

COMUNICAREA COMISIEI**Orientări pentru interpretarea Directivei 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură**

(2016/C 115/05)

Rezumat

Pe baza experienței acumulate în monitorizarea și evaluarea punerii în aplicare a Directivei 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură ⁽¹⁾ în ultimii cincisprezece ani, Comisia a decis, în interesul transparenței și al certitudinii juridice, să emită interpretări cu privire la unele dispoziții cheie ale directivei.

Prezenta comunicare a Comisiei este prezentată cu scopul de a explica punctele de vedere ale Comisiei cu privire la modul în care ar trebui să fie puse în aplicare anumite dispoziții. Comunicarea nu are scopul de a revizui directiva sau de a aduce atingere competenței Curții de Justiție în materie de interpretare.

Comunicarea începe prin stabilirea principalelor obligații cu privire la furnizarea de instalații portuare de preluare suficiente și adecvate și la modalitatea în care acest lucru ar trebui să fie reflectat în planuri cuprinzătoare de preluare și tratare a deșeurilor pentru fiecare port, în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa I la directivă.

Comunicarea tratează în continuare principalele obligații cu privire la utilizarea efectivă a instalațiilor respective: cerința de livrare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor către instalațiile portuare de preluare înainte ca o navă să poată pleca din port, precum și exceptarea de la această cerință în cazul în care există o capacitate de stocare suficientă pentru toate deșeurile provenite din exploatarea navelor.

În cele din urmă, comunicarea Comisiei oferă îndrumări cu privire la aplicarea de excepții de la obligațiile principale prevăzute în directivă.

1. INTRODUCERE

Directiva 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (denumită în continuare „directiva” sau „Directiva IPP”) aliniază legislația UE cu obligațiile internaționale prevăzute de Convenția MARPOL. De la adoptarea acesteia, Convenția MARPOL a fost modificată de mai multe ori, îndreptându-se treptat spre o interdicție totală a deversărilor, iar noi cunoștințe au fost dobândite cu privire la modul în care deversările deșeurilor în mare afectează ecosistemele marine.

Principalul scop al directivei este de a reduce deversările în mare ale deșeurilor provenite din exploatarea navelor și ale reziduurilor de încărcătură, sporind astfel protecția mediului marin. Prin urmare, directiva reprezintă un instrument-cheie pentru realizarea unui transport maritim mai ecologic, astfel cum este prevăzut în comunicarea Comisiei intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în anul 2018”, care include printre recomandările sale un obiectiv pe termen lung intitulat „fără deșeuri și fără emisii” ⁽²⁾. De asemenea, directiva reprezintă principalul instrument juridic al UE pentru reducerea deșeurilor maritime din surse marine, în conformitate cu cel de Al șaptelea program de acțiune pentru mediu ⁽³⁾ și cu angajamentele internaționale asumate de UE și de statele membre ale acesteia.

Comisia a evaluat punerea în aplicare și eficacitatea directivei de-a lungul timpului. De asemenea, o evaluare a Directivei 2000/59/CE în cadrul programului REFIT a fost finalizată cu succes în anul 2015 ⁽⁴⁾. Evaluarea a abordat relevanța, eficacitatea, eficiența, valoarea adăugată europeană și coerența directivei și a arătat că, de-a lungul anilor, statele membre au dezvoltat diferite interpretări și practici pentru punerea în aplicare a anumitor aspecte și cerințe cheie ale directivei, în special în ceea ce privește livrarea obligatorie a deșeurilor provenite din exploatarea navelor (articolul 7, aplicarea excepțiilor (articolul 9 și dezvoltarea planurilor de preluare și de tratare a deșeurilor (articolul 5. Concluzia evaluării a fost că astfel de diferențe de interpretare și de punere în aplicare afectează eficacitatea directivei.

⁽¹⁾ JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ COM(2009) 8: „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în anul 2018”.

⁽³⁾ Decizia nr. 1386/2013/UE privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2020 „O viață bună, în limitele planetei noastre”.

⁽⁴⁾ Evaluarea *ex post* a Directivei 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, raport final (Panteia/PwC, mai 2015), disponibil la următoarea adresă: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>

Prezenta comunicare a Comisiei reflectă înțelegerea Comisiei cu privire la anumite dispoziții ale directivei, în conformitate cu actuala legislație internațională și a UE ⁽⁵⁾. Comunicarea urmărește astfel să ofere orientări pentru statele membre cu privire la modalitatea de interpretare și de punere în aplicare a dispozițiilor respective. Ea nu are scopul de a revizui directiva sau de a aduce atingere competenței Curții de Justiție în materie de interpretare.

2. INSTALAȚII PORTUARE DE PRELUARE

2.1. Caracterul adecvat

Articolul 4 din directivă solicită statelor membre să se asigure 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”. Pentru determinarea acestui caracter adecvat, directiva face referire la capacitatea de a colecta tipurile și cantitățile de deșeuri 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;
- importanța și poziția geografică a portului;
- tipul navelor care fac escală în portul menționat;
- excepțiile prevăzute în temeiul articolului 9.

Conceptul de „caracter adecvat” a fost elaborat în continuare, atât la nivel internațional ⁽⁶⁾, cât și la nivel regional ⁽⁷⁾. Pentru furnizarea clarificărilor cu privire la diferite aspecte ale caracterului adecvat al instalațiilor, Comisia a luat în considerare orientările furnizate de aceste organizații.

Caracterul adecvat se referă atât la condițiile operaționale, și anume să răspundă cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit porturile și să nu creeze obstacole navelor care utilizează instalațiile, cât și la gestionarea instalațiilor din punct de vedere al mediului.

În ceea ce privește condițiile operaționale necesare, Comisia subliniază faptul că simpla furnizare de instalații nu presupune neapărat că instalațiile sunt adecvate. Locația defavorabilă, procedurile complicate, disponibilitatea redusă și costurile ridicate nejustificate pentru serviciul furnizat reprezintă factori care pot împiedica utilizarea instalațiilor de preluare. Pentru ca o instalație portuară de preluare să fie considerată adecvată, aceasta ar trebui să fie disponibilă pe durata escalei unei nave în port, să fie situată într-o locație convenabilă și ușor de utilizat, să satisfacă toate tipurile de fluxuri de deșeuri care intră în mod normal în port și să nu fie atât de costisitoare încât să reprezinte un factor de descurajare pentru utilizatori ⁽⁸⁾. În același timp, Comisia subliniază faptul că atât dimensiunea, cât și poziția geografică a portului pot limita, din punct de vedere tehnic și rezonabil, capacitatea de preluare și de tratare a deșeurilor.

De asemenea, pentru ca instalația să îndeplinească criteriile de performanță de mediu și să contribuie la îmbunătățirea mediului marin, aceasta trebuie să permită ca eliminarea finală a deșeurilor navelor să se producă într-un mod adecvat din punct de vedere al mediului. Conform Directivei IPP, deșeurile provenite din exploatarea navelor și reziduurile de încărcătură sunt considerate deșeuri în sensul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ (Directiva-cadru privind deșeurile). În consecință, articolul 12 litera (g) prevede ca tratarea, recuperarea sau eliminarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură să se efectueze în conformitate cu directiva-cadru privind deșeurile și cu alte acte legislative pertinente ale UE în materie de deșeuri.

⁽⁵⁾ EMSA pune la dispoziție orientări tehnice suplimentare și cele mai bune practici dezvoltate în statele membre privind aplicarea directivei ca parte din „Recomandările tehnice în ceea ce privește Directiva 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură”.

⁽⁶⁾ În principal în contextul Organizației Maritime Internaționale (OMI), în special: Rezoluția MEPC.83(44) (Orientări privind asigurarea caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor, 2000), Rezoluția MEPC.1/Circ.834 (Orientări consolidate pentru furnizorii și utilizatorii instalațiilor portuare de preluare), Manual complet privind instalațiile portuare de preluare (Publicație OMI 597E), secțiunea 2.3.1; Orientări elaborate de către Organizația Internațională de Standardizare (ISO): standardul ISO 16304 (2013), Dispunerea și gestionarea instalațiilor portuare de preluare.

⁽⁷⁾ În principal în contextul Convenției privind Marea Baltică, HELCOM: Orientări intermediare cu privire la aspecte tehnice și operaționale ale livrării apelor reziduale în instalațiile portuare de preluare (2013), capitolul 6.

⁽⁸⁾ Secțiunea 3 din Rezoluția MEPC.83(44), Orientări privind asigurarea caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor, 2000.

⁽⁹⁾ Articolul 2 din Directiva 2000/59/CE (IPP).

⁽¹⁰⁾ Care înlocuiește Directiva 2006/12/CE, care, la rândul său, înlocuiește Directiva 75/442/CEE a Consiliului.

De asemenea, Convenția internațională privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora (Convenția de la Basel) prevede principii de gestionare rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor, pe care părțile la convenție trebuie să le aplice. Articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Convenția de la Basel prevede că „fiecare parte adoptă dispoziții proprii pentru a asigura amplasarea instalațiilor adecvate pentru eliminare, care trebuie, pe cât posibil, să fie situate în interiorul statului, în vederea unei gestionări raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase sau a altor deșeuri, indiferent de locul unde sunt eliminate”. Comisia consideră că, deși convenția nu se aplică deșeurilor generate în timpul serviciului unei nave ⁽¹¹⁾, în momentul livrării deșeurilor într-o instalație portuară de preluare convenția devine aplicabilă, iar instalația trebuie gestionată astfel încât să respecte principiile definite în convenția menționată ⁽¹²⁾ și în legislația UE în domeniul deșeurilor ⁽¹³⁾.

Articolul 4 alineatul (3) din directivă solicită statelor membre să stabilească proceduri, în conformitate cu cele convenite de Organizația Maritimă Internațională (OMI), pentru a semnaliza statului portuar deficiențele presupuse ale instalațiilor portuare de preluare. În plus, articolul 12 litera (f) obligă statele membre să asigure prezentarea către Comisie a unei copii a alegerilor respective.

2.2. Planuri de preluare și de tratare a deșeurilor

Un element fundamental al directivei în contextul furnizării de instalații portuare de preluare adecvate este reprezentat de obligația de a elabora și de a monitoriza planuri de preluare și de tratare a deșeurilor („planuri PTD”) în toate porturile, în scopul preluării și al tratării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură. Planurile PTD formează unul dintre mecanismele principale de punere în aplicare a cerințelor directivei la nivel portuar. Pentru a elabora un plan, autoritățile competente trebuie, mai întâi, să estimeze necesitățile navelor care fac escală (în mod normal) în portul aflat în competența lor, iar apoi să ia măsuri corespunzătoare pentru a îndeplini necesitățile respective. Articolul 5 din directivă prevede ca un astfel de plan să fie elaborat și pus în aplicare pentru fiecare port, după consultarea părților interesate, ținând cont de prescripțiile prevăzute la articolele 4, 6, 7, 10 și 12.

2.2.1. Elemente obligatorii

Cerințele detaliate cu privire la planurile PTD au fost stabilite în anexa I la directivă. Într-un plan PTD trebuie abordată o gamă largă de aspecte, inclusiv aspectele care contribuie la dezvoltarea sistemului de instalații portuare de preluare și la punerea în aplicare a planului.

Anexa I distinge între un set de elemente-cheie obligatorii care trebuie incluse în fiecare plan PTD și un set de elemente recomandate. Printre elementele obligatorii sunt incluse descrieri ale instalațiilor, proceduri de preluare și de colectare a deșeurilor, sistemul de tarificare, proceduri de semnalare a presupuselor deficiențe și proceduri de consultare. Aceste elemente fac parte din informațiile care ar trebui comunicate tuturor utilizatorilor portuari.

De asemenea, lista cerințelor include o „evaluare a necesității de instalații portuare de preluare”. În opinia Comisiei, această evaluare ar trebui să se bazeze pe statisticile disponibile cu privire la tipul și dimensiunea navelor care fac de obicei escală în port și la cantitatea și tipurile de deșeuri primite în anii precedenți ⁽¹⁴⁾. Comisia notează faptul că „descrierea tipului și a cantității de deșeuri provenite din exploatarea navelor și de reziduuri de încărcătură primite și tratate de port” este, de asemenea, menționată drept un element obligatoriu care trebuie inclus în planul PTD. Absența acestei descrieri a fost constatată în majoritatea planurilor evaluate de către Comisie în ultimii ani. Comisia consideră că această informație este esențială pentru o evaluare corectă a necesității și a caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare din port, astfel cum se prevede în planul PTD.

În cele din urmă, planul PTD reprezintă, de asemenea, un instrument important pentru aplicarea sistemului de recuperare a costurilor, care trebuie să fie stabilit în temeiul articolului 8 din directivă. Conform anexei I, planul PTD trebuie să includă o descriere a sistemului de tarificare. Aceste informații ar trebui să fie puse la dispoziția publicului și să facă obiectul unei consultări în curs.

2.2.2. Domeniul de aplicare: porturile care trebuie să dețină un plan PTD

Directiva prevede ca un plan PTD adecvat să fie elaborat pentru fiecare port, definit ca „un loc sau o zonă geografică ce conține amenajări și echipamente care permit în principal recepția navelor, inclusiv nave de pescuit și de agrement” ⁽¹⁵⁾.

⁽¹¹⁾ Articolul 1 alineatul (4) din Convenția de la Basel – „clauza de excludere”.

⁽¹²⁾ Analiză juridică a Convenției de la Basel, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>

⁽¹³⁾ În special, Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 privind transferul de deșeuri, care pune în aplicare Convenția de la Basel în legislația UE și face referire la diferitele orientări pentru gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor în anexa VIII la regulament.

⁽¹⁴⁾ Secțiunea 2.3.1 din Manualul complet privind instalațiile portuare de preluare al OMI.

⁽¹⁵⁾ Articolul 2 litera (h).

Porturile care intră în domeniul de aplicare a directivei sunt cele în care fac escală în mod obișnuit navele care fac obiectul directivei ⁽¹⁶⁾, și anume toate navele 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 ⁽¹⁷⁾. Navele de pescuit și vapoarele de agrement intră, de asemenea, în domeniul de aplicare al directivei și, prin urmare, același lucru este valabil pentru porturile în care acestea fac escală.

Prin urmare, ținând cont de domeniul de aplicare al directivei, planurile PTD pot varia în mod semnificativ, în ceea ce privește elementele specifice și domeniul de aplicare, de la un port comercial important la un port mic de pescuit sau de agrement. Unele elemente enumerate în anexa I pot fi doar parțial aplicabile porturilor mai mici, cu fluxuri de deșeuri reduse sau cu servicii de transport foarte specializate. Comisia este de opinie că ceea ce poate fi considerat „adecvat” pentru un port depinde de dimensiunea acestuia, de poziționarea sa geografică și de tipul de activități desfășurate în port, care determină, de asemenea, nivelul de detaliere necesar pentru fiecare plan.

În conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din directivă, planul PTD poate fi elaborat la nivel regional. În acest caz, planul PTD este întocmit pentru mai multe porturi, combinând elementele esențiale într-un singur plan regional. Planificarea gestiunii deșeurilor portuare pe baza unui sistem regional poate furniza o soluție atunci când este realizată în așa fel încât să asigure că vasele nu sunt stimulate să deverseze deșeurile în mare. La elaborarea unor astfel de planuri regionale, este esențial ca vasele implicate să aibă o capacitate de stocare suficientă pentru a reține deșeurile între porturile de escală, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din directivă. O asemenea planificare implică o colaborare strânsă între statele membre din aceeași regiune ⁽¹⁸⁾.

În cazul în care un plan regional este întocmit pentru mai multe porturi și este pus în aplicare într-un context regional, implicarea fiecărui port trebuie să fie proporțională cu volumul său de activitate. În toate cazurile, necesitatea și disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare adecvate trebuie să fie specificate pentru fiecare port în parte.

2.2.3. Consultarea părților interesate

Directiva conține, la articolul 5 alineatul (1), o cerință specifică de a consulta părțile interesate, în special utilizatorii porturilor (sau reprezentanții lor), în procesul de elaborare și de punere în aplicare a planului PTD. Procedura de consultare, inclusă, de asemenea, în anexa I ca o cerință de bază, oferă autorităților portuare o metodă pentru a înțelege și a îndeplini necesitățile utilizatorilor. Comisia consideră că un dialog constructiv între autoritatea portuară, contractanții din sectorul deșeurilor, utilizatorii portuari și alte părți interesate, precum organizațiile de mediu, este esențial pentru buna funcționare a sistemului, în special pentru stabilirea instalațiilor adecvate care îndeplinesc necesitățile navelor ce utilizează în mod normal portul. În cadrul evaluării fluxurilor de deșeuri provenite din exploatarea navelor care pot ajunge într-un port pe baza consultării părților interesate, persoana însărcinată cu stabilirea planului poate elabora un plan PTD adecvat, prin analiza corespunzătoare a datelor respective.

Consultările menționate la articolul 5 alineatul (1) sunt definite mai precis în anexa I. Cu toate că articolul 5 se referă doar la consultări privind elaborarea unui nou plan PTD, anexa I la directivă se referă la consultările „în curs”. Ținând cont de cerințele detaliate referitoare la planurile PTD, Comisia consideră că referința la consultare de la articolul 5 alineatul (1) ar trebui înțeleasă ca însemnând consultarea dintre statele membre și părțile interesate atât în timpul elaborării inițiale, cât și după adoptarea planurilor, oferind, de asemenea, baza evaluării și a (re)aprobării planurilor.

2.2.4. Evaluare, aprobare și monitorizare

Articolul 5 alineatul (3) din directivă prevede că statele membre evaluează și aprobă planurile PTD, monitorizează punerea lor în aplicare și se asigură că ele sunt reaprobrate cel puțin la fiecare trei ani și după apariția unor modificări importante în exploatarea portului.

— Evaluare și aprobare:

Atunci când desfășoară evaluarea, autoritățile competente ar trebui să ia în considerare planul PTD prezentat în raport cu cerințele prevăzute în anexa I la Directiva IPP. Dacă unul dintre punctele obligatorii din anexa I nu a fost abordat în mod adecvat, planul PTD nu ar trebui aprobat, iar autoritățile portuare ar trebui să primească o justificare pentru a putea rectifica imediat problemele nerezolvate.

⁽¹⁶⁾ Articolul 3 litera (b).

⁽¹⁷⁾ Articolul 3 litera (a).

⁽¹⁸⁾ Orientări OMI privind asigurarea caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor, punctul 5.15.

Porturile ar trebui să întreprindă o revizuire majoră a planurilor lor PTD la fiecare trei ani și după apariția unor „modificări importante” în exploatarea portului. În acest context, s-a pus problema cu privire la ce tip de modificări portuare ar trebui considerate „importante”. Comisia consideră că modificările importante pot include o creștere sau o scădere structurală importantă a numărului sau a tipului de nave, dezvoltarea unei noi infrastructuri portuare, o schimbare în furnizarea de instalații portuare de preluare sau tehnici noi de tratare la bord.

— Monitorizare:

Deși directiva nu descrie în detaliu modalitatea în care ar trebui să se desfășoare monitorizarea punerii în aplicare a planurilor, Comisia consideră esențială o monitorizare efectivă, pentru a se asigura că planul este pus în aplicare în mod corespunzător și că instalațiile portuare de preluare funcționează conform cerințelor. Scopul monitorizării va fi de a verifica și de a asigura funcționarea sistemului în practică, în conformitate cu planul PTD aprobat. Monitorizarea punerii în aplicare a planurilor ar trebui să includă o inspecție ad-hoc pentru fiecare port, efectuată cel puțin o dată la trei ani, în vederea alinierii cu cerința reaprobării periodice. Inspecțiile ar trebui să fie efectuate mai frecvent în cazul în care au fost primite plângeri cu privire la deficiențe ale instalațiilor portuare de preluare dintr-un anumit port. Comisia recunoaște faptul că inspecția instalațiilor portuare intră deseori în competența altor organe de aplicare a legii și este exercitată într-un cadru juridic diferit de cel aplicabil inspecțiilor la bordul navelor. În acest sens, Comisia subliniază importanța unui cadru integrat pentru monitorizarea instalațiilor portuare de preluare, astfel cum se prevede la articolul 12, precum și importanța unei bune colaborări între autoritățile de aplicare a legii implicate în monitorizarea aplicării directivei.

2.2.5. Raportarea deficiențelor

Pe lângă procedurile transparente de consultare, procedurile eficiente pentru raportarea deficiențelor presupuse sunt esențiale pentru îmbunătățirea funcționării instalațiilor portuare de preluare. În temeiul articolului 4 alineatul (3) din directivă, statele membre trebuie să stabilească proceduri, în conformitate cu cele convenite de OMI, pentru a semnala statului portuar deficiențele presupuse ale instalațiilor portuare de preluare. Anexa I prevede ca astfel de proceduri să fie incluse în planul PTD și să fie comunicate tuturor utilizatorilor portuari.

Având în vedere faptul că procedurile de raportare ar trebui să fie alinate cu cele din cadrul OMI, Comisia consideră oportun ca formatul de raportare al OMI⁽¹⁹⁾ să fie utilizat în acest scop. Notificarea ar trebui să se realizeze cât mai curând posibil, în urma completării formatului de raportare, și ar trebui să includă o copie a raportului comandantului, împreună cu orice documente justificative necesare. Este esențial, de asemenea, să se pună în aplicare proceduri la nivel național, astfel încât Comisia să poată primi o copie a alegerilor privind deficiențele instalațiilor portuare de preluare, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) litera (f) din directivă.

3. LIVRAREA DEȘEURILOR PROVENITE DIN EXPLOATAREA NAVELOR

3.1. Principii de bază privind livrarea obligatorie

Articolul 7 este unul dintre articolele esențiale ale directivei, contribuind la obiectivul general al acesteia de a reduce deversările deșeurilor provenite din exploatarea navelor în mare și de a spori protecția mediului marin. El impune drept normă generală obligația comandantului unei nave care face escală într-un port UE „să livreze toate deșeurile provenite din exploatarea navelor într-o instalație portuară de preluare” înainte de a părăsi portul.

Există doar o singură excepție de la această normă obligatorie de livrare, și anume în cazul în care se poate stabili din formularul obligatoriu de notificare că există capacitate de stocare suficientă pentru toate deșeurile provenite din exploatarea navelor. În acest sens, directiva depășește obligațiile impuse de Convenția MARPOL, care solicită doar furnizarea de instalații portuare de preluare adecvate, dar nu impune utilizarea obligatorie a acestora, dincolo de prevederile implicite ale normelor de deversare⁽²⁰⁾. În ceea ce privește reziduurile de încărcătură, directiva se aliniază îndeaproape cu cerințele Convenției MARPOL, întrucât prevede la articolul 10 că livrarea reziduurilor de încărcătură în instalații portuare de preluare are loc în conformitate cu dispozițiile MARPOL.

3.2. Livrarea obligatorie a tuturor deșeurilor

Articolul 7 alineatul (1) solicită comandantului unei nave care face escală într-un port al UE să livreze toate deșeurile provenite din exploatarea navelor într-o instalație portuară de preluare înainte de a părăsi portul.

Deșeurile provenite din exploatarea navelor sunt definite drept „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, precum și deșeurile de încărcătură definite în orientările pentru punerea în aplicare a anexei V la MARPOL”⁽²¹⁾. În ceea ce privește reziduurile de încărcătură, Comisia constată faptul că acestea nu se încadrează în cerința generală privind livrarea prevăzută la articolul 7, ci trebuie livrate în conformitate cu dispozițiile Convenției MARPOL, astfel cum se prevede la articolul 10.

⁽¹⁹⁾ MEPC.1/Circ.834, anexă, appendicele 1.

⁽²⁰⁾ Normele referitoare la deversarea în mare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor sunt cuprinse în anexele respective la MARPOL, precizând cantitățile și condițiile în care sunt permise astfel de deversări.

⁽²¹⁾ Articolul 2 litera (c).

Au fost formulate întrebări cu privire la posibilitatea de a exclude de la obligația de livrare deșeurile care pot fi deversate în mod legal în mare, în conformitate cu normele și cu condițiile MARPOL privind deversarea. Acest lucru are o relevanță deosebită în ceea ce privește apele reziduale, pentru care MARPOL permite deversarea în mare în anumite condiții ⁽²²⁾.

În acest context, Comisia consideră că unul dintre obiectivele luate în considerare la momentul adoptării directivei a fost punerea în aplicare a Convenției MARPOL ⁽²³⁾. În plus, Comisia recunoaște faptul că anexa II la directivă ⁽²⁴⁾ prevede o derogare de la cerința de notificare a apelor reziduale care pot fi deversate în mod legal în mare conform anexei IV la MARPOL ⁽²⁵⁾. În același timp, Comisia subliniază că cerința generală privind livrarea ar trebui interpretată conform obiectivelor directivei de a reduce deversările deșeurilor provenite din exploatarea navelor în mare și de a spori protecția mediului marin. Prin urmare, Comisia consideră că deversările permise conform MARPOL nu pot fi excluse în mod automat din cerința de livrare a directivei. În acest sens, este important, de asemenea, de observat că apele reziduale nu sunt excluse de la aplicarea articolului 8 privind taxele pentru deșeurile provenite din exploatarea navelor.

În ceea ce privește livrarea obligatorie prevăzută la articolul 7, au fost formulate în continuare întrebări privind faptul dacă deșeurile provenite din activități de reparații navale se încadrează în domeniul de aplicare al deșeurilor provenite din exploatarea navelor și, ca atare, ar trebui să fie livrate într-o instalație portuară de preluare. În special, s-a pus problema dacă astfel de deșeuri se califică drept „deșeuri operaționale”, cuprinse în anexa V la MARPOL, definite ca „toate deșeurile solide, (inclusiv) dejecțiile lichide care nu sunt acoperite de alte anexe, colectate la bord în timpul întreținerii normale sau operării unei nave sau utilizate pentru depozitarea sau manevrarea încărcăturii” ⁽²⁶⁾.

Comisia consideră că deșeurile provenite din activități de reparații efectuate în docurile de reparații navale nu ar trebui să fie considerate „deșeuri provenite din exploatarea navelor” în sensul directivei, întrucât ele nu se încadrează în domeniul de aplicare al anexei V la MARPOL. Definiția „deșeurilor operaționale” din anexa V la MARPOL, în special referirea la „întreținerea normală sau operarea unei nave”, exclude deșeurile provenite din activități de reparații navale efectuate în șantier de reparații. Drept consecință, deșeurile provenite în urma unor astfel de activități vor fi responsabilitatea comună a navei și a șantierului de reparații, care ar trebui să facă aranjamentele necesare pentru livrarea și tratarea ulterioară, în deplină conformitate cu cerințele prevăzute în legislația UE privind deșeurile ⁽²⁷⁾.

3.3. Capacitate de stocare suficientă

Pentru a ușura sarcina navelor de a livra deșeurile în fiecare port atunci când cantitatea de deșeuri de la bord nu generează eventuale deversări în mare, articolul 7 alineatul (2) prevede o excepție de la cerința obligatorie privind livrarea și prevede că nava:

„...poate fi autorizată să-și continue călătoria către portul de escală următor fără a livra 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 livrare a deșeurilor”.

Comisia subliniază faptul că articolul 7 alineatul (2) din directivă constituie o excepție de la cerința obligatorie privind livrarea și trebuie interpretat în sens restrictiv.

Pentru a determina cu exactitate capacitatea de stocare disponibilă la bordul unei nave, informațiile furnizate în notificarea privind deșeurile solicitată conform articolului 6 și anexei II vor necesita verificare. În conformitate cu articolul 6 din directivă, comandantul unei nave (cu excepția navelor de pescuit sau de agrement) având ca destinație un port situat în UE are obligația să completeze formularul de notificare furnizat în anexa II la directivă și să notifice aceste informații autorității competente din statul membru în care este situat următorul port de escală. Anexa II conține o listă detaliată a informațiilor care trebuie notificate, inclusiv un tabel cu diferitele categorii de deșeuri și de reziduuri de încărcătură livrate în portul anterior ⁽²⁸⁾, precum și deșeurile care trebuie să fie livrate și/sau să rămână la bord și precizarea procentului din capacitatea de stocare maximă.

⁽²²⁾ MARPOL permite, de asemenea, deversarea altor tipuri de deșeuri provenite din exploatarea navelor. Cu toate acestea, normele de deversare a deșeurilor menționate în anexa I și în anexa V au devenit mult mai restrictive, permițând deversarea în mare doar a unor cantități foarte mici de deșeuri menționate în anexa I și a câtorva categorii de deșeuri menționate în anexa V, în condiții specifice.

⁽²³⁾ A se vedea considerentul 3 din Directiva 2000/59/CE.

⁽²⁴⁾ Directiva 2007/71/CE a Comisiei de modificare a anexei II la Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.

⁽²⁵⁾ Regula 11 din anexa IV la Convenția MARPOL.

⁽²⁶⁾ Regula 1.12 din anexa V la Convenția MARPOL.

⁽²⁷⁾ În special, Directiva-cadru privind deșeurile.

⁽²⁸⁾ Anexa II la Directiva 2000/59/CE a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/2087 a Comisiei din 18 noiembrie 2015, cu scopul de a include tipurile și cantitățile de deșeuri livrate în portul de escală anterior în tabelul de informații care trebuie notificate.

Pentru a determina dacă există capacitate de stocare suficientă pentru următoarea călătorie, este important, de asemenea, să se țină cont de cantitatea de deșeuri care poate fi generată la bordul navei între portul de plecare și următorul port de escală. Factorii care afectează generarea de deșeuri în cazul unei nave pot fi atât constanți (tipul navei, anul de construcție, puterea motorului principal etc.), cât și variabili (cantitatea încărcăturii de la bord, condițiile de călătorie, planificarea rutei, numărul pasagerilor la bord etc.). De asemenea, există o serie de factori care contribuie în mod semnificativ la reducerea deșeurilor la bord, inclusiv reciclarea deșeurilor, incinerarea la bord, utilizarea de combustibil diesel marin, și care ar trebui să fie, de asemenea, luați în considerare pentru a se determina dacă există capacitate suficientă de stocare.

În ceea ce privește tratamentul diferit pentru fiecare flux de deșeuri, ținând cont de faptul că notificarea din anexa II la directivă prevede furnizarea de informații cu privire la toate tipurile de deșeuri, împreună cu capacitatea de stocare maximă și cu cantitatea de deșeuri reținută la bord pentru fiecare tip de deșeuri, Comisia consideră că este necesară evaluarea capacității de stocare pentru fiecare tip de deșeuri. În consecință, în cazul în care există în general capacitate de stocare pe navă, dar pentru unul sau mai multe tipuri de deșeuri nu există o asemenea capacitate, nava nu are permisiunea să înainteze spre următorul port de escală.

3.4. Portul unde este prevăzută livrarea

Articolul 7 alineatul (2) face referire la „portul unde este prevăzută livrarea”. Ar trebui să se stabilească dacă „portul unde este prevăzută livrarea” ar trebui interpretat drept „următorul port de escală”.

Comisia reamintește faptul că sistemul prevăzut la articolul 7 alineatul (2) este un sistem de la port la port. Primul paragraf de la articolul 7 alineatul (2) se referă la permisiunea navei de a înainta spre „următorul port de escală”. Pe baza acestor informații, autoritățile competente evaluează dacă există capacitate suficientă de stocare la bord pentru toate deșeurile provenite din exploatarea navelor, cu scopul de a evita riscul deversărilor în mare în drumul spre următorul port de escală. Aceste informații sunt furnizate, de asemenea, în notificarea care trebuie trimisă portului de escală înainte de sosire, pentru ca portul respectiv să pună la dispoziție instalații portuare de preluare adecvate necesităților navei. Autorizația portului de escală prevăzută la articolul 7 alineatul (2) poate să acopere înaintarea navei doar până la următorul port de escală, dar nu dincolo de portul respectiv. În cadrul acestei logici, „portul unde este prevăzută livrarea” menționat la articolul 7 alineatul (2) ar trebui interpretat drept „următorul port de escală”, întrucât este datoria autorităților următorului port de escală să evalueze dacă nava în cauză poate înainta spre un alt port, în funcție de capacitatea de stocare disponibilă.

Articolul 7 alineatul (2) prevede că „în cazurile în care există motive întemeiate de a crede că portul unde este prevăzută livrarea deșeurilor nu dispune de instalații adecvate sau acest port nu este cunoscut și deci există riscul ca deșeurile să fie deversate în mare, trebuie luate toate măsurile necesare pentru a evita poluarea marină, dacă este necesar prin obligarea navei să livreze deșeurile înainte de a părăsi portul”.

Prin urmare, autoritățile competente vor trebui să evalueze situația din portul unde este prevăzută livrarea și în special să determine dacă în portul respectiv sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate. Comisia constată că acest lucru se poate dovedi dificil în cazul în care portul unde este prevăzută livrarea este situat în afara UE sau nu este cunoscut.

Dacă aplicarea articolului 7 alineatul (2) poate fi monitorizată în porturile UE în cadrul „sistemului de la port la port”, fiind sprijinită de sistemul de informare și de monitorizare dezvoltat în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din directivă (a se vedea secțiunea 3.5.2 de mai jos), acest lucru nu este posibil atunci când următorul port de escală este situat în afara UE. În ceea ce privește navele care pleacă către porturi din afara UE, Comisia consideră extrem de important ca autoritățile competente să verifice capacitatea suficientă de stocare la bord înainte de a le permite acestor nave să pornească având încă deșeuri la bord și – în cazul în care există informații disponibile – să verifice disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare în baza de date GISIS a OMI ⁽²⁹⁾.

3.5. Monitorizare și punere în executare

3.5.1. Monitorizare

Se solicită statelor membre să examineze în mod adecvat informațiile notificate de navă în formularul de notificare a deșeurilor ⁽³⁰⁾. Această examinare ar trebui să permită autorităților să asigure furnizarea de instalații portuare de preluare adecvate pentru navă, precum și să permită monitorizarea livrărilor deșeurilor, inclusiv evaluarea capacității de stocare.

⁽²⁹⁾ Utilizarea Sistemului informatic integrat global privind transportul maritim (GISIS) al OMI poate furniza informații cu privire la instalațiile portuare de preluare disponibile în diferite porturi: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

⁽³⁰⁾ Articolul 12 litera (d).

Astfel cum au arătat evaluările Comisiei, în statele membre sunt aplicate în prezent atât proceduri de aprobare active, cât și proceduri de aprobare pasive pentru a permite plecarea unei nave având la bord deșeurile provenite din exploatare:

- aprobare activă – în urma examinării corespunzătoare a formularului de notificare a deșeurilor și a evaluării capacității suficiente de stocare la bord, se furnizează navelor o aprobare expresă și scrisă care le permite să plece din port. Acest lucru este realizat fie prin intermediul unui certificat, fie printr-un mesaj simplu către navă, care trebuie păstrat la bordul navei; sau
- aprobare pasivă – intervenția este prevăzută doar în cazul în care, în urma examinării corespunzătoare a formularului de notificare a deșeurilor sau în absența notificării, există motive să se considere că nava nu este în conformitate cu cerința obligatorie privind livrarea din directivă. Se inițiază o inspecție a instalațiilor portuare de preluare, iar în cazul în care se descoperă că nava nu dispune de o capacitate suficientă de stocare, se va solicita acesteia să își livreze deșeurile înainte de plecare. În toate celelalte cazuri, plecarea navei către următorul port de escală va fi permisă fără aprobarea expresă, în scris sau în format electronic, din partea autorităților.

Nici articolul 7 alineatul (2), nici articolul 11 și nici articolul 12 alineatul (1) litera (d) nu solicită eliberarea unei aprobări explicite pentru ca nava să înainteze către următorul port de escală. Prin urmare, Comisia consideră că atât procedurile de aprobare active, cât și cele pasive sunt autorizate de directivă.

3.5.2. Sistemul de informare și de monitorizare

Pentru a sprijini statele membre să identifice navele care nu și-au livrat deșeurile în conformitate cu directiva, aceasta din urmă a prevăzut dezvoltarea unui sistem corespunzător de informare și de monitorizare.

Comisia s-a angajat în dezvoltarea acestui sistem în cadrul sistemului existent SafeSeaNet, creat în temeiul Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului⁽³¹⁾; ea intenționează să lege sistemul de un modul dedicat de raportare și de monitorizare din cadrul bazei de date privind inspecțiile aferente controlului statului portului (THETIS), gestionată de EMSA.

Începând cu 1 iunie 2015, raportarea electronică prin intermediul unei interfețe naționale unice⁽³²⁾ a devenit obligatorie pentru notificarea în avans a deșeurilor și este comunicată între autoritățile naționale prin intermediul Sistemului de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet)⁽³³⁾. În acest scop, în cadrul normelor operaționale pentru implementarea mesajului, a fost dezvoltat un mesaj electronic privind deșeurile în conformitate cu Directiva 2010/65/UE. Statele membre și Comisia au convenit, de asemenea, ca informațiile cu privire la navele care nu și-au livrat deșeurile provenite din exploatare și reziduurile de încărcătură să fie transmise prin intermediul sistemului SafeSeaNet⁽³⁴⁾. Comisia se așteaptă ca acest sistem să sprijine atât statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare corespunzătoare a directivei, cât și industria, prin asigurarea raportării eficiente și prin reducerea timpului de escală în porturi.

În acest context, Comisia constată că, deși formularul de notificare a deșeurilor din anexa II necesită o semnătură oficială a comandantului navei, atunci când notificarea deșeurilor este raportată electronic nu se solicită în paralel o semnătură pe formular, informațiile de identificare ale utilizatorului care transmite datele fiind suficiente pentru a identifica persoana care depune formularul de notificare a deșeurilor⁽³⁵⁾.

3.5.3. Punere în executare (inspecții)

Articolul 11 stabilește regimul de control în temeiul directivei. În principiu, statele membre trebuie să se asigure că toate navele fac obiectul unei inspecții și că este efectuat un număr suficient de inspecții. Comisia subliniază faptul că această cerință generală de inspecție include, de asemenea, navele de pescuit și vapoarele de agrement. Cu toate acestea, întrucât în practică nu ar fi posibil să se controleze toate navele care nu își livrează deșeurile în porturi, directiva prevede anumite criterii de selecție pentru a decide care nave ar trebui inspectate.

⁽³¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

⁽³²⁾ Articolul 5 din Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

⁽³³⁾ Astfel cum s-a stabilit prin Directiva 2002/59/CE.

⁽³⁴⁾ A se vedea „SAFESEANET: Orientări pentru raportarea incidentelor”.

⁽³⁵⁾ Astfel cum s-a convenit de către grupul eMS înființat în conformitate cu Directiva 2010/65/UE, Mesajul privind deșeurile – Norme operaționale, versiunea 0.9, 19 martie 2012.

Conform articolului 11 alineatul (2) litera (a) din directivă, navele (altele decât navele de pescuit și de agrement cu o capacitate maximă de 12 pasageri) care nu respectă cerințele de notificare prevăzute la articolul 6 sau cele în cazul cărora examinarea informațiilor furnizate de către comandant a evidențiat alte motive pentru a considera că nava nu respectă directiva ar trebui să primească o *atenție specială* în procesul de selectare a navelor pentru inspecție.

Astfel cum rezultă din articolul 11 alineatul (2) litera (a), formularul de notificare reprezintă instrumentul principal pentru selectarea/vizarea navelor pentru inspecție. În acest context, Comisia subliniază necesitatea unui schimb de informații eficient între autoritățile competente și organismele de aplicare a legii. În special, următoarele fluxuri de informații sunt esențiale:

- autoritatea de aplicare relevantă și inspectorii acesteia trebuie să aibă acces la notificări fără întârziere;
- portul ar trebui să raporteze imediat orice neconcordanță cu directiva, inclusiv absența notificării sau a livrării, către autoritatea care întreprinde inspecția instalațiilor portuare de preluare;
- autoritatea competentă din fiecare stat membru ar trebui:
 - să primească din partea portului sau de la părți terțe rapoarte privind neconcordanțele, în special cu privire la navele care nu respectă cerințele directivei;
 - să informeze autoritatea competentă din următorul port de escală cu privire la încălcarea obligației de livrare prevăzută la articolele 7 și 10 din Directiva IPP, astfel încât navei să nu i se permită să părăsească portul respectiv până când nu a fost efectuată o evaluare mai detaliată, după cum este prevăzut la articolul 11 alineatul (2) litera (d).

3.5.3.1. Domeniul de aplicare al inspecțiilor IPP

Directiva permite în mod expres ca punerea în executare să se desfășoare în conformitate cu Directiva privind controlul statului portului⁽³⁶⁾. În același timp, directiva prevede în mod clar că, indiferent de cadrul în care se desfășoară inspecțiile, se aplică cerința de a realiza inspecția în procent de 25 %. Comisia constată că cerința de a realiza inspecția în procent de 25 % provine din cerințele directivei anterioare privind controlul statului portului (Directiva 95/21/CE), aflată în vigoare la momentul adoptării Directivei IPP. Actualul regim de control al statului portului, introdus prin Directiva 2009/16/CE, a înlocuit cerința de 25 % cu o sarcină de inspecție comună, alocată proporțional fiecărui stat membru, și cu un mecanism de selecție pe bază de risc.

Considerentele directivei subliniază necesitatea de a efectua inspecții direcționate pentru a verifica conformitatea, al căror număr ar trebui să fie suficient pentru a descuraja neconformitatea cu directiva⁽³⁷⁾. Acest principiu al inspecțiilor direcționate se reflectă, de asemenea, în sistemul general prevăzut la articolul 11, care stabilește criteriile de selecție bazate pe informațiile extrase din notificare sau din absența notificării. Prin urmare, Comisia consideră că regimul de inspecție prevăzut în Directiva IPP ar trebui să urmeze, de asemenea, o abordare bazată pe risc, similară abordării din cadrul actualei Directive privind controlul statului portului, în loc să vizeze să atingă obiectivul fix de 25 %.

Cu toate acestea, Comisia subliniază că aplicarea corectă și punerea în executare a Directivei IPP ar trebui asigurate tot timpul, în special în ceea ce privește conformarea cu criteriile de selecție pentru inspecții, care sunt diferite de cele utilizate în cadrul Directivei privind controlul statului portului. În plus, este important ca navele cărora nu li se solicită să trimită o notificare a deșeurilor către un port, inclusiv navele scutite care asigură servicii regulate, navele de pescuit și vapoarele de agrement (autorizate să transporte maximum 12 pasageri) să fie, de asemenea, monitorizate și inspectate. Articolul 11 alineatul (3) solicită statelor membre să stabilească proceduri de control atât pentru navele de pescuit, cât și pentru vapoarele de agrement, cu scopul de a asigura conformitatea cu directiva.

În același timp, navele care sunt în conformitate cu directiva, dar care sunt întârziate în mod nejustificat din cauza deficiențelor instalațiilor de preluare au, de asemenea, dreptul de a fi despăgubite [articolul 12 alineatul (1) litera (h)].

3.5.3.2. „Reținerea navei” și sistemul de schimb de informații

În cazurile în care autoritatea competentă nu este satisfăcută de rezultatele inspecției, aceasta trebuie să se asigure că nava nu părăsește portul până când nu își livrează deșeurile. Ca atare, directiva furnizează temeiul legal și condițiile de „reținere” a navei, deși – astfel cum este explicat mai sus – cadrul, procedurile și sistemul general de reținere a navei pot proveni din cadrul de control al statului portului, astfel cum se prevede în special la articolul 11 alineatul (2) litera (b). Prin urmare, deși cadrul poate fi același, acțiunea de reținere a unei nave în temeiul Directivei IPP trebuie să fie diferențiată de „stoparea operațiunilor” în temeiul Directivei privind controlul statului portului.

⁽³⁶⁾ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

⁽³⁷⁾ Considerentul 18 din directivă.

Decizia de a reține o navă pentru neconformitatea cu cerințele de livrare stabilite la articolele 7 și 10 poate fi declanșată și de informațiile primite de la portul anterior și care constituie „dovezi clare” ale absenței livrării. În astfel de cazuri, inspectorul nu permite navei să părăsească portul până când nu a fost efectuată o evaluare mai detaliată a factorilor privind conformitatea navei cu cerințele de livrare a deșeurilor.

Cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește aplicarea directivei se bazează pe un sistem eficient de raportare între porturi pentru schimbul de informații relevante. Un astfel de sistem este prevăzut la articolul 12 alineatul (3) din directivă, iar Comisia se angajează să asigure continuarea dezvoltării și integrarea acestuia în cadrul sistemelor actuale de raportare a datelor.

4. EXCEPTĂRI

4.1. Condiții

Pentru a evita sarcina administrativă și financiară nejustificată pentru navele care fac escală în aceleași porturi în mod frecvent și regulat, articolul 9 autorizează statele membre să scutească navele de următoarele obligații:

- notificarea deșeurilor în avans (articolul 6);
- livrarea obligatorie a deșeurilor provenite din exploatarea navelor [articolul 7 alineatul (1)];
- plata taxei pentru deșeuri (articolul 8).

Urmând principiul interpretării juridice „*a maiore ad minus*”, rezultă faptul că un stat membru care poate scuti o navă de toate cerințele o poate scuti, de asemenea, de una singură dintre acestea. În mod similar, dacă o navă poate fi scutită de livrarea tuturor tipurilor de deșeuri provenite din exploatare, ea poate fi scutită, de asemenea, de livrarea unuia sau mai multor tipuri de deșeuri.

Articolul 9 stabilește două condiții cumulative pentru a permite exceptări:

- (a) nava efectuează transporturi maritime regulate, cu escale frecvente și regulate; și
- (b) există probe suficiente care atestă existența unui aranjament în vederea livrării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a plății taxelor aferente într-un port situat pe itinerariul navei.

Totuși, aceste condiții nu au fost clar definite până în prezent la nivelul UE, lăsând autorităților statelor membre o marjă largă de apreciere pentru a elabora conceptele-cheie. În consecință, regimurile de exceptări diferă foarte mult între statele membre, ceea ce generează necesitatea de a clarifica anumite concepte-cheie.

4.1.1. Nave care efectuează transporturi maritime regulate, cu escale frecvente și regulate

Noțiunea de „transporturi maritime regulate, cu escale frecvente și regulate” nu a fost definită mai precis în directivă. Pe baza celor mai bune practici identificate în statele membre⁽³⁸⁾, Comisia consideră că acești termeni ar trebui interpretați după cum urmează:

- transporturi maritime regulate: nava în cauză trebuie să dețină o listă publicată sau planificată a orelor de plecare și de sosire, între porturi sau terminale identificate, sau să efectueze traversări recurente⁽³⁹⁾ care constituie un program ușor de recunoscut. Acest program sau echivalentul acestuia poate lua forma declarațiilor orelor de navigație. Trebuie menționat faptul că programul navei ar trebui elaborat în prealabil și ar trebui să rămână stabil cel puțin 4 luni pentru a include plecările sezoniere;
- escale regulate: navele trebuie să efectueze călătorii repetate, într-o ordine constantă între porturile sau terminalele identificate, sau să desfășoare o serie de călătorii de la și spre același port, fără escale intermediare;
- escale frecvente: nava trebuie să facă escală în portul în care se aplică exceptarea și în portul în care livrează deșeurile provenite din exploatare cel puțin o dată la cincisprezece zile.

⁽³⁸⁾ Interpretarea ia în considerare definițiile utilizate în prezent de țările HELCOM în Recomandarea 28E/10 „Orientări pentru stabilirea unui sistem armonizat de neaplicare a taxelor speciale pentru livrarea în instalații portuare de preluare a deșeurilor petroliere provenite din exploatarea navelor provenind din sălile mașinilor și pentru livrarea apelor reziduale și a deșeurilor, inclusiv deșeurile maritime capturate în plasele de pescuit”, adoptată la 15 noiembrie 2007, <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, și de Regatul Unit, ref. *UK Marine Guidance Note MGN 387*, „Orientări privind navele comerciale și navele de pescuit (instalațiile portuare de preluare a deșeurilor), Reguli 2003 și amendamente”.

⁽³⁹⁾ „Recurente” se referă la călătoriile cu servicii de tip navetă sau la serviciile de tip „turn up and go” (plecare pe loc), pe rute foarte scurte.

Un aspect suplimentar se referă la tipurile de nave care pot beneficia de exceptare – în special, faptul dacă navele de dragare, navele pilot sau feriboturile care traversează distanțe mici intră în domeniul de aplicare al articolului 9. În primul rând, ar trebui să se noteze faptul că articolul 9 nu face diferențiere între categoriile de nave. În plus, Comisia consideră că navele al căror port de plecare și port de sosire este același ar trebui, din acest motiv, să nu fie excluse din domeniul de aplicare al articolului 9. Este ușor de conceput faptul că o navă face escală în portul (singurul port) din care operează în mod frecvent și regulat în contextul transporturilor maritime regulate, astfel încât este justificată permiterea unei exceptări conform articolului 9, al cărui scop îl reprezintă simplificarea. În plus, ținând cont de definiția portului, navele care furnizează servicii în zona sau între terminalele aceluiași port ar trebui să poată să beneficieze de dispozițiile prevăzute la articolul 9, cu condiția ca acestea să respecte, de asemenea, condițiile privind modalitățile suficiente de plată și de livrare la intervale adecvate.

4.1.2. Probe suficiente privind existența unui aranjament

Articolul 9 alineatul (1) din Directiva IPP prevede drept condiție prealabilă pentru acordarea unei exceptări existența unor „probe suficiente care atestă existența unui aranjament în vederea livrării deșeurilor provenite din exploatarea navelor și plății taxelor aferente într-un port situat pe itinerariul navei”.

Calitatea probelor care sprijină cererea de exceptare are o importanță esențială pentru funcționarea corespunzătoare a regimului de exceptări.

Pe baza orientărilor furnizate de organizațiile naționale sau regionale, Comisia consideră că următoarele probe, luate împreună, ar trebui considerate „suficiente” atunci când sunt prezentate de către operatorul navei:

- dovezi privind existența unuia sau a mai multor contracte semnate, care acoperă fiecare tip de deșeurii provenite din exploatarea navelor, încheiat(e) cu un port sau cu un contractant înregistrat de deșeurii al portului în care deșeurile urmează să fie livrate, împreună cu frecvența livrării deșeurilor în instalațiile respective;
- chitanțe sau alte dovezi care atestă faptul că aranjamentul sau contractul este activ;
- dovezi care atestă faptul că aceste aranjamente sunt acceptabile pentru portul care primește deșeurile provenite din exploatarea navelor, pentru portul (porturile) în cazul căruia (căror) se aplică exceptarea și pentru alte porturi aflate pe rută.

Cerința privind existența unui contract exclude practica de a accepta o exceptare doar pe baza escalelor frecvente. Această dovadă ar trebui completată cu probe care să ateste faptul că respectivul contract este utilizat în mod activ și pus în practică, pentru a se evita abuzul regimului de exceptări. Ultimul punct conține o referire la acceptabilitatea aranjamentului de către portul în care este încheiat contractul. Această cerință ar contribui la evitarea situațiilor în care autoritatea portuară nu este nici măcar conștientă de faptul că nava este scutită de către alt stat membru pe baza escalelor frecvente într-un anumit port. Sarcina prezentării informațiilor solicitate îi revine operatorului navei.

Navele care călătoresc între trei sau mai multe porturi pot primi, conform directivei, o exceptare pentru mai multe porturi, atât timp cât notifică, livrează și plătesc taxa obligatorie în cel puțin un port aflat pe ruta lor. Acest lucru exclude posibilitatea ca o navă să fie scutită pentru toate porturile aflate pe ruta sa, chiar și pe baza unui aranjament privat cu un contractant de deșeurii pentru livrarea și plata deșeurilor în afara portului (aranjament cu o parte terță), întrucât astfel de aranjamente ar trebui efectuate sub răspunderea/autoritatea unui port de pe ruta navei.

Deși articolul 9 nu prevede în mod explicit ca aranjamentul pentru livrare și plata taxei să fie efectuat într-un port situat într-un stat membru, pot exista preocupări cu privire la aranjamentele efectuate în porturi situate în afara UE, întrucât astfel de porturi nu respectă în mod necesar condițiile prevăzute în directivă, care ar putea să nu fie verificate și puse în executare în mod corespunzător. Din acest motiv, porturile care acordă o exceptare pe baza aranjamentelor efectuate în afara UE ar trebui să evalueze aranjamentele respective în comparație cu cerințele directivei în ceea ce privește instalațiile de preluare suficiente și adecvate, monitorizarea livrării și plata taxelor, iar în cazul în care există incertitudini, ele ar trebui să nu accepte astfel de aranjamente drept „dovezi suficiente” în sensul articolului 9 alineatul (1).

4.2. Procedura de exceptare

Cererea de exceptare va fi înaintată în mod normal de către agentul navei sau de compania/operatorul de transport către autoritatea competentă a statului membru în care este situat portul. Autoritatea desemnată va solicita dovezi ale transporturilor maritime regulate ale navei, precum și dovezi cu privire la aranjamentul aplicat de gestionare a deșeurilor.

Autoritățile statelor membre pot să scutească nave doar în porturile aflate în competența lor, dar aranjamentul de gestionare a deșeurilor pe care se bazează exceptarea poate fi efectuat în oricare alt port aflat pe ruta regulată a navei ⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ De exemplu, un feribot de pasageri de tip ro-ro care face comerț între statele membre A și B poate avea un contract cu privire la deșeurii cu o companie de gestionare a deșeurilor din statul A, un contract cu privire la deșeurile petroliere cu o companie de gestionare a deșeurilor din statul B și un contract cu privire la apele reziduale cu o autoritate portuară/municipalitate din statul A.

Excepția acordată de către un stat membru pentru un port nu este valabilă în alt port al statului membru (excepție separată), întrucât articolul 9 alineatul (1) prevede o procedură de excepție „de la port la port” prin referirea la „statele membre ale porturilor implicate”. Prin urmare, nava trebuie să solicite în mod separat excepții în fiecare port din statul membru aflat pe ruta sa regulată, chiar dacă acordul sau acordurile cu privire la gestionarea deșeurilor care constituie baza excepției pot fi aceleași.

Durata valabilității excepțiilor variază foarte mult între statele membre. Pentru a evita abuzul, Comisia consideră că durata maximă a valabilității excepțiilor ar trebui să fie de cinci ani, în funcție de schimbările modelului de trafic al navei. În orice caz, excepția nu ar trebui să depășească durata aranjamentului cu privire la gestionarea deșeurilor. Odată ce excepția a fost acordată, este considerată o bună practică emiterea unui certificat de excepție, care poate conține toate informațiile relevante referitoare la excepție, cum ar fi o referire la obligațiile de care nava a fost scutită, condițiile de valabilitate și data și locul emiterii. Certificatul de excepție ar trebui să fie păstrat în permanență la bordul navei, pentru a se putea demonstra conformitatea.

Articolul 9 alineatul (2) solicită informarea Comisiei de către statele membre în mod regulat (cel puțin o dată pe an) cu privire la excepțiile acordate. Acest lucru poate fi efectuat fie în format scris sau – de preferat – prin intermediul raportării SafeSeaNet, utilizată ca o bază a sistemului comun de informare și de monitorizare.

4.3. Monitorizare și punere în executare

Statele membre ar trebui să se asigure că sunt instituite proceduri de control corespunzătoare pentru navele scutite și că acestea sunt supuse inspecției în mod regulat (cel puțin o dată pe an), pentru a verifica dacă acestea respectă aranjamentele referitoare la livrarea deșeurilor, astfel cum prevede articolul 11 alineatul (1) din directivă.

În acest scop, toate autoritățile relevante de aplicare a legii aflate pe ruta regulată a unei nave ar trebui să fie informate pe deplin cu privire la navele care sunt scutite, în care porturi și pe baza căror motive. Mai presus de toate, autoritățile de aplicare a legii dintr-un anumit port trebuie să fie informate cu privire la orice eventuală excepție care vizează respectivul port. Acest lucru este realizat, de regulă, prin intermediul certificatului de excepție pe care operatorul/agentul navei îl poate prezenta autorităților relevante drept dovadă a excepției (excepțiilor)⁽⁴¹⁾ acordate. În acest context, Comisia subliniază importanța unui schimb de informații eficace cu privire la excepții între autoritățile statelor membre, prin intermediul sistemului comun de informare și de monitorizare. Informațiile referitoare la excepții vor fi necesare pentru a verifica aranjamentele efectuate în materie de livrare și de plată a taxelor, care reprezintă condiții prealabile pentru obținerea excepției.

⁽⁴¹⁾ Relevanța este recunoscută, de asemenea, în Orientările HELCOM menționate în nota de subsol 38, care prevăd că statul care acordă excepția „ar trebui să ofere informații cu privire la excepțiile eliberate pentru alte porturi ale statelor aflate pe ruta programată”.