, bet ir veiksmingos pranešimų apie įtariamus neatitikimus teikimo procedūros. Pagal Direktyvos 4 straipsnio 3 dalį valstybės narės, remdamosi TJO nustatytais procedūromis, turi nustatyti procedūras, pagal kurias uosto valstybei būtų pranešama apie įtariamus uosto priėmimo įrenginių neatitikimus. I priede reikalaujama, kad šios procedūros būtų įtrauktos į APT planą ir prieinamos visiems uosto naudotojams.

Kadangi pranešimų teikimo procedūros turėtų būti suderintos su TJO procedūromis, Komisija mano, jog tuo tikslu būtų tikslinga naudotis TJO nustatyta pranešimų teikimo forma<sup>(19)</sup>. Užpildžius pranešimų teikimo formą, turėtų būti kuo greičiau parengtas pranešimas, į kurį turėtų būti įtraukta kapitono ataskaitos kopija ir visi patvirtinamieji dokumentai. Taip pat labai svarbu, kad būtų parengtos nacionalinės procedūros, skirtos užtikrinti, kad pagal direktyvos 12 straipsnio 1 dalies f punktą Komisija gautų pareiškimų dėl įtariamų uosto priėmimo įrenginių neatitikimų kopiją.

### 3. LAIVUOSE SUSIDARANČIŲ ATLIEKŲ PRISTATYMAS

#### 3.1. Pagrindiniai privalomo pristatymo principai

7 straipsnis yra vienas iš svarbiausių Direktyvos straipsnių, padedantis siekti bendro tikslo – mažinti laivuose susidarančių atliekų išmetimą į jūrą ir stiprinti jūrų aplinkos apsaugą. Jame nustatyta bendra taisyklė, kad į ES uostą įplaukusio laivo kapitonas prieš išplaukdamas iš to uosto „visas laive susidarančias atliekas atiduoda į uosto priėmimo įrenginius“.

Yra tik viena šios privalomo pristatymo taisyklės išimtis, taikoma tuo atveju, jeigu iš privalomo pranešimo formos galima nustatyti, kad atliekoms skirta talpa yra pakankama visoms laive susidarančioms atliekoms laikyti. Šia prasme Direktyva viršija pagal MARPOL konvenciją prisiimtus įsipareigojimus, nes pagal konvenciją reikalaujama užtikrinti tik tinkamus uosto priėmimo įrenginius, tačiau nėra nustatyta privalomai naudotis šiais įrenginiais, o tik laikytis aiškiai nustatytų atliekų išmetimo normų<sup>(20)</sup>. Krovinių likučių atveju Direktyva glaudžiai suderinta su MARPOL konvencijos reikalavimais – 10 straipsnyje nustatyta, kad krovinių likučiai į uosto priėmimo įrenginius pristatomi pagal MARPOL konvencijos nuostatas.

#### 3.2. Privalomas visų atliekų pristatymas

7 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad į ES uostą atplaukusio laivo kapitonas, prieš išplaukdamas iš uosto, visas laive susidarančias atliekas pristatytų į uosto priėmimo įrenginius.

Laivuose susidarančios atliekos apibrėžtos kaip *visos laivo eksploatacijos metu susidarančios atliekos, įskaitant nuotekas, ir likučiai, išskyrus krovinių likučius, kuriems taikomi MARPOL konvencijos I, IV ir V priedai, taip pat su kroviniu susijusios atliekos, kaip apibrėžta Rekomendacijose dėl MARPOL konvencijos V priedo įgyvendinimo*<sup>(21)</sup>. Kalbant apie krovinių likučius, Komisija pažymi, kad jiems nėra taikomas 7 straipsnyje nustatytas bendras pristatymo reikalavimas, tačiau jie turi būti pristatomi laikantis MARPOL konvencijos nuostatų, kaip nustatyta 10 straipsnyje.

<sup>(19)</sup> MEPC.1/Circ.834 priedo 1 priedėlis.

<sup>(20)</sup> Laivuose susidarančių atliekų išmetimo į jūrą normos įtrauktos į atitinkamus MARPOL konvencijos priedus, nurodant atitinkamus kiekius ir sąlygas, kuriomis leidžiama išmesti tuos atliekų kiekius.

<sup>(21)</sup> 2 straipsnio c punktas.

Kilo klausimas, ar atliekų pristatymo prievolės galima netaikyti atliekoms, kurias leidžiama teisėtai išmesti į jūrą laikantis MARPOL konvencijoje nustatytų išmetimo normų ir sąlygų. Visų pirma tai aktualu kalbant apie nuotekas, nes pagal MARPOL konvenciją tam tikromis sąlygomis jas leidžiama išleisti į jūrą <sup>(22)</sup>.

Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad priimant šią direktyvą vienas iš svarstyčių tikslų buvo MARPOL konvencijos įgyvendinimas <sup>(23)</sup>. Be to, Komisija pripažįsta, kad Direktyvos II priede <sup>(24)</sup> numatyta nuostata, leidžianti nukrypti nuo reikalavimo pranešti apie nuotekas, kurias galima teisėtai išleisti į jūrą laikantis MARPOL konvencijos IV priedo <sup>(25)</sup>. Kartu Komisija pabrėžia, kad bendras pristatymo reikalavimas turėtų būti aiškinamas atsižvelgiant į Direktyvos tikslus sumažinti laivuose susidarančių atliekų išmetimą į jūrą ir stiprinti jūros aplinkos apsaugą. Todėl Komisija mano, kad atliekoms, kurias leidžiama išmesti pagal MARPOL konvenciją, automatiškai negalima taikyti Direktyvoje nustatyto atliekų pristatymo reikalavimo išimties. Atsižvelgiant į tai, taip pat svarbu pažymėti, kad nuotekoms nėra netaikomas 8 straipsnis dėl mokesčių už laivuose susidarančias atliekas.

Dėl 7 straipsnyje nustatyto privalomo atliekų pristatymo taip pat kilo klausimas, ar remontuojant laivus susidariusias atliekas reikėtų priskirti laivuose susidarančioms atliekoms ir ar dėl to jos turėtų būti pristatomos į uosto priėmimo įrenginius. Visų pirma teigta, kad tokios atliekos galėtų būti priskiriamos vadinamosioms eksploatacinių atliekoms, kurioms taikomas MARPOL V priedas ir kurios apibrėžiamos kaip „visos kietosios atliekos (įskaitant šlamą), kurioms netaikomi kiti priedai ir kurios susikaupia laive atliekant įprastą priežiūrą arba yra susijusios su laivo eksploatacija, arba naudojamos kroviniams sandėliuoti ir tvarkyti“ <sup>(26)</sup>.

Komisija laikosi nuomonės, kad atliekos, susidariusios laivų remonto dokuose remontuojant laivus, neturėtų būti laikomos Direktyvoje apibrėžtomis laivuose susidarančiomis atliekomis, nes nepatenka į MARPOL konvencijos V priedo taikymo sritį. Atliekos, susidariusios laivų remonto įmonėse remontuojant laivus, nepatenka į MARPOL konvencijos V priede pateiktą „eksploatacinių atliekų“ apibrėžtį, ypač kai kalbama apie laivo „įprastą priežiūrą ir eksploataciją“. Taigi dėl tokios veiklos susidariusios atliekos bus bendra laivo ir laivų remonto įmonės atsakomybė, o pastaroji turėtų imtis būtinų priemonių, kad atliekos būtų pristatomos ir tvarkomos visapusiškai laikantis ES teisės aktuose dėl atliekų nustatytų reikalavimų <sup>(27)</sup>.

### 3.3. Pakankama talpa atliekoms laikyti

Siekiant palengvinti laivams našta, susijusią su būtinybe kiekviename uoste pristatyti atliekas, tais atvejais, kai atliekų kiekiai laive tokie, kad nėra tikimybės, jog jos bus išmestos į jūrą, 7 straipsnio 2 dalyje numatyta privalomo pristatymo reikalavimo išimtis, pagal kurią

*„laive susidarančių atliekų neatidavęs laivas į kitą uostą gali plaukti, jeigu iš pagal 6 straipsnį ir II priedą pateikiamos informacijos paaiškėja, kad laive esanti atliekoms skirta talpykla yra pakankama visoms laive susidarančioms atliekoms, susikaupusioms ir susikaupiančioms laivui plaukiant numatomu maršrutu iki pristatymo uosto, laikyti“.*

Komisija pabrėžia, kad Direktyvos 7 straipsnio 2 dalis yra privalomo pristatymo reikalavimo išimtis ir turi būti aiškinaama siaurai.

Siekiant tiksliai nustatyti, kokia atliekoms skirta talpa yra laive, reikia patikrinti informaciją, pateiktą pagal 6 straipsnį ir II priedą privalomame pranešime apie atliekas. Pagal Direktyvos 6 straipsnį į ES uostą planuojančio įplaukti laivo (išskyrus žvejybos ar pramoginio laivo) kapitonas privalo užpildyti Direktyvos II priede pateiktą pranešimo formą ir perduoti šią informaciją kompetentingai institucijai toje valstybėje narėje, kurioje yra kitas įplaukimo uostas. II priede pateiktas išsamus praneštinės informacijos sąrašas, be kita ko, lentelė, kurioje nurodomos paskutiniame uoste pristatytos įvairių kategorijų atliekos bei krovinių likučiai <sup>(28)</sup> ir pristatytinos ir (arba) laive liekančios atliekos, taip pat nurodoma didžiausios atliekoms skirtos talpos procentinė išraiška.

<sup>(22)</sup> Pagal MARPOL konvenciją leidžiama išmesti ir kitų rūšių laivuose susidarančias atliekas. Tačiau I ir V prieduose nustatyti atliekų išmetimo normos buvo vis griežtinamos ir, laikantis tam tikrų sąlygų, į jūrą leidžiama išmesti tik labai nedidelius I priede nustatytų atliekų ir kelių V priede nustatytų kategorijų atliekų kiekius.

<sup>(23)</sup> Žr. Direktyvos 2000/59/EB 3 konstatuojamąją dalį.

<sup>(24)</sup> Komisijos direktyva 2007/71/EB, iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams, II priedą.

<sup>(25)</sup> MARPOL konvencijos IV priedo 11 taisyklė.

<sup>(26)</sup> MARPOL konvencijos V priedo 1 taisyklės 12 punktą.

<sup>(27)</sup> Visų pirma Atliekų pagrindų direktyvoje.

<sup>(28)</sup> Direktyvos 2000/59/EB II priedas iš dalies pakeistas 2015 m. lapkričio 18 d. Komisijos direktyva (ES) 2015/2087, siekiant į praneštinės informacijos lentelę įtraukti į ankstesnį įplaukimo uostą pristatytų atliekų rūšis ir kiekius.

Norint nuspręsti, ar atliekoms skirtos talpos pakaks per būsimą kelionę, taip pat svarbu atsižvelgti į atliekų, kurios greičiausiai susidarys laivui plaukiant nuo išvykimo uosto iki kito įplaukimo uosto, kiekį. Laivo atliekų susidarymui įtakos turi tiek pastovūs (laivo tipas, pastatymo metai, pagrindinio variklio galia ir t. t.), tiek ir labiau kintantys (laivo krovinio kiekis, reiso sąlygos, planuojamas maršrutas, keleivių skaičius laive ir t. t.) veiksniai. Be to, tam tikri veiksniai (įskaitant atliekų perdirbimą ir deginimą laive bei jūrinio dyzelino (MDO) naudojimą) gali padėti gerokai sumažinti atliekas laive ir į juos taip pat reikėtų atsižvelgti sprendžiant, ar talpa pakankama.

Dėl skirtingo kiekvieno atliekų srauto apdorojimo Komisija mano, kad turi būti įvertinta kiekvienos rūšies atliekoms skirta talpa, kadangi Direktyvos II priede nurodytame pranešime reikalaujama pateikti informaciją apie kiekvieną atliekų rūšį, taip pat didžiausią kiekvienos rūšies atliekoms skirtą talpą ir laive liekančių kiekvienos rūšies atliekų kiekį. Iš to seka, kad, jeigu apskritai laive talpos esama, tačiau vienos rūšies ar kelių rūšių atliekoms tokios talpos nėra, laivui nebus leista plaukti į kitą įplaukimo uostą.

#### 3.4. Numatomas pristatymo uostas

7 straipsnio 2 dalyje nurodomas numatomas pristatymo uostas. Reikėtų nustatyti, ar numatomas pristatymo uostas turėtų būti suprantamas kaip kitas įplaukimo uostas.

Komisija primena, kad 7 straipsnio 2 dalyje nustatyta sistema „nuo uosto iki uosto“. 7 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodoma, kada laivui leidžiama plaukti į kitą įplaukimo uostą. Remdamosi šia informacija kompetentingos institucijos įvertina, ar laive esanti talpa pakankama visoms laive susidarantioms atliekoms, siekiant išvengti pavojaus, kad pakeliui į kitą įplaukimo uostą atliekos gali būti išmestos į jūrą. Ši informacija taip pat pateikiama pranešime, kuris prieš atvykimą turi būti siunčiamas įplaukimo uostui, kad tas uostas galėtų užtikrinti laivui galimybę pasinaudoti jo reikmes atitinkančiais uosto priėmimo įrenginiais. Įplaukimo uosto leidimu pagal 7 straipsnio 2 dalį laivui leidžiama plaukti tik į kitą įplaukimo uostą, bet ne toliau. Iš to išplaukia, kad 7 straipsnio 2 dalyje nurodytas pristatymo uostas turėtų būti suprantamas kaip kitas įplaukimo uostas, kadangi to įplaukimo uosto institucijos, atsižvelgdamos į laive turimą talpą, turi įvertinti, ar minėtas laivas gali plaukti toliau į kitą uostą.

7 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad, jeigu yra pakankamai pagrindo manyti, kad numatomame pristatymo uoste tinkami įrenginiai neprieinami, arba jeigu tas uostas nežinomas ir dėl to yra pavojus, jog atliekos gali būti išmestos į jūrą, turi būti imamasi visų būtinų priemonių užkirsti kelią jūrų aplinkos teršimui, jeigu būtina, reikalaujant, kad laivas atiduotų atliekas.

Taigi kompetentingos institucijos turės įvertinti padėti numatomame pristatymo uoste, visų pirma tai, ar tame uoste yra prieinami tinkami uosto priėmimo įrenginiai. Komisija pažymi, kad tai gali būti sudėtinga, jeigu numatomas pristatymo uostas yra ne ES teritorijoje arba jis nežinomas.

Kaip taikoma 7 straipsnio 2 dalis ES uostuose galima stebėti pasitelkiant sistemą „nuo uosto iki uosto“, kurią papildo informavimo ir stebėsenos (monitoringo) sistema, sukurta pagal Direktyvos 12 straipsnio 3 dalį (žr. 3.5.2. punktą). Tačiau tai negalioja tuo atveju, kai kitas įplaukimo uostas yra ne ES teritorijoje. Todėl dėl laivų, išplaukiančių į ne ES valstybių uostus, Komisija mano, jog ypač svarbu, kad kompetentingos institucijos, prieš suteikdamos laivams, kuriuose tebėra atliekų, leidimą išplaukti, patikrintų, ar talpa tuose laivuose pakankama, o TJO GISIS duomenų bazėje<sup>(29)</sup> patikrintų (kai turima informacijos) galimybę naudotis atitinkamo uosto priėmimo įrenginiais.

#### 3.5. Stebėseną ir vykdymo užtikrinimas

##### 3.5.1. Stebėseną

Valstybės narės privalo tinkamai išnagrinėti laivo perduotą pranešimo apie atliekas formoje pateiktą informaciją<sup>(30)</sup>. Tai turėtų padėti institucijoms užtikrinti laivui galimybę pasinaudoti tinkamais uosto priėmimo įrenginiais, taip pat sudaryti sąlygas prižiūrėti pristatomas atliekas ir, be kita ko, įvertinti atliekoms laikyti skirtą talpą.

<sup>(29)</sup> Naudojantis TJO pasauline integruota laivybos informacine sistema (GISIS) galima gauti informacijos apie įvairiuose uostuose esančius uosto priėmimo įrenginius adresu <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>.

<sup>(30)</sup> 12 straipsnio d punktą.

Komisijos vertinimai parodė, kad šiuo metu valstybės narės, suteikdamos laivui leidimą išplaukti su jame susidariusiomis atliekomis, taiko tiek aktyvaus, tiek pasyvaus patvirtinimo procedūras:

- aktyvus patvirtinimas – tinkamai išanalizavus pranešimo apie atliekas formą ir įvertinus, ar atliekoms skirta talpa laive pakankama, laivai gauna aiškų rašytinį leidimą išplaukti iš uosto – pažymėjimą ar paprastą pranešimą, kuris turi būti laikomas laive; arba
- pasyvus patvirtinimas – įsikišimas numatytas tik jei tinkamai išanalizavus pranešimą apie atliekas arba tokio pranešimo negavus yra priežasčių manyti, kad laivas nesilaiko Direktyvoje nustatyto privalomo pristatymo reikalavimo. Inicijuojamas uosto priėmimo įrenginių patikrinimas (toliau – UPI patikrinimas), o nustačius, kad laivas neturi pakankamos talpos, prašoma, kad laivas iki išvykimo atliekas pristatytų. Visais kitais atvejais laivui leidžiama plaukti į kitą įplaukimo uostą be aiškaus rašytinio arba elektroninio institucijų patvirtinimo.

Nei 7 straipsnio 2 dalyje, nei 11 straipsnyje ar 12 straipsnio 1 dalies d punkte nereikalaujama, kad laivui būtų išduotas aiškus leidimas plaukti į kitą įplaukimo uostą. Todėl Komisija mano, kad pagal Direktyvą leidžiamos ir aktyvaus, ir pasyvaus patvirtinimo procedūros.

### 3.5.2. Informavimo ir stebėsenos sistema

Siekiant padėti valstybėms narėms identifikuoti laivus, kurie nepristatė atliekų pagal Direktyvą, Direktyvoje numatyta sukurti tinkamą informavimo ir stebėsenos sistemą.

Komisija ėmėsi kurti šią sistemą esamos sistemos „SAFESeaNet“ pagrindu, kuri sukurta remiantis Direktyva 2002/59/EB, įdiegiančia Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinančia Tarybos direktyvą 93/75/EEB<sup>(31)</sup>. Komisija ketina tą sistemą susieti su specialiu pranešimų teikimo ir stebėsenos moduliu, esančiu valstybinės uostų kontrolės tikrinimo duomenų bazėje (THETIS), kurią administruoja Europos jūrų saugumo agentūra.

Nuo 2015 m. birželio 1 d. teikiant išankstinius pranešimus apie atliekas tapo privalomas elektroninis pranešimų teikimas naudojantis nacionaline vieno langelio sistema<sup>(32)</sup>, o nacionalinės valdžios institucijos susijusia informacija keičiasi per Sąjungos laivybos informacijos sistemą („SAFESeaNet“)<sup>(33)</sup>. Šiuo tikslu, vadovaujantis Direktyva 2010/65/ES, parengtos elektroninio pranešimų teikimui skirtos veiklos taisyklės, o kartu ir elektroninis pranešimas apie atliekas. Valstybės narės ir Komisija taip pat susitarė, kad informacija apie laivus, nepristačiusius laive susidariusių atliekų ir krovinio likučių, turėtų būti perduodama per sistemą „SAFESeaNet“<sup>(34)</sup>. Komisija tikisi, kad ši sistema valstybėms narėms padės tinkamai įgyvendinti Direktyvą, o pramonės atstovams suteiks galimybę efektyviai teikti pranešimus ir mažiau laiko sugaišti uostuose.

Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad esama reikalavimo, jog II priede nurodytas pranešimas apie atliekas būtų patvirtintas oficialiu laivo kapitono parašu, tačiau šį pranešimą teikiant elektroniniu būdu nebus reikalaujama, kad forma būtų patvirtinta rašytiniu parašu, o pranešimą apie atliekas teikiančiam asmeniui identifikuoti pakaks duomenis teikiančio naudotojo asmens duomenų<sup>(35)</sup>.

### 3.5.3. Vykdyto užtikrinimas (patikrinimai)

11 straipsnyje nustatyta pagal Direktyvą taikoma tikrinimo tvarka. Iš esmės valstybės narės turi užtikrinti, kad galima būtų patikrinti visus laivus ir kad būtų atliekamas pakankamas skaičius patikrinimų. Komisija pabrėžia, kad šis bendras tikrinimo reikalavimas taip pat taikomas žvejybos laivams ir pramoginiams laivams. Vis dėlto, kadangi praktiškai gali būti neįmanoma patikrinti visų laivų, kurie uostuose nepristato atliekų, Direktyvoje yra nustatyti tam tikri atrankos kriterijai, kuriais remiantis nusprendžiama, kokius laivus reikėtų tikrinti.

<sup>(31)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

<sup>(32)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB, 5 straipsnis (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

<sup>(33)</sup> Kaip nustatyta Direktyvoje 2002/59/EB.

<sup>(34)</sup> Žr. „SAFESeaNet“ pranešimų apie incidentus gaires.

<sup>(35)</sup> Kaip susitarė Jūrų laivybos supaprastinimo ir elektroninių informacijos paslaugų ekspertų grupė (eMS grupė), įsteigta pagal Direktyvą 2010/65/ES; 2012 m. kovo 19 d. veiklos taisyklės. Pranešimas apie atliekas (0.9 versija).



Pagal Direktyvos 11 straipsnio 2 dalies a punktą atrenkant laivus patikrinimui reikėtų ypač kreipti dėmesį į laivus (išskyrus žvejybos ir pramoginius laivus, kuriais pagal išduotą leidimą gali plaukti ne daugiau kaip 12 keleivių), kurie nesilaikė 6 straipsnio reikalavimų dėl pranešimo arba kurių atveju išnagrinėjus kapitono pateiktą informaciją atsirado kitų priežasčių manyti, kad laivas Direktyvos nesilaiko.

Remiantis 11 straipsnio 2 dalies a punktu matyti, kad pagrindinė priemonė, padedanti atrinkti/nustatyti tikrintinus laivus, yra pranešimo forma. Atsižvelgdama į tai, Komisija pabrėžia būtinybę kompetentingoms institucijoms ir vykdymo užtikrinimo įstaigoms veiksmingai **keistis informacija**. Visų pirma labai svarbūs šie informacijos šaltiniai:

- atitinkamos vykdymo užtikrinimo institucijos ir jų inspektoriai nedelsiant turi gauti priėjimą prie pranešimų;
- uostas institucijai, atliekančiai UPI patikrinimą, turėtų nedelsdamas pranešti apie visus nukrypimus nuo Direktyvos nuostatų, įskaitant atvejus, kai pranešimai nepateikti arba atliekos nepristatytos;
- kiekvienos valstybės narės kompetentinga institucija turėtų:
  - iš uosto arba trečiųjų šalių gauti informaciją apie neatitikimus, ypač apie tuos laivus, kurie nesilaiko Direktyvos reikalavimų;
  - informuoti kito uosto, į kurį laivas įplauks, kompetentingą instituciją apie atliekas ir krovinių likučius, kurie nepristatyti pažeidžiant 7 ir 10 UPI direktyvos straipsnius, kad laivui nebūtų leista išplaukti iš to uosto tol, kol nebus atliktas išsamesnis įvertinimas, kaip nustatyta 11 straipsnio 2 dalies d punkte.

#### 3.5.3.1. UPI patikrinimų apimtis

Direktyvoje aiškiai leidžiama reikalavimų vykdymą užtikrinti vadovaujantis Uosto valstybės kontrolės direktyva<sup>(36)</sup>. Be to, Direktyvoje aiškiai teigiama, kad nepaisant to, pagal kokias nuostatas atliekami patikrinimai, taikomas reikalavimas patikrinti 25 % laivų. Komisija atkreipia dėmesį, kad reikalavimas patikrinti 25 % laivų, yra grindžiamas reikalavimais, nustatytais ankstesnėje Uosto valstybės kontrolės direktyvoje (Direktyvoje 95/21/EB), kuri galiojo priimant UPI direktyvą. Dabartinė uosto valstybės kontrolės tvarka, nustatyta Direktyvoje 2009/16/EB, 25 % reikalavimą pakeitė bendra tikrinimų našta, proporcingai paskirstoma kiekvienai valstybei narei, ir rizika grindžiamu tikrintinų laivų atrankos mechanizmu.

Direktyvos konstatuojamosiose dalyse pabrėžiama būtinybė atlikti tikslius patikrinimus, siekiant nustatyti, ar laikomasi reikalavimų, o šių patikrinimų skaičius turėtų būti pakankamas, kad atgrasytų nuo Direktyvos nesilaikymo<sup>(37)</sup>. Ši tikslinių patikrinimų principą taip pat atspindi 11 straipsnyje nustatyta bendra sistema, pagal kurią atrankos kriterijai grindžiami pranešime pateikta informacija arba tuo, kad pranešimas nepateiktas. Todėl Komisija mano, kad UPI direktyvoje nustatyta tikrinimo tvarka taip pat turėtų būti paremta rizika grindžiamu metodu, panašiu į tą, kurio laikomasi įgyvendinant dabartinę Uosto valstybės kontrolės direktyvą, vietoj to, kad būtų siekiama fiksuoto tikslo patikrinti 25 % laivų.

Vis dėlto Komisija pabrėžia, kad visais atvejais reikėtų užtikrinti tinkamą UPI direktyvos taikymą ir vykdymo užtikrinimą, visų pirma atitiktį tikrintinų laivų atrankos kriterijams, kurie nesutampa su kriterijais, taikomais pagal Uosto valstybės kontrolės direktyvą. Be to, svarbu, kad taip pat būtų stebimi ir tikrinami laivai, neprivalantys uostui siųsti pranešimo apie atliekas, įskaitant reguliariai plaukiojančius laivus, žvejybos laivus ir pramoginius laivus (kuriais pagal išduotą leidimą gali plaukti ne daugiau kaip 12 keleivių), kuriems taikomos išimtys. 11 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų žvejybos ir pramoginių laivų kontrolės tvarką, skirtą užtikrinti, kad būtų laikomasi Direktyvos.

Kita vertus, laivai, kurie laikosi Direktyvos nuostatų, tačiau pernelyg daug laiko sugaišta dėl netinkamų priėmimo įrenginių, taip pat turi teisę gauti kompensaciją (12 straipsnio 1 dalies h punktas).

#### 3.5.3.2. Laivo užlaikymas ir keitimosi informacija sistema

Tais atvejais, kai atitinkama institucija patikrinimo rezultatais nepatenkinta, ji turi užtikrinti, kad laivas iš uosto neišplauktų tol, kol atliekos nebus pristatytos. Direktyva sudaro teisinį pagrindą ir sąlygas užlaikyti laivą, tačiau, kaip paaiškinta pirmiau, su laivo užlaikymu susijusios nuostatos, procedūros ir bendra sistema gali išplaukti iš uosto valstybės kontrolės sistemos, kaip konkrečiai numatyta 11 straipsnio 2 dalies b punkte. Taigi net jeigu nuostatos būtų tos pačios, laivo užlaikymą pagal UPI direktyvą reikia skirti nuo laivo sulaikymo pagal Uosto valstybės kontrolės direktyvą.

<sup>(36)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

<sup>(37)</sup> Direktyvos 18 konstatuojamoji dalis.

Sprendimas užlaikyti laivą dėl to, kad nesilaikoma 7 ir 10 straipsniuose nustatytų pristatymo reikalavimų, gali būti pagrįstas ir iš ankstesnio uosto gauta informacija, kurioje esama „aiškių įrodymų“, kad atliekos ir krovinių likučiai nepristatyti. Tokiais atvejais inspektorius turi neleisti laivui išplaukti iš uosto tol, kol nebus išsamiau įvertinti veiksniai, susiję su laivo atitiktimi atliekų pristatymo reikalavimams.

Valstybių narių bendradarbiavimas Direktyvos vykdymo užtikrinimo srityje iš esmės grindžiamas veiksminga uostų pranešimų teikimo sistema, skirta keistis atitinkama informacija. Tokia sistema yra numatyta Direktyvos 12 straipsnio 3 dalyje ir Komisija išpareigoja toliau ją plėtoti ir integruoti į esamas duomenų teikimo sistemas.

#### 4. IŠIMTYS

##### 4.1. Sąlygos

Siekiant, kad laivai, kurie dažnai ir reguliariai atplaukia į tuos pačius uostus, išvengtų nereikalingos administracinės ir finansinės naštos, 9 straipsniu valstybėms narėms suteikiama teisė atleisti laivus nuo šių prievolių:

- išankstinio pranešimo apie atliekas (6 straipsnis);
- privalomo laivuose susidariusių atliekų pristatymo (7 straipsnio 1 dalis);
- mokesčio už atliekas mokėjimo (8 straipsnis).

Remiantis teisinio aiškinimo principu *a maiore ad minus*, valstybė narė, kuri gali atleisti laivą nuo visų reikalavimų, taip pat gali atleisti jį nuo vieno iš tų reikalavimų. Taigi, jei valstybė narė gali leisti laivui nepristatyti visų rūšių laive susidarančių atliekų, ji taip pat gali leisti jam nepristatyti tik vienos arba kelių rūšių atliekų.

9 straipsnyje nustatytos dvi kumuliatyvos sąlygos, būtinos leidžiant taikyti išimtis:

- a) laivas turi plaukioti pagal tvarkaraštį ir dažnai bei reguliariai lankytis uostuose, ir
- b) turi būti pakankamai įrodymų dėl priemonių, kuriomis užtikrinama, kad laivuose susidarančios atliekos bus pristatomos, o mokesčiai bus mokami laivo maršrute esančiame uoste.

Tačiau iki šiol ES lygmeniu šios sąlygos nebuvo aiškiai apibrėžtos, paliekant didelę diskreciją valstybių narių valdžios institucijoms nustatyti pagrindines sąvokas. Dėl šios priežasties išimčių tvarka įvairiose valstybėse narėse labai skiriasi ir dėl to iškilo būtinybė paaiškinti tam tikras pagrindines sąvokas.

##### 4.1.1. Laivai, kurie plaukioja pagal tvarkaraštį ir dažnai bei reguliariai lankosi uostuose

Sąvoka „plaukioti pagal tvarkaraštį ir dažnai bei reguliariai lankytis uostuose“ Direktyvoje nėra išsamiau apibrėžta. Remdamasi nustatyta geriausia valstybių narių praktika <sup>(38)</sup>, Komisija mano, kad šios sąvokos turėtų būti aiškinamos taip:

- pagal tvarkaraštį: konkretaus laivo atveju turi būti paskelbtas ar suplanuotas išplaukimo į nustatytus uostus arba terminalus ir atplaukimo į juos laiko sąrašas, arba laivas pagal atpažįstamą tvarkaraštį turi vykdyti periodinius <sup>(39)</sup> reišius tarp nustatytų uostų. Toks tvarkaraštis ar jam lygiavertis dokumentas gali būti pateiktas ir laivo išplaukimo laiko deklaracijų forma. Pažymėtina, kad laivo tvarkaraštis turėtų būti nustatytas iš anksto ir nesikeisti bent 4 mėnesius, kad apimtų sezoninį plaukiojimą;
- reguliariai: laivai turi vykdyti pasikartojančias keliones pagal nekintantį grafiką tik tarp nustatytų (neįtraukiant jokių kitų) uostų arba terminalų arba daug reišių iš to paties ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų;
- dažnai: uoste, kuriam taikoma išimtis, ir uoste, kuriame laivas iškrauna jame susidarančias atliekas, laivas turi lankytis bent kartą per dvi savaites.

<sup>(38)</sup> Išaiškinime atsižvelgiama į šiuo metu HELCOM šalių vartojamas apibrėžtis, kurios pateiktos 2007 m. lapkričio 15 d. priimtoje Rekomendacijoje 28E/10 „Guidelines for the establishment of a harmonized „no-special-fee“ system for the delivery of ship-generated oily wastes originating from machinery spaces and for the delivery of sewage and garbage, including marine litter caught in fishing nets, to port reception facilities“, pateiktoje adresu <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, ir į Jungtinės Karalystės parengtas gaires (žr. UK Marine Guidance Note MGN 387, Guidance on the Merchant Shipping and Fishing Vessels (Port Waste Reception Facilities), Regulations 2003 and amendments).

<sup>(39)</sup> Vartojant sąvoką „periodinis“ daroma nuoroda į kelionių paslaugų rūšį, susijusią su švytuokliniais reisais ar išvykimo ir grįžimo reisais labai trumpais maršrutais.

Papildomų klausimų gali kilti dėl laivų, kurie gali naudotis išimtimi, tipų, ypač tuo atveju, jeigu 9 straipsnis būtų taikomas draga žvejojantiems laivams, locmanų kateriams arba trumpų maršrutų keltams. Visų pirma pažymėtina, kad 9 straipsnyje laivai į kategorijas neskirstomi. Be to, Komisijos nuomone, laivams, kurių išvykimo ir atvykimo uostas yra tas pats, 9 straipsnis turėtų būti taikomas vien dėl šios priežasties. Atrodo visiškai akivaizdu, kad laivas atplaukia į (vienintelį) uostą, iš kurio dažnai ir reguliariai vykdo veiklą pagal tvarkaraštį, taigi būtų pagrįsta jam leisti taikyti išimtį pagal 9 straipsnį, kurio vienintelis tikslas – supaprastinimas. Be to, atsižvelgiant į uosto apibrėžtį, laivai, teikiantys paslaugas šioje teritorijoje arba tarp to paties uosto terminalų, turėtų turėti galimybę pasinaudoti 9 straipsnio nuostatomis, jei tik jie taip pat laikosi tinkamų priemonių sąlygų, kuriomis užtikrinamas mokėjimas ir atliekų pristatymas atitinkamais laiko tarpais.

#### 4.1.2. Pakankami įrodymai dėl priemonių

UPI direktyvos 9 straipsnio 1 dalyje nustatyta išimties suteikimo sąlyga – kad būtų „pakankamai įrodymų dėl priemonių, užtikrinančių, kad laivuose susidaranti atliekos bus atiduodamos bei mokesčiai bus mokami laivo maršrute esančiame uoste“.

Siekiant, kad išimčių tvarka veiktų tinkamai, itin svarbi įrodymų, pagrindžiančių prašymą taikyti išimtį, kokybė.

Remdamasi nacionalinių ar regioninių organizacijų pateiktomis gairėmis, Komisija mano, kad pakankamais turėtų būti laikomi visi šie laivo operatoriaus kartu pateikti įrodymai:

- įrodymai, kuriais patvirtinama, kad su uostu arba su registruotu atliekų tvarkytoju uoste, į kurį turi būti pristatomos atliekos, yra pasirašyta (-os) sutartis (-ys), apimanti (-čios) kiekvieną laivuose susidaranti atliekų rūšį, ir iš kurių matyti numatytas atliekų pristatymo į šiuos įrenginius dažnumas;
- kvitai ir kiti patvirtinamieji dokumentai, kad sutartis ar priemonė galioja;
- įrodymai, kad šioms priemonėms pritaria uostas, kuriame pristatomos laivuose susidaranti atliekos, taip pat uostas (-ai), kuriam (-iems) taikoma išimtis, ir kiti laivo maršrute esantys uostai.

Sutarties pasirašymo reikalavimas užkerta kelią praktikai, kai išimčiai pritariama tik dėl to, kad laivas dažnai lankosi uoste. Siekiant išvengti piktnaudžiavimo išimčių tvarka, įrodymus reikėtų papildyti dokumentais, patvirtinančiais, kad sutartis aktyviai naudojama ir praktiškai įgyvendinama. Paskutiniame punkte kalbama apie tai, kad priemonei turėtų pritari uostas, kuriame sudaroma sutartis. Šis reikalavimas padėtų išvengti tokių atvejų, kai uosto administracija net nežino, kad kita valstybė narė suteikė laivui išimtį remdamasi tuo, kad jis dažnai lankosi konkrečiame uoste. Prievolė pateikti reikalaujamą informaciją tenka laivo operatoriui.

Tarp trijų ar daugiau uostų plaukiojantiems laivams išimtis pagal Direktyvą gali būti taikoma daugiau negu viename uoste tol, kol laivai teikia pranešimus, pristato atliekas ir moka privalomus mokesčius bent viename jų maršrute esančiame uoste. Taip išvengiama tokios praktikos, kad laivui gali būti taikoma išimtis visuose laivo maršrute esančiuose uostuose vien todėl, kad esama vieno privataus susitarimo su atliekų tvarkytoju dėl atliekų pristatymo ir apmokėjimo už uosto ribų (susitarimas su trečiąja šalimi), kadangi tokias priemones turėtų prižiūrėti laivo maršrute esančio uosto administracija.

9 straipsnyje nėra aiškaus reikalavimo, kad su atliekų pristatymu ir mokesčių mokėjimu susijusios priemonės būtų sudaromos valstybėje narėje esančiame uoste, tačiau priemonės, dėl kurių susitarta ne ES uostuose, gali kelti susirūpinimą, nes jos gali neatitikti Direktyvoje nustatytų sąlygų, taip pat būti netinkamai tikrinamos ir neužtikrinamas jų vykdymas. Dėl to, kai uostai suteikia išimtis remdamiesi priemonėmis, dėl kurių susitarta už ES ribų, šios priemonės turėtų būti įvertinamos pagal Direktyvos reikalavimus, susijusius su priėmimo įrenginių pakankamumu bei tinkamumu ir atliekų pristatymo bei mokesčių mokėjimo stebėseną, o kilus abejonoms – toms priemonėms kaip *pakankamiems įrodymams*, nurodytiems 9 straipsnio 1 dalyje, reikėtų nepritarti.

#### 4.2. Išimčių taikymo procedūra

Prašymą taikyti išimtį paprastai teikia laivo agentas ar laivybos bendrovė ir (arba) operatorius valstybės narės, kurioje yra uostas, kompetentingai institucijai. Paskirtoji institucija pareikalauja įrodymų, patvirtinančių laivo tvarkaraštį, taip pat įrodymų, patvirtinančių, kad yra taikoma su atliekų tvarkymu susijusi priemonė.

Valstybių narių institucijos gali suteikti išimtis laivams tik savo jurisdikcijoje priklausančiuose uostuose, tačiau dėl priemonės, susijusios su atliekų tvarkymu, kurios pagrindu ta išimtis suteikiama, gali būti susitarta bet kuriame kitame uoste, esančiame reguliariame laivo maršrute<sup>(40)</sup>.

<sup>(40)</sup> Pavyzdžiui, keleivinis *ro-ro* keltas, vykdamas veiklą tarp valstybių narių A ir B, sutartį dėl šiukšlių gali būti pasirašęs su atliekų tvarkymo įmone valstybėje A, sutartį dėl aliejinų atliekų – su atliekų tvarkymo įmone valstybėje B, o sutartį dėl nuotekų – su uosto direkcija ir (arba) savivaldybe valstybėje A.

Vienos valstybės narės uoste suteikta išimtis kitos valstybės narės uoste negalioja (t. y. atskira išimtis) – 9 straipsnio 1 dalyje kalbama apie „susijusių uostų valstybės nares“, taigi pagal straipsnyje numatytą procedūrą išimtis suteikiamos kiekviename uoste atskirai. Todėl laivas turi teikti atskirus prašymus dėl išimčių taikymo kiekvienos valstybės narės uoste, esančiame reguliariame laivo maršrute, net jei išimtis grindžiama ta (tomis) pačia (-iomis) atliekų tvarkymo sutartimi (-imis).

Išimties galiojimo trukmė įvairiose valstybėse narėse labai skiriasi. Komisijos nuomone, siekiant išvengti piktnaudžiavimo, ilgiausia išimties galiojimo trukmė turėtų būti penkeri metai, priklausomai nuo įprasto laivo grafiko pokyčių. Bet kuriuo atveju išimtis neturėtų galioti ilgiau negu su atliekų tvarkymu susijusi priemonė. Suteikus išimtį, gera praktika yra laikoma išduoti išimties suteikimo liudijimą, kuriame galima nurodyti visą svarbią su išimtimi susijusią informaciją, pvz., nuorodą į prievoles, nuo kurių laivas atleistas, galiojimo sąlygas, išdavimo datą ir vietą. Išimties suteikimo liudijimą geriausia visada laikyti laive, kad būtų galima įrodyti atitiktį.

9 straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės apie suteiktas išimtis reguliariai (bent kartą per metus) informuotų Komisiją. Tai galima daryti raštu arba (pageidautina) pateikiant duomenis sistemoje „SAFESeaNet“, kuria pagrįsta bendra informavimo ir stebėsenos sistema.

#### 4.3. Stebėseną ir vykdymo užtikrinimas

Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų įdiegtos tinkamos kontrolės procedūros laivams, kuriems taikomos išimtis, ir kad tie laivai būtų reguliariai (bent kartą per metus) tikrinami siekiant nustatyti, ar jie laikosi su atliekų pristatymu susijusių priemonių, kaip reikalaujama Direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje.

Šiuo tikslu visos atitinkamos institucijos, užtikrinančios reikalavimų vykdymą reguliariame laivo maršrute, turėtų būti visapusiškai informuojamos apie tai, kokiems laivams taikomos išimtis, kokiuose uostuose ir dėl kokių priežasčių. Svarbiausia, kad vykdymo užtikrinimo institucijos tam tikrame uoste būtų informuojamos apie visas galimas išimtis, taikomas konkrečiame uoste. Paprastai tai užtikrinama pasitelkiant išimties suteikimo liudijimą, kurį laivo operatorius ir (arba) agentas atitinkamoms valdžios institucijoms gali pateikti kaip dokumentą, patvirtinantį suteiktą (-as) išimtį (-is) <sup>(41)</sup>. Atsižvelgdama į tai, Komisija pabrėžia, kaip svarbu valstybių narių institucijoms veiksmingai keisti informacija apie išimtis naudojant bendrą informavimo ir stebėsenos sistemą. Informacija apie išimtis būtina norint patikrinti su atliekų pristatymu ir mokesčių mokėjimu susijusias priemones, be kurių išimties taikyti negalima.

---

<sup>(41)</sup> Kad tai svarbu, pripažįstama ir 38 išnašoje nurodytose HELCOM gairėse, kuriose numatyta, kad valstybė, suteikdama išimtį, „apie suteiktas išimtis taip pat turėtų informuoti kitas numatytame maršrute esančias uosto valstybes“.