

**DIRETIVA (UE) 2019/883 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 17 de abril de 2019****relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A política marítima da União destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. Pode conseguir-se tal objetivo dando cumprimento às convenções, códigos e resoluções internacionais e preservando simultaneamente a liberdade de navegação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar («UNCLOS»).
- (2) O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n.º 14 das Nações Unidas chama a atenção para as ameaças que representam a poluição marinha, a poluição por nutrientes, o esgotamento dos recursos e as alterações climáticas, todos eles causados essencialmente pela atividade humana. Essas ameaças exercem pressões suplementares sobre os sistemas ambientais, como a biodiversidade e a infraestrutura natural, ao mesmo tempo que criam problemas socioeconómicos a nível mundial, incluindo riscos para a saúde, a segurança e financeiros. A União deverá trabalhar para proteger as espécies marinhas e apoiar as pessoas que dependem dos oceanos, seja por questões de emprego, de recursos ou de lazer.
- (3) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») prevê proibições gerais das descargas de navios no mar, mas também regula as condições em que certos tipos de resíduos podem ser descarregados no meio marinho. A Convenção MARPOL exige que as Partes contratantes assegurem a existência de meios de receção adequados nos portos.
- (4) A União prosseguiu a aplicação de partes da Convenção MARPOL através da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, seguindo uma abordagem baseada nos portos. A Diretiva 2000/59/CE visa conciliar o interesse do bom funcionamento dos transportes marítimos com a proteção do meio marinho.
- (5) Nas últimas duas décadas, a Convenção MARPOL e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituíram normas mais estritas e proibições de descargas no mar de resíduos provenientes dos navios.
- (6) O anexo VI da Convenção MARPOL introduziu normas de descarga para novas categorias de resíduos, em especial os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos constituídos por lamas e águas de escoamento. Estas categorias de resíduos deverão ser incluídas no âmbito de aplicação da presente diretiva.

<sup>(1)</sup> JO C 283 de 10.8.2018, p. 61.

<sup>(2)</sup> JO C 461 de 21.12.2018, p. 220.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

<sup>(4)</sup> Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- (7) Os Estados-Membros deverão continuar a trabalhar ao nível da Organização Marítima Internacional («OMI») para que sejam tidos em conta, de forma global, os impactos ambientais das descargas de águas residuais provenientes da depuração em circuito aberto, incluindo para a adoção de medidas destinadas a combater os eventuais impactos.
- (8) Os Estados-Membros deverão ser incentivados a tomar as medidas adequadas nos termos da Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup>, incluindo a proibição das descargas de águas residuais provenientes da depuração em circuito aberto e de certos resíduos da carga nas suas águas territoriais.
- (9) Em 1 de março de 2018, a OMI aprovou as diretrizes consolidadas revistas destinadas aos fornecedores e utilizadores de meios portuários de receção (MEPC.1/Circ. 834/Rev. 1), (a seguir designadas «Orientação consolidada da OMI») que incluem os modelos normalizados para a notificação dos resíduos, para a nota de recebimento de resíduos, e para a comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção, bem como os requisitos de comunicação dos meios portuários de receção de resíduos.
- (10) Apesar dessa evolução regulamentar, as descargas de resíduos no mar continuam a verificar-se, com importantes custos ambientais, sociais e económicos. Isto deve-se a um conjunto de fatores, a saber, nem sempre existem meios portuários de receção adequados nos portos, a aplicação da legislação ser frequentemente insuficiente e existir falta de incentivos para entregar os resíduos em terra.
- (11) A Diretiva 2000/59/CE contribuiu para aumentar os volumes de resíduos entregues em meios portuários de receção, nomeadamente, assegurando que os navios contribuam para os custos desses meios portuários, independentemente de os utilizarem efetivamente, pelo que tem sido fundamental para reduzir as descargas de resíduos no mar, como revelou a avaliação dessa diretiva realizada no contexto do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (avaliação REFIT).
- (12) A avaliação REFIT demonstrou igualmente que a Diretiva 2000/59/CE não foi plenamente eficaz devido a incoerências com o regime da Convenção MARPOL. Além disso, os Estados-Membros interpretaram de forma diferente os conceitos essenciais dessa diretiva, como a adequação das instalações, a notificação prévia de resíduos, a obrigação de entrega de resíduos em meios portuários de receção e as isenções aplicáveis aos navios que efetuam serviços regulares. A avaliação REFIT apelou a uma maior harmonização desses conceitos e ao pleno alinhamento com a Convenção MARPOL, como meio de evitar encargos administrativos desnecessários para os portos e seus utilizadores.
- (13) A fim de alinhar a Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(6)</sup> com as disposições aplicáveis da Convenção MARPOL sobre normas de descarga, a Comissão deverá analisar a conveniência de uma revisão dessa diretiva, nomeadamente através do alargamento do seu âmbito de aplicação.
- (14) A política marítima da União deverá visar um elevado nível de proteção do meio marinho, tendo em conta a diversidade das zonas marítimas da União. Essa política deverá basear-se nos princípios da ação preventiva, da correção dos danos causados ao meio marinho prioritariamente na fonte e do poluidor-pagador.
- (15) A presente diretiva deverá desempenhar um papel fundamental para a aplicação da legislação e dos princípios principais em matéria de ambiente no contexto dos portos e da gestão dos resíduos provenientes de navios. A Diretiva 2008/56/CE <sup>(7)</sup> e a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(8)</sup> revelam-se instrumentos relevantes a este respeito.
- (16) A Diretiva 2008/98/CE estabelece os principais princípios de gestão de resíduos, incluindo o princípio do «poluidor-pagador» e a hierarquia dos resíduos, que preconiza a reutilização e reciclagem de resíduos face a outros tipos de valorização e eliminação dos resíduos e exige a criação de sistemas para a sua recolha separada. Além disso, o conceito de responsabilidade alargada do produtor é um princípio orientador do direito da União em matéria de resíduos, segundo o qual os produtores são responsáveis pelo impacto ambiental dos seus produtos ao longo do ciclo de vida dos mesmos. Essas obrigações também se aplicam à gestão dos resíduos provenientes dos navios.

<sup>(5)</sup> Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

<sup>(6)</sup> Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções incluindo sanções penais, por crimes de poluição (JO L 255 de 30.9.2005, p. 11).

<sup>(7)</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>(8)</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- (17) A recolha separada de resíduos provenientes de navios, incluindo as artes de pesca abandonadas, é necessária para garantir a sua posterior recuperação a fim de permitir a preparação para reutilização ou reciclagem na cadeia de gestão de resíduos a jusante e para impedir que causem danos à fauna marinha e ao meio marinho. Os resíduos são frequentemente separados a bordo dos navios, de acordo com as normas e os padrões internacionais, e o direito da União deverá assegurar que esses esforços de separação de resíduos a bordo não sejam prejudicados pela falta de disposições de recolha separada em terra.
- (18) Todos os anos um volume substancial de plásticos entra nos mares e nos oceanos na União. Embora, na maior parte das zonas marítimas, a maioria do lixo marinho seja proveniente de atividades em terra, o setor dos transportes marítimo, incluindo os setores de pesca e de recreio, contribui também de forma importante com descargas de resíduos, incluindo plásticos e artes de pesca abandonadas, que vão diretamente para o mar.
- (19) A Diretiva 2008/98CE exorta os Estados-Membros a deixar de produzir lixo marinho a fim de contribuir para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas de prevenir e reduzir significativamente a poluição marinha de todos os tipos.
- (20) A Comissão, na sua Comunicação de 2 de dezembro de 2015 intitulada «Fechar o ciclo — Plano de ação da UE para a estratégia para a economia circular», reconheceu o papel específico que a Diretiva 2000/59/CE desempenhou neste contexto, assegurando a existência de meios adequados de receção de resíduos e assegurando, simultaneamente, um nível adequado de incentivos e o cumprimento da entrega de resíduos às instalações em terra.
- (21) As instalações *offshore* são uma das fontes marítimas de lixo marinho. Por esta razão, os Estados-Membros deverão adotar medidas adequadas para a entrega de resíduos das instalações *offshore* que arvoram o seu pavilhão ou que operam nas suas águas e garantir o cumprimento das normas rigorosas de descarga estabelecidas na Convenção MARPOL aplicáveis às instalações *offshore*.
- (22) Os resíduos, em especial os resíduos de plásticos, provenientes dos rios contam-se entre os principais constituintes do lixo marinho, que inclui as descargas das embarcações de navegação interior. Essas embarcações deverão, por conseguinte, estar sujeitas a normas de descarga e de entrega rigorosas. Atualmente, essas regras são determinadas pela comissão fluvial competente. No entanto, os portos fluviais encontram-se abrangidos pelo direito da União em matéria de resíduos. Para prosseguir os esforços de harmonização do regime legal das vias navegáveis interiores da União, a Comissão é convidada a avaliar em regime da União para as normas de descarga e entrega das embarcações de navegação interior, tendo em conta a Convenção relativa à recolha, depósito e receção de resíduos produzidos durante a navegação no Reno e nas vias navegáveis interiores, de 9 de setembro de 1996 (CDNI).
- (23) O Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho<sup>(9)</sup> exige que os navios de pesca da União tenham a bordo equipamento para recuperar as artes de pesca perdidas. Em caso de perda das artes de pesca, o comandante do navio deve tentar recuperá-la o mais rapidamente possível. Se as artes de pesca perdidas não puderem ser recuperadas o comandante do navio de pesca deve informar as autoridades do seu Estado-Membro de pavilhão no prazo de 24 horas. O Estado-Membro de pavilhão, por sua vez, deve informar a autoridade competente do Estado-Membro costeiro. As informações incluem o número de identificação externo e o nome do navio de pesca, o tipo e a localização das artes de pesca perdidas, bem como as medidas que foram tomadas para as recuperar. Os navios de pesca inferiores a 12 metros podem ser isentos desta obrigação. De acordo com a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1224/2009, a declaração pelo navio de pesca deve ser feita num diário de bordo eletrónico, e os Estados-Membros são obrigados a recolher e a registar as informações relativas às artes de pesca perdidas e a transmitir essas informações à Comissão mediante pedido. As informações recolhidas e disponíveis nas notas de recebimento de resíduos relativas aos resíduos pescados passivamente de acordo com a presente diretiva poderão igualmente ser declaradas desta forma.
- (24) Nos termos da Convenção Internacional para o Controlo e a Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, que foi adotada em 13 de fevereiro de 2004 pela OMI e que entrou em vigor em 8 de setembro de 2017, todos os navios são obrigados a aplicar procedimentos de gestão de águas de lastro de acordo com as normas da OMI, e os portos e terminais designados para a limpeza e a reparação dos tanques de água de lastro são obrigados a dispor de meios adequados para a receção de sedimentos.

<sup>(9)</sup> Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, que institui um regime da União de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas, altera os Regulamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008, (CE) n.º 1342/2008, e revoga os Regulamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 e (CE) n.º 1966/2006 (JO L 343 de 22.12.2009, p. 1).

- (25) Considera-se que um meio portuário de receção é adequado se for capaz de satisfazer as necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem causar atrasos indevidos, como, aliás, especificado na Orientação consolidada da OMI e nas Orientações da OMI para assegurar a adequação dos meios portuários de receção de resíduos [Resolução MEPC.83(44)]. A adequação diz respeito tanto às condições de exploração desses meios, tendo em conta as necessidades dos utilizadores, como à sua gestão ambiental, de acordo com o direito da União em matéria de resíduos. Poderá, em alguns casos, ser difícil avaliar se um meio portuário de receção situado fora da União cumpre essa norma.
- (26) O Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup> exige que os restos de cozinha e de mesa internacionais sejam incinerados ou enterrados num aterro autorizado, incluindo os resíduos provenientes de navios em escala nos portos da União que possam ter estado em contacto com subprodutos animais a bordo. A fim de que este requisito não limite a preparação para a reutilização e reciclagem de resíduos dos navios, deverão ser envidados esforços nos termos da Orientação consolidada da OMI para melhor separar os resíduos de modo a que qualquer potencial contaminação de resíduos, tais como os resíduos de embalagens, possa ser evitada.
- (27) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1069/2009, em conjugação com o Regulamento (UE) n.º 142/2011 da Comissão <sup>(11)</sup> as viagens intra-União não são consideradas efetuadas por meios de transporte «que efetuem transportes internacionais» e os restos de cozinha e de mesa provenientes dessas viagens não necessitam de ser incinerados. Todavia, essas viagens intra-União são consideradas «viagens internacionais» nos termos da legislação marítima internacional [Convenção MARPOL e a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS)]. A fim de assegurar a coerência do direito da União, as definições do Regulamento (CE) n.º 1069/2009 deverão ser seguidas quando se definir o âmbito e o tratamento dos restos de cozinha e de mesa internacionais ao abrigo da presente diretiva, em conjugação com o Regulamento (UE) n.º 142/2011.
- (28) Para garantir a adequação dos meios portuários de receção, é essencial proceder ao desenvolvimento, à aplicação e à reavaliação do plano de receção e gestão de resíduos, com base na consulta de todas as partes interessadas. Por motivos de ordem prática e de organização, os portos vizinhos na mesma região geográfica poderão desejar desenvolver um plano comum que contemple a disponibilidade de meios portuários de receção adequados em cada um dos portos abrangidos pelo mesmo plano e que preveja um regime administrativo comum.
- (29) Poderá ser difícil adotar e controlar planos de receção e gestão de resíduos para os pequenos portos não comerciais, tais como as áreas de amarração e as marinas, que recebem pouco tráfego, que é constituído apenas por embarcações de recreio, ou que só são utilizadas durante uma parte do ano. Os resíduos provenientes destes pequenos portos são habitualmente tratados pelo sistema municipal de gestão de resíduos, de acordo com os princípios estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE. A fim de não sobrecarregar as autoridades locais e facilitar a gestão dos resíduos nesses pequenos portos, deverá ser suficiente que os resíduos desses portos sejam incluídos no fluxo de resíduos municipais e geridos em conformidade, que o porto disponibilize informações sobre a receção de resíduos disponível aos seus utilizadores, e que os portos isentos sejam assinalados num sistema eletrónico a fim de permitir um nível mínimo de monitorização.
- (30) Para tratar o problema do lixo marinho de forma eficaz, é fundamental proporcionar o nível adequado de incentivos para a entrega de resíduos em meios portuários de receção, nomeadamente os resíduos abrangidos pelo anexo V da Convenção MARPOL (a seguir designados «resíduos do anexo V da Convenção MARPOL»). Tal poderá ser alcançado através de um sistema de recuperação dos custos, o que requer a aplicação de uma taxa indireta. A referida taxa indireta deverá ser devida independentemente da entrega de resíduos e deverá conferir um direito de entrega dos resíduos sem quaisquer encargos diretos adicionais. O setor da pesca e recreativo, dada a sua contribuição para a ocorrência de lixo marinho, deverá também ser sujeito à taxa indireta. Contudo, caso um navio entregue uma quantidade excepcional de resíduos do anexo V da Convenção MARPOL, especialmente resíduos operacionais, que excedam a capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo mencionada no formulário de notificação prévia da entrega de resíduos, deverá poder ser cobrada uma taxa direta adicional, a fim de garantir que os custos relacionados com a receção dessa quantidade excepcional de resíduos não constituam um encargo desproporcionado para o sistema de recuperação de custos do porto. Tal poderá também verificar-se caso a capacidade de armazenamento de resíduos a bordo declarada seja excessiva ou desproporcionada.

<sup>(10)</sup> Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 (Regulamento Subprodutos Animais) (JO L 300 de 14.11.2009, p. 1).

<sup>(11)</sup> Regulamento (UE) n.º 142/2011 da Comissão, de 25 de fevereiro de 2011, que aplica o Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que aplica a Diretiva 97/78/CE do Conselho no que se refere a certas amostras e certos artigos isentos de controlos veterinários nas fronteiras ao abrigo da referida diretiva (JO L 54 de 26.2.2011, p. 1).

- (31) Em alguns Estados-Membros, foram criados sistemas para prever um financiamento alternativo dos custos da recolha e gestão em terra dos resíduos das artes de pesca e dos resíduos pescados passivamente, incluindo os sistemas de «pesca do lixo». Essas iniciativas deverão ser bem recebidas, e os Estados-Membros deverão ser incentivados a complementar os sistemas de recuperação dos custos estabelecidos de acordo com a presente diretiva com a pesca de lixo para cobrir os custos dos resíduos pescados passivamente. Sendo assim, os referidos sistemas de recuperação dos custos, que se baseiam na aplicação de uma taxa indireta de 100 % aos resíduos do anexo V da Convenção MARPOL, excluindo os resíduos da carga, não deverão criar para as comunidades piscatórias portuárias desincentivos à participação nos sistemas existentes de entrega dos resíduos pescados passivamente.
- (32) As taxas do navio deverão poder ser reduzidas para os navios concebidos, equipados ou explorados para minimizar os resíduos, segundo determinados critérios a desenvolver ao abrigo das competências de execução conferidas à Comissão, de acordo com as diretrizes da OMI para a aplicação do anexo V da Convenção MARPOL e com as normas elaboradas pela Organização Internacional de Normalização. A redução e reciclagem eficiente dos resíduos podem ser alcançadas principalmente através da separação eficaz dos resíduos a bordo em conformidade com essas diretrizes e normas.
- (33) Dada a natureza da atividade, caracterizada por escalas frequentes, o transporte marítimo de curta distância depara-se com custos significativos no âmbito do atual sistema de entrega de resíduos em meios portuários de receção, sendo obrigatório o pagamento de uma taxa em cada escala. Por outro lado, o tráfego não é suficientemente programado e regular para poder beneficiar de uma isenção do pagamento e da entrega de resíduos com base nesses motivos. A fim de limitar o encargo financeiro para o setor, deverão ser cobradas taxas reduzidas aos navios, com base no tipo de tráfego a que se dedicam.
- (34) Os resíduos da carga continuam a ser propriedade do proprietário da carga após descarga no terminal e podem ter um valor económico. Por este motivo, os resíduos da carga não deverão ser incluídos nos sistemas de recuperação dos custos e aplicação da taxa indireta; as despesas relativas à entrega de resíduos de carga deverão ser pagas pelo utilizador meio portuário de receção, tal como detalhado nas disposições contratuais entre as partes interessadas ou noutras disposições de carácter local. Os resíduos da carga incluem também os restos da carga líquida oleosa ou nociva resultantes das operações de limpeza aos quais se aplicam as normas de descarga constantes dos anexos I e II da Convenção MARPOL e que, em determinadas condições, tal como previsto nesses anexos, não têm de ser entregues nos portos, para evitar custos operacionais desnecessários para os navios e o congestionamento nos portos.
- (35) Os Estados-Membros deverão incentivar a entrega dos resíduos da lavagem de tanques que contenham substâncias flutuantes persistentes de alta viscosidade, eventualmente através de incentivos financeiros adequados.
- (36) O âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(12)</sup> cobre a disponibilização de meios portuários de receção. O regulamento prevê regras relativamente à transparência das estruturas tarifárias aplicadas à utilização de serviços portuários, à consulta dos utilizadores do porto e aos procedimentos de tratamento de queixas. A presente diretiva ultrapassa o regime previsto pelo referido regulamento, ao estabelecer requisitos mais pormenorizados em matéria de conceção e funcionamento dos sistemas de recuperação dos custos para os meios portuários de receção dos resíduos provenientes de navios e de transparência da estrutura de custos.
- (37) Para além dos incentivos à entrega de resíduos, importa sobretudo garantir o cumprimento efetivo da obrigação de entrega que deverá seguir uma abordagem baseada no risco, para a qual deverá ser criado um mecanismo de seleção da União baseado no risco.
- (38) Um dos principais obstáculos ao cumprimento efetivo da obrigação de entrega reside nas diferenças de interpretação e aplicação pelos Estados-Membros da exceção baseada na capacidade suficiente de armazenamento. A fim de evitar que a aplicação desta exceção ponha em causa o objetivo principal da presente diretiva, deverá ser especificado em mais pormenor que, nomeadamente no que diz respeito ao porto de escala seguinte, a capacidade de armazenamento suficiente deverá ser determinada de forma harmonizada, com base em métodos e critérios comuns. Caso seja difícil determinar se os portos localizados fora da União dispõem de meios portuários de receção adequados, é essencial que a autoridade competente pondere atentamente a aplicação da exceção.

<sup>(12)</sup> Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

- (39) É necessária uma maior harmonização do regime de isenções para os navios que efetuam serviços regulares com escalas frequentes e regulares, nomeadamente uma clarificação dos termos utilizados e das condições que regem essas isenções. A avaliação REFIT e a avaliação de impacto revelaram que a falta de harmonização das condições e da aplicação das isenções resultou num encargo administrativo desnecessário para os navios e portos.
- (40) A monitorização e o controlo da aplicação deverão ser facilitados através de um sistema baseado na comunicação e no intercâmbio eletrónicos de informações. Para esse efeito, as informações existentes e o sistema de controlo criado pela Diretiva 2000/59/CE deverão ser mais desenvolvidos e continuar a ser explorados com base em sistemas de dados eletrónicos existentes, em especial o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) estabelecido pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(13)</sup> e a base de dados das inspeções (THETIS) estabelecida pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(14)</sup>. Tal sistema deverá igualmente incluir as informações sobre os meios portuários de receção disponíveis nos diferentes portos.
- (41) A Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(15)</sup> simplifica e harmoniza os procedimentos administrativos aplicados aos transportes marítimos, ao generalizar a transmissão eletrónica das informações e ao simplificar as formalidades de declaração. Na Declaração de Valeta, sobre as prioridades da política de transporte marítimo da UE até 2020, aprovada pelo Conselho nas suas Conclusões de 8 de junho de 2017, convidou-se a Comissão a propor o seguimento adequado à revisão da referida diretiva. Entre 25 de outubro de 2017 e 18 de janeiro de 2018, a Comissão procedeu a uma consulta pública sobre as formalidades de declaração exigidas aos navios. Em 17 de maio de 2018, a Comissão transmitiu ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulamento que cria um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE.
- (42) A Convenção MARPOL exige que as Partes Contratantes mantenham informações atualizadas sobre os respetivos meios portuários de receção e comuniquem essas informações à OMI. Para o efeito, a OMI criou uma base de dados relativa aos meios portuários de receção no seu sistema mundial integrado de informação sobre a navegação marítima («GISIS»).
- (43) Na sua Orientação Consolidada, a OMI prevê a comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção. De acordo com esse procedimento, um navio deverá comunicar tais insuficiências à administração do Estado de pavilhão, que, por sua vez, deverá notificar da ocorrência a OMI e o Estado do porto. O Estado do porto deverá analisar a comunicação e responder nos moldes adequados, informando a OMI e o Estado de pavilhão declarante. A comunicação das referidas informações sobre alegadas insuficiências diretamente ao sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação previsto na presente diretiva permitiria a transmissão subsequente destas informações ao GISIS, libertando os Estados-Membros, enquanto Estados de pavilhão e do porto, da sua obrigação de comunicação à OMI.
- (44) O subgrupo dos meios portuários de receção, que tinha sido criado no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável e que reunia um vasto leque de peritos no domínio da poluição causada por navios e da gestão dos resíduos provenientes de navios, foi suspenso em dezembro de 2017 devido ao início das negociações interinstitucionais. Visto que esse subgrupo facultou à Comissão conhecimentos especializados e orientações valiosos, seria desejável criar um grupo de peritos semelhante, encarregado de trocar experiências no que respeita à aplicação da presente diretiva.
- (45) É importante que as sanções estabelecidas pelos Estados-Membros sejam devidamente aplicadas e sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (46) A existência de boas condições de trabalho para o pessoal do porto que trabalha nos meios portuários de receção é da maior importância para a criação de um setor marítimo seguro, eficiente e socialmente responsável, que seja capaz de atrair trabalhadores qualificados e garantir condições de concorrência equitativas em toda a Europa. A formação inicial e contínua do pessoal é essencial para assegurar a qualidade dos serviços e a proteção dos trabalhadores. As autoridades portuárias e as autoridades dos meios de receção deverão assegurar que todo o pessoal recebe a formação necessária para adquirir os conhecimentos essenciais para o seu trabalho, dando especial atenção aos aspetos de saúde e de segurança associados à gestão de materiais perigosos, e que os requisitos de formação sejam regularmente atualizados de modo a dar resposta aos desafios da inovação tecnológica.

<sup>(13)</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>(14)</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>(15)</sup> Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, 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).

- (47) As competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 2000/59/CE deverão ser atualizadas em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
- (48) O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos anexos da presente diretiva e das referências aos instrumentos internacionais, na medida do necessário para os adaptar ao direito da União ou para ter em conta a evolução a nível internacional, em especial ao nível da OMI; à alteração dos anexos da presente diretiva quando tal for necessário para melhorar as disposições de aplicação e monitorização nela previstas, em especial no que respeita à notificação e entrega efetivas de resíduos e à correta aplicação das isenções; bem como, em circunstâncias excecionais, caso devidamente justificado por uma análise adequada da Comissão e para evitar uma ameaça grave e inaceitável para o ambiente marinho, no que diz respeito à alteração da presente diretiva na medida do necessário para evitar tal ameaça, a fim de evitar, se necessário, que as alterações desses instrumentos internacionais se apliquem para efeitos da presente diretiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor <sup>(16)</sup>. Em especial, e a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da preparação de atos delegados.
- (49) A fim de prever os métodos de cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo, de definir critérios comuns para o reconhecimento, para efeitos da concessão de uma taxa de resíduos reduzida aos navios, de que a conceção, o equipamento e o funcionamento do navio demonstram que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e gere os seus resíduos de um modo sustentável e respeitador do ambiente, de definir metodologias para os dados de monitorização do volume e da quantidade de resíduos pescados passivamente e o modelo para a sua comunicação e de definir em pormenor os elementos de um mecanismo de seleção da União baseado no risco, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(17)</sup>.
- (50) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, a proteção do meio marinho contra as descargas de resíduos no mar, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (51) A União caracteriza-se por diferenças regionais a nível de portos, como ficou também patente na avaliação do impacto territorial realizada pela Comissão. Os portos variam em função da sua localização geográfica, dimensão, estrutura administrativa e propriedade, e são caracterizados pelo tipo de navios que habitualmente os demandam. Além disso, os sistemas de gestão de resíduos refletem as diferenças a nível municipal e as infraestruturas de gestão de resíduos existentes a jusante.
- (52) O artigo 349.º do TFUE exige que sejam tidas em consideração os condicionalismos especiais das regiões ultraperiféricas da União, a saber, da Guadalupe, da Guiana Francesa, da Martinica, de Maiote, da Reunião, de São Martinho, dos Açores, da Madeira e das Ilhas Canárias. Para garantir a adequação e a disponibilidade dos meios portuários de receção, pode ser adequado que os Estados-Membros concedam auxílios regionais de funcionamento aos operadores de meios portuários de receção ou às autoridades portuárias nessas regiões da União, a fim de dar resposta aos efeitos das desvantagens permanentes referidas no nesse artigo. Os auxílios regionais de funcionamento concedidos pelos Estados-Membros neste contexto ficam isentos da obrigação de notificação estabelecida no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, se, no momento em que forem concedidos, preencherem as condições estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão <sup>(18)</sup> adotado nos termos do Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho <sup>(19)</sup>.
- (53) Por conseguinte, a Diretiva 2000/59/CE deverá ser revogada,

<sup>(16)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(17)</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>(18)</sup> Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

<sup>(19)</sup> Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho, de 7 de maio de 1998, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais (JO L 142 de 14.5.1998, p. 1).

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

## Secção 1

### Disposições Gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente diretiva visa proteger o meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes dos navios que utilizem os portos situados na União, assegurando ao mesmo tempo o bom funcionamento do tráfego marítimo, melhorando a disponibilidade e a utilização dos meios portuários de receção adequados e a entrega de resíduos nesses meios.

#### Artigo 2.º

##### Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Navio», uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho, incluindo os navios de pesca, as embarcações de recreio, as embarcações de sustentação dinâmica, os veículos de sustentação por ar, os submersíveis e as estruturas flutuantes;
- 2) «Convenção MARPOL», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, na versão atualizada;
- 3) «Resíduos provenientes de navios», todos os resíduos, incluindo os resíduos da carga, produzidos durante a exploração de um navio ou durante as operações de carga, descarga e limpeza, abrangidos pelo âmbito de aplicação dos anexos I, II, IV, V e VI da Convenção MARPOL e os resíduos pescados passivamente;
- 4) «Resíduos pescados passivamente», os resíduos recolhidos pelas redes durante as operações de pesca;
- 5) «Resíduos da carga», os restos das matérias transportadas como carga a bordo que permanecem no convés ou em porões ou tanques após as operações de carga e descarga, incluindo excedentes de carga/descarga e derrames, húmidos ou secos, ou arrastados em águas residuais, excluindo poeiras da carga remanescentes no convés após varrimento ou poeiras nas superfícies externas do navio;
- 6) «Meio portuário de receção», as instalações fixas, flutuantes ou móveis aptas a prestar o serviço de receber os resíduos provenientes de navios;
- 7) «Navio de pesca», um navio equipado ou utilizado comercialmente para a captura de peixe ou de outros recursos vivos do mar;
- 8) «Embarcação de recreio», um navio de qualquer tipo, com um casco de comprimento igual ou superior a 2,5 metros, independentemente do meio de propulsão, utilizado para fins desportivos ou recreativos, e que não se dedica ao comércio;
- 9) «Porto», um lugar ou zona geográfica em que tenham sido efetuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos concebidos principalmente para permitir a receção de navios, incluindo os fundeadouros sob jurisdição do porto;
- 10) «Capacidade de armazenamento suficiente», capacidade suficiente para armazenar os resíduos a bordo desde o momento da partida até ao porto de escala seguinte, incluindo os resíduos suscetíveis de serem gerados durante a viagem;

- 11) «Serviços regulares», o tráfego baseado numa lista publicada ou planeada de horários das partidas e chegadas entre portos identificados, ou as travessias recorrentes que constituem um horário de funcionamento;
- 12) «Escalas regulares», viagens repetidas do mesmo navio, formando um padrão constante entre portos identificados, ou uma série de viagens entre o mesmo porto sem escalas intermédias;
- 13) «Escalas frequentes», as escalas efetuadas por um navio no mesmo porto pelo menos uma vez por quinzena;
- 14) «GISIS», o sistema mundial integrado de informação sobre a navegação marítima criado pela OMI;
- 15) «Tratamento», qualquer operação de recuperação ou de eliminação, incluindo a preparação que precede a recuperação ou eliminação;
- 16) «Taxa indireta», a taxa paga pela prestação dos serviços do meio portuário de receção, independentemente da entrega efetiva de resíduos provenientes de navios.

Os resíduos provenientes de navios a que se refere o n.º 3, são considerados resíduos na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva 2008/98/CE.

#### Artigo 3.º

#### Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se a:
  - a) Todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem num porto de um Estado-Membro, com exceção dos navios dedicados a serviços portuários na aceção do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2017/352, e com exceção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, exclusivamente para fins de serviço público não comercial;
  - b) Todos os portos dos Estados-Membros habitualmente demandados pelos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da alínea a).

Para efeitos da presente diretiva, e para evitar aos navios atrasos indevidos, os Estados-Membros podem decidir excluir os fundeadouros dos seus portos para efeitos da aplicação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º.

2. Os Estados-Membros tomam medidas para garantir que, sempre que razoavelmente possível, os navios que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva entreguem os resíduos de forma compatível com a presente diretiva.

3. Os Estados-Membros que não tenham portos nem navios que arvore o seu pavilhão e que sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem, com exceção da obrigação prevista no terceiro parágrafo do presente número, ser dispensados da aplicação das disposições da presente diretiva.

Os Estados-Membros que não tenham portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem ser dispensados da aplicação das disposições da presente diretiva que digam exclusivamente respeito aos portos.

Os Estados-Membros que pretendam prevalecer-se das dispensas previstas no presente número comunicam à Comissão, até 28 de junho de 2021, se estão preenchidas as condições relevantes e, em seguida, informam-na anualmente de qualquer alteração subsequente. Até transporem e aplicarem a presente diretiva, esses Estados-Membros não podem ter portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva nem permitir que navios ou embarcações abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva arvore o seu pavilhão.

## Secção 2

**Disponibilidade de Meios Portuários de Receção Adequados**

## Artigo 4.º

**Meios portuários de receção**

1. Os Estados-Membros asseguram a disponibilidade de meios portuários de receção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam o porto, sem lhes causar atrasos indevidos.
2. Os Estados-Membros asseguram que:
  - a) Os meios portuários de receção tenham capacidade para receber os tipos e as quantidades de resíduos provenientes dos navios que normalmente utilizam esse porto, tendo em conta:
    - i) as necessidades operacionais dos utilizadores do porto,
    - ii) as dimensões e a localização geográfica do porto,
    - iii) o tipo de navios que fazem escala no porto, e
    - iv) as isenções previstas no artigo 9.º;
  - b) As formalidades e as modalidades práticas relativas à utilização dos meios portuários de receção sejam simples e rápidas para evitar aos navios atrasos indevidos;
  - c) As taxas cobradas pela entrega não criem um desincentivo à utilização dos meios portuários de receção por parte dos navios; e
  - d) Os meios portuários de receção se ocupem da gestão dos resíduos provenientes dos navios de forma respeitadora do ambiente, de acordo com a Diretiva 2008/98/CE e outra legislação da União e nacional aplicável em matéria de resíduos.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea d), os Estados-Membros asseguram a recolha separada nos portos dos resíduos provenientes dos navios para facilitar a sua reutilização e reciclagem, tal como previsto no direito da União em matéria de resíduos, em especial a Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(20)</sup>, a Diretiva 2008/98/CE, e a Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(21)</sup>. A fim de facilitar este processo, os meios portuários de receção podem recolher as frações separadas dos resíduos, de acordo com as categorias de resíduos definidas na Convenção MARPOL, tendo em conta as suas orientações.

O primeiro parágrafo, alínea d), é aplicável sem prejuízo dos requisitos mais rigorosos impostos pelo Regulamento (CE) n.º 1069/2009 aplicáveis à gestão dos restos de cozinha e de mesa provenientes de transportes internacionais.

3. Os Estados-Membros, na sua qualidade de Estados de pavilhão, utilizam os formulários e procedimentos da OMI para notificar esta organização e as autoridades do Estado do porto de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.

Os Estados-Membros, na sua qualidade de Estados do porto, investigam todos os casos comunicados de alegadas insuficiências e utilizam os formulários e procedimentos da OMI para notificar esta organização e o Estado de pavilhão declarante do resultado das investigações.

4. As autoridades portuárias em causa ou, na sua ausência, as autoridades competentes, asseguram que as operações de entrega ou receção de resíduos sejam acompanhadas de medidas de segurança suficientes para evitar riscos para pessoas e para o ambiente nos portos abrangidos pela presente diretiva.
5. Os Estados-Membros garantem que as partes envolvidas na entrega ou receção de resíduos provenientes de navios possam reclamar uma indemnização pelos prejuízos causados por atrasos indevidos.

<sup>(20)</sup> Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos e que revoga a Diretiva 91/157/CEE, (JO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

<sup>(21)</sup> Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (JO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

## Artigo 5.º

**Planos de receção e gestão de resíduos**

1. Os Estados-Membros asseguram que seja elaborado e aplicado em cada porto um plano adequado de receção e gestão de resíduos, após consultas regulares às partes implicadas, nomeadamente, e em especial, aos utilizadores do porto ou aos seus representantes, e sendo o caso, às autoridades competentes a nível local, aos operadores do meio portuário de receção, às organizações que aplicam as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor e aos representantes da sociedade civil. Tais consultas deverão ser efetuadas tanto durante a fase de preparação inicial dos planos de receção e gestão dos resíduos como depois da sua adoção, em especial se ocorrerem alterações no que toca aos requisitos dos artigos 4.º, 6.º e 7.º.

Os requisitos pormenorizados aplicáveis à elaboração dos planos de receção e gestão de resíduos são apresentados no anexo I.

2. Os Estados-Membros asseguram que as seguintes informações constantes do plano de receção e gestão de resíduos sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados, e sobre a estrutura dos custos, sejam claramente comunicadas aos operadores de navios e colocadas à disposição do público, de forma facilmente acessível, numa língua oficial do Estado-Membro em que se situa o porto e, se apropriado, numa língua utilizada a nível internacional:

- a) Localização dos meios portuários de receção correspondentes a cada cais e, se apropriado, o período de funcionamento;
- b) Lista dos resíduos provenientes dos navios geridos habitualmente pelo porto;
- c) Lista das pessoas a contactar, dos operadores dos meios portuários de receção e dos serviços propostos;
- d) Descrição dos procedimentos de entrega dos resíduos;
- e) Descrição dos sistemas de recuperação dos custos, incluindo os sistemas e fundos de gestão de resíduos, como referido no anexo IV, se for caso disso.

As informações referidas no primeiro parágrafo do presente número são igualmente disponibilizadas por via eletrónica e mantidas atualizadas na parte respetiva do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º.

3. Sempre que necessário por razões de eficiência, os planos de receção e gestão de resíduos podem ser elaborados conjuntamente por dois ou mais portos vizinhos da mesma região geográfica, com um nível adequado de participação de cada porto, desde que as necessidades e as disponibilidades dos meios portuários de receção sejam discriminadas por porto.

4. Os Estados-Membros avaliam e aprovam os planos de receção e gestão de resíduos e asseguram que os planos sejam de novo aprovados pelo menos de cinco em cinco anos depois de terem sido aprovados ou reprovados, e sempre que tenham ocorrido mudanças significativas no funcionamento do porto. Essas mudanças podem incluir, entre outras coisas, mudanças estruturais do tráfego no porto, o desenvolvimento de novas infraestruturas, alterações na procura e disponibilização de meios portuários de receção, e o surgimento de novas técnicas de tratamento a bordo.

Os Estados-Membros controlam a aplicação pelo porto do plano de receção e gestão de resíduos. Se durante o período de cinco anos referido no primeiro parágrafo não ocorrerem mudanças significativas, a reaprovação pode consistir na validação dos planos existentes.

5. Os pequenos portos não comerciais, caracterizados por registarem apenas níveis raros ou baixos de tráfego de embarcações de recreio, podem ser isentos dos n.ºs 1 a 4 se os seus meios portuários de receção estiverem integrados no sistema de gestão de resíduos gerido pelo município em causa ou em seu nome, e se os Estados-Membros onde se situam esses portos garantirem a disponibilização das informações sobre o sistema de gestão de resíduos aos utilizadores dos mesmos.

Os Estados-Membros onde se situam esses portos notificam o nome e a localização dos portos em causa, por via eletrónica, na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º.

## Secção 3

**Entrega de Resíduos Provenientes de Navios**

## Artigo 6.º

**Notificação prévia de resíduos**

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE que se dirija a um porto da União preenche com veracidade e exatidão o formulário constante do anexo II da presente diretiva (a seguir designado «notificação prévia de resíduos») e comunica todas as informações nele contidas à autoridade ou ao organismo designado para o efeito pelo Estado-Membro em que se situa o porto:

- a) Pelo menos 24 horas antes da chegada, se for conhecido o porto de escala;
- b) Logo que se conheça o porto de escala, se esta informação só for obtida menos de 24 horas antes da chegada; ou
- c) O mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem for inferior a 24 horas.

2. As informações constantes da notificação prévia de resíduos são igualmente comunicadas por via eletrónica na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º da presente diretiva nos termos das Diretivas 2002/59/CE e 2010/65/UE.

3. As informações constantes da notificação prévia de resíduos estão disponíveis a bordo, de preferência em suporte eletrónico, pelo menos até ao porto de escala seguinte e são facultadas às autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido destas.

4. Os Estados-Membros asseguram que as informações comunicadas nos termos do presente artigo sejam analisadas e partilhadas sem demora com as autoridades responsáveis pela aplicação da lei competentes.

## Artigo 7.º

**Entrega de resíduos provenientes de navios**

1. O comandante de um navio que faça escala num porto da União, antes de sair do porto, entrega todos os seus resíduos a bordo num meio portuário de receção de acordo com as normas de descarga aplicáveis estabelecidas na Convenção MARPOL.

2. Aquando da entrega, o operador do meio portuário de receção ou a autoridade do porto em que os resíduos foram entregues preenche com veracidade e exatidão o formulário constante do anexo III (a seguir designado «nota de recebimento de resíduos») e emite e disponibiliza ao comandante do navio, sem demora injustificada, a nota de recebimento de resíduos.

Os requisitos estabelecidos no primeiro parágrafo não se aplicam aos pequenos portos com instalações sem pessoal ou situados numa localização remota, desde que o Estado-Membro onde esses portos estão situados tenha notificado o nome e a localização desses portos por via eletrónica na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º.

3. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, antes da partida, ou assim que tenha sido recebida a nota de recebimento de resíduos, comunica por via eletrónica as informações constantes dessa nota na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º da presente diretiva nos termos das Diretivas 2002/59/CE e 2010/65/UE.

As informações da nota de recebimento de resíduos estão disponíveis a bordo pelo menos durante dois anos, se apropriado, juntamente com o Livro de Registo de Hidrocarbonetos, o Livro de Registo de Carga, o Livro de Registo do Lixo ou o Plano de Gestão do Lixo, conforme adequado, e são facultadas às autoridades dos Estados-Membros, a pedido destas.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, um navio pode seguir para o porto de escala seguinte sem entregar os seus resíduos se:

- a) As informações fornecidas nos termos dos anexos II e III revelarem a existência de capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte;
- b) As informações disponíveis a bordo de navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE revelarem a existência de capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte; ou
- c) O navio fizer escala durante um período inferior a 24 horas ou as condições meteorológicas forem adversas, salvo se o fundeadouro em causa tiver sido excluído nos termos do artigo 3.º, n.º 1, segundo parágrafo.

A fim de assegurar condições uniformes de aplicação da exceção referida nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo a Comissão adota atos de execução para definir a metodologia a utilizar para o cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

5. Um Estado-Membro exige que o navio entregue, antes da partida, todos os seus resíduos se:
  - a) As informações comunicadas por via eletrónica na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º ou no GISIS não permitirem concluir que o porto de escala seguinte dispõe de meios portuários de receção adequados, ou
  - b) O porto de escala seguinte for desconhecido.
6. O n.º 4 é aplicável sem prejuízo da imposição aos navios de requisitos mais rigorosos adotados de acordo com o direito internacional.

#### Artigo 8.º

#### Sistemas de recuperação dos custos

1. Os Estados-Membros asseguram que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, sejam cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios. Esses custos incluem os elementos enumerados no anexo IV.
2. Os sistemas de recuperação dos custos não podem constituir um incentivo para que os navios descarreguem os seus resíduos no mar. Para o efeito, os Estados-Membros aplicam todos os seguintes princípios à conceção e aplicação dos sistemas de recuperação dos custos nos portos:
  - a) Todos os navios pagam uma taxa indireta, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção;
  - b) A taxa indireta cobre:
    - i) os custos administrativos indiretos,
    - ii) uma parte significativa dos custos operacionais diretos, como determinado no anexo IV, que representa pelo menos 30 % do total dos custos diretos da entrega efetiva de resíduos durante o ano anterior podendo igualmente ser tidos em conta os custos relativos ao volume de tráfego esperado no ano seguinte;
  - c) A fim de prever o máximo incentivo possível para a entrega de resíduos do anexo V da Convenção MARPOL, com a exceção dos resíduos da carga, não é cobrada nenhuma taxa direta sobre esses resíduos, a fim de assegurar o direito de entrega sem quaisquer encargos adicionais em função do volume dos resíduos entregues, exceto caso o volume dos resíduos entregues exceda a capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo mencionada no formulário constante do anexo II da presente diretiva. Os resíduos pescados passivamente estão abrangidos por este sistema, incluindo o direito de entrega;
  - d) A fim de evitar que os custos da recolha e tratamento dos resíduos pescados passivamente sejam suportados exclusivamente pelos utilizadores do porto, os Estados-Membros cobrem esses custos, se adequado, a partir das receitas geradas por sistemas alternativos de financiamento, incluindo através de sistemas de gestão de resíduos e de financiamento da União, nacional ou regional disponível;
  - e) A fim de incentivar a entrega dos resíduos da lavagem de tanques que contenham substâncias flutuantes persistentes de alta viscosidade, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros adequados para essa entrega;
  - f) A taxa indireta não inclui os resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos, cujos custos são cobertos em função dos tipos e das quantidades de resíduos entregues.
3. A parte dos custos que não seja coberta pela taxa indireta é coberta em função dos tipos e das quantidades de resíduos efetivamente entregues pelo navio.

4. As taxas podem ser diferenciadas de acordo com os seguintes critérios:
  - a) A categoria, o tipo e a dimensão do navio;
  - b) A prestação de serviços a navios fora das horas normais de funcionamento do porto; ou
  - c) A natureza perigosa dos resíduos.
5. As taxas são reduzidas de acordo com os seguintes critérios:
  - a) O tipo de atividade em que o navio é utilizado, em especial quando se trata do transporte marítimo de curta distância;
  - b) A conceção, o equipamento e a exploração do navio demonstram que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente.

Até 28 de junho de 2020, a Comissão adota atos de execução, a fim de definir os critérios para determinar que um navio cumpre os requisitos estabelecidos na alínea b) do primeiro parágrafo, no que diz respeito à gestão de resíduos a bordo do navio. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

6. A fim de assegurar que as taxas cobradas são equitativas, transparentes, facilmente identificadas, não discriminatórias e que refletem os custos dos meios e serviços oferecidos e, quando adequado, utilizados, o montante das taxas e a sua base de cálculo são disponibilizados aos utilizadores do porto, numa língua oficial do Estado-Membro em que o porto se situa e, se apropriado, numa língua utilizada a nível internacional, no plano de receção e gestão de resíduos.

7. Os Estados-Membros asseguram a recolha dos dados de monitorização do volume e da quantidade de resíduos pescados passivamente e comunicam esses dados à Comissão. Com base nos dados de monitorização, a Comissão publica um relatório até 31 de dezembro de 2022 e, posteriormente, de dois em dois anos.

A Comissão adota atos de execução a fim de definir, as metodologias relativas aos dados de monitorização e o modelo para a comunicação de informações. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

#### Artigo 9.º

#### Isenções

1. Os Estados-Membros podem isentar os navios que fazem escala nos seus portos das obrigações enunciadas no artigo 6.º, no artigo 7.º, n.º 1, e no artigo 8.º (a seguir designada «a isenção»), se existirem elementos de prova suficientes de que estão reunidas as seguintes condições:
  - a) O navio efetua serviços regulares, com escalas frequentes e regulares;
  - b) Existe um acordo para assegurar a entrega dos resíduos e o pagamento das taxas num porto na sua rota que:
    - i) é comprovado por um contrato assinado com um porto ou uma empresa de gestão de resíduos e por notas de recebimento de resíduos,
    - ii) foi notificado a todos os portos na rota do navio, e
    - iii) foi aceite pelo porto em que ocorre a entrega e o pagamento, quer seja um porto da União quer seja outro porto no qual estejam disponíveis instalações adequadas, conforme comprovado com base nas informações comunicadas por via eletrónica na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º e no GISIS;
  - c) A isenção não tem repercussões negativas na segurança marítima, na saúde, nas condições de vida ou de trabalho a bordo, ou no meio marinho.
2. Se a isenção for concedida, o Estado-Membro em que se situa o porto emite um certificado de isenção com base no modelo constante do anexo V, que confirma que o navio satisfaz as condições e os requisitos necessários para beneficiar da isenção e especifica a duração da mesma.

3. Os Estados-Membros comunicam as informações do certificado de isenção por via eletrónica na parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º.
4. Os Estados-Membros asseguram a monitorização e o controlo da aplicação efetivos das modalidades de entrega e pagamento previstas para os navios isentos que demandam os seus portos.
5. Sem prejuízo da isenção concedida, um navio não continua a viagem para o porto de escala seguinte se não tiver capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos que foram acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte.

#### Secção 4

### **Aplicação**

#### *Artigo 10.º*

#### **Inspeções**

Os Estados-Membros asseguram que todos os navios possam ser objeto de inspeções, inclusive aleatórias, para verificar se cumprem o disposto na presente diretiva.

#### *Artigo 11.º*

### **Obrigações de inspeção**

1. Cada Estado-Membro efetua inspeções a, pelo menos, 15 % do número total de navios individuais que fazem escala anualmente nos seus portos.

O número total de navios individuais que fazem escala num Estado-Membro é calculado como o número médio de navios individuais ao longo dos três anos anteriores, comunicado através da parte correspondente do sistema de informação, monitorização e controlo da aplicação a que se refere o artigo 13.º.

2. Os Estados-Membros cumprem o disposto no n.º 1, selecionando navios através de um mecanismo de seleção da União baseado no risco.

A fim de garantir a harmonização das inspeções e de proporcionar condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção, a Comissão adota atos de execução para definir os elementos pormenorizados do mecanismo de seleção da União baseado no risco. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

3. Os Estados-Membros definem os procedimentos para as inspeções dos navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE a fim de assegurar, tanto quanto possível, o cumprimento do disposto na presente diretiva.

Ao estabelecer estes procedimentos, os Estados-Membros podem ter em conta o mecanismo de seleção da União baseado no risco referido no n.º 2.

4. Se a autoridade competente do Estado-Membro não estiver satisfeita com os resultados da inspeção, assegura, sem prejuízo da aplicação das sanções referidas no artigo 16.º, que o navio não deixa o porto até ter procedido à entrega dos seus resíduos num meio portuário de receção, nos termos do artigo 7.º.

#### *Artigo 12.º*

### **Sistema de Informação, monitorização e controlo da aplicação**

A aplicação e o controlo da aplicação da presente diretiva são facilitados através da comunicação e do intercâmbio de informações por via eletrónica entre os Estados-Membros, nos termos dos artigos 13.º e 14.º.

*Artigo 13.º***Comunicação e intercâmbio de informações**

1. A comunicação e o intercâmbio de informações baseiam-se no sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) referido no artigo 22.º-A, n.º 3, e no anexo III da Diretiva 2002/59/CE.
2. Os Estados-Membros asseguram que as seguintes informações sejam comunicadas por via eletrónica e num prazo razoável, nos termos da Diretiva 2010/65/UE:
  - a) As informações sobre a hora efetiva de chegada e a hora de partida de cada navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, que faça escala num porto da UE, juntamente com um identificador do porto em causa;
  - b) As informações constantes da notificação prévia de resíduos que figura no anexo II;
  - c) As informações constantes da nota de recebimento dos resíduos que figura no do anexo III;
  - d) As informações constantes do certificado de isenção que figura no anexo V.
3. Os Estados-Membros asseguram que as informações enumeradas no artigo 5.º, n.º 2, sejam disponibilizadas por via eletrónica através do sistema SafeSeaNet.

*Artigo 14.º***Registo de inspeções**

1. A Comissão cria, mantém e atualiza uma base de dados das inspeções, à qual todos os Estados-Membros estão ligados e que contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto na presente diretiva (a seguir designada «base de dados das inspeções»). A base de dados de inspeção baseia-se na base de dados das inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE e tem funcionalidades semelhantes a esta última.
2. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas ao abrigo da presente diretiva, incluindo informações sobre casos de incumprimento e decisões emitidas de proibição de partida, sejam transferidas sem demora para a base de dados das inspeções assim que:
  - a) O relatório da inspeção esteja concluído;
  - b) A ordem de proibição de partida seja levantada; ou
  - c) Seja concedida uma isenção.
3. A Comissão assegura que a base de dados das inspeções permita extrair todos os dados pertinentes comunicados pelos Estados-Membros para efeitos de controlo da aplicação da presente diretiva.

A Comissão assegura que a base de dados das inspeções proporcione informação para o mecanismo de seleção da União baseado no risco referido no artigo 11.º, n.º 2.

A Comissão revê regularmente a base de dados das inspeções, para efeitos de controlo da aplicação da presente diretiva, e chama a atenção para quaisquer dúvidas sobre a sua aplicação global, tendo em vista promover a adoção de medidas corretivas.

4. Os Estados-Membros têm acesso em qualquer momento às informações registadas nas bases de dados das inspeções.

*Artigo 15.º***Formação do pessoal**

As autoridades portuárias e as autoridades dos meios portuários de receção asseguram que o pessoal receba a formação necessária para adquirir os conhecimentos essenciais para o seu trabalho com os resíduos, prestando especial atenção aos aspetos de saúde e de segurança associados ao tratamento de materiais perigosos, e que os requisitos de formação sejam regularmente atualizados de modo a dar resposta aos desafios da inovação tecnológica.

*Artigo 16.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicáveis em caso de violação do disposto nas disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

## Secção 5

**Disposições Finais***Artigo 17.º***Intercâmbio de experiências**

A Comissão encarrega-se da organização do intercâmbio de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros e os peritos, incluindo os provenientes do setor privado, da sociedade civil e dos sindicatos, sobre a aplicação da presente diretiva nos portos da União.

*Artigo 18.º***Procedimento de alteração**

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 19.º a fim de alterar os anexos da presente diretiva e as referências aos instrumentos da OMI da presente diretiva na medida do necessário para os tornar conformes com o direito da União ou para ter em conta os desenvolvimentos internacionais, nomeadamente na OMI.
2. A Comissão fica também habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 19.º, a fim de alterar os anexos quando tal for necessário para melhorar as disposições de aplicação e monitorização estabelecidas na presente diretiva, em particular as previstas nos artigos 6.º, 7.º e 9.º, a fim de assegurar a efetiva notificação e entrega de resíduos, e a correta aplicação das isenções.
3. Em circunstâncias excepcionais, devidamente justificadas por uma análise adequada da Comissão, e a fim de evitar uma ameaça grave e inaceitável para o meio marinho, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 19.º, a fim de alterar a presente diretiva, na medida do necessário para evitar essa ameaça, para que não se aplique, para efeitos da presente diretiva, uma alteração da Convenção MARPOL.
4. Os atos delegados previstos no presente artigo são adotados pelo menos três meses antes do termo do prazo estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração da Convenção MARPOL, ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração.

No período anterior à entrada em vigor desses atos delegados, os Estados-Membros abstêm-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a referida alteração no direito nacional ou a aplicá-la ao instrumento internacional em causa.

*Artigo 19.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de 27 de junho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### Artigo 20.º

##### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(22)</sup>. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artigo 21.º

##### Alteração da Diretiva 2010/65/UE

Na Diretiva 2010/65/UE, anexo, ponto A, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Notificação de resíduos provenientes de navios, incluindo resíduos da carga

Artigos 6.º, 7.º e 9.º da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116)».

#### Artigo 22.º

##### Revogação

A Diretiva 2000/59/CE é revogada.

As remissões para a diretiva revogada entendem-se como remissões para a presente diretiva.

#### Artigo 23.º

##### Revisão

1. A Comissão procede à avaliação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 28 de junho de 2026. A avaliação inclui também um relatório pormenorizado sobre as melhores práticas de prevenção e gestão de resíduos a bordo dos navios.
2. No contexto do Regulamento (UE) 2016/1625 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(23)</sup>, aquando da próxima revisão do mandato da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), a Comissão avalia igualmente se deverão ser conferidas competências adicionais à AESM para a aplicação da presente diretiva.

<sup>(22)</sup> Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

<sup>(23)</sup> Regulamento (UE) 2016/1625 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 251 de 16.9.2016, p. 77).

*Artigo 24.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 28 de junho de 2021. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

*Artigo 25.º***Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 26.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

A. TAJANI

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

G. CIAMBA

---

## ANEXO I

**REQUISITOS PARA OS PLANOS DE RECEÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS**

Os planos de receção e gestão de resíduos devem abranger todos os tipos de resíduos provenientes de navios que habitualmente demandam o porto e a sua elaboração deverá ter em conta a dimensão do porto e o tipo de navios que nele fazem escala.

Os planos de receção e gestão de resíduos devem incluir os seguintes elementos:

- a) Uma avaliação da necessidade de meios portuários de receção, à luz das necessidades dos navios que habitualmente demandam o porto;
- b) Uma descrição do tipo e da capacidade dos meios portuários de receção;
- c) Uma descrição dos procedimentos de receção e recolha dos resíduos provenientes de navios;
- d) Uma descrição do sistema de recuperação dos custos;
- e) Uma descrição do procedimento de comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção;
- f) Uma descrição do procedimento de consulta permanente dos utilizadores do porto, as empresas responsáveis pelos resíduos, os operadores de terminais e outros interessados; e
- g) Uma panorâmica dos tipos e das quantidades de resíduos provenientes de navios e geridos nos meios portuários de receção.

Os planos de receção e gestão de resíduos podem igualmente incluir:

- a) Um resumo do direito nacional aplicável, bem como o procedimento e as formalidades de entrega dos resíduos nos meios portuários de receção;
- b) A identificação de um ponto de contacto no porto;
- c) Uma descrição do equipamento e dos processos de pré-tratamento para fluxos de resíduos específicos eventualmente disponíveis no porto;
- d) Uma descrição dos métodos de registo da utilização efetiva dos meios portuários de receção;
- e) Uma descrição dos métodos de registo das quantidades de resíduos entregues pelos navios;
- f) Uma descrição dos métodos de gestão dos diferentes fluxos de resíduos no porto.

Os procedimentos de receção, recolha, armazenamento, tratamento e eliminação deverão obedecer, em todos os aspetos, a um plano de gestão ambiental adequado para a redução progressiva do impacto ambiental destas atividades. Os procedimentos são considerados conformes se cumprirem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1221/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1221/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativo à participação voluntária de organizações num sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS), que revoga o Regulamento (CE) n.º 761/2001 e as decisões da Comissão 2001/681/CE e 2006/193/CE (JO L 342 de 22.12.2009, p. 1).

## ANEXO II

**MODELO NORMALIZADO DE FORMULÁRIO DE NOTIFICAÇÃO PRÉVIA DA ENTREGA DE RESÍDUOS EM MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO**

Notificação da Entrega de Resíduos a:  
Diretiva (UE) 2019/883]

[indicar o nome do porto de escala a que se refere o artigo 6.º da

Este formulário deve ser mantido a bordo do navio juntamente com o Livro de Registo de Hidrocarbonetos, Livro de Registo de Carga, Livro de Registo do Lixo ou do Plano de Gestão do Lixo conforme adequado, como exigido pela Convenção Marpol.

## 1. DADOS DO NAVIO

1.1. Nome do navio:	1.5. Proprietário ou operador:
1.2. Número OMI:	1.6. Distintivo do navio em algarismos ou letras:
	Número MMSI (Identidade do Serviço Móvel Marítimo):
1.3. Tonelagem bruta:	1.7. Estado de pavilhão:
1.4. Tipo de navio: <input type="checkbox"/> Petroleiro <input type="checkbox"/> Navio-tanque de transporte de produtos químicos <input type="checkbox"/> Graneleiro <input type="checkbox"/> Contentor <input type="checkbox"/> Outro navio de carga <input type="checkbox"/> Navio de passageiros <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Outro (especificar)	

## 2. DADOS DO PORTO E DE VIAGEM

2.1. Localização/nome do terminal:	2.6. Último porto onde foram entregues resíduos:
2.2. Data e hora de chegada:	2.7. Data da última entrega:
2.3. Data e hora de partida:	2.8. Próximo porto de entrega:
2.4. Último porto e país:	2.9. Pessoa que apresenta o presente formulário (se diferente do comandante):
2.5. Próximo porto e país (se for conhecido):	

## 3. TIPO E QUANTIDADE DE RESÍDUOS E CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO

Tipo	Resíduos a entregar (m <sup>3</sup> )	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m <sup>3</sup> )	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m <sup>3</sup> )
MARPOL, anexo I — Hidrocarbonetos					
Águas de porão					
Águas de porão (lamas)					
Águas de lavagem de tanques					
Águas de lastro sujas					

Tipo	Resíduos a entregar (m <sup>3</sup> )	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m <sup>3</sup> )	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m <sup>3</sup> )
Lamas de limpeza de tanques					
Outros (especificar)					
MARPOL, anexo II — SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS (NLS) (1)					
Substância da categoria X					
Substância da categoria Y					
Substância da categoria Z					
Outras substâncias — OS					
MARPOL, anexo IV — Esgotos sanitários					
MARPOL, anexo V — Lixo					
A. Plásticos					
B. Restos de alimentos					
C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)					
D. Óleos de cozinha					
E. Cinzas de incineração					
F. Resíduos operacionais					
G. Carcaças de animais					
H. Artes de pesca					
I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos					

(1) Indicar a designação oficial de transporte dos NLS envolvidos.

Tipo	Resíduos a entregar (m <sup>3</sup> )	Capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (m <sup>3</sup> )	Quantidade de resíduos que ficam a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto em que serão entregues os resíduos que ficam a bordo	Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala (m <sup>3</sup> )
J. Resíduos de carga <sup>(1)</sup> (prejudiciais para o ambiente marinho — HME)					
K. Resíduos de carga <sup>(2)</sup> (não-HME)					
MARPOL, anexo VI — Poluição atmosférica					
Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias <sup>(3)</sup>					
Resíduos de tratamento de efluentes gasosos					

Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL					
Resíduos pescados passivamente					

## Notas

- 1 Esta informação é utilizada para efeitos das inspeções pelo Estado do porto e outras inspeções.  
2 O presente formulário é de preenchimento obrigatório, exceto se o navio beneficiar de isenção ao abrigo do artigo 9.º da Diretiva (UE) 2019/883

<sup>(1)</sup> Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.  
<sup>(2)</sup> Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.  
<sup>(3)</sup> Decorrentes das atividades normais de manutenção a bordo.



## 3. TIPO E QUANTIDADE DE RESÍDUOS RECEBIDOS

MARPOL, anexo I — Hidrocarbonetos	Quantidade (m <sup>3</sup> )	MARPOL, anexo V — Lixo	Quantidade (m <sup>3</sup> )
Águas de porão		A. Plásticos	
Águas de porão (lamas)		B. Restos de alimentos	
Águas de lavagem de tanques		C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)	
Águas de lastro sujas		D. Óleos de cozinha	
Lamas de limpeza de tanques		E. Cinzas de incineração	
Outros (especificar)		F. Resíduos operacionais	
MARPOL, anexo II — Substâncias líquidas nocivas (NLS)	Quantidade (m <sup>3</sup> )/Nome (1)	G. Carcaças de animais	
Substância da categoria X		H. Artes de pesca	

Substância da categoria Y		I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrônicos	
		J. Resíduos de carga (2) (prejudicial para o ambiente marinho — HME)	
		K. Resíduos de carga (2) (não-HME)	
		MARPOL, anexo VI — Poluição atmosférica	Quantidade (m <sup>3</sup> )
Substância da categoria Z		Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias	
Outras substâncias — OS		Resíduos de tratamento de efluentes gasosos	
MARPOL, anexo IV — Esgotos sanitários	Quantidade (m <sup>3</sup> )	Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL	Quantidade (m <sup>3</sup> )
		Resíduos pescados passivamente	

(1) Indicar a designação oficial de transporte dos NLS envolvidos.

(2) Indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca.

## ANEXO IV

**CATEGORIAS DE CUSTOS E RECEITAS LÍQUIDAS RELACIONADAS COM O FUNCIONAMENTO E GESTÃO DOS MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO**

Custos diretos	Custos indiretos	Receitas líquidas
Os custos operacionais diretos decorrentes da entrega efetiva dos resíduos dos navios, incluindo o custo dos elementos a seguir indicados.	Os custos administrativos indiretos decorrentes da gestão do sistema portuário, incluindo o custo dos elementos a seguir indicados.	Produto líquido dos sistemas de gestão de resíduos e do financiamento nacional/regional disponível, incluindo os elementos de receitas a seguir indicados.
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Disponibilização de meios portuários de receção, incluindo contentores, tanques, ferramentas de tratamento, batelões, camiões, receção de resíduos e instalações de tratamento;</li> <li>— Concessões de locação financeira do espaço, se aplicável, ou do equipamento necessário para o funcionamento dos meios portuários de receção;</li> <li>— Funcionamento efetivo dos meios portuários de receção: recolha dos resíduos do navio, transporte dos resíduos desde o meio portuário de receção até ao local de tratamento final, manutenção e limpeza dos meios portuários de receção, custos de pessoal, incluindo horas extraordinárias, eletricidade, análise dos resíduos e seguros;</li> <li>— Preparação para a reutilização, reciclagem ou eliminação final dos resíduos, incluindo a sua recolha seletiva;</li> <li>— Administração: faturação e emissão para o navio de nota de recebimento de resíduos, comunicação de informações.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Elaboração e aprovação dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo eventuais auditorias aos planos e respetiva aplicação;</li> <li>— Atualização dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo os custos da mão de obra e eventuais custos de serviços de consultoria;</li> <li>— Organização dos procedimentos de consulta para a reavaliação do plano de receção e gestão de resíduos;</li> <li>— Gestão de sistemas de notificação e de recuperação dos custos, incluindo a aplicação de taxas reduzidas aos navios «verdes», disponibilização de sistemas informáticos portuários, análise estatística e custos da mão de obra associados;</li> <li>— Organização dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos para a disponibilização de meios portuários de receção, bem como emissão das autorizações necessárias para a disponibilização de meios portuários de receção nos portos;</li> <li>— Comunicação de informações aos utilizadores do porto, através da distribuição de folhetos e cartazes, colocação de sinalização e cartazes no porto ou publicação de informações no sítio Internet do porto e transmissão eletrónica da informação, nos termos do artigo 5.º;</li> <li>— Gestão dos sistemas de gestão de resíduos: regimes de responsabilidade alargada do Produtor (RAP), reciclagem e candidatura a fundos nacionais/regionais e sua aplicação;</li> <li>— Outros custos administrativos: custos de monitorização e comunicação eletrónica das isenções, nos termos do artigo 9.º</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Benefícios financeiros líquidos proporcionados pelos regimes de responsabilidade alargada do produtor;</li> <li>— Outras receitas líquidas da gestão de resíduos, como os sistemas de reciclagem;</li> <li>— Financiamento no âmbito do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP);</li> <li>— Outras fontes de financiamento ou subsídios disponíveis para os portos para a gestão de resíduos e das pescas.</li> </ul>

## ANEXO V

**CERTIFICADO DE ISENÇÃO NOS TERMOS DO ARTIGO 9.º EM RELAÇÃO AOS REQUISITOS APLICÁVEIS  
POR FORÇA DO ARTIGO 6.º, DO ARTIGO 7.º, N.º 1, E DO ARTIGO 8.º DA DIRETIVA (UE) 2019/883 NO[S]  
PORTO[S] DE [INSERIR O[S] NOME[S] DO PORTO[S]] EM [INSERIR ESTADO-MEMBRO] <sup>(1)</sup>**

Nome do navio	Distintivo do navio em algarismos ou letras	Estado de pavilhão
[ <i>inserir nome do navio</i> ]	[ <i>inserir número OMI</i> ]	[ <i>inserir nome do Estado de pavilhão</i> ]

faz viagens regulares, com escalas frequentes e regulares no(s) porto(s) seguinte(s) em [*inserir nome do Estado-Membro*] de acordo com um calendário ou rota predeterminados:

[            ]

e faz escala nesse(s) porto(s) pelo menos uma vez por quinzena:

[            ]

e fez um acordo para assegurar o pagamento da taxa e a entrega de resíduos no porto, ou a um terceiro no porto de:

[            ]

e está, por conseguinte, isento, ao abrigo do [*inserir a disposição relevante da legislação nacional do país*], [dos requisitos de:

- entrega obrigatória dos resíduos provenientes de navios,*
- notificação prévia dos resíduos, e*
- pagamento da taxa obrigatória, no(s) seguinte(s) porto(s):]*

O presente certificado é válido até [*inserir data*], salvo se as condições que justificam a sua emissão se alterarem até essa data.

Local e data

.....  
Nome  
Título

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.