





**DYREKTYWA 2000/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY**

**z dnia 27 listopada 2000 r.**

**w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych  
przez statki i pozostałości ładunku**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup> oraz w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy dnia 18 lipca 2000 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska ma na celu wysoki poziom jego ochrony. Oparta jest ona na zasadzie ostrożności oraz na zasadach stanowiących, że zanieczyszczający powinien płacić oraz że powinny być podejmowane działania zapobiegawcze.
- (2) Jeden z ważnych obszarów wspólnotowego działania w dziedzinie transportu morskiego dotyczy obniżenia poziomu zanieczyszczenia mórz. Można je osiągnąć przez stworzenie stanu zgodności z międzynarodowymi konwencjami, kodeksami oraz rezolucjami przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, zapewnionej przez Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza, oraz swobody świadczenia usług przewidzianej przez prawo wspólnotowe.
- (3) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona zanieczyszczeniem mórz oraz linii brzegowych Państw Członkowskich spowodowanych zrzutami ze statków odpadów oraz pozostałości ładunku, w szczególności realizacją Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., ostatnio zmienionej Protokołem z 1978 r., odnoszącym się do niej (Marpol 73/78), która reguluje, jakie odpady mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego, oraz wymaga od Państw Stron zapewnienia w portach odpowiednich urządzeń portowych do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki. Wszystkie Państwa Członkowskie ratyfikowały Konwencję Marpol 73/78.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 271 z 31.8.1998, str. 79, oraz Dz.U. C 148 z 28.5.1999, str. 7.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 138 z 18.5.1999, str. 12.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 198 z 14.7.1999, str. 27.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lutego 1999 r. (Dz.U. C 150 z 28.5.1999, str. 432), potwierdzona w dniu 16 września 1999 r., wspólne stanowisko Rady z dnia 8 listopada 1999 (Dz.U. C 10 z 13.1.2000, str. 14) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 września 2000 r. oraz decyzja Rady z dnia 14 września 2000 r.

**▼B**

- (4) Ochrona środowiska morskiego może być wzmocniona przez ograniczenie zrzucania do morza odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku. Można to osiągnąć dzięki poprawie dostępności i zwiększeniu wykorzystywania urządzeń portowych do odbioru odpadów oraz poprawie stosowania systemu. W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa morskiego<sup>(1)</sup> Rada włączyła między swoje działania priorytetowe zwiększenie dostępności oraz wykorzystywania urządzeń do odbioru odpadów we Wspólnocie.
- (5) Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)<sup>(2)</sup> przewiduje, że statki powodujące nieuzasadnioną groźbę szkodenia środowisku morskemu nie mogą wypłynąć w morze.
- (6) Zanieczyszczenia mórz ze swej natury mają skutki transgraniczne. W związku z zasadą pomocniczości działanie na poziomie wspólnotowym jest najbardziej efektywnym sposobem zapewnienia wspólnych norm środowiskowych dla statków oraz portów w całej Wspólnocie.
- (7) W związku z zasadą proporcjonalności dyrektywa jest odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ przewiduje ona ramy pozwalające Państwom Członkowskim obligatoryjnie i w jednolity sposób stosować normy środowiskowe, pozostawiając każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do podjęcia decyzji w sprawie środków, możliwie najlepiej dostosowanych do jego systemu wewnętrznego, wprowadzających ją w życie.
- (8) Należy zapewnić spójność z istniejącymi umowami regionalnymi, takimi jak Konwencja z roku 1974/1992 o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.
- (9) W interesie poprawy zapobiegania zanieczyszczeniom oraz unikania możliwości zakłócania konkurencji, wymagania w dziedzinie ochrony środowiska powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do wszystkich statków, niezależnie od bandery, pod jaką pływają, a odpowiednie urządzenia do odbioru odpadów powinny być dostępne we wszystkich portach Wspólnoty.
- (10) Odpowiednie urządzenia portowe do odbioru odpadów powinny odpowiadać potrzebom użytkowników, od największych statków handlowych do najmniejszych łodzi rekreacyjnych, oraz potrzebom środowiska, nie powodując niepotrzebnych opóźnień po stronie wykorzystujących je statków. Zobowiązanie do zapewnienia dostępności odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów pozostawia Państwom Członkowskim wysoki stopień swobody w organizacji odbioru odpadów w jak najbardziej odpowiedni sposób oraz pozwala im między innymi zapewnić stałe urządzenia do odbioru odpadów lub wyznaczyć usługodawców dostarczających swoje ruchome urządzenia do odbioru odpadów w momencie wystąpienia takiej potrzeby. Zobowiązanie to zawiera w sobie także zobowiązanie do zapewnienia wszystkich usług i/lub powzięcie innych towarzyszących uzgodnień wymaganych dla właściwego oraz odpowiedniego użytkowania takich urządzeń.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/42/WE (Dz.U. L 184 z 27.6.1998, str. 40).

**▼B**

- (11) Właściwości urządzeń mogą być poprawione dzięki stworzeniu planów bieżącego odbioru odpadów oraz obchodzenia się z nimi, w drodze konsultacji z odpowiednimi stronami.
- (12) Wydajność urządzeń do odbioru odpadów może być poprawiona przez wymaganie od statków powiadamiania o potrzebie korzystania z urządzeń do odbioru odpadów. Takie powiadamianie mogłoby również dostarczać informacji dla efektywnego planowania gospodarowania odpadami. Odpady ze statków połowowych oraz łodzi rekreacyjnych upoważnionych do przewożenia nie więcej niż 12 pasażerów mogłyby być obsługiwane przez urządzenia bez wcześniejszego powiadomienia.
- (13) Zrzuty odpadów wytworzonych przez statki do morza mogą być ograniczone przez wymaganie odprowadzania odpadów do urządzeń do odbioru odpadów przed opuszczeniem portu. W celu pogodzenia potrzeb niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim z wymogami ochrony środowiska należy przewidzieć wyjątki od tego wymogu, biorące pod uwagę dostateczną ilość miejsca na pokładzie statku przeznaczonego na odpady, możliwość dostarczenia ich do innego portu bez ryzyka zrzutu do morza oraz specyficznych wymagań dostarczania odpadów zgodnych z prawem międzynarodowym.
- (14) W świetle zasady „zanieczyszczający płaci” koszty portowych urządzeń do odbioru odpadów wraz z oczyszczeniem i zagospodarowaniem odpadów wytworzonych przez statki, powinny być pokrywane przez statki. W interesie ochrony środowiska system opłat powinien zachęcać do odprowadzania odpadów wytworzonych przez statki w portach zamiast dokonywania ich zrzutów do morza. Może to być ułatwione dzięki zapewnieniu, że wszystkie statki ponoszą koszty odbioru oraz obchodzenia się z odpadami wytworzonymi przez statki, tak żeby zmniejszyć bodźce ekonomiczne do zrzucania odpadów do morza. W świetle zasady pomocniczości Państwa Członkowskie powinny, zgodnie z ich prawem krajowym oraz bieżącymi praktykami, angażować swoje siły, aby ustalić, czy i w jakich proporcjach opłaty odnoszące się do ilości faktycznie odprowadzanych odpadów przez statki będą włączone w system zwracania kosztów za korzystanie z urządzeń do odbioru odpadów. Opłaty za używanie tych urządzeń powinny być sprawiedliwe, niedyskryminujące oraz przejrzyste.
- (15) Statki wytwarzające zmniejszone ilości odpadów powinny być traktowane w sposób uprzywilejowany w ramach systemów zwracania kosztów. Wspólne kryteria mogą ułatwić wskazanie takich statków.
- (16) W celu uniknięcia nadmiernych obciążeń dla zainteresowanych stron statki włączone w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów, mogą być wyłączone z określonych zobowiązań wynikających z niniejszej dyrektywy, w przypadku występowania wystarczających dowodów, iż powzięte zostały ustalenia zapewniające odprowadzanie odpadów oraz uiszczanie opłat.

**▼ B**

- (17) Pozostałości ładunku powinny być odprowadzane do urzędzeń do odbioru odpadów zgodnie z Konwencją Marpol 73/78. Konwencja Marpol 73/78 wymaga, aby pozostałości ładunku odprowadzane były do urzędzeń do odbioru odpadów w stopniu niezbędnym do spełnienia wymogów czystości zbiorników. Jakiegokolwiek opłaty za takie odprowadzanie powinny być uiszczane przez korzystającego z urzędzenia do odbioru odpadów wyszczególnionego w uzgodnieniach umownych między zaangażowanymi stronami lub w innych lokalnych uzgodnieniach.
- (18) Niezbędne jest przeprowadzanie ukierunkowanych inspekcji w celu sprawdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą. Liczba takich inspekcji, jak również nakładane kary, powinna być wystarczająca dla powstrzymania działań niezgodnych z niniejszą dyrektywą. Dla zapewnienia wydajności oraz efektywności pod względem kosztów inspekcje takie, w stosownych przypadkach, mogą być przeprowadzane w ramach dyrektywy 95/21/WE.
- (19) Państwa Członkowskie powinny zapewnić odpowiednie ramy administracyjne dla właściwego funkcjonowania urzędzeń do odbioru odpadów. Na podstawie Konwencji Marpol 73/78 zarzuty dotyczące niewłaściwego działania urzędzeń do odbioru odpadów powinny być przekazywane do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Do celów informacyjnych ta sama informacja może być jednocześnie przekazywana Komisji.
- (20) System informacyjny dla wskazania zanieczyszczających lub potencjalnie zanieczyszczających statków ułatwi przestrzeganie niniejszej dyrektywy i mógłby być pomocny w przeprowadzaniu oceny jej wykonania. System informacyjny SIRENAC utworzony na podstawie Paryskiego Protokołu Ustaleń w sprawie Państwowej Kontroli Portowej dostarcza dużej ilości dodatkowych informacji przydatnych dla tego celu.
- (21) Niezbędne jest, aby komitet, składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, wspierał Komisję w efektywnym stosowaniu niniejszej dyrektywy. Ponieważ środki niezbędne dla wykonania niniejszej dyrektywy są środkami o ogólnym zakresie zastosowania w rozumieniu art. 2 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>, środki takie powinny być przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 5 tej decyzji.
- (22) Niektóre przepisy niniejszej dyrektywy mogą być, bez rozszerzania ich zakresu, zmieniane zgodnie z tą procedurą, w celu uwzględnienia środków Wspólnoty lub Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które wejdą w życie w przyszłości, tak aby zapewnić ich zharmonizowane wykonanie,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

**▼ B***Artykuł 1***Cel**

Celem niniejszej dyrektywy jest ograniczenie zrzutów odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku do morza, w szczególności nielegalnych zrzutów ze statków wykorzystujących porty we Wspólnocie, przez poprawę dostępności oraz zwiększenie wykorzystywania portowych urządzeń do odbioru odpadów, tak aby wzmocnić ochronę środowiska morskiego.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę poruszającą się po morzu i działającą w środowisku morskim wraz z wodolotami, poduszkowcami, okrętami podwodnymi oraz jednostkami pływającymi;
- b) „Konwencja Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, z 1973 r., zmienioną Protokołem z 1978 r. odnoszącym się do niej, w formie ►**MI** w jej zaktualizowanej wersji ◀;
- c) „odpady wytwarzane przez statki” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to ścieki, oraz pozostałości inne niż pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku i objęte są zakresem załączników I, IV i V do Konwencji Marpol 73/78, oraz odpady związane z ładunkami zdefiniowanymi w wytycznych dla realizacji załącznika V do Konwencji Marpol 73/78;
- d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie w ładowniach lub zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach rozładowania oraz sprzątania wraz z nadwyżkami po ładowaniu/rozładowaniu i resztkami;
- e) „portowe urządzenia do odbioru odpadów” oznaczają wszelkie urządzenia, które są stałe, pływające lub ruchome oraz zdolne do odbioru odpadów wytwarzanych na statkach oraz pozostałości ładunku;
- f) „statek rybacki” oznacza jakikolwiek statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących zasobów morza;
- g) „łódź rekreacyjna” oznacza jakiegokolwiek typu statek bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- h) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone głównie do przyjmowania statków, włączając w to kutry rybackie oraz łodzie rekreacyjne.

Bez uszczerbku dla definicji w lit. c) oraz d) „odpady wytwarzane na statkach” oraz „pozostałości ładunku” uznaje się za odpady w rozumieniu art. 1 lit. a) dyrektywy Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 194 z 25.7.1975, str. 39. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 96/350/WE (Dz.U. L 135 z 6.6.1996, str. 32).

**▼B***Artykuł 3***Zakres**

Niniejszą dyrektywę stosuje się do:

- a) wszystkich statków, wraz ze statkami rybackimi oraz łodziami rekreacyjnymi, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub działających w porcie Państwa Członkowskiego, z wyjątkiem jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych, tylko dla rządowych celów niehandlowych; oraz
- b) wszystkich portów Państw Członkowskich zwykle przyjmujących statki, objętych zakresem lit. a).

Państwa Członkowskie podejmują środki zapewniające, że statki, które są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy na podstawie lit. a) poprzedniego ustępu, odprowadzają swoje wytworzone przez statki odpady oraz pozostałości ładunku w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą, o ile jest to uzasadnione i wykonalne.

*Artykuł 4***Portowe urządzenia do odbioru odpadów**

1. Państwa Członkowskie zapewniają dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednich do potrzeby statków zwykle korzystających z portu, bez powodowania niepotrzebnych opóźnień dla statków.
2. W celu spełnienia wymagań urządzenia do odbioru odpadów mają być zdolne do przyjęcia rodzajów oraz ilości odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku ze statków zwykle korzystających z portu, biorąc pod uwagę potrzeby operacyjne korzystających z portu, rozmiar oraz lokalizację geograficzną portu, typ statków zawijających do portu oraz wyjątki przewidziane przez art. 9.
3. Państwa Członkowskie ustanawiają procedury, zgodnie z procedurami uzgodnionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), dotyczącymi przedstawienia portowi macierzystemu informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów.

*Artykuł 5***Plany odbioru i zagospodarowania odpadów**

1. Odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów jest tworzony oraz wykonywany dla każdego portu po konsultacji z odpowiednimi stronami, w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami, uwzględniając wymagania art. 4, 6, 7, 10 oraz 12. Szczegółowe wymagania dotyczące przygotowania takich planów wymienione są w załączniku I.
2. Plany odbioru i zagospodarowania odpadów, określone w ust. 1, mogą, tam gdzie to konieczne ze względu na efektywność, być przygotowywane w kontekście regionalnym z odpowiednim włączeniem każdego portu, pod warunkiem że potrzeby oraz dostępność urządzeń do odbioru odpadów określone są oddzielnie dla każdego portu.

**▼B**

3. Państwa Członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej co trzy lata oraz po każdych znaczących zmianach w działalności portu.

*Artykuł 6***Powiadomienie**

1. Kapitan statku, innego niż statek rybacki lub łódź rekreacyjna upoważniona do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, udającego się do portu zlokalizowanego we Wspólnocie, wypełnia zgodnie z prawdą oraz dokładnie formularz zawarty w załączniku II oraz powiadamia o tym władze lub organ wyznaczony do tego celu przez Państwo Członkowskie, w którym port jest zlokalizowany:

- a) co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port zawinięcia jest znany; lub
- b) jak tylko będzie znany port zawinięcia, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem; lub
- c) najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny.

Państwa Członkowskie mogą zdecydować, że taka informacja będzie przekazywana operatorowi urzędnemu do odbioru odpadów, który przekazuje ją odpowiednim władzom.

2. Informacje określone w ust. 1 przechowywane są na pokładzie, co najmniej do czasu następnego zawinięcia do portu, oraz są udostępniane na żądanie władz Państw Członkowskich.

*Artykuł 7***Odprowadzanie odpadów wytwarzanych przez statki**

1. Kapitan statku zawijającego do portu Wspólnoty, przed opuszczeniem portu, odprowadza wytworzone przez statek odpady do urzędnemu do odbioru odpadów.

2. Bez względu na ust. 1 statek może kontynuować podróż do następnego portu zawinięcia bez odprowadzenia wytworzonych przez statek odpadów, jeżeli z informacji dostarczonych zgodnie z art. 6 oraz załącznikiem II wynika, iż posiada wystarczającą pojemność do składowania odpadów powstających na jego pokładzie, które już powstały i dalej będą powstawać podczas zamierzonej podróży statku, aż do portu odprowadzenia.

Jeśli istnieją właściwe powody, aby twierdzić, że odpowiednie urzędnemu nie są dostępne w docelowym porcie odprowadzenia odpadów lub port ten jest nieznany i dlatego występuje ryzyko, że odpady zostaną zrzucone do morza, Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki celem zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska morskiego, jeśli to konieczne, przez żądanie odprowadzenia odpadów przed opuszczeniem portu.



**▼B**

3. Ustęp 2 stosuje się bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów odprowadzania odpadów dotyczących statków przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym.

*Artykuł 8***Oplaty za odpady wytwarzane przez statki**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że koszty działania portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków, wraz z zagospodarowaniem odpadów, pokrywane są przez pobieranie opłat od statków.

2. Systemy zwrotu kosztów za korzystanie z urzędzeń do odbioru odpadów nie tworzą dla statków bodźców do dokonywania zrzutów swoich odpadów do morza. Do tego celu, do statków innych niż statki rybackie oraz łodzie rekreacyjne upoważnione do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, stosują się następujące zasady:

a) wszystkie statki zawijające do portu Państwa Członkowskiego znacząco uczestniczą w ponoszeniu kosztów określonych w ust. 1, niezależnie od faktycznego wykorzystywania urzędzeń. Ustalenia mające to na celu mogą zawierać włączenie tej opłaty w ogólne opłaty portowe lub wydzielenie standardowej opłaty za odpady. Opłaty mogą być zróżnicowane, z uwzględnieniem między innymi kategorii, rodzaju oraz rozmiarów statku;

b) część kosztów nieobjętych przez opłatę, określonych w lit. a), jeśli występuje, pokrywana jest na podstawie rodzajów oraz ilości faktycznie odprowadzanych odpadów wytworzonych przez statek;

c) opłaty mogą być zmniejszone, jeżeli działanie statku, jego projekt, wyposażenie oraz działalność dotycząca ochrony środowiska są takie, że kapitan może wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów.

3. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności urzędzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych i, tam gdzie to właściwe, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczania powinny być zrozumiałe dla użytkowników portu.

4. Komisja, w ciągu trzech lat od daty określonej w art. 16 ust. 1, dostarcza sprawozdanie do Parlamentu Europejskiego i Rady, oceniające wpływ zróżnicowania systemów zwrotu kosztów przyjętych zgodnie z ust. 2 na środowisko morskie oraz źródła powstawania odpadów. Sprawozdanie sporządzane jest w porozumieniu z właściwymi władzami Państw Członkowskich oraz przedstawicielami portów.

W razie konieczności, w świetle tej oceny, Komisja przedstawia propozycję zmiany niniejszej dyrektywy przez wprowadzenie systemu płatności w odpowiednim stosunku procentowym, na poziomie nie mniejszym niż jedna trzecia kosztów określonych w ust. 1 dla wszystkich statków zawijających do portu Państwa Członkowskiego, niezależnie od faktycznego korzystania z urzędzeń do odbioru odpadów lub systemu alternatywnego o równoważnych skutkach.

**▼B***Artykuł 9***Wylączenia**

1. Jeżeli statki mają stały rozkład regularnych zawinięć do portu oraz istnieją wystarczające dowody uzgodnienia celem zapewnienia odprowadzenia odpadów wytwarzanych przez statki oraz dokonywania opłat w porcie na trasie podróży statku, Państwa Członkowskie portów włączonych w system mogą zwolnić takie statki z obowiązków określonych w art. 6, art. 7 ust. 1 oraz w art. 8.

2. Państwa Członkowskie informują Komisję o przyznanych wylączeniach zgodnie z ust. 1 w trybie zwykłym, co najmniej raz w roku.

*Artykuł 10***Odprowadzanie pozostałości ładunku**

Kapitan statku zawijającego do portu Wspólnoty zapewnia odprowadzenie pozostałości ładunku do portowego urzędnika do odbioru odpadów zgodnie z zasadami Konwencji Marpol 73/78. Jakakolwiek opłata za odprowadzenie pozostałości ładunku uiszczana jest przez korzystającego z urzędnika do odbioru odpadów.

*Artykuł 11***Przestrzeganie przepisów**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że inspekcji może zostać poddany jakikolwiek statek w celu sprawdzenia zgodności z art. 7 i art. 10 oraz że przeprowadzana jest wystarczająca liczba takich inspekcji.

2. Dla inspekcji dotyczących statków innych niż kutry rybackie oraz łodzie rekreacyjne upoważnione do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów:

a) przy wyborze statków podlegających inspekcji Państwa Członkowskie zwracają szczególną uwagę na:

- statki, które nie dopełniły obowiązku powiadomienia określonego w art. 6,
- statki, w stosunku do których sprawdzanie informacji dostarczonych przez kapitana zgodnie z art. 6 dało podstawy do podejrzeń, że statek nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy;

b) takie inspekcje mogą być podejmowane w ramach dyrektywy 95/21/WE, w przypadku gdy ma ona zastosowanie; niezależnie od ram działania inspekcji stosuje się 25-procentowy wymóg inspekcji ustalonych w niniejszej dyrektywie;

c) jeżeli odpowiednie władze nie są zadowolone z wyników inspekcji, zapewniają, by statek nie opuścił portu aż do chwili odprowadzenia wytworzonych przez statek odpadów i pozostałości ładunku do urzędnika do odbioru odpadów, zgodnie z art. 7 oraz 10;

**▼B**

d) jeżeli istnieje niezbity dowód, że statek wyszedł w morze, nie wypełniając przepisów art. 7 lub 10, właściwe władze następnego portu, do którego zawinie, zostają poinformowane o zaistniałej sytuacji, a taki statek, bez uszczerbku dla zastosowania w stosunku do niego kar określonych w art. 13, nie dostaje pozwolenia na opuszczenie tego portu, aż do momentu bardziej szczegółowej oceny czynników odnoszących się do zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, takich jak dokładność każdej informacji dostarczonej zgodnie z art. 6.

3. Państwa Członkowskie ustanawiają procedury kontrolne, do wymaganego zakresu, dotyczące statków rybackich oraz łodzi rekreacyjnych upoważnionych do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, aby zapewnić zgodność z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 12***Środki towarzyszące**

1. Państwa Członkowskie:

- a) podejmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że kapitanowie, operatorzy urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałe zainteresowane osoby są w odpowiednim stopniu poinformowane o wymaganiach im stawianych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz że dostosowują się do jej przepisów;
- b) wyznaczają właściwe władze lub organy do wykonywania działań na podstawie niniejszej dyrektywy;
- c) ustanawiają przepisy dotyczące współpracy między odpowiednimi władzami a organizacjami handlowymi w celu efektywnego wykonania niniejszej dyrektywy;
- d) zapewniają, że informacje dostarczane przez kapitanów zgodnie z art. 6 są sprawdzane;
- e) zapewniają, że formalności dotyczące korzystania z urządzeń do odbioru odpadów są proste i sprawne w celu zachęcania kapitanów do korzystania z urządzeń do odbioru odpadów oraz do unikania niepotrzebnych opóźnień po stronie statków;
- f) zapewniają, że Komisja posiada kopie zarzutów co do nieodpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów, określonych w art. 4 ust. 3;
- g) zapewniają, że oczyszczanie, uzdatnianie lub odprowadzanie odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku odbywa się zgodnie z dyrektywą 75/442/EWG oraz innymi odpowiednimi aktami prawnymi Wspólnoty, w szczególności dyrektywą Rady 75/439/EWG z dnia 16 czerwca 1975 r. w sprawie unieszkodliwiania olejów odpadowych <sup>(1)</sup> oraz dyrektywą Rady 91/689/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie odpadów niebezpiecznych <sup>(2)</sup>;
- h) zapewniają zgodnie z ich krajowym prawem, by jakakolwiek strona włączona w proces w odprowadzanie lub odbiór odpadów wytwarzanych przez statki lub pozostałości ładunku mogła domagać się odszkodowania za straty związane z niepotrzebnym opóźnieniem.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 194 z 25.7.1975, str. 23. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/692/EWG (Dz.U. L 377 z 31.12.1991, str. 48).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 377 z 31.12.1991, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/31/EWG (Dz.U. L 168 z 2.7.1994, str. 28).

**▼ B**

2. Odprowadzanie odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku uznaje się za dopuszczenie do obrotu w rozumieniu art. 79 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny <sup>(1)</sup>. Organy celne nie wymagają złożenia deklaracji skróconej zgodnie z art. 45 Wspólnotowego Kodeksu Celnego.

3. Państwa Członkowskie oraz Komisja współpracują w procesie ustanawiania odpowiedniego systemu informacyjnego i monitorującego, obejmującego swym zasięgiem co najmniej całą Wspólnotę, aby:

— poprawić identyfikację statków, które nie odprowadziły wytworzonych przez nie odpadów oraz pozostałości ładunku zgodnie z niniejszą dyrektywą,

— upewnić się, czy cele określone w art. 1 niniejszej dyrektywy zostały osiągnięte.

4. Państwa Członkowskie oraz Komisja współpracują w ustanowieniu wspólnych kryteriów dla identyfikacji statków określonych w art. 8 ust. 2 lit. c).

*Artykuł 13***Kary**

Państwa Członkowskie ustanawiają system kar za naruszenie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia, że takie kary są stosowane. Z tego względu zapewnia się, że kary są skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.

**▼ M3***Artykuł 14***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS), powołany na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

*Artykuł 15***Procedura wprowadzania zmian**

Załączniki do niniejszej dyrektywy, definicja w art. 2 lit. b) i odniesienia do aktów wspólnotowych oraz do aktów MOM mogą zostać dostosowane przez Komisję w celu ich uzgodnienia ze środkami wspólnotowymi lub środkami MOM, które weszły w życie, o ile takie zmiany nie rozszerzają zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 302 z 19.10.1992, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 955/1999 (Dz.U. L 119 z 7.5.1999, str. 1).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

**▼ M3**

Ponadto załączniki do niniejszej dyrektywy mogą zostać zmienione przez Komisję, jeżeli jest to konieczne celem poprawy systemu ustanowionego w niniejszej dyrektywie, o ile takie zmiany nie rozszerzają zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Zmiany w aktach międzynarodowych określonych w art. 2 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

**▼ B***Artykuł 16***Wykonanie**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 28 grudnia 2002 r. i niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Jednakże, w odniesieniu do ścieków określonych w art. 2 lit. c), wykonanie niniejszej dyrektywy zostanie zawieszona na okres 12 miesięcy po wejściu w życie załącznika IV do Konwencji Marpol 73/78, ze względu na znajdujące się w konwencji rozróżnienie między nowymi a istniejącymi statkami.

2. Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

*Artykuł 17***Ocena**

1. Państwa Członkowskie przekazują Komisji co trzy lata sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy.

2. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie podsumowujące sprawozdanie oceniające działanie systemu, opierające się na sprawozdaniach Państw Członkowskich, tak jak przewidziano w ust. 1, wraz z propozycjami, jeżeli to konieczne, odnoszącymi się do wykonania niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 19***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.



ZALĄCZNIK I

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE PLANÓW ODBIORU I ZAGOSPODAROWANIA ODPADÓW W PORTACH**

(określone w art. 5)

Plany obejmują wszystkie rodzaje odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku pochodzące ze statków, związane z normalnym przebywaniem statków w porcie, oraz są opracowane zgodnie z wielkością portu i rodzajem statków zawijających do portu.

Plan obejmuje następujące elementy:

- ocenę zapotrzebowania na portowe urządzenia do odbioru odpadów, w świetle potrzeb statków w trakcie ich normalnego przebywania w porcie,
- opis typu i pojemności portowych urządzeń do odbioru odpadów,
- szczegółowy opis procedur odbierania i gromadzenia odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku,
- opis systemu opłat,
- procedury dotyczące sprawozdawania o zarzutach nieprzydatności portowych urządzeń do odbioru odpadów,
- procedury dotyczące stałych konsultacji z użytkownikami portów, przedsiębiorcami zajmującymi się odpadami, operatorami terminali i innymi zainteresowanymi stronami, oraz
- rodzaj i ilość odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku odebranych i zagospodarowanych.

Ponadto plany powinny zawierać:

- podsumowanie odpowiedniego ustawodawstwa i formalności dotyczących odprowadzania,
- wskazanie osoby lub osób odpowiedzialnych za wykonanie planu,
- opis wyposażenia i procedur wstępnego oczyszczania w porcie, jeżeli to konieczne,
- opis metod rejestrowania bieżącego użycia portowych urządzeń do odbioru odpadów,
- opis metod rejestrowania ilości odbieranych odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, oraz
- opis sposobu zagospodarowywania odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku.

Procedury dotyczące odbierania, gromadzenia, składowania, zagospodarowywania i usuwania są zgodne pod każdym względem z systemem zarządzania środowiskiem właściwym dla stopniowej redukcji wpływów takich działań na środowisko. Zgodność taka ma miejsce, jeżeli procedury są zgodne z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1836/93 z dnia 29 czerwca 1993 r. dopuszczającym dobrowolny udział spółek sektora przemysłowego w systemie zarządzania środowiskiem i audytu środowiskowego we Wspólnocie <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 168 z 10.7.1993, str. 1.

**▼ B**

**Informacje, do których powinni mieć dostęp użytkownicy portu:**

- krótkie odniesienie do podstawowego znaczenia właściwego odbioru odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunku,
- lokalizacja portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju w formie diagramu/mapy,
- wykaz odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku zagospodarowywanych w normalnych warunkach,
- wykaz punktów kontaktowych, operatorów i służb,
- opis procedur odbioru,
- opis systemu opłat, oraz
- procedury dotyczące sprawozdawania o zarzutach nieprzydatności portowych urządzeń do odbioru odpadów.

▼ **M4**

## ZALĄCZNIK II

**INFORMACJE, KTÓRE NALEŻY PRZEKAZAĆ PRZED  
ZAWINIĘCIEM DO PORTU W .....***(Port przeznaczenia określony w art. 6 dyrektywy 2000/59/WE)*

1. Nazwa, sygnał wywoławczy oraz, w stosownych przypadkach, numer identyfikacyjny IMO statku:
2. Państwo bandery:
3. Przewidywany czas zawinięcia do portu (ETA):
4. Przewidywany czas opuszczenia portu (ETD):
5. Poprzedni port zawinięcia:
6. Następny port zawinięcia:
7. Ostatni port i data odprowadzenia odpadów ze statku, w tym ilości (w m<sup>3</sup>) oraz rodzaje odpadów, które odprowadzono:
8. Czy do portowych urządzeń odbiorczych odprowadza się (zaznaczyć właściwe pole):

całość odpadów       część odpadów       odpady nie są odprowadzane

znajdujących się na statku?

9. Rodzaj i ilość odpadów i pozostałości odprowadzanych lub pozostających na statku oraz maksymalna pojemność składowa w procentach:

*Jeżeli odprowadzana jest całość odpadów, należy odpowiednio wypełnić kolumny drugą i ostatnią. Jeżeli odprowadzana jest część odpadów lub odpady nie są odprowadzane, należy wypełnić wszystkie kolumny.*

Rodzaj	Odprowadzana ilość odpadów (m <sup>3</sup> )	Maksymalna pojemność składowa (m <sup>3</sup> )	Ilość odpadów zatrzymanych na statku (m <sup>3</sup> )	Port, w którym pozostałe odpady zostaną odprowadzone	Szacowana ilość odpadów, które zostaną wytworzone między powiadomieniem a następnym portem zawinięcia (m <sup>3</sup> )	Odpady, które zostały odprowadzone w ostatnim porcie odprowadzenia określonym w pkt 7 powyżej (m <sup>3</sup> )
--------	--	---	--	--	---	---

**Odpady olejowe**

Zaolejone wody zęzowe						
Pozostałości olejowe (szlam)						
Inne (wyszczególnić)						
<b>Ścieki</b> <sup>(1)</sup>						

**Śmieci**

Tworzywa sztuczne						
Odpady żywnościowe						



▼ **M4**

Rodzaj	Odprowadzana ilość odpadów (m <sup>3</sup> )	Maksymalna pojemność składowa (m <sup>3</sup> )	Ilość odpadów zatrzymanych na statku (m <sup>3</sup> )	Port, w którym pozostałe odpady zostaną odprowadzone	Szacowana ilość odpadów, które zostaną wytworzone między powiadomieniem a następnym portem zawinięcia (m <sup>3</sup> )	Odpady, które zostały odprowadzone w ostatnim porcie określonym w pkt 7 powyżej (m <sup>3</sup> )
Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.)						
Zużyty olej spożywczy						
Popioły ze spalarni						
Odpady operacyjne						
Zwłoki zwierzęce						
<b>Pozostałości ładunku</b> <sup>(2)</sup> (wyszczególnić) <sup>(3)</sup>						

(1) Ścieki mogą być zrzucane do morza zgodnie z przepisem 11 załącznika IV do konwencji Marpol. Odpowiednie pola nie muszą być wypełnione, jeżeli planowany jest dozwolony zrzut do morza.

(2) Można podać ilości szacunkowe.

(3) Pozostałości ładunku należy wyszczególnić i sklasyfikować według odpowiednich załączników do konwencji Marpol, w szczególności załączników I, II i V.

*Uwagi*

1. Powyższe informacje mogą być wykorzystywane w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz innych kontroli.
2. Państwa członkowskie określają, które organy otrzymują kopie niniejszego powiadomienia.
3. Niniejszy formularz należy wypełnić, chyba że statek podlega zwolnieniu zgodnie z art. 9 dyrektywy 2000/59/WE.

Potwierdzam, że:

— powyższe informacje są dokładne i prawidłowe, oraz

— statek posiada wystarczającą pojemność składową, aby przechować wszystkie odpady wytworzone między dokonaniem powiadomienia a następnym portem odprowadzenia odpadów.

Data .....

Godzina .....

Podpis