

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

- **B** **DIRECTIVA 2000/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**
din 27 noiembrie 2000
privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a
reziduurilor de încărcătură
(JO L 332, 28.12.2000, p. 81)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002	L 324	53	29.11.2002
► <u>M2</u>	Directiva 2007/71/CE a Comisiei din 13 decembrie 2007	L 329	33	14.12.2007
► <u>M3</u>	Regulamentul (CE) NR. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008	L 311	1	21.11.2008
► <u>M4</u>	Directiva (UE) 2015/2087 a Comisiei din 18 noiembrie 2015	L 302	99	19.11.2015



**DIRECTIVA 2000/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI**

din 27 noiembrie 2000

**privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din
exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special
articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (2),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (3),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 251 din
tratat(4), având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de
conciliere la 18 iulie 2000,

întrucât:

- (1) Politica comunitară în materie de mediu vizează un nivel de protecție ridicat. Se bazează pe principii de precauție, pe principiul potrivit căruia poluatorul trebuie să plătească și pe cel al acțiunii de prevenire.
- (2) Reducerea poluării mărilor constituie un domeniu important al activității comunitare din sectorul transporturilor maritime. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale, menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării și libertatea de a presta servicii prevăzută prin dreptul comunitar.
- (3) Comunitatea este preocupată serios de poluarea mărilor și a coastelor statelor membre provocată de deșeurile provenite din exploatarea navelor și de reziduuri de încărcătură, în același timp, ea este preocupată de punerea în aplicare a Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată de Protocolul la aceasta din 1978 (Marpol 73/78), prin care se stabilește tipul de deșeuri ce pot fi deversate în mediul marin de către nave și impune părților la convenție să asigure instalațiile de preluare adecvate în porturi. Toate statele membre au ratificat Marpol 73/78.

(1) JO C 271, 31.8.1998, p. 79 și JO C 148, 28.5.1999, p. 7.

(2) JO C 138, 18.5.1999, p. 12.

(3) JO C 198, 14.7.1999, p. 27.

(4) Avizul Parlamentului European din 11 februarie 1999 (JO C 150, 28.5.1999, p. 432), confirmat la 16 septembrie 1999, Poziția comună a Consiliului din 8 noiembrie 1999 (JO C 10, 13.1.2000, p. 14) și Decizia Parlamentului European din 14 martie 2000 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Parlamentului European din 6 septembrie 2000 și Decizia Consiliului din 14 septembrie 2000.

▼B

- (4) Protecția mediului marin poate fi îmbunătățită prin reducerea deversărilor în mare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură. Acest obiectiv poate fi atins îmbunătățind disponibilitatea și utilizarea instalațiilor de preluare și, de asemenea, îmbunătățind regimul de aplicare. În Rezoluția din 8 iunie 1993 pentru o politică comună de securitate maritimă ⁽¹⁾, Consiliul a înscris printre acțiunile sale prioritare dezvoltarea disponibilității și utilizarea instalațiilor de preluare în Comunitate.
- (5) Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind aplicarea, pentru navele care fac escală în porturile Comunității sau care navighează în apele aflate sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și muncă la bordul navelor (controlul statului de port) ⁽²⁾ prevede că navele care constituie o amenințare considerabilă pentru mediul marin nu sunt autorizate să iasă pe mare.
- (6) Poluarea marină are, prin natura sa, consecințe transfrontaliere. Conform principiului subsidiarității, o acțiune la nivel comunitar este mijlocul cel mai eficient de a stabili norme comune de mediu aplicabile navelor și porturilor din cadrul Comunității.
- (7) Conform principiului proporționalității, o directivă constituie instrumentul juridic adecvat în măsura în care ea furnizează un cadru pentru aplicarea uniformă și obligatorie a normelor privind mediul de către statele membre, lăsând fiecărui stat membru libertatea de a decide asupra mijloacelor de aplicare care se pot adapta cel mai bine la sistemul său intern.
- (8) Trebuie asigurată compatibilitatea acestei acțiuni cu toate acordurile regionale existente, cum ar fi Convenția din 1974, revizuită în 1992, privind protecția mediului marin din zona Mării Baltice.
- (9) Pentru o mai bună prevenire a poluării și pentru a evita denaturarea concurenței, cerințele privind mediul ar trebuie să se aplice tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, și ar trebui să existe instalații de preluare adecvate în toate porturile Comunității.
- (10) Instalațiile de preluare din porturi ar trebui să răspundă cerințelor utilizatorilor, de la marile nave de marfă la micile vapoare de agrement, și cerințelor de mediu, fără a cauza întârzieri inutile navelor care le utilizează. Obligația de a supraveghea disponibilitatea instalațiilor adecvate de preluare în porturi lasă statelor membre o mare libertate de acțiune pentru a organiza cel mai bine preluarea deșeurilor și le permite, între altele, să ofere instalații de preluare fixe sau să desemneze prestatori de servicii de aprovizionare a porturilor, în funcție de cerere, cu unități mobile pentru preluarea deșeurilor. Această obligație implică, de asemenea, și pe aceea de a furniza toate serviciile și/sau de a adopta alte măsuri necesare pentru utilizarea corectă a acestor instalații.

⁽¹⁾ JO C 271, 7.10.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO C 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/42/CE (JO L 184, 27.6.1988, p. 40).

▼B

- (11) Uzinele moderne de preluare și de tratare a deșeurilor, înființate după consultarea părților interesate, pot ameliora caracterul adecvat al instalațiilor.
- (12) Eficacitatea instalațiilor portuare de preluare poate fi ameliorată dacă navele sunt obligate să informeze cu privire la nevoia de a folosi instalațiile de preluare. Aceasta notificare oferă de asemenea informațiile pentru eficientizarea planificării gestiunii deșeurilor. Deșeurile provenite de la navele de pescuit și de agrement având o capacitate maximă de 12 pasageri pot fi tratate în instalațiile de preluare fără notificare prealabilă.
- (13) Deversările în mare de deșuri provenite din exploatarea navelor pot fi reduse dacă navele sunt obligate să-și descarce deșeurile în instalațiile portuare de preluare înainte de a părăsi portul. În interesul unei bune funcționări a transporturilor maritime și pentru a proteja mediul, derogările de la acest principiu sunt posibile ținând cont de capacitatea suficientă de stocare la bord, posibilitatea de descărcare a deșeurilor în alt port fără a risca ca ele să fie deversate în mare și de cerințele specifice privind stocarea adoptate conform dreptului internațional.
- (14) Conform principiului „poluatorul plătește”, costurile instalațiilor portuare de preluare, inclusiv tratarea și eliminarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor, trebuie suportate de către nave. În interesul protecției mediului, sistemul de tarificare ar trebui să încurajeze stocarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor în porturi, mai degrabă decât deversarea lor în mare. Acest rezultat poate fi atins mai ușor dacă se prevede ca toate navele să contribuie la costurile de preluare și de tratare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor, astfel încât să se reducă avantajul financiar al deversării lor în mare. Ținând cont de principiul de subsidiaritate, statele membre, în conformitate cu legislația națională și practicile în vigoare, păstrează toate competențele pentru a determina dacă și în ce proporție taxele privind cantitățile efective deversate de nave vor fi incluse în sistemele de recuperare a costurilor de utilizare a instalațiilor portuare de preluare. Taxele pentru utilizarea acestor instalații ar trebui să fie echitabile, nediscriminatorii și transparente.
- (15) Navele care produc cantități reduse de deșuri provenite din exploatare ar trebui să beneficieze de un tratament mai favorabil în sistemele de recuperare a costurilor. Criteriile comune facilitează identificarea acestor nave.
- (16) Pentru a se evita impunerea unor obligații excesive pentru părțile implicate, navele care efectuează transporturi maritime regulate, cu escale frecvente și regulate, pot fi exceptate de la unele obligații prevăzute de prezenta directivă, dacă există probe suficiente care să ateste existența unui aranjament în vederea asigurării deversării deșeurilor provenite din exploatare și plății taxelor aferente.

▼B

- (17) Reziduurile de încărcătură ar trebui deversate în instalațiile portuare de preluare conform Marpol 73/78. Marpol 73/78 prevede ca reziduurile de încărcătură să fie deversate în instalații portuare de preluare, astfel încât cerințele privind curățarea tancurilor să fie îndeplinite. Taxele percepute cu ocazia acestei deversări sunt achitate de utilizatorul instalației de preluare, utilizatorul fiind în mod normal specificat în aranjamentele contractuale între părțile în cauză sau în alte aranjamente locale.
- (18) Este necesar să se efectueze inspecții specifice pentru a se asigura respectarea prezentei directive. Numărul acestor inspecții, precum și sancțiunile impuse, ar trebui să fie suficiente pentru a descuraja orice acțiune de încălcare a dispozițiilor prezentei directive. Din motive de eficiență și rentabilitate, aceste inspecții pot fi efectuate în cadrul Directivei 95/21/CE, când este cazul.
- (19) Statele membre asigură un cadru administrativ potrivit, permițând o funcționare adecvată a instalațiilor portuare de preluare. Conform Convenției Marpol 73/78, alegațiile relative la instalațiile portuare de preluare inadecvate ar trebui să fie transmise Organizației Maritime Internaționale (OMI). Aceleași informații pot fi comunicate simultan Comisiei în scop informativ.
- (20) Un sistem de informare pentru identificarea navelor poluante sau potențial poluante facilitează aplicarea acestei directive și este, pe de altă parte, util pentru evaluarea implementării acesteia. Sistemul de informare Sirenac, pus în aplicare în cadrul Memorandumului de acord de la Paris privind controlului navelor realizat de statul portuar (Port State Control), permite obținerea unui număr mare de informații suplimentare necesare acestui scop.
- (21) Comisia trebuie să fie asistată de un comitet compus din reprezentanții statelor membre pentru a aplica efectiv prezenta directivă. Măsurile necesare punerii în aplicare a prezentei directive sunt măsuri de ordin general în înțelesul articolului 2 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a modalităților de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ⁽¹⁾, de aceea aceste măsuri ar trebui să fie adoptate conform procedurii de reglementare prevăzute la articolul 5 din decizia menționată.
- (22) Anumite dispoziții din prezenta directivă pot fi modificate, fără a extinde domeniul său de aplicare, prin această procedură, pentru a ține cont de măsurile Comunității și ale OMI care vor intra în vigoare ulterior, pentru a se asigura punerea în aplicare armonizată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.



Articolul 1

Scopul

Scopul prezentei directive este reducerea deversării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în mare, și în special deversările ilicite, efectuate de navele care utilizează porturile Comunității, îmbunătățind disponibilitatea și utilizarea instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea și a reziduurilor de încărcătură, astfel asigurând o protecție mai eficientă a mediului marin.

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

- (a) „navă” înseamnă orice tip de îmbarcațiune de navigație maritimă care operează în mediul marin, inclusiv ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoare, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;
- (b) „Marpol 73/78” înseamnă Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată de Protocolul din 1978 la aceasta, ► **M1** în versiunea sa actualizată ◀;
- (c) „deșeuri provenite din exploatarea navelor” înseamnă toate deșeurile, inclusiv apele uzate și alte reziduuri diferite de cele de încărcătură, care se produc în timpul exploatării unei nave și fac obiectul anexelor I, IV, și V la Convenția Marpol 73/78, precum și deșeurile de încărcătură definite în orientările pentru punerea în aplicare a anexei V la Marpol 73/78;
- (d) „reziduuri de încărcătură” înseamnă resturile din încărcătura de la bord depozitată în cale sau în tancuri, care rămân la finalul operațiilor de descărcare și curățire, inclusiv reziduurile și cantitățile deversate în timpul încărcării/descărcării;
- (e) „instalații portuare de preluare” înseamnă toate instalațiile fixe, flotante sau mobile, care pot servi pentru preluarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor sau a reziduurilor de încărcătură;
- (f) „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de vietăți din mare;
- (g) „vapor de agrement” înseamnă orice navă de orice tip, indiferent de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive și de agrement;
- (h) „port” înseamnă un loc sau o zonă geografică ce conține amenajări și echipamente care permit în principal recepția navelor, inclusiv nave de pescuit și de agrement.

Fără a aduce atingere definițiilor de la literele (c) și (d), „deșeuri provenite din exploatarea navelor” și „reziduuri de încărcătură” sunt considerate deșeuri în înțelesul articolului 1 litera (a) din Directiva 75/442/CEE a Consiliului din 15 iulie 1975 privind deșeurile ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 194, 25.7.1975, p. 39. Directivă modificată ultima dată de Decizia 96/350/CE a Comisiei (JO L 135, 6.6.1996, p. 32).

▼B*Articolul 3***Domeniu de aplicare**

Prezenta directivă se aplică:

- (a) tuturor navelor, inclusiv navelor de pescuit și de agrement, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau prestează servicii într-un port din statele membre, cu excepția navelor de război și a navelor de război auxiliare sau a altor nave care aparțin sau sunt în exploatarea unui stat și sunt folosite exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;
- (b) tuturor porturilor din statele membre în care navele prevăzute la litera (a) fac în mod obișnuit escală.

Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că navele care sunt exceptate din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul alineatului precedent litera (a), își deversează deșeurile provenite din exploatarea și reziduurile de încărcătură într-o manieră compatibilă cu prezenta directivă, în măsura în care acest lucru este rezonabil și posibil.

*Articolul 4***Instalații portuare de preluare**

- (1) Statele membre se asigură că instalațiile adecvate de preluare sunt disponibile pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit un port fără a cauza întârzieri inutile acestor nave.
- (2) Pentru a fi adecvate, instalațiile de preluare trebuie să fie în măsură să colecteze tipurile și cantitățile de deșeurii provenite din exploatarea navelor și reziduurile de încărcătură provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul, ținând cont de cerințele de operare ale utilizatorilor portului menționat, de importanța și poziția geografică a acestuia, de tipul navei care face escală și de excepțiile prevăzute în temeiul articolului 9.
- (3) Statele membre stabilesc procedurile, în conformitate cu cele convenite de Organizația Maritimă Internațională (OMI), pentru a semnala statului portuar deficiențele presupuse ale instalațiilor portuare de preluare.

*Articolul 5***Planurile de preluare și tratare a deșeurilor**

- (1) Se stabilește un plan de preluare și tratare a deșeurilor care este pus în aplicare pentru fiecare port după consultarea părților interesate, în special utilizatorii porturilor sau reprezentanții lor, ținând cont de prescripțiile prevăzute la articolele 4, 6, 7, 10 și 12. Cerințe detaliate cu privire la dezvoltarea acestor planuri sunt stabilite în anexa I.
- (2) Planurile de preluare și tratare a deșeurilor prevăzute la alineatul (1) pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate la nivel regional, în colaborare cu fiecare port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port instalațiile de preluare necesare și disponibile.

▼ B

(3) Statele membre evaluează și aprobă planul de preluare și tratare a deșeurilor, controlează punerea sa în aplicare și se asigură că este reaprobat la fiecare trei ani cel puțin și după operarea unor modificări importante în exploatarea portului.

*Articolul 6***Notificarea**

(1) Comandanții navelor, altele decât navele de pescuit și de agrement pentru maximum 12 pasageri, având destinația un port situat în Comunitate, trebuie să completeze fidel și cu exactitate formularul din anexa II și să notifice aceste informații autorității sau organismului desemnat în acest scop de către statul membru în care este situat portul:

- (a) în mai puțin de 24 de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală; sau
- (b) imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă în mai puțin de 24 de ore înainte de sosire; sau
- (c) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata de călătoriei este mai mică de 24 de ore.

Statele membre pot decide dacă aceste informații se transmit operatorului instalației portuare de preluare, care le va transmite autorității competente.

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) sunt păstrate la bord cel puțin până în următorul port de escală și se pun la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora.

*Articolul 7***Deversarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor**

(1) Comandanții navelor care fac escală într-un port al Comunității trebuie, înainte de a părăsi portul, să deverseze toate deșeurile provenite din exploatarea navelor într-o instalație portuară de preluare.

(2) Fără să aducă atingere alineatului (1), o navă poate fi autorizată să-și continue călătoria către portul de escală următor fără a deversa deșeurile provenite din exploatare dacă posedă, pe baza informațiilor furnizate conform articolului 6 și anexei II, o capacitate de stocare suficientă pentru toate deșeurile de exploatare care au fost și vor fi acumulate pe parcursul călătoriei prevăzute până la portul de deversare a deșeurilor.

În cazurile în care există motive întemeiate de a crede că portul unde este prevăzută deversarea deșeurilor nu dispune de instalații adecvate sau acest port nu este cunoscut și deci există riscul ca deșeurile să fie deversate în mare, statul membru ia toate măsurile necesare pentru a evita poluarea marină, dacă este necesar obligă nava să deverseze deșeurile înainte de a părăsi portul.

▼B

(3) Alineatul (2) se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor mai stricte privind deversarea deșeurilor navelor adoptate conform dreptului internațional.

*Articolul 8***Taxe pentru deșeurile provenite din exploatarea navelor**

(1) Statele membre garantează că, prin intermediul unei taxe suportate de nave, sunt acoperite costurile instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave, cuprinzând tratarea și eliminarea deșeurilor.

(2) Sistemul de recuperare a costurilor pentru utilizarea instalațiilor portuare de preluare nu trebuie să stimuleze deversarea deșeurilor în mare. În acest scop, se aplică următoarele principii navelor, cu excepția navelor de pescuit și de agrement cu o capacitate maximă de 12 pasageri:

- (a) toate navele care fac escală într-un port dintr-un stat membru suportă o parte semnificativă din costurile prevăzute la alineatul (1), chiar dacă utilizează sau nu instalațiile. În acest scop, se poate aranja ca taxele de port să includă această taxă sau se poate aplica separat o taxă forfetară standard pentru deșeuri. Taxele pot varia, *inter alia*, în funcție de categoria, tipul și mărimea navei;
- (b) partea din costuri care eventual nu este acoperită de taxa prevăzută la litera (a) este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv deversate de navă;
- (c) taxele pot fi reduse dacă gestiunea, concepția, echipamentul și exploatarea navei din punct de vedere al mediului sunt astfel prezentate, încât căpitanul poate demonstra că nava produce cantități reduse de deșeuri provenite din exploatare.

(3) Pentru a asigura echitatea, transparența și egalitatea taxelor, precum și faptul că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, unde este cazul, utilizate, valoarea acestei taxe și modul de calcul trebuie prezentate în mod clar utilizatorilor portului.

(4) În termen de trei ani de la data menționată la articolul 16 alineatul (1), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport care evaluează impactul diferitelor sisteme de recuperare a costurilor adoptate în conformitate cu alineatul (2) asupra mediului marin și structurii fluxului de deșeuri. Acest raport se stabilește în cooperare cu autoritățile competente din statele membre și cu reprezentanții portuari.

Având în vedere această evaluare, Comisia prezintă, dacă este necesar, o propunere de modificare a prezentei directive, prin introducerea unui sistem care prevede achitarea de către toate navele care fac escală într-un port dintr-un stat membru a unei taxe corespunzătoare unui procent stabilit din costurile menționate în alineatul (1), nu mai puțin de o treime, independent de utilizarea de către aceștia a instalațiilor, sau un sistem alternativ care are efecte echivalente.



Articolul 9

Exceptări

(1) Statele membre pot excepta navele care efectuează transporturi maritime regulate, cu escale frecvente și regulate, și dacă există probe suficiente care atestă existența unui aranjament în vederea deversării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și plății taxelor aferente într-un port situat pe itinerariul navei, de obligațiile prevăzute în articolul 6, articolul 7 alineatul (1) și articolul 8.

(2) Statele membre informează regulat Comisia, cel puțin o dată pe an, cu privire la scutiile acordate conform alineatului (1).

Articolul 10

Deversarea reziduurilor de încărcătură

Comandantul unei nave care face escală într-un port al Comunității trebuie să se asigure că reziduurile de încărcătură sunt deversate într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu dispozițiile Convenției Marpol 73/78. Taxa pentru deversarea reziduurilor de încărcătură este plătită de utilizatorul instalației de recepție.

Articolul 11

Punere în executare

(1) Statele membre se asigură că orice navă poate fi supusă unei inspecții destinate să verifice respectarea articolelor 7 și 10 și că au fost realizate un număr suficient de inspecții.

(2) În cazul inspecției navelor, altele decât navele de pescuit și de agrement cu o capacitate maximă de 12 pasageri:

(a) la selectarea navelor care urmează a fi inspectate, statele membre acordă o atenție specială:

— navelor care nu respectă cerințele de notificare prevăzute la articolul 6;

— navelor pentru care examinarea informațiilor furnizate de comandant în conformitate cu articolul 6 scoate la iveală alte motive pentru a crede că nava nu respectă prezenta directivă.

(b) această inspecție poate fi efectuată în cadrul Directivei 95/21/CE, când este cazul; indiferent care este cadrul inspecțiilor, se aplică obligația stabilită în directivă de a realiza inspecția în procent de 25 %;

(c) dacă autoritatea competentă nu este satisfăcută de rezultatele acestei inspecții, se asigură că nava nu părăsește portul înainte de a deversa deșeurile provenite din exploatare și reziduurile de încărcătură într-o instalație portuară de preluare, conform articolelor 7 și 10;

▼B

- (d) în cazul în care se constată că o navă și-a continuat călătoria fără să fi respectat articolul 7 sau 10, autoritatea portului de escală următor este informată cu privire la aceasta și, fără a se aduce atingere aplicării sancțiunilor menționate la articolul 13, navei nu i se va permite să părăsească portul până când nu se face o evaluare mai detaliată a factorilor privind respectarea prezentei directive, cum ar fi exactitatea informațiilor furnizate în conformitate cu articolul 6.
- (3) Statele membre stabilesc, în măsura în care este necesar, procedurile de control pentru navele de pescuit și de agrement cu o capacitate maximă de 12 pasageri, cu scopul de a garanta respectarea cerințelor aplicabile ale prezentei directive.

*Articolul 12***Măsuri complementare**

- (1) Statele membre:
- (a) iau toate măsurile necesare pentru a garanta informarea corectă a comandanților, furnizorilor de instalații portuare de preluare și a altor persoane implicate cu privire la cerințele pe care trebuie să le satisfacă în virtutea prezentei directive și respectarea acestor dispoziții;
- (b) desemnează autorități sau organisme competente pentru îndeplinirea funcțiilor prevăzute prin prezenta directivă;
- (c) iau măsuri în vederea colaborării între autoritățile lor competente și organizațiile comerciale în scopul punerii eficiente în aplicare a prezentei directive;
- (d) asigură examinarea corespunzătoare a informației notificate de comandant conform articolului 6;
- (e) asigură simplitatea și rapiditatea formalităților legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare pentru a stimula comandanții să utilizeze aceste instalații și pentru a evita cauzarea unor întârzieri inutile a navelor;
- (f) asigură comunicarea către Comisie a unei copii a alegerilor privind deficiențele instalațiilor portuare de preluare prevăzute la articolul 4 alineatul (3);
- (g) asigură tratarea, recuperarea și eliminarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în conformitate cu Directiva 75/442/CEE și alte acte legislative comunitare pertinente în materie de deșeurii și, în special, Directiva 75/439/CEE a Consiliului din 16 iunie 1975 privind eliminarea hidrocarburilor uzate ⁽¹⁾ și Directiva 91/689/CEE a Consiliului din 12 decembrie 1991 privind deșeurile periculoase ⁽²⁾;
- (h) asigură în conformitate cu legislația lor internă posibilitatea oricărei părți implicate în acțiunea de deversare sau preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor sau a reziduurilor de încărcătură de a solicita despăgubire pentru prejudiciul cauzat prin întârziere nejustificată.

⁽¹⁾ JO L 194, 25.7.1975, p. 23. Directivă modificată ultima dată de Directiva 91/692/CEE (JO L 377, 31.12.1991, p. 48).

⁽²⁾ JO L 377, 31.12.1991, p. 20. Directivă modificată ultima dată de Directiva 94/31/CEE (JO L 168, 2.7.1994, p. 28).

▼B

(2) Deversarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură este considerată drept punere în liberă circulație în înțelesul articolului 79 din Regulamentul CEE nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului Vamal Comunitar⁽¹⁾. Autoritățile vamale nu solicită prezentarea unei declarații sumare conform articolului 45 din Codul Vamal Comunitar.

(3) Statele membre și Comisia colaborează în vederea punerii în aplicare a unui sistem adecvat de informare și supraveghere, care să acopere cel puțin teritoriul Comunității, pentru:

— a identifica într-un mod mai eficient navele care nu au deversat deșeurile provenite din exploatare și reziduurile de încărcătură în conformitate cu prezenta directivă;

— a se asigura că obiectivele prevăzute la articolul 1 din directivă au fost îndeplinite.

(4) Statele membre și Comisia colaborează în vederea stabilirii unor criterii comune pentru identificarea navelor menționate la articolul 8 alineatul (2) litera (c).

*Articolul 13***Sancțiuni**

Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile astfel prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante.

▼M3*Articolul 14***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

*Articolul 15***Procedura de modificare**

Anexele la prezenta directivă, definiția de la articolul 2 litera (b) și trimiterile la instrumente comunitare și la instrumente ale OMI pot fi adaptate de către Comisie pentru a fi aliniate la măsurile comunitare sau la măsurile OMI intrate în vigoare, în măsura în care astfel de modificări nu extind domeniul de aplicare al prezentei directive.

⁽¹⁾ JO L 302, 19.10.1992, p. 1. Regulament modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 955/1999 (JO L 119, 7.5.1999, p. 1).

⁽²⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

▼ M3

În plus, anexele la prezenta directivă pot fi modificate de către Comisie atunci când este necesar în vederea îmbunătățirii regimului instituit prin prezenta directivă, în măsura în care astfel de modificări nu extind domeniul de aplicare al prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 14 alineatul (2).

Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în aplicarea articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

▼ B*Articolul 16***Punere în aplicare**

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 28 decembrie 2002 și informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Cu toate acestea, în ceea ce privește apele uzate prevăzute la articolul 2 litera (c), punerea în aplicare a prezentei directive este suspendată până la expirarea perioadei de 12 luni de la intrarea în vigoare a anexei IV la Marpol 73/78, respectându-se însă distincția stabilită în această convenție între navele noi și navele existente.

(2) La adoptarea de către statele membre a acestor dispoziții, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modul în care face această trimitere.

*Articolul 17***Evaluare**

(1) La fiecare trei ani statele membre înaintează Comisiei un raport privind stadiul punerii în aplicare a prezentei directive.

(2) Comisia înaintează Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea sistemului, în conformitate cu prezenta directivă, în baza rapoartelor statelor membre prevăzute la alineatul (1), însoțit dacă este necesar de propuneri, privind punerea în aplicare a prezentei directive.

*Articolul 18***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

*Articolul 19***Destinatarii**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.



ANEXA I

CERINȚE PRIVIND PLANURILE DE PRELUARE ȘI TRATARE A DEȘEURILOR ÎN PORTURI

(menționate la articolul 5)

Planurile trebuie să includă toate tipurile de deșeuri provenite din exploatarea navelor și reziduuri de încărcătură provenite de la navele care fac în mod obișnuit escală în port și sunt elaborate în funcție de mărimea portului și a categoriilor de nave care fac escală.

Planurile trebuie să cuprindă următoarele elemente:

- o evaluare a necesității de instalații portuare de preluare, ținând cont de nevoile navelor care fac în mod obișnuit escală în port;
- o descriere a tipului și a capacității instalațiilor portuare de preluare;
- o descriere detaliată a procedurilor de preluare și colectare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;
- o descriere a sistemului de tarificare;
- procedurile de semnalare a deficiențelor constatate la instalațiile portuare de preluare;
- procedurile de consultare permanentă cu utilizatorii portuari, contractanții din sectorul deșeurilor, operatorii terminalelor și alte părți interesate;
- tipul și cantitatea de deșeuri provenite din exploatarea navelor și de reziduuri de încărcătură primite și tratate.

În plus, planurile trebuie să cuprindă și elementele de mai jos:

- un rezumat al legislației și formalitățile relevante pentru deversare;
- identificarea uneia sau a mai multor persoane responsabile de punerea în aplicare a planului;
- o descriere a echipamentelor și procedeele de pretratate din port, dacă există;
- o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra utilizarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare;
- o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra cantitățile de deșeuri provenite din exploatarea navelor și reziduurile de încărcătură deversate;
- descrierea modalităților de eliminare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.

Procedurile de preluare, colectare, stocare, tratare și eliminare ar trebui să se conformeze întru totul unui program de gestionare a mediului, care să reducă în mod progresiv impactul acestor activități asupra mediului. Se presupune că această conformitate este realizată dacă procedurile respectă Regulamentul (CEE) nr. 1836/93 al Consiliului din 29 iunie 1993 permițând participarea voluntară a întreprinderilor din sectorul industrial la un sistem comunitar de management al mediului și de audit⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 168, 10.7.1993, p. 1.

▼B**Informații care trebuie comunicate tuturor utilizatorilor portuari:**

- trimitere sumară la importanța fundamentală a deversării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în mod adecvat;
- amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane, cu diagrama/harta;
- lista deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură tratate în mod normal;
- lista punctelor de contact, a operatorilor și a serviciilor furnizate;
- descrierea procedurilor de deversare;
- descrierea sistemului de tarifare;
- procedurile pentru semnalarea deficiențelor constatate la instalațiile portuare de preluare.

▼ **M4**

ANEXA II

**INFORMAȚII DE COMUNICAT ÎNAINTE DE INTRAREA ÎN
PORTUL***(Port de destinație, în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2000/59/CE)*

1. Numele navei, indicativul de apel și, după caz, numărul de identificare OMI al navei:
2. Statul de pavilion:
3. Ora probabilă a sosirii (ETA):
4. Ora probabilă a plecării (ETD):
5. Portul de escală anterior:
6. Portul de escală următor:
7. Ultimul port și ultima dată la care au fost livrate deșeurile provenite din exploatarea navei, inclusiv cantitățile (în m³) și tipurile de deșeurii livrate:
8. A se bifa căsuța corespunzătoare:

Livrați toate deșeurile dvs. Livrați doar o parte a deșeurilor dvs. Nu livrați deșeurile dvs.

în instalații portuare de preluare?

9. Tipul și cantitatea de deșeurii și reziduuri care urmează a fi livrate și/sau reținute la bord, precum și procentul capacității maxime de depozitare:

Dacă livrați toate deșeurile, vă rugăm să completați a doua și ultima coloană, după caz. Dacă nu livrați deșeurii sau livrați doar o parte a acestora, vă rugăm să completați toate coloanele.

Tip	Deșeurii care urmează să fie livrate (m ³)	Capacitate maximă specializată de depozitare (m ³)	Cantitate de deșeurii reținută la bord (m ³)	Portul de livrare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeurii care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)	Deșeurii care au fost livrate în ultimul port de livrare identificat la punctul 7 de mai sus (m ³)
-----	--	--	--	---	--	--

Uleiuri uzate

Ape de santină uleioase						
Reziduuri uleioase (nămol)						
Altele (precizați)						
Ape uzate ⁽¹⁾						

Gunoaie

Materiale plastice						
Deșeurii alimentare						

▼ **M4**

Tip	Deșeuri care urmează să fie livrate (m ³)	Capacitate maximă specializată de depozitare (m ³)	Cantitate de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de livrare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)	Deșeuri care au fost livrate în ultimul port de livrare identificat la punctul 7 de mai sus (m ³)
Deșeuri menajere (de exemplu produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)						
Ulei de gătit						
Cenușă din incineratoare						
Deșeuri provenite din exploatare						
Carcasă(e) de animale						
Reziduuri de încărcătură ⁽²⁾ (a se preciza) ⁽³⁾						

⁽¹⁾ Apele uzate pot fi deversate în mare în conformitate cu Regulamentul 11 din anexa IV la Convenția MARPOL. Casetele aferente nu trebuie completate dacă se intenționează să se efectueze o deversare în mare autorizată.

⁽²⁾ Se pot face estimări.

⁽³⁾ Reziduurile de încărcătură sunt specificate și clasificate în conformitate cu anexele relevante la Convenția MARPOL, în special anexele I, II și V.

Observații

1. Aceste informații pot fi folosite în vederea efectuării unor controale de către statul de port, precum și în vederea efectuării altor activități de inspecție.
2. Statele membre vor determina organismele abilitate pentru a primi copii ale prezentei notificări.
3. Completarea prezentului formular este obligatorie, cu excepția cazului în care nava beneficiază de o derogare în temeiul articolului 9 din Directiva 2000/59/CE.

Subsemnatul confirm că:

— informațiile de mai sus sunt exacte și corecte; și că

— nava dispune la bordul său de o capacitate suficientă de depozitare a tuturor deșeurilor generate între momentul notificării și cel al intrării în următorul port în care acestea vor fi livrate.

Data

Ora

Semnătura