

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Orientações para a interpretação da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e resíduos de caraga

(2016/C 115/05)

Síntese

Com base na experiência adquirida no acompanhamento e na avaliação da aplicação da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ⁽¹⁾ durante os últimos quinze anos, a Comissão decidiu, no interesse da transparência e da segurança jurídica, elaborar uma interpretação sobre algumas das principais disposições da diretiva.

A presente comunicação da Comissão tem por objeto explicar os pontos de vista da Comissão sobre a forma como determinadas disposições devem ser aplicadas. Não pretende rever a diretiva nem sobrepor-se às competências do Tribunal de Justiça em matéria de interpretação.

A comunicação começa por definir as principais obrigações no que se refere ao fornecimento de meios portuários de receção adequados e suficientes e de que forma tal devia ser tido em conta nos planos globais de receção e de gestão de resíduos em cada porto, em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo I da diretiva.

Em seguida, abrange as principais obrigações sobre a utilização efetiva desses meios: a obrigação de entrega obrigatória dos resíduos gerados em navios em meios de receção portuárias antes de um navio poder partir de um porto, e a derrogação desse requisito quando o navio dispõe de uma capacidade de armazenamento específica suficiente para todos os resíduos que gera.

Por último, a comunicação da Comissão fornece orientações sobre a aplicação de isenções das principais obrigações previstas na diretiva.

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (a seguir denominada «a diretiva» ou «a diretiva MPR») alinha a legislação da UE com as obrigações internacionais previstas na Convenção Marpol. Desde a sua adoção, a Convenção Marpol foi alterada várias vezes, mudando gradualmente no sentido de uma proibição total das descargas, conhecendo-se agora melhor o modo como as descargas de resíduos no mar afetam os ecossistemas marinhos.

O principal objetivo da diretiva consiste em reduzir as descargas de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga no mar, aumentando assim a proteção do ambiente marinho. Como tal, a diretiva constitui um instrumento fundamental para a realização de um transporte marítimo mais ecológico, tal como estabelecido na Comunicação da Comissão «Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018», que inclui entre as suas recomendações, um objetivo a longo prazo de «sem resíduos, sem emissões» ⁽²⁾. A diretiva é também o principal instrumento jurídico da UE para redução do lixo marinho a partir de fontes marítimas em conformidade com o 7.º programa de ação em matéria de ambiente ⁽³⁾ e os compromissos internacionais assumidos pela UE e os seus Estados-Membros.

A Comissão avaliou a aplicação e a eficácia da diretiva ao longo do tempo. Uma avaliação a título do programa REFIT da Diretiva 2000/59/CE também foi concluída com êxito em 2015 ⁽⁴⁾. A avaliação analisou a pertinência, a eficácia, a eficiência, o valor acrescentado europeu e a coerência da diretiva e demonstrou que os Estados-Membros desenvolveram, ao longo dos anos, diferentes interpretações e práticas aquando da aplicação de determinados aspetos e de certos requisitos essenciais da diretiva, nomeadamente no que diz respeito à entrega obrigatória dos resíduos gerados em navios (artigo 7.º), à aplicação de isenções (artigo 9.º) e ao desenvolvimento dos planos de receção e gestão dos resíduos (RGR) (artigo 5.º). A avaliação concluiu que estas diferenças de interpretação e de aplicação prejudicam a eficácia da diretiva.

⁽¹⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ COM(2009) 8 «Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018».

⁽³⁾ Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta» (JO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

⁽⁴⁾ Avaliação *ex post* da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, relatório final (Panteia/PwC, maio de 2015), disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>

A presente comunicação da Comissão reflete o entendimento da Comissão sobre determinadas disposições da diretiva em conformidade com o direito internacional e o direito da UE em vigor ⁽⁵⁾. Como tal, visa fornecer orientações aos Estados-Membros sobre a forma de interpretar e aplicar essas disposições. Não é seu propósito rever a diretiva nem sobrepor-se às competências do Tribunal de Justiça em matéria de interpretação.

2. INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE RECEÇÃO

2.1. Adequação

O artigo 4.º da Diretiva estabelece que os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de meios portuários de receção «adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem lhes causar atrasos indevidos». Para determinar esta adequação, a diretiva baseia-se na capacidade de receber os tipos e as quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga dos «navios que normalmente utilizam esse porto», tendo em conta:

- as necessidades operacionais dos utilizadores do porto;
- a dimensão e a localização geográfica do porto;
- o tipo de navios que nele fazem escala;
- isenções previstas ao abrigo do artigo 9.º.

O conceito de «adequação» foi mais elaborado, tanto a nível internacional ⁽⁶⁾, bem como a nível regional ⁽⁷⁾. Ao prestar esclarecimentos sobre os diferentes aspetos da adequação dos meios, a Comissão tomou em consideração as orientações fornecidas por essas organizações.

A adequação diz respeito às condições operacionais, por um lado, ou seja, satisfazer as necessidades dos navios que normalmente fazem escala no porto e não criar obstáculos aos navios que utilizam os meios e, por outro, a gestão ambiental dos meios.

No que diz respeito às condições de funcionamento necessárias, a Comissão sublinha que o simples fornecimento de meios não significa necessariamente que as instalações são adequadas. Uma má localização, procedimentos complexos, disponibilidade limitada e custos desproporcionalmente elevados para o serviço prestado são outros tantos fatores suscetíveis de dissuadir a utilização dos meios de receção. Para que um meio portuário de receção seja considerado adequado, é preciso que esteja disponível durante quando o navio faz escala no porto, esteja bem situada e seja de fácil utilização, trate todos os tipos de fluxos de resíduos que entram normalmente no porto e isto a um custo que não seja dissuasivo para os utilizadores ⁽⁸⁾. A Comissão salienta igualmente que tanto a dimensão como a localização geográfica do porto podem limitar o que, do ponto de vista técnico e razoável, pode ser oferecido em matéria de receção e gestão dos resíduos.

Além disso, a fim de satisfazer os critérios de desempenho ambiental e contribuir para a melhoria do ambiente marinho, o meio deve permitir a eliminação definitiva dos resíduos dos navios de uma forma adequada do ponto de vista ambiental. De acordo com a Diretiva MPR, os resíduos gerados em navios e de resíduos da carga devem ser considerados resíduos na aceção da Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ (Diretiva-Quadro Resíduos). Por conseguinte, o artigo 12.º, alínea g), exige que o tratamento, a valorização ou a eliminação dos resíduos gerados em navios e de resíduos da carga sejam realizados em conformidade com a Diretiva-Quadro Resíduos, bem como outra legislação pertinente da UE em matéria de resíduos.

⁽⁵⁾ A EMSA disponibiliza orientações técnicas suplementares e as melhores práticas desenvolvidas nos Estados-Membros sobre a aplicação desta diretiva no quadro das «Recomendações técnicas sobre a Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga».

⁽⁶⁾ Principalmente no contexto da Organização Marítima Internacional (OMI), em especial: Resolução MEPC. 83 (44) (Orientações para garantir a adequação dos meios portuários de receção dos resíduos, 2000), Resolução MEPC.1/Circ.834 (Orientações consolidadas destinadas aos fornecedores e utilizadores de meios portuários de receção), Manual completo sobre os meios portuários de receção (publicação OMI 597e), secção 2.3.1; Diretrizes elaboradas pela Organização Internacional de Normalização (ISO): Norma ISO 16304 (2013), Disposição e gestão dos meios portuários de receção.

⁽⁷⁾ Principalmente no contexto da Convenção do Mar Báltico, HELCOM: Orientações provisórias sobre aspetos técnicos e operacionais do depósito de águas residuais nos meios portuários de receção (2013), capítulo 6.

⁽⁸⁾ Secção 3 da Resolução MEPC.83 (44), Diretrizes para assegurar a adequação dos meios portuários de receção de resíduos, 2000.

⁽⁹⁾ Artigo 2.º da Diretiva MPR 2000/59/CE.

⁽¹⁰⁾ Que substitui a Diretiva 2006/12/CE, que por sua vez substitui a Diretiva 75/442/CEE do Conselho.

Princípios de gestão ambientalmente correta dos resíduos também estão previstas na Convenção de Basileia sobre o controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação (Convenção de Basileia), que as Partes nessa Convenção devem aplicar. A Convenção de Basileia estabelece no seu artigo 4.º, n.º 2, alínea b), que «Cada Parte tomará as medidas necessárias para assegurar a disponibilidade de instalações adequadas para eliminação, com vista à gestão ambientalmente segura e racional dos resíduos perigosos e de outros resíduos, que serão colocados o mais longe possível, qualquer que seja o local da sua eliminação.» A Comissão considera que, apesar de a Convenção não ser aplicável aos resíduos gerados durante a exploração do navio ⁽¹¹⁾, passa a ser aplicável depois de os resíduos terem sido entregues a um meio portuário de receção, e este deve ser gerido de forma a respeitar os princípios consagrados nessa Convenção ⁽¹²⁾ e na legislação da UE em matéria de resíduos ⁽¹³⁾.

O artigo 4.º, n.º 3, da diretiva obriga os Estados-Membros a estabelecer procedimentos, em conformidade com os que forem acordados pela Organização Marítima Internacional (OMI), para a comunicação ao Estado do porto de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção. Além disso, o artigo 12.º, alínea f), prevê que os Estados-Membros devem assegurar que a Comissão receba cópia dessas alegações.

2.2. Planos de receção e gestão dos resíduos

Um elemento fundamental da diretiva no contexto do fornecimento de meios portuários de receção adequados é a obrigação de desenvolver e acompanhar planos de receção e gestão de resíduos («planos RGR»), em todos os portos, para a receção e tratamento de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga. O plano RGR constitui um dos principais mecanismos para aplicar os requisitos da diretiva ao nível do porto. Para elaborar um plano, as autoridades competentes devem, em primeiro lugar, estimar as necessidades dos navios que (normalmente) demandam o porto, no âmbito das suas competências e, em segundo lugar, tomar as medidas adequadas para dar resposta a essas necessidades. O artigo 5.º da diretiva exige que tal plano seja elaborado e aplicado a cada porto após consultas com as partes interessadas, tendo em conta os requisitos previstos nos artigos 4.º, 6.º, 7.º, 10.º e 12.º.

2.2.1. Elementos obrigatórios

Os requisitos pormenorizados para os planos RGR foram estabelecidos no anexo I da diretiva. Num plano RGR deve ser abordada uma vasta gama de questões, incluindo as que contribuem para o desenvolvimento do sistema dos meios portuários de receção e para a implementação do plano.

O anexo I estabelece uma distinção entre um conjunto de elementos obrigatórios essenciais que devem ser incluídos em cada plano RGR e um conjunto de elementos recomendados. Entre os elementos obrigatórios figuram as descrições dos meios, dos procedimentos de receção e recolha dos resíduos, do sistema de tarifação e dos procedimentos de comunicação de alegadas insuficiências e de consulta. Estes elementos fazem parte das informações que devem ser igualmente disponibilizados a todos os utilizadores do porto.

Além disso, a lista de requisitos inclui uma «avaliação das necessidades em termos de meios portuários de receção». Na opinião da Comissão, esta avaliação deve basear-se nas estatísticas disponíveis sobre o tipo e dimensão dos navios que normalmente fazem escala no porto e no volume e nos tipos de resíduos recebidos nos anos anteriores ⁽¹⁴⁾. A Comissão observa que a «descrição dos tipos e das quantidades de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga recebidos e processados pelo porto» é igualmente referida como um elemento obrigatório a incluir no plano RGR. Esta descrição foi considerada inexistente na maioria dos planos avaliados pela Comissão ao longo dos últimos anos. A Comissão considera que esta informação é essencial para uma avaliação correta das necessidades dos meios portuários de receção no porto e respetiva adequação, tal como previsto no plano RGR.

Por último, o plano RGR constitui igualmente um instrumento importante para a aplicação do sistema de recuperação de custos, que está a ser instituído nos termos do artigo 8.º da diretiva. Nos termos do anexo I, o plano RGR deve incluir uma descrição do sistema de tarifação. Esta informação deve ser disponibilizada ao público e ser objeto da consulta em curso.

2.2.2. Âmbito de aplicação: os portos devem ter um plano RGR

A diretiva exige a elaboração de um plano RGR adequado para cada porto, definido como «qualquer lugar ou área geográfica em que tenham sido efetuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos que permitam, principalmente, a receção de navios, incluindo navios de pesca e embarcações de recreio» ⁽¹⁵⁾.

⁽¹¹⁾ O artigo 1.º, n.º 4, da Convenção de Basileia — a «cláusula de exclusão».

⁽¹²⁾ Análise jurídica da Convenção de Basileia, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>

⁽¹³⁾ Em especial, o Regulamento (CE) n.º 1013/2006, relativo a transferências de resíduos, que dá cumprimento à Convenção de Basileia no direito da UE e no que se refere às diversas orientações para a gestão ambientalmente correta de resíduos no anexo VIII do regulamento.

⁽¹⁴⁾ Secção 2.3.1 do Manual completo relativo aos meios portuários de receção da OMI.

⁽¹⁵⁾ Artigo 2.º, alínea h)

Os portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva são aqueles em que habitualmente fazem escala os navios abrangidos pela diretiva⁽¹⁶⁾, a saber, todos os navios que fazem escala ou que operem num porto de um Estado-Membro, com exceção dos navios de guerra, das unidades auxiliares da marinha, bem como quaisquer outros navios que sejam propriedade de um Estado ou por ele explorados e utilizados em serviço público não comercial⁽¹⁷⁾. Os navios de pesca e embarcações de recreio são também abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva e, por conseguinte, também os portos visitados por estes navios.

Assim, tendo em conta o âmbito de aplicação da diretiva, os planos RGR podem variar significativamente em pormenor e cobertura, do grande porto comercial a um pequeno porto de pesca ou de recreio. Alguns dos elementos enumerados no anexo I podem ser apenas parcialmente aplicáveis a portos de pequena dimensão com um fluxos de resíduos reduzidos ou com serviços de transporte marítimo muito especializados. A Comissão é de opinião de que o que pode ser considerado «adequado» para um porto iria depender da sua dimensão, localização geográfica e tipo de atividades realizadas no porto, o que contribuiria igualmente para determinar o nível de pormenor exigido para cada plano.

Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, da diretiva, o plano RGR pode ser de natureza regional. É o que acontece quando o plano RGR é estabelecido para vários portos, combinando os elementos essenciais num plano regional. O planeamento da gestão dos resíduos portuários com base num acordo regional pode constituir uma solução quando é realizado de modo a assegurar que não incentiva os navios a proceder à descarga de resíduos no mar. No desenvolvimento desses planos regionais, é imperativo que a capacidade de armazenagem especializada dos navios envolvidos seja suficiente para manter os seus resíduos entre portos de escala em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, da diretiva. Tal planeamento requer uma estreita colaboração entre os Estados-Membros de uma mesma região⁽¹⁸⁾.

Sempre que seja elaborado um plano regional que abranja mais de um porto, e seja aplicado num contexto regional, a participação de cada porto deve ser proporcional às suas trocas comerciais. Em todos os casos, a necessidade e a disponibilidade de meios portuários de receção adequados têm de ser especificadas para cada um dos portos.

2.2.3. *Consulta das partes relevantes*

A diretiva contém uma exigência específica no artigo 5.º, n.º 1, no sentido de consultar as partes implicadas, designadamente os utilizadores do porto (ou os seus representantes), no processo de desenvolvimento e implementação do plano RGR. O procedimento de consulta, que figura igualmente entre os requisitos essenciais do anexo I, proporciona às autoridades portuárias um método para compreender e satisfazer as necessidades dos utilizadores. A Comissão considera que um diálogo construtivo entre a autoridade portuária, os contratantes do setor dos resíduos, os utilizadores do porto e as outras partes em causa, tais como as organizações ambientais, é fundamental para o bom funcionamento do sistema, nomeadamente no que diz respeito à criação de meios adequados, que deem resposta às necessidades dos navios que utilizam habitualmente o porto. A pessoa encarregada de desenvolver o plano pode elaborar um plano RGR adequado graças a uma análise apropriada dos dados, no quadro da consulta com as partes interessadas, relativos aos fluxos de resíduos gerados em navios que o porto é suscetível de ter de tratar.

As consultas referidas no artigo 5.º, n.º 1, são definidas com mais pormenor no anexo I. Apesar de o artigo 5.º referir apenas as consultas sobre o desenvolvimento de um novo plano RGR, o anexo I da diretiva refere as consultas «em curso». Tendo em conta os requisitos pormenorizados para planos RGR, a Comissão entende que a referência a consultas no artigo 5.º, n.º 1, deve ser entendida no sentido de consultas entre os Estados-Membros e as partes interessadas durante a redação inicial e após a adoção dos planos, o que também constitui a base da avaliação e da (re) aprovação dos planos.

2.2.4. *Avaliação, aprovação e acompanhamento*

O artigo 5.º, n.º 3, da Diretiva estabelece que os Estados-Membros devem avaliar e aprovar os planos RGR, controlar a respetiva execução e assegurar que os planos sejam de novo aprovados pelo menos de três em três anos e sempre que ocorram mudanças sensíveis no funcionamento do porto.

— Avaliação e aprovação:

Ao proceder a essa avaliação, as autoridades competentes devem considerar o plano RGR apresentado face aos requisitos previstos no anexo I da Diretiva MPR. Se qualquer das disposições obrigatórias do anexo I não tiver sido devidamente tomado em consideração, o plano RGR não deve ser aprovado e as autoridades portuárias devem receber uma justificação para a fim de resolverem de imediato as questões pendentes.

⁽¹⁶⁾ Artigo 3.º, alínea b)

⁽¹⁷⁾ Artigo 3.º, alínea a)

⁽¹⁸⁾ Diretrizes da OMI para garantir a adequação dos meios portuários de receção de resíduos, ponto 5.15.

Os portos devem ser objeto de uma revisão aprofundada no que se refere aos seus planos RGR de três em três anos e após a ocorrência de «mudanças sensíveis» no funcionamento do porto. A Comissão considera que as mudanças significativas podem incluir um importante aumento ou diminuição estrutural do número ou tipo de navios, ou a construção de novas infraestruturas portuárias, uma mudança no fornecimento de meios portuários de receção, ou novas técnicas de tratamento a bordo.

— Acompanhamento:

Embora a diretiva não descreva em pormenor o modo como a aplicação desses planos deve ser acompanhada, a Comissão considera que um controlo eficaz é essencial para assegurar que o plano é corretamente aplicado e que os meios portuários de receção funcionam como necessário. O objetivo do acompanhamento consiste em verificar e assegurar o funcionamento do sistema na prática em conformidade com o plano RGR aprovado. O acompanhamento da execução dos planos deve incluir uma inspeção *ad hoc* em cada porto, pelo menos uma vez de três em três anos, de forma a responder à exigência de uma renovação periódica da aprovação. As inspeções devem ser mais frequentes no caso de serem recebidas regularmente queixas em relação à inadequação dos meios portuários de receção num determinado porto. A Comissão reconhece que a inspeção dos meios portuários é muitas vezes da competência de diversos organismos encarregados do controlo da execução e exercida num quadro jurídico diferente do aplicável às inspeções a bordo dos navios. A este respeito, a Comissão sublinha a importância de um quadro integrado para o acompanhamento dos meios portuários de receção, tal como previsto no artigo 12.º, e de uma boa colaboração entre as autoridades de controlo competentes encarregadas de assegurar a aplicação da diretiva.

2.2.5. Comunicação de insuficiências

Além de procedimentos de consulta transparentes, são essenciais procedimentos eficazes de comunicação de alegadas insuficiências para melhorar o funcionamento dos meios portuários de receção. Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, da diretiva, os Estados-Membros devem estabelecer procedimentos, em conformidade com os que forem acordados pela Organização Marítima Internacional (OMI), para a comunicação ao Estado do porto de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção. O anexo I exige que estes procedimentos sejam incluídos no plano RGR e disponibilizados a todos os utilizadores do porto.

Uma vez que os procedimentos de comunicação devem ser alinhados com os da OMI, a Comissão considera apropriado que seja utilizado para este efeito o modelo de comunicação ⁽¹⁹⁾ da OMI. A notificação deve ser efetuada o mais rapidamente possível após a conclusão do relatório e deve incluir uma cópia do relatório do comandante, juntamente com uma eventual documentação de apoio. É igualmente essencial dispor de procedimentos nacionais para assegurar que a Comissão recebe cópia das alegações de insuficiência dos meios portuários de receção, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, alínea f), da diretiva.

3. ENTREGA DOS RESÍDUOS GERADOS EM NAVIOS

3.1. Principais princípios da entrega obrigatória

O artigo 7.º é um dos artigos essenciais da diretiva, contribuindo para a realização do objetivo global de reduzir as descargas de resíduos gerados em navios no mar e de reforçar a proteção do meio marinho. Impõe, como regra geral, que o comandante de um navio que faça escala num porto da UE «*deve entregar todos os resíduos gerados no navio num meio portuário de receção*» antes de deixar o porto.

Existe uma única exceção a esta regra, de entrega obrigatória, nomeadamente nos casos em que possa ser estabelecido a partir do formulário de notificação obrigatória a existência de capacidade de armazenagem especializada suficiente para todos os resíduos gerados do navio. Neste sentido, a diretiva vai mais além do que as obrigações estabelecidas na Convenção Marpol, que apenas exige a existência de meios portuários de receção adequados, mas não impõe uma utilização obrigatória destes meios, além do que está implicitamente previsto nas normas de descarga ⁽²⁰⁾. No que diz respeito aos resíduos da carga, a diretiva segue estritamente os requisitos da Convenção Marpol, uma vez que prevê, no artigo 10.º, que a entrega dos resíduos da carga em meios portuários de receção devem realizar-se em conformidade com as disposições da Marpol.

3.2. Entrega obrigatória de todos os resíduos

O artigo 7.º, n.º 1, exige que o comandante de um navio que escale um porto da UE deve entregar todos os resíduos gerados no navio num meio portuário de receção, antes de deixar o porto.

Os resíduos gerados em navios são definidos como «*todos os resíduos, incluindo os esgotos sanitários, e os resíduos que não sejam resíduos da carga, produzidos no serviço de um navio e abrangidos pelos Anexos I, IV e V da Marpol 73/78, bem como os resíduos associados à carga, conforme definidos nas diretrizes para a aplicação do Anexo V da Marpol 73/78*» ⁽²¹⁾. No que diz respeito aos resíduos da carga, a Comissão observa que estes não são abrangidos pelo requisito geral de entrega previsto no artigo 7.º, mas têm de ser entregues em conformidade com as disposições da Convenção Marpol, conforme previsto no artigo 10.º.

⁽¹⁹⁾ MEPC.1/Circ.834, anexo, apêndice 1

⁽²⁰⁾ As regras relativas às descargas no mar dos resíduos gerados em navios são incluídas nos respetivos anexos da Convenção MARPOL, especificando os volumes e as condições autorizadas para as descargas.

⁽²¹⁾ Artigo 2.º, alínea c).

Foram suscitadas questões sobre a questão de saber se os resíduos que podem ser legalmente descarregados no mar, em conformidade com as normas e condições de descarga da Convenção Marpol podem ser excluídos da obrigação de entrega. Esta questão é particularmente pertinente no que se refere aos esgotos sanitários, para os quais a Convenção Marpol permite a descarga no mar, sob certas condições ⁽²²⁾.

Neste contexto, a Comissão observa que um dos objetivos tomados em consideração no momento da adoção da presente diretiva foi a aplicação da Convenção Marpol ⁽²³⁾. Além disso, a Comissão toma nota do facto de o anexo II da diretiva ⁽²⁴⁾ prever uma derrogação à obrigação de notificação no que diz respeito às águas residuais que podem ser legalmente descarregadas no mar ao abrigo do anexo IV da Marpol ⁽²⁵⁾. Simultaneamente, a Comissão sublinha que a obrigação geral de entrega deve ser interpretada tendo em conta os objetivos da diretiva de reduzir os resíduos gerados em navios no mar e de reforçar a proteção do meio marinho. Por conseguinte, a Comissão considera que o que é autorizado a descarregar no âmbito da Marpol não pode ser automaticamente excluído da obrigação de entrega previsto na diretiva. A este respeito, é igualmente importante ter presente que os esgotos sanitários não sejam excluídos do âmbito de aplicação do artigo 8.º relativo às taxas sobre os resíduos gerados em navios.

No que diz respeito à entrega obrigatória prevista no artigo 7.º, foram suscitadas questões sobre a questão de saber se os resíduos provenientes das atividades de reparação naval são abrangidos pelo âmbito de aplicação do de resíduos gerados em navios e se devem, como tal, ser entregues num meio portuário de receção. Em especial, foi alegado que tais resíduos poderiam ser considerados como «resíduos operacionais», abrangidas pelo anexo V da Marpol, que são definidos como «*todos os resíduos sólidos (incluindo lamas) não abrangidos por outros anexos que são recolhidos a bordo durante a manutenção ou o funcionamento normal de um navio, ou utilizados para a estiva da carga e o manuseamento*» ⁽²⁶⁾.

A Comissão considera que os resíduos das atividades de reparação dos estaleiros navais não devem ser considerados como «resíduos gerados em navios» na aceção da diretiva, uma vez que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do anexo V da Marpol. A definição de «resíduos operacionais» constante do anexo V da Marpol, em especial a referência a «manutenção e exploração normais de um navio», exclui os resíduos resultantes de atividades de reparação naval realizadas em estaleiros de reparação. Por conseguinte, os resíduos de tais atividades são da responsabilidade conjunta do navio e o estaleiro de reparação naval, que deverão tomar as providências necessárias para a entrega e posterior tratamento, em plena conformidade com os requisitos previstos na legislação da UE em matéria de resíduos ⁽²⁷⁾.

3.3. Capacidade de armazenamento suficiente

A fim de reduzir os encargos para os navios de entrega em cada porto quando as quantidades de resíduos a bordo não dão origem a potenciais descargas no mar, o artigo 7.º, n.º 2, prevê uma exceção à obrigação de entrega obrigatória, prevendo que o navio:

«... ... pode continuar para o porto de escala seguinte sem entregar resíduos nele gerados se se concluir, com base na informação prestada nos termos do artigo 6.º e do anexo II, que há capacidade de armazenamento suficiente para todos os resíduos gerados no navio que se acumularam e acumularão durante a projetada viagem do navio até ao porto de entrega».

A Comissão salienta que o artigo 7.º, n.º 2, da diretiva constitui uma derrogação à obrigação de entrega obrigatória e deve ser interpretada de forma restritiva.

A fim de determinar de forma precisa qual é a capacidade de armazenagem especializada disponível a bordo de um navio, as informações fornecidas na notificação de resíduos exigida nos termos do artigo 6.º do anexo II terão de ser verificadas. Em conformidade com o artigo 6.º da diretiva, o comandante de um navio (com exceção dos navios de pesca ou das embarcações de recreio) com destino a um porto da UE tem a obrigação de preencher o formulário de notificação previsto no anexo II da diretiva e comunicar essas informações à autoridade competente do Estado-Membro em que o porto de escala seguinte está situado. O anexo II contém uma lista pormenorizada das informações a notificar, incluindo um quadro com as diferentes categorias de resíduos e resíduos da carga entregues no porto anterior ⁽²⁸⁾, bem como os resíduos a entregar e/ou a conservar a bordo e indicando a percentagem da máxima capacidade especializada de armazenamento.

⁽²²⁾ A Convenção Marpol também permite a descarga de outros tipos de resíduos gerados em navios. No entanto, as normas em matéria de resíduos para os anexos I e V resíduos têm vindo a tornar-se cada vez mais restritivas, permitindo apenas quantidades muito pequenas dos resíduos do anexo I e algumas categorias de resíduos constantes do anexo V, que podem ser descarregadas no mar, em condições específicas.

⁽²³⁾ Ver o considerando 3 da Diretiva 2000/59/CE.

⁽²⁴⁾ Diretiva 2007/71/CE da Comissão, que altera o anexo II da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

⁽²⁵⁾ Regulamento 11 no anexo IV da Convenção Marpol.

⁽²⁶⁾ Regra 1.12 da Convenção Marpol, anexo V.

⁽²⁷⁾ Em particular, a Diretiva-Quadro Resíduos.

⁽²⁸⁾ O anexo II da Diretiva 2000/59/CE foi alterado pela Diretiva (UE) 2015/2087 da Comissão, de 18 de novembro de 2015, a fim de incluir, no quadro das informações a comunicar, os tipos e as quantidades de resíduos entregues no porto de escala anterior.

Para determinar se existe um nível suficiente de capacidade de armazenagem especializada tendo em conta o próximo trajeto, é igualmente importante ter em conta a quantidade de resíduos que poderão ser gerados a bordo do navio entre o porto de partida e o porto de escala seguinte. Os fatores que influenciam a produção de resíduos do navio podem ser constantes (o tipo de navio, o ano de fabrico, a potência do motor principal, etc.) ou variáveis (o volume da carga a bordo, as condições da viagem, o itinerário, o número de passageiros a bordo, etc.). Há igualmente uma série de fatores que contribuem de forma significativa para a redução dos resíduos a bordo, nomeadamente a reciclagem dos resíduos, a incineração a bordo, a utilização de óleo diesel naval (ODN), que também devem ser tidos em conta ao determinar se o navio dispõe de capacidade de armazenamento suficiente.

No que respeita à diferença de tratamento de cada fluxo de resíduos, tendo em conta que a notificação prevista no anexo II da diretiva exige a transmissão de informações sobre cada tipo de resíduos, bem como sobre a capacidade máxima de armazenamento e a quantidade de resíduos conservados a bordo para cada tipo de resíduos, a Comissão considera que a capacidade de armazenamento deve ser avaliada para cada tipo de resíduos. Daí resulta que se o navio dispõe de capacidade de armazenamento global, mas não existe essa capacidade para um ou alguns tipos de resíduos, o navio não será autorizado a seguir para o porto de escala seguinte.

3.4. Porto de entrega previsto

O artigo 7.º, n.º 2, faz referência ao «porto de entrega». É conveniente determinar se o «porto de entrega previsto» deve ser entendido como o «próximo porto de escala».

A Comissão recorda que o sistema previsto no artigo 7.º, n.º 2, é um sistema porto-a-porto. O artigo 7.º, n.º 2, primeiro parágrafo, faz referência à autorização dada ao navio para prosseguir até ao «porto de escala seguinte». É com base nestas informações que as autoridades competentes avaliam se há capacidade de armazenamento suficiente a bordo para todos os resíduos gerados a bordo, a fim de evitar os riscos de descargas no mar durante o trajeto até ao porto de escala seguinte. Estas informações figuram também na notificação a enviar ao porto de escala antes da chegada, para que as autoridades desse porto disponibilizem meios portuários de receção adequados às necessidades do navio. A autorização concedida pelo porto de escala a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, só se aplica à viagem até ao porto de escala seguinte, e não a seguir. Nesta lógica, por «porto de entrega» a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, deve entender-se o «porto de escala seguinte», uma vez que incumbe às autoridades do porto de escala seguinte avaliar se o navio em questão pode continuar até um outro porto, tendo em conta a sua capacidade de armazenamento disponível.

O artigo 7.º, n.º 2, prevê que, *«se houver motivos suficientes para crer que o porto de entrega previsto não dispõe de meios adequados ou se esse porto for desconhecido e, por conseguinte, existir o risco de os resíduos virem a ser descarregados no mar, o Estado-Membro deve tomar todas as medidas necessárias para evitar a poluição marinha, se necessário obrigando o navio a entregar os seus resíduos antes de deixar o porto»*.

As autoridades competentes devem, assim, avaliar a situação no porto em que está prevista a entrega dos resíduos, e nomeadamente determinar se o porto dispõe de meios portuários de receção adequados. A Comissão nota que tal poderá revelar-se difícil no caso de o porto de entrega previsto estar situado fora da União Europeia ou for desconhecido.

Considerando que a aplicação do artigo 7.º, n.º 2, pode ser acompanhada em portos da UE no quadro do «sistema porto a porto», apoiada pelo sistema de informação e controlo previsto no artigo 12.º, n.º 3, da diretiva (ver ponto 3.5.2 *infra*), o que não seria o caso quando o porto de escala seguinte está localizado fora da UE. No que diz respeito aos navios que operam a partir de portos de países terceiros, a Comissão considera, por conseguinte, da maior importância que as autoridades competentes verifiquem se os navios dispõem de capacidade de armazenamento suficiente a bordo, antes de os autorizar a partir, quando existem resíduos ainda a bordo, e, na medida do possível, verifiquem a disponibilidade de meios portuários de receção na base de dados GISIS da OMI ⁽²⁹⁾.

3.5. Controlo e execução

3.5.1. Controlo

Os Estados-Membros são convidados a examinar de forma adequada as informações comunicadas pelos comandantes dos navios no formulário de notificação dos resíduos ⁽³⁰⁾. Este exame deve permitir às autoridades dispor de meios portuários de receção adequados a fornecer ao navio, bem como para permitir o controlo das entregas de resíduos, incluindo a avaliação das capacidades de armazenamento.

⁽²⁹⁾ A utilização do Sistema Global Integrado de Informações sobre a Navegação (GISIS) da OMI pode fornecer informações sobre meios portuários de receção disponíveis em portos diferentes: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

⁽³⁰⁾ Artigo 12.º, alínea d).

As avaliações da Comissão revelaram que, atualmente, os procedimentos de autorização tanto ativa como passiva são aplicados nos Estados-Membros para autorizar um navio a partir com resíduos gerados a bordo:

- Autorização ativa — após um exame adequado do formulário de notificação dos resíduos e de uma avaliação da existência de um nível suficiente de capacidade de armazenagem especializada a bordo, os navios recebem uma autorização expressa e escrita para partir. Esta autorização poder ter a forma de um certificado ou de uma simples mensagem ao navio que deve ser conservada a bordo; ou
- Aprovação passiva — uma intervenção só é prevista se, após uma análise adequada da notificação dos resíduos ou, na ausência de notificação, existirem razões para crer que o navio não cumpre a obrigação de entrega imposta pela diretiva. É efetuada uma inspeção dos meios aeroportuários de receção e se se verificar que o navio não dispõe de uma capacidade de armazenagem suficiente a bordo, ser-lhe-á solicitado que entregue os seus resíduos antes da partida. Em todos os outros casos, o navio será autorizado a navegar para o próximo porto de escala, sem a autorização expressa e por escrito ou em formato eletrónico das autoridades.

Nem o artigo 7.º, n.º 2, nem o artigo 11.º e o artigo 12.º, alínea d), exigem a emissão de uma autorização explícita para o navio se dirigir para o porto de escala seguinte. Por conseguinte, a Comissão considera que a diretiva autoriza os procedimentos de autorização ativos e passivos.

3.5.2. Sistema de controlo e de informação

A fim de ajudar os Estados-Membros a identificar os navios que não tenham entregue os resíduos, em conformidade com a diretiva, esta previu a criação de um sistema de informação e controlo adequado.

A Comissão comprometeu-se a criar este sistema no quadro da rede SafeSeaNet existente, instituída ao abrigo Diretiva 2002/59/CE que estabelece um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga Diretiva 93/75/CEE do Conselho⁽³¹⁾ e tenciona associar o sistema a um módulo de informação e acompanhamento específico na âmbito da base de dados THETIS operada pela AESM no quadro do controlo efetuado pelo Estado do porto.

A partir de 1 de junho de 2015, a apresentação do formulário de notificação por via eletrónica através da plataforma única nacional⁽³²⁾ passou a ser obrigatória para a notificação prévia dos resíduos e as autoridades nacionais trocam entre si os formulários de notificação, através do sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet)⁽³³⁾. Para o efeito, foi desenvolvida ao abrigo da Diretiva 2010/65/UE uma mensagem eletrónica de notificação de resíduos no quadro das normas de conduta para a implementação da mensagem. Os Estados-Membros e a Comissão acordaram igualmente que as informações sobre os navios que não tenham entregue os resíduos neles gerados e resíduos da carga devem ser transmitidas através do SafeSeaNet⁽³⁴⁾. A Comissão espera que este sistema permita apoiar os Estados-Membros na correta aplicação da diretiva, bem como a indústria reforçando a eficácia dos procedimentos de notificação e reduzindo a duração do serviço de escala.

Neste contexto, a Comissão observa que, embora a notificação de resíduos no anexo II exija a assinatura formal do comandante do navio, quando a notificação de resíduos é comunicada por via eletrónica, não é exigida qualquer assinatura escrita no formulário, sendo suficiente as credenciais do utilizador que transmite os dados para identificar a pessoa que apresenta o formulário de notificação de resíduos⁽³⁵⁾.

3.5.3. Execução (inspeções)

O artigo 11.º estabelece o regime de inspeção ao abrigo da diretiva. Em princípio, os Estados-Membros têm de assegurar que todos os navios podem ser submetidos a uma inspeção e que seja efetuado um número suficiente de inspeções. A Comissão sublinha que esta obrigação geral de inspeção inclui também os navios de pesca e as embarcações de recreio. No entanto, uma vez que poderia não ser possível, na prática, controlar todos os navios que não entreguem os seus resíduos nos portos, a diretiva estabelece determinados critérios de seleção, de modo a decidir que navios devem ser inspecionados.

⁽³¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽³²⁾ Artigo 5.º da Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

⁽³³⁾ Como estabelecido na Diretiva 2002/59/CE.

⁽³⁴⁾ Ver «SafeSeaNet: Orientações relativas ao relatório de incidentes».

⁽³⁵⁾ Tal como acordado pelo grupo eMS instituído ao abrigo da Diretiva 2010/65/UE — Mensagem de resíduos — Normas de conduta, versão 0.9, 19 de março de 2012.

Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, alínea a), da diretiva, deve ser dada especial atenção aos navios (exceto navios de pesca e embarcações de recreio com autorização para um máximo de 12 passageiros) que não tenham cumprido as prescrições de notificação do artigo 6.º, ou relativamente aos quais a verificação da informação fornecida pelo comandante do navio tenha revelado outros motivos para crer que o navio não cumpre o disposto na diretiva, no processo de seleção dos navios para inspeção.

Tal como resulta do artigo 11.º, n.º 2, alínea a), o formulário de notificação é o principal instrumento de seleção/orientação dos navios para inspeção. Neste contexto, a Comissão sublinha a necessidade de um intercâmbio de informações eficaz entre as autoridades competentes e os organismos encarregados do controlo da execução. Em particular, os seguintes fluxos de informação são essenciais:

- A autoridade de controlo competente e os seus inspetores devem ter acesso às notificações sem demora.
- O porto deve comunicar eventuais incoerências com a diretiva, incluindo falta de notificação ou de não entrega imediatamente à autoridade que procede à inspeção dos meios aeroportuários de receção;
- A autoridade competente de cada Estado-Membro deve:
 - receber relatórios de incoerências do porto ou de terceiros, em especial no que diz respeito aos navios que não cumprem os requisitos da diretiva;
 - informar a autoridade competente do porto de escala seguinte de não entrega, em violação dos artigos 7.º e 10.º da Diretiva MPR, de forma a que o navio não seja autorizado a deixar esse porto até à realização de uma avaliação mais aprofundada, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 2, alínea d).

3.5.3.1. Âmbito das inspeções MPR:

A diretiva permite expressamente a aplicação no âmbito da diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto⁽³⁶⁾. Ao mesmo tempo, a diretiva torna claro que, independentemente do âmbito em que as inspeções decorrem, é aplicável um requisito de inspeção de 25 %. A Comissão observa que o requisito de inspeção de 25 % decorre dos requisitos da anterior diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto («Diretiva 95/21/CE») em vigor no momento da adoção da diretiva. O atual regime de inspeção pelo Estado do porto, introduzido pela Diretiva 2009/16/CE, substituiu o requisito de 25 % por uma partilha dos encargos de inspeção que é imputada proporcionalmente a cada Estado-Membro e um mecanismo de definição de objetivos em função dos riscos.

Os considerandos da Diretiva sublinham a necessidade de realizar inspeções seletivas para verificar o cumprimento, cujo número deve ser suficiente para prevenir o incumprimento da diretiva⁽³⁷⁾. Este princípio de inspeções seletivas também se reflete no sistema global estabelecido pelo artigo 11.º, com critérios de seleção baseados nas informações da notificação ou da falta de notificação. Por conseguinte, a Comissão considera que o regime de inspeção previsto na Diretiva MPR seguirá igualmente de uma abordagem baseada no risco, à semelhança da abordagem adotada no quadro da atual diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, em vez de tentar alcançar o objetivo fixado de 25 %.

No entanto, a Comissão sublinha que, a todo o momento, a aplicação e execução corretas da Diretiva MPR devem ser asseguradas, em particular, a conformidade com os critérios de seleção para as inspeções que sejam diferentes dos utilizados no âmbito da diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. Além disso, é importante que os navios que não são obrigados a enviar uma notificação de resíduos para um porto, incluindo navios isentos no tráfego regular, navios de pesca e embarcações de recreio (com autorização para um máximo de 12 passageiros), sejam também controlados e inspecionados. O artigo 11.º, n.º 3, exige que os Estados-Membros estabeleçam para ambos procedimentos de controlo dos navios de pesca e embarcações de recreio destinados a assegurar o cumprimento da diretiva.

Por outro lado, os navios que cumpram a diretiva mas sofram atrasos indevidos devido a insuficiências das instalações de receção têm também o direito de ser compensados [artigo 12.º, n.º 1, alínea h)].

3.5.3.2. «Retenção do navio» e o sistema de intercâmbio de informações

Nos casos em que a autoridade competente não estiver satisfeita com os resultados da inspeção, deverá garantir que o navio não deixa o porto enquanto não entregar os seus resíduos. Como tal, a diretiva estabelece a base jurídica e as condições de «retenção» do navio, embora, conforme explicado acima, o enquadramento, os procedimentos e o sistema completo para reter o navio possam decorrer do quadro da inspeção pelo Estado do porto, como especificamente previsto no artigo 11.º, n.º 2, alínea b). Por conseguinte, embora o quadro possa ser o mesmo, o ato de reter um navio ao abrigo da Diretiva MPR tem de ser distinguido de uma «detenção», no âmbito da diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto.

⁽³⁶⁾ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁽³⁷⁾ Considerando 18 da Diretiva.

A decisão de reter um navio por incumprimento dos requisitos de entrega previstos nos artigos 7.º ou 10 de maio pode também ser desencadeada por informações recebidas do porto precedente, que constituam «provas claras» de não entrega. Em tais casos, o inspetor só pode autorizar que um navio deixe o porto até à realização de uma avaliação mais aprofundada dos fatores relativos ao cumprimento das obrigações de entrega de resíduos por parte do navio.

A cooperação entre os Estados-Membros na aplicação da diretiva tem por principal elemento o sistema eficaz de comunicação de informações entre portos para o intercâmbio de informações pertinentes. Um tal sistema está previsto no artigo 12.º, n.º 3, da diretiva e a Comissão compromete-se a prosseguir o seu desenvolvimento e integração no âmbito dos atuais sistemas de comunicação de dados.

4. ISENÇÕES

4.1. Condições

A fim de evitar encargos administrativos e financeiros desnecessários para os navios que visitam os mesmos portos com frequência e regularidade, o artigo 9.º autoriza os Estados-Membros a isentarem os navios do cumprimento das seguintes obrigações:

- a notificação prévia de resíduos (artigo 6.º);
- a obrigatoriedade da entrega dos resíduos gerados a bordo dos navios (artigo 7.º, n.º 1);
- o pagamento da taxa sobre os resíduos (artigo 8.º).

De acordo com o princípio da interpretação jurídica «*a maiore ad minus*», resulta que um Estado-Membro, que pode dispensar um navio de todas as obrigações, pode isentá-lo também apenas de uma delas. Na mesma ordem de ideias, se se pode dispensar um navio de entregar todos os tipos de resíduos gerados a bordo, também se pode isentá-lo de entregar apenas um ou alguns tipos de resíduos.

O artigo 9.º estabelece duas condições cumulativas para autorizar isenções:

- a) os navios que efetuam serviços regulares, com escalas frequentes e regulares; e
- b) se houver provas suficientes da existência de disposições para assegurar a entrega dos resíduos gerados no navio e o pagamento de taxas num porto da sua rota.

No entanto, estas condições não foram claramente definidas a nível da UE até à data, deixando uma ampla margem de discricionariedade às autoridades do Estado-Membro para definir os conceitos fundamentais. Por conseguinte, os regimes de isenção variam consideravelmente entre os Estados-Membros, o que suscita a necessidade de esclarecer determinados conceitos fundamentais.

4.1.1. Navios que efetuam serviços regulares com escalas frequentes e regulares

A noção de «*serviços regulares com escalas frequentes e regulares*» não foi definida na diretiva. Aproveitando as melhores práticas identificadas nos Estados-Membros⁽³⁸⁾, a Comissão considera que estes conceitos devem ser interpretados do seguinte modo:

- **Serviços regulares:** O navio em causa deve ter publicado ou planeado a lista dos horários das partidas e chegadas, entre portos ou terminais identificados, ou efetuar travessias recorrentes⁽³⁹⁾ que constituam um calendário reconhecível. Este calendário ou equivalente também pode assumir a forma de declarações de horários de navegação. Note-se que o plano de navegação do navio deve ser definido com antecedência e permanecer estável durante, pelo menos, quatro meses para incluir rotas sazonais.
- **Regulares:** Os navios que devem operar em viagens repetidas com um padrão constante entre os portos ou os terminais identificados e não outros, ou realizar uma série de viagens de ou para o mesmo porto sem escalas intermédias.
- **Frequentes:** O navio deve visitar o porto em que a isenção se aplica e o porto em que o navio entrega os resíduos gerados a bordo pelo menos uma vez de duas em duas semanas.

⁽³⁸⁾ A interpretação tem em conta as definições atualmente utilizadas pelos países HELCOM na Recomendação 28E/10, «*Orientações para a criação de um “sistema de isenção da taxa harmonizada” para entrega dos seus resíduos contendo hidrocarbonetos, provenientes de espaços de máquinas e para a prestação de serviços de arruamentos e de recolha de lixo marinho, incluindo resíduos capturados pelas redes de pesca, aos meios portuários de receção*», adotada em 15 de novembro de 2007, <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, e o Reino Unido, ref. UK Marine Guidance Note MGN 387, «*Orientações relativas aos navios mercantes e navios de pesca (Meios portuários de receção de resíduos)*, Regulamentos 2003 e alterações».

⁽³⁹⁾ Recorrente, refere-se a um serviço de transporte em autocarro ou viagens do tipo «chegar e partir» em rotas muito curtas.

Uma outra questão diz respeito aos tipos de navios que podem beneficiar da isenção — em especial se dragas, barcos de pilotos ou ferries de curta travessia forem abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 9.º. Em primeiro lugar, há que notar que o artigo 9.º não faz qualquer distinção entre categorias de navios. Além disso, a Comissão considera que os navios para os quais o porto de partida e porto de chegada são uma e a mesma coisa, apenas por esse motivo, não são excluídos do âmbito de aplicação do artigo 9.º. Parece perfeitamente concebível que um navio escale durante o (único) porto a partir do qual opera com frequência e regularidade no contexto de serviços regulares, de modo a que seja justificado permitir uma isenção nos termos do artigo 9.º, cujo único propósito é o de simplificação. Além disso, tendo em conta a definição do porto, os navios que prestam serviços nesta zona ou entre os terminais de um mesmo porto, devem poder beneficiar das disposições do artigo 9.º, desde que também satisfaçam as condições de modalidades de pagamento e entrega suficientes em intervalos adequados.

4.1.2. *Provas suficientes da existência de disposições*

O artigo 9.º, n.º 1, da diretiva MPR prevê como condição prévia para a concessão de uma isenção a existência de «*provas suficientes da existência de disposições para assegurar a entrega dos resíduos nele gerados e o pagamento de taxas num porto da sua rota*».

A qualidade dos elementos de prova em apoio do pedido de isenção é de importância fundamental para o bom funcionamento do regime de isenção.

Com base nas orientações fornecidas por organizações nacionais ou regionais, a Comissão considera que os seguintes elementos de prova, considerados em conjunto, podem ser considerados «suficientes» quando apresentados pelo operador do navio:

- prova de um contrato ou contratos assinados, relativos a cada tipo de resíduos gerados em navios, com um porto ou com um contratante de resíduos registado no porto em que os resíduos devem ser entregues, juntamente com a frequência com que os resíduos serão entregues a essas instalações;
- recibos e outros elementos de prova de que o contrato ou acordo está ativo;
- prova de que estas disposições são aceitáveis para o porto de receção dos resíduos gerados no navio, o(s) porto (s) para os quais a isenção é solicitada e outros portos da rota.

A exigência de um contrato exclui a prática de aceitar uma isenção com base apenas em visitas frequentes. Os elementos de prova devem ser completados com a prova de que o contrato está a ser utilizado e aplicado na prática, a fim de evitar abusos do regime de isenção. O último ponto contém uma referência à aceitação das disposições pelo porto em que o contrato é celebrado. Este requisito contribuiria para evitar situações em que a autoridade portuária nem sequer tem conhecimento de que o navio foi isento por um outro Estado-Membro com base em escalas frequentes num determinado porto. Incumbe ao operador do navio apresentar as informações exigidas.

Os navios que viajam entre três ou mais portos podem ser objeto de uma isenção ao abrigo da diretiva para mais de um porto, desde que notifiquem, entreguem e paguem a taxa obrigatória em, pelo menos, um porto da sua rota. Estão excluídas as práticas de um navio estar isento em relação a *todos* os portos ao longo da sua rota, mesmo com base em apenas um acordo privado com um contratante no setor dos resíduos para a entrega e pagamento dos resíduos fora do porto (acordo com terceiros), uma vez que esse acordo deve ser realizado sob a responsabilidade/autoridade de um porto ao longo da rota do navio.

Embora o artigo 9.º não exija explicitamente que o acordo de entrega e pagamento da taxa seja celebrado num porto situado num Estado-Membro, podem existir preocupações em relação ao regime efetuado em portos de países terceiros, uma vez que estes não teriam necessariamente de satisfazer as condições previstas na diretiva e ser devidamente verificadas e aplicadas. Por esta razão, os portos que concedem uma isenção com base em acordos celebrados fora da UE, devem avaliar esses acordos com base nos requisitos da diretiva em termos de meios de receção adequados e suficientes, de controlo da entrega e pagamento das taxas e, em caso de dúvida, não aceitar esses acordos como «elementos de prova suficientes» na aceção do artigo 9.º, n.º 1.

4.2. **Procedimento de concessão de isenção**

Os pedidos de isenção devem normalmente ser apresentados pelo agente do navio ou pela companhia marítima/operador à autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o porto. A autoridade designada exigirá provas dos serviços regulares, bem como provas do acordo em matéria de gestão de resíduos em vigor.

As autoridades dos Estados-Membros apenas podem isentar os navios em portos sob a sua própria jurisdição, mas o acordo de gestão de resíduos em que a isenção se baseia pode ser celebrado em qualquer outro porto da sua rota regular⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Por exemplo, um ferry ro-ro de passageiros no comércio entre os Estados-Membros A e B podem ter um contrato de lixo com uma empresa de gestão de resíduos no Estado A, um contrato de resíduos de hidrocarbonetos com uma empresa de gestão de resíduos no Estado B, e um contrato de depuração com uma autoridade portuária/município no Estado A.

A isenção concedida por um Estado-Membro para um porto não é válida num porto de outro Estado-Membro (ou seja, uma isenção distinta), dado que o artigo 9.º, n.º 1, prevê um procedimento de isenção «porto-a-porto» através da referência aos «Estados-Membros dos portos implicados». Por conseguinte, o navio deve solicitar separadamente as isenções em cada porto de um Estado-Membro ao longo da sua rota regular, mesmo se o (s) acordo (s) de gestão de resíduos, que constituem a base para a isenção, possa ser o mesmo.

A duração da validade das isenções varia muito entre os Estados-Membros. A fim de evitar abusos, a Comissão é de opinião que o período máximo de validade das isenções deve ser de cinco anos, em função das mudanças no padrão dos serviços do navio. Em qualquer caso, a isenção não deverá prolongar-se para além da duração do acordo de gestão de resíduos. A partir do momento em que a isenção foi concedida, considera-se boa prática a emissão de um certificado de isenção, que pode conter todas as informações pertinentes relacionadas com a isenção, como uma referência às obrigações das quais o navio foi isento, as condições de validade e a data e o local de emissão. O certificado de isenção deve ser sempre conservado a bordo do navio, a fim de demonstrar a conformidade.

O artigo 9.º, n.º 2, exige que a Comissão seja informada regularmente pelos Estados-Membros (pelo menos uma vez por ano), das dispensas concedidas. Esta operação pode ser feita por escrito ou, de preferência, através do sistema de comunicação da SafeSeaNet, utilizado como base para o sistema comum de informação e controlo.

4.3. Controlo e execução

Os Estados-Membros devem assegurar a existência de procedimentos de controlo adequados para navios isentos, e que estão sujeitos a inspeção regularmente (pelo menos uma vez por ano), a fim de verificar se eles aplicam as disposições de entrega de resíduos, tal como exigido no artigo 11.º, n.º 1, da diretiva.

Para o efeito, todas as autoridades de controlo competentes, ao longo de uma rota regular do navio devem ser plenamente informadas sobre quais os navios que estão isentos, em que portos, e com que base. Ainda mais importante, as autoridades de controlo de um determinado porto devem ter conhecimento de quaisquer potenciais isenções que abrangem um dado porto. Tal é normalmente efetuado através de um certificado de isenção que o operador/agente do navio pode apresentar às autoridades competentes como prova da isenção/das isenções ⁽⁴¹⁾ concedida(s). Neste contexto, a Comissão sublinha a importância de um intercâmbio de informações eficaz sobre as isenções entre as autoridades dos Estados-Membros, através do sistema comum de informação e controlo. As informações relativas a isenções serão necessárias para verificar as disposições desenvolvidas para a entrega e pagamento das taxas, que constituem condições prévias para a obtenção da isenção.

⁽⁴¹⁾ A pertinência é também reconhecida nas orientações HELCOM referidas na nota 38, que prevê que o Estado que concede a isenção «deve igualmente informar sobre as isenções emitidas os outros Estados do porto ao longo da rota programada».