

OZNÁMENIE KOMISIE**Pokyny k výkladu smernice 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu**

(2016/C 115/05)

Zhrnutie

Na základe skúseností získaných pri monitorovaní a hodnotení vykonávania smernice 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu⁽¹⁾ počas posledných pätnástich rokov sa Komisia rozhodla v záujme transparentnosti a právnej istoty vydať výklad niektorých kľúčových ustanovení smernice.

Toto oznámenie Komisie sa predkladá s cieľom vysvetliť názory Komisie na to, ako by sa mali implementovať určité ustanovenia. Jeho účelom nie je ani revízia smernice, ani zásah do právomoci súdneho dvora vo veciach výkladu.

Oznámenie sa začína vymedzením hlavných povinností v rámci zabezpečenia dostatočných a primeraných prístavných zberných zariadení a spôsobu, akým by sa mali zohľadniť v komplexných plánoch zberu a spracovávania odpadu vypracovaných pre každý prístav v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe I k smernici.

Ďalej sa zaoberá hlavnými povinnosťami pri skutočnom používaní týchto zariadení: povinnosťou vyložiť lodný odpad do prístavných zberných zariadení predtým, ako sa lodi umožní vyplávať z prístavu, a výnimkou z tejto povinnosti, ak existuje dostatočná skladovacia kapacita pre všetok lodný odpad.

A napokon oznámenie Komisie obsahuje usmernenie o uplatňovaní výnimiek z hlavných povinností stanovených v smernici.

1. ÚVOD

Smernicou 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (ďalej len „smernica“ alebo „smernica PRF“) sa zosúladujú právne predpisy EÚ s medzinárodnými záväzkami podľa dohovoru MARPOL. Od svojho prijatia bol dohovor MARPOL niekoľkokrát zmenený, postupne sa vyvíjal smerom k úplnému zákazu vypúšťania a dospelo sa k novým poznakom o tom, ako vypúšťanie odpadu do mora ovplyvňuje morské ekosystémy.

Hlavným cieľom smernice je znížiť vypúšťanie lodného odpadu a zvyškov nákladu do mora, a tým zvýšiť ochranu morského prostredia. Smernica ako taká je kľúčovým nástrojom na dosiahnutie ekologickejšej námornej dopravy, ako sa uvádza v oznámení Komisie „Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018“, ktoré zahŕňa v rámci svojich odporúčaní dlhodobý cieľ „nulového odpadu a nulových emisií“⁽²⁾. Smernica je tiež hlavným právnym nástrojom EÚ na zníženie objemu morského odpadu z morských zdrojov v súlade so 7. environmentálnym akčným programom⁽³⁾ a medzinárodnými záväzkami EÚ a jej členských štátov.

Komisia posúdila vykonávanie a účinnosť smernice v priebehu času. Hodnotenie smernice 2000/59/ES v rámci programu REFIT bolo úspešne dokončené v roku 2015⁽⁴⁾. Hodnotenie sa zaoberalo otázkou relevantnosti, účinnosti, efektívnosti, pridanej hodnoty EÚ a koherentnosti smernice a ukázalo, že členské štáty v priebehu rokov vytvorili rozličné výklady a postupy pri realizácii určitých kľúčových aspektov a požiadaviek smernice, najmä pokiaľ ide o povinné vyloženie lodného odpadu (článok 7), výnimky (článok 9) a vypracovania plánov zberu a spracovávania odpadu (plány WRH, článok 5). V hodnotení sa dospelo k záveru, že tieto rozdiely vo výklade a vykonávaní obmedzujú účinnosť smernice.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ KOM(2009) 8, „Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018“.

⁽³⁾ Rozhodnutie č. 1386/2013 EÚ o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 „Dobrý život v rámci možností našej planéty“.

⁽⁴⁾ Hodnotenie ex post smernice 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu, záverečná správa (Panteia/PwC, máj 2015) dostupná na: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-ex-post-evaluation-of-dir-2000-59-ec.pdf>.

V predmetnom oznámení Komisie sa odzrkadľuje, ako Komisia chápe určité ustanovenia smernice v súlade so súčasnými medzinárodnými právnymi predpismi a právnymi predpismi EÚ⁽⁵⁾. Cieľom oznámenia ako takého je poskytnúť členským štátom usmernenia o tom, ako interpretovať a vykonávať tieto ustanovenia. Jeho účelom nie je revízia smernice ani zasahovanie do právomoci súdneho dvora vo veciach výkladu.

2. PRÍSTAVNÉ ZBERNÉ ZARIADENIA

2.1. Primeranosť

V článku 4 smernice sa od členských štátov požaduje, aby zabezpečili dostupnosť „prístavných zberných zariadení primerane k potrebám lodí, ktoré normálne používajú prístav bez toho, aby to zapríčiniло neprimerané meškanie lodí“. Pokiaľ ide o určenie takejto primeranosti, v smernici sa uvádza schopnosť prijať druhy a množstvá lodného odpadu a zvyškov nákladu z „lodí, ktoré normálne používajú daný prístav“, berúc do úvahy:

- prevádzkové potreby užívateľov prístavu,
- veľkosť a zemepisnú polohu prístavu,
- typ lode plávajúcej do prístavu a
- výnimky uvedené v článku 9.

Pojem „primeranosť“ sa ďalej rozpracoval na medzinárodnej úrovni⁽⁶⁾, ako aj na regionálnej úrovni⁽⁷⁾. Pri poskytovaní objasnení týkajúcich sa rozličných aspektov primeranosti zariadenia Komisia vzala do úvahy usmernenia poskytnuté týmito organizáciami.

Primeranosť sa týka na jednej strane prevádzkových podmienok, t. j. zohľadňovania potrieb lodí normálne plávajúcich do prístavov a nevytvárania prekážok pre lode využívajúce zariadenia, ako aj na druhej strane environmentálneho riadenia zariadení.

Pokiaľ ide o potrebné prevádzkové podmienky, Komisia zdôrazňuje, že samotné poskytnutie zariadení nemusí znamenať, že zariadenia sú primerané. Zlé umiestnenie, zložité postupy, obmedzená dostupnosť a neprimerane vysoké náklady na poskytované služby sú všetko faktory, ktoré môžu odrádzať od používania zberných zariadení. Aby sa mohlo prístavné zberné zariadenie považovať za primerané, malo by byť dostupné počas celého pobytu lode v prístave, vhodne umiestnené a ľahko použiteľné, malo by byť schopné spracovať všetky typy odpadových tokov, ktoré sa zvyčajne dostávajú do prístavu, a nemalo by byť také drahé, že by to odrádzalo od jeho použitia⁽⁸⁾. Komisia zároveň zdôrazňuje, že veľkosť a zemepisná poloha prístavu môže obmedzovať technické možnosti a primeranosť, pokiaľ ide o príjem a spracovanie odpadu.

Okrem toho s cieľom splniť kritériá environmentálneho správania a prispieť k zlepšeniu morského prostredia zariadenie musí umožňovať uskutočnenie konečnej likvidácie lodného odpadu environmentálne vhodným spôsobom. Podľa smernice PRF sa lodný odpad a zvyšky nákladu považujú za odpad v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpade a o zrušení určitých smerníc⁽⁹⁾ (⁽¹⁰⁾ (rámcová smernica o odpade). Preto sa v článku 12 písm. g) vyžaduje, aby sa spracovanie, zužitkovanie alebo odstránenie lodného odpadu a zvyškov nákladu vykonávalo v súlade s rámcovou smernicou o odpadoch a inými príslušnými právnymi predpismi EÚ o odpade.

⁽⁵⁾ EMSA poskytuje dodatočné technické usmernenia a najlepšie postupy vyvinuté v členských štátoch pri uplatňovaní tejto smernice ako súčasť „technických odporúčaní k smernici 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu“.

⁽⁶⁾ Hlavne v kontexte Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), konkrétne: v uznesení MEPC. 83(44) (usmernenia pre zabezpečenie primeranosti prístavných zariadení na zber odpadu, 2000), uznesení MEPC.1/Circ.834 (konsolidované pokyny pre poskytovateľov a užívateľov prístavných zberných zariadení) a oddiele 2.3.1 komplexnej príručky o prístavných zberných zariadeniach (IMO uverejnenie 597E); v usmerneniach, ktoré vypracovala Medzinárodná organizácia pre normalizáciu (ISO): norma ISO 16304 (2013) Usporiadanie a správa prístavných zberných zariadení.

⁽⁷⁾ Hlavne v kontexte dohovoru pre Baltské more, HELCOM: Predbežné usmernenie vo veci technických a prevádzkových aspektov vyloženia odpadovej vody do prístavných zberných zariadení (2013), kapitola 6.

⁽⁸⁾ Oddiel 3 uznesenia MEPC.83(44), Usmernenia pre zabezpečenie primeranosti prístavných zariadení na zber odpadu, 2000.

⁽⁹⁾ článok 2 smernice 2000/59/ES.

⁽¹⁰⁾ Ktorou sa nahrádza smernica 2006/12/ES, ktorou sa zase nahrádza smernica Rady 75/442/EHS.

Zásady environmentálne vhodného nakladania s odpadmi sa stanovujú aj v Medzinárodnom dohovore o riadení pohybu nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní (Bazilejský dohovor), ktorý zmluvné strany dohovoru musia uplatňovať. V Bazilejskom dohovore sa v článku 4 ods. 2 písm. b) stanovuje, že „každá zmluvná strana prijme vhodné opatrenia na zabezpečenie dostupnosti vhodných zariadení na environmentálne vhodné nakladanie s nebezpečnými odpadmi a inými odpadmi, ktoré sa musia v najvyššej možnej miere umiestňovať na jej území bez ohľadu na miesto ich zneškodňovania.“ Komisia sa domnieva, že aj keď sa dohovor neuplatňuje na odpad produkovaný počas prevádzky lode⁽¹⁾, keď sa odpad vyloží do prístavného zberného zariadenia, dohovor možno začať uplatňovať a zariadenie musí byť riadené spôsobom, ktorý dodržiava zásady zakotvené v dohovore⁽²⁾ a v právnych predpisoch EÚ o odpadoch⁽³⁾.

V článku 4 ods. 3 smernice sa od členských štátov vyžaduje, aby zaviedli postupy zlučiteľné s postupmi dohodnutými v rámci Medzinárodnej námornej organizácie na hlásenie nedostatočnosti prístavných zberných zariadení prístavnému štátu. Okrem toho sa v článku 12 písm. f) členským štátom ukladá povinnosť zabezpečiť, aby kópiu týchto hlásení dostala Komisia.

2.2. Plány zberu a spracovania odpadu

Základným prvkom smernice v súvislosti s poskytovaním primeraných prístavných zberných zariadení je povinnosť vo všetkých prístavoch vypracovať a monitorovať plány zberu a spracovania odpadu (ďalej len „plány WRH“) týkajúce sa zberu a spracovania lodného odpadu a zvyškov nákladu. Plán WRH je jedným z hlavných mechanizmov na vykonávanie požiadaviek smernice na úrovni prístavov. Aby mohli vypracovať plán, príslušné orgány musia po prvé odhadnúť potreby lodí (normálne) plávajúcich do prístavov v ich kompetencii a po druhé prijať vhodné opatrenia na uspokojenie týchto potrieb. V článku 5 smernice sa vyžaduje, aby sa takýto plán vypracoval a implementoval pre každý prístav po porade s príslušnými stranami a so zreteľom na požiadavky uvedené v článkoch 4, 6, 7, 10 a 12.

2.2.1. Povinné prvky

Podrobné požiadavky týkajúce sa plánov WRH boli stanovené v prílohe I k smernici. V pláne WRH je potrebné riešiť širokú škálu otázok vrátane tých, ktoré prispievajú k rozvoju systému prístavných zberných zariadení a k implementácii plánu.

V prílohe I sa rozlišuje medzi súborom kľúčových povinných prvkov, ktoré musia byť zahrnuté do každého plánu WRH, a súborom odporúčaných prvkov. Medzi povinné prvky patria opisy zariadení, postupy prijmu a zberu odpadu, systém spoplatňovania a postupy hlásenia údajných nedostatkov, ako aj konzultačné postupy. Tieto prvky sú súčasťou informácií, ktoré by mali byť dostupné aj pre všetkých používateľov prístavu.

Zoznam požiadaviek okrem toho obsahuje „posúdenie potreby prístavných zberných zariadení“. Podľa názoru Komisie by toto posúdenie malo vychádzať z dostupných štatistík týkajúcich sa druhu a veľkosti lodí (normálne) plávajúcich do prístavov a množstva a druhov odpadu prijatých v predchádzajúcich rokoch⁽⁴⁾. Komisia poznamenáva, že „opis druhov a množstiev vytvoreného lodného odpadu a zvyškov nákladu, ktoré prístav prijme a spracuje“ sa spomína aj ako povinná položka, ktorá sa má zahrnúť do plánu WRH. Zistilo sa, že tento opis chýba vo väčšine plánov, ktoré Komisia posudzovala v uplynulých rokoch. Komisia považuje tieto informácie za nevyhnutné pre náležité posúdenie potreby a primeranosti prístavných zberných zariadení v prístave, ako sa prejavuje v pláne WRH.

Napokon plán WRH je aj dôležitým nástrojom na uplatňovanie systému úhrady nákladov, ktorý sa má zriadiť podľa článku 8 smernice. Podľa prílohy I plán WRH musí zahŕňať opis systému spoplatňovania. Tieto informácie by mali byť sprístupnené verejnosti a mali by sa stať predmetom prebiehajúcich konzultácií.

2.2.2. Rozsah pôsobnosti: Prístavy, ktoré musia mať plán WRH

V smernici sa vyžaduje, aby sa vytvoril vhodný plán WRH pre každý prístav vymedzený ako „miesto alebo zemepisná oblasť vybudovaná a vybavená tak, že môže hlavne prijímať lode vrátane rybárskych a rekreačných lodí“⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ článok 1 ods. 4, Bazilejský dohovor – „doložka o vylúčení“.

⁽²⁾ Právna analýza Bazilejský dohovor, NEP/CHW.11/INF/22, <http://www.basel.int/implementation/LegalMatters/Ships/tabid/2405/Default.aspx>.

⁽³⁾ Najmä v nariadení č. 1013/2006 o preprave odpadu, ktorým sa Bazilejský dohovor implementuje do práva EÚ a ktoré odkazuje na rôzne usmernenia týkajúce environmentálne šetrného nakladania s odpadom v prílohe VIII k nariadeniu.

⁽⁴⁾ Oddiel 2.3.1 komplexnej príručky IMO o prístavných zberných zariadeniach.

⁽⁵⁾ článok 2 písm. h).

Prístavy spadajúce do pôsobnosti smernice sú tie, do ktorých normálne plávajú lode, na ktoré sa vzťahuje smernica ⁽¹⁶⁾, a síce všetky lode, ktoré sa zastavujú alebo pôsobia v prístave členského štátu, s výnimkou vojnových lodí, pomocných námorných vojnových lodí alebo iných lodí, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát, používaných na štátne neobchodné služby ⁽¹⁷⁾. Do rozsahu pôsobnosti smernice takisto patria rybárske a rekreačné plavidlá, a teda aj prístavy, ktoré tieto plavidlá navštevujú.

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti smernice sa tak môžu plány WRH výrazne meniť z hľadiska podrobnosti a pokrytia, od veľkého obchodného prístavu až po malý rybársky prístav alebo prístavisko jacht. Niektoré položky vymenované v prílohe I sa môžu dať len čiastočne aplikovať na menšie prístavy s obmedzenými tokmi odpadu alebo s veľmi špecializovanými službami lodnej dopravy. Komisia sa domnieva, že to, čo sa považuje za „primerané“ pre prístav, by mohlo závisieť od jeho veľkosti, geografického umiestnenia a druhu činností vykonávaných v prístave, a tým by sa tiež stanovila úroveň podrobnosti požadovaná pre jednotlivé plány.

V súlade s článkom 5 ods. 2 smernice môže mať plán WRH regionálny charakter. Takýto prípad nastane, keď sa plán WRH stanoví pre väčší počet prístavov a podstatné prvky sa skombinujú do jediného regionálneho plánu. Plánovanie nakladania s prístavným odpadom na báze regionálneho dojednania môže byť riešením, ak sa uskutočňuje takým spôsobom, aby sa zabezpečilo, že plavidlá nie sú motivované vypúšťať odpad do mora. Pre rozvoj takýchto regionálnych plánov je nevyhnutné, aby vyhradená skladovacia kapacita príslušných plavidiel postačovala na uchovanie ich odpadu medzi prístavmi zastavenia v súlade s článkom 7 ods. 2 smernice. Takéto plánovanie vyžaduje úzku spoluprácu medzi členskými štátmi v rovnakom regióne ⁽¹⁸⁾.

Ak sa regionálny plán vypracoval pre viac než jeden prístav a vykonával sa v regionálnom kontexte, zapojenie každého prístavu by malo byť úmerné objemu jeho obchodovania. Vo všetkých prípadoch sa potreba a dostupnosť primeraných prístavných zberných zariadení musí špecifikovať pre každý jednotlivý prístav.

2.2.3. Konzultácie s príslušnými stranami

Smernica obsahuje v článku 5 ods. 1 osobitné požiadavky na vedenie konzultácií v rámci procesu prípravy a vykonávania plánu WRH s príslušnými stranami, najmä s užívateľmi prístavu (alebo ich zástupcami). Konzultačný postup, ktorý je zahrnutý ako základná požiadavka aj v prílohe I, sa prístavným orgánom ponúka ako metóda pochopenia a plnenia potrieb užívateľov. Komisia je toho názoru, že pre riadne fungovanie systému, najmä pre stanovenie primeranosti zariadenia vyhovujúceho potrebám lodí, ktoré normálne používajú prístav, je nevyhnutný konštruktívny dialóg medzi prístavným orgánom, podnikmi spracúvajúcimi odpad, užívateľmi prístavu a ďalšími zainteresovanými stranami, napríklad environmentálnymi organizáciami. Posúdením pravdepodobných tokov lodného odpadu v rámci prístavu prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami môže autor plánu vypracovať vhodný plán WRH prostredníctvom primeranej analýzy týchto údajov.

Konzultácie uvedené v článku 5 ods. 1 sa ďalej vymedzujú v prílohe I. Hoci článok 5 odkazuje len na konzultácie o príprave nového plánu WRH, v prílohe I k smernici sa uvádzajú „priebežné“ konzultácie. Vzhľadom na podrobné požiadavky na plány WRH Komisia zastáva názor, že odkaz na konzultácie v článku 5 ods. 1 by sa mal chápať ako konzultácie medzi členskými štátmi a príslušnými stranami počas počiatočnej prípravy znenia a po prijatí plánov, čo tiež poskytuje základ pre zhodnotenie a (opätovné) schválenie plánov.

2.2.4. Hodnotenie, schvaľovanie a monitorovanie

V článku 5 ods. 3 smernice sa vyžaduje, aby členské štáty hodnotili a schvaľovali plány WRH, monitorovali ich vykonávanie a zabezpečovali nové schválenie minimálne každé tri roky a po významných zmenách v prevádzke prístavu.

— Hodnotenie a schvaľovanie:

Pri vykonávaní hodnotenia by príslušné orgány mali posúdiť, ako predložený plán WRH spĺňa požiadavky ustanovené v prílohe I k smernici PRF. Ak niektoré povinné body prílohy I neboli primerane vyriešené, plán WRH by sa nemal schváliť a prístavným orgánom by mali oznámiť dôvody, aby mohli okamžite odstrániť pretrvávajúce problémy.

⁽¹⁶⁾ článok 3 písm. b).

⁽¹⁷⁾ článok 3 písm. a).

⁽¹⁸⁾ Usmernenia IMO pre zabezpečenie primeranosti prístavných zariadení na zber odpadu, ods. 5.15.

Prístavy by mali vykonať dôkladnú revíziu svojich plánov WRH každé tri roky a po „významných zmenách“ v prevádzke prístavu. V tejto súvislosti sa vynorila otázka, aké druhy zmien v prístave by sa mali považovať za „významné“. Komisia sa domnieva, že medzi významné zmeny môžu patriť dôležité štrukturálne zvýšenie alebo zníženie počtu lodí alebo ich typov, rozvoj novej infraštruktúry v prístave, zmena v poskytovaní prístavných zberných zariadení alebo nové techniky spracovania na palube.

— Monitorovanie:

Hoci smernica neobsahuje podrobný opis toho, ako by malo prebiehať monitorovanie vykonávania plánov, Komisia považuje účinné monitorovanie za nevyhnutné na zabezpečenie náležitého vykonávania plánu a toho, aby prístavné zberné zariadenia fungovali podľa požiadaviek. Účelom monitorovania bude overenie a zabezpečenie fungovania systému v praxi v súlade so schváleným plánom WRH. Monitorovanie vykonávania plánov by malo zahŕňať ad hoc inšpekcie každého prístavu minimálne jedenkrát za tri roky v súlade s potrebou pravidelného nového schvaľovania. Inšpekcie by mali byť častejšie, ak pravidelne prichádzali sťažnosti týkajúce sa nedostatočnosti prístavných zberných zariadení v konkrétnom prístave. Komisia uznáva, že inšpekcie prístavných zariadení sú často v právomoci iných orgánov presadzovania práva a vykonávajú sa podľa iného právneho rámca, než je ten, ktorý sa vzťahuje na inšpekcie na palubách lodí. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje význam integrovaného rámca na monitorovanie prístavných zberných zariadení, ako sa uvádza v článku 12, a dobrej spolupráce medzi orgánmi presadzovania práva zapojenými do monitorovania uplatňovania smernice.

2.2.5. Hlásenie nedostatkov

Popri transparentných konzultačných postupoch sú na zlepšenie fungovania prístavných zberných zariadení nevyhnutné účinné postupy hlásenia nedostatočnosti. Podľa článku 4 ods. 3 smernice členské štáty musia stanoviť postupy hlásenia nedostatočnosti prístavných zberných zariadení prístavnému štátu v súlade s postupmi dohodnutými v rámci IMO. V prílohe I sa vyžaduje, aby tieto postupy boli zahrnuté do plánu WRH a dostupné pre všetkých používateľov prístavu.

Keďže postupy hlásenia by mali byť zosúladené so vzormi v IMO, Komisia považuje za vhodné, aby sa na tento účel používal formát hlásenia IMO⁽¹⁹⁾. Oznámenie by sa malo uskutočniť čo najskôr po vyplnení formulára hlásenia a malo by zahŕňať kópiu hlavnej správy spolu so všetkou podpornou dokumentáciou. Dôležité je tiež zavedenie vnútroštátnych postupov zabezpečujúcich, aby Komisia dostala kópiu nahlásených nedostatočných prístavných zberných zariadení v súlade s článkom 12 ods. 1 písm. f) smernice.

3. VYLOŽENIE LODNÉHO ODPADU

3.1. Hlavné zásady povinného vyloženia

Článok 7 je jedným z kľúčových článkov smernice prispievajúcim k jej celkovému cieľu znížiť vypúšťanie lodného odpadu do mora a posilniť ochranu morského prostredia. Stanovuje sa v ňom ako všeobecné pravidlo, že kapitán lode, ktorá priplávala do prístavu EÚ, pred opustením prístavu „vyloží všetok lodný odpad do prístavného zberného zariadenia“.

Existuje len jedna výnimka z tohto pravidla povinného vyloženia, a to prípad, keď možno zistiť z povinného formulára oznámenia, že existuje *dostatočná* skladovacia kapacita pre všetok lodný odpad. V tomto zmysle sa v smernici presahuje rámec povinností podľa dohovoru MARPOL, v ktorom sa vyžaduje iba poskytovanie primeraných prístavných zberných zariadení, ale neukladá sa povinné používanie týchto zariadení nad rámec toho, čo je implicitne zahrnuté do noriem vykladania⁽²⁰⁾. Pokiaľ ide o zvyšky nákladu, smernica je prísne zosúladená s požiadavkami dohovoru MARPOL, keďže sa v jej článku 10 stanovuje, že zvyšky nákladu musia byť vyložené do prístavných zberných zariadení v súlade s ustanoveniami MARPOL

3.2. Povinné vyloženie všetkého odpadu

V článku 7 ods. 1 sa vyžaduje, aby kapitán lode, ktorá priplávala do prístavu EÚ, pred opustením prístavu vyložil všetok lodný odpad do prístavného zberného zariadenia.

Lodný odpad sa vymedzuje ako „každý odpad, vrátane odpadovej vody, a zvyšky iné než sú zvyšky nákladu, ktorý vzniká počas prevádzky lode a patrí do pôsobnosti príloh I, IV a V k Marpol 73/78, ako aj odpad spojený s nákladom definovaný v usmereniach pre vykonávanie prílohy V k Marpol 73/78“⁽²¹⁾. Pokiaľ ide o zvyšky nákladu, Komisia poznamenáva, že tieto nespádajú pod všeobecné požiadavky na vyloženie odpadu ustanovené v článku 7, ale musia sa vyložiť v súlade s ustanoveniami dohovoru MARPOL, ako sa uvádza v článku 10.

⁽¹⁹⁾ MEPC.1/Circ.834, príloha, dodatok 1.

⁽²⁰⁾ Normy pre vypúšťanie lodného odpadu do mora sú obsiahnuté v príslušných prílohách k dohovoru MARPOL, s uvedením množstiev a podmienok, za ktorých sú povolené takéto vypúšťania.

⁽²¹⁾ článok 2 písm. c).

Vyskytli sa otázky o tom, či odpad, ktorý sa môže zákonne vypúšťať do mora v súlade s normami a podmienkami dohovoru MARPOL v súvislosti s vypúšťaním, možno oslobodiť od povinného vyloženia. Toto je obzvlášť relevantné v súvislosti s odpadovou vodou, v prípade ktorej MARPOL umožňuje vypúšťanie do mora za určitých podmienok ⁽²²⁾.

V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že jedným z cieľov zvažovaných v čase prijímania tejto smernice bolo vykonávanie dohovoru MARPOL ⁽²³⁾. Okrem toho Komisia uznáva, že v prílohe II k smernici ⁽²⁴⁾ sa stanovuje výnimka z oznamovacej povinnosti pre odpadovú vodu, ktorú možno zákonne vypúšťať do mora podľa prílohy IV k dohovoru MARPOL ⁽²⁵⁾. Komisia zároveň zdôrazňuje, že celková požiadavka na vyloženie by sa mala vykladať z hľadiska cieľa smernice znížiť vypúšťanie lodného odpadu do mora a posilniť ochranu morského prostredia. Komisia preto zastáva názor, že čo je povolené vypustiť podľa dohovoru MARPOL, nemožno automaticky vylúčiť z požiadavky na vyloženie v smernici. V tejto súvislosti je tiež dôležité poznamenať, že odpadové vody nie sú vyňaté z uplatňovania článku 8 na poplatky za lodný odpad.

Pokiaľ ide o povinné vyloženie, ktoré sa uvádza v článku 7, okrem toho odzneli otázky, či odpad z činností opravy lodí patrí do lodného odpadu a ako taký by mal byť vyložený do prístavných zberných zariadení. Predovšetkým sa argumentovalo, že tieto odpady by sa kvalifikovali ako „prevádzkový odpad“, na ktorý sa vzťahuje príloha V k dohovoru MARPOL a ktorý je vymedzený ako „všetky tuhé odpady (vrátane) kalov, ktoré nie sú zahrnuté v iných prílohách, ktoré sa zbierajú na palube počas bežnej údržby alebo prevádzky lode, alebo sa používajú na uloženie nákladu a na manipuláciu s ním“ ⁽²⁶⁾.

Komisia zastáva názor, že odpad z činností opráv lodí v dokoch, by sa nemal považovať za „lodný odpad“ v zmysle smernice, pretože nepatrí do rozsahu pôsobnosti prílohy V k dohovoru MARPOL. Vymedzenie pojmu „prevádzkové odpady“ v prílohe V k dohovoru MARPOL, najmä odkaz na „bežnú údržbu a prevádzku lode“ nezahŕňa odpady pochádzajúce z činností opravy lodí v opravárenských dielňach. V dôsledku toho odpad z týchto činností bude spoločnou zodpovednosťou lode a opravárenskej dielne, ktoré by mali zariadiť vyloženie a ďalšiu manipuláciu v plnom súlade s požiadavkami stanovenými v právnych predpisoch EÚ o odpadoch ⁽²⁷⁾.

3.3. Dostatočná skladovacia kapacita

V záujme zníženia zaťaženia lodí z povinnosti vykladať v každom prístave, ak množstvo odpadu na palube nevedie k potenciálnemu vypúšťaniu odpadov do mora, sa v článku 7 ods. 2 stanovuje výnimka z požiadavky povinného vyloženia za predpokladu, že loď:

„...môže pokračovať v plavbe do ďalšieho prístavu bez toho, aby vyložila lodný odpad, ak z informácie poskytnutej v súlade s článkom 6 a prílohou II vyplýva, že na lodi je vymedzená dostatočná skladovacia kapacita pre všetok lodný odpad, ktorý bol doteraz nazhromaždený a ďalší, ktorý vznikne počas plánovanej plavby lode do prístavu, v ktorom sa odpad vyloží“.

Komisia zdôrazňuje, že článok 7 ods. 2 smernice predstavuje výnimku z požiadavky povinného vyloženia a musí sa vykladať restriktívne.

S cieľom presne určiť, aké sú dostupné skladovacie kapacity na palube lode, je potrebné informácie uvedené v oznámení o odpade podľa článku 6 a prílohy II overiť. V súlade s článkom 6 smernice kapitán lode (s výnimkou rybárskych a rekreačných plavidiel) plávajúcej do prístavu EÚ, musí vyplniť formulár oznámenia uvedený v prílohe II k smernici a oznámiť tieto informácie príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom sa nachádza nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva. Príloha II obsahuje podrobný zoznam informácií, ktoré sa majú oznamovať, vrátane tabuľky s rôznymi kategóriami odpadu a zvyškov nákladu vyložených v predchádzajúcom prístave ⁽²⁸⁾, ako aj odpadov, ktoré sa vyložia a/alebo zostanú na palube, a uvedenia percentuálneho podielu maximálnej skladovacej kapacity.

⁽²²⁾ MARPOL umožňuje aj vykladanie iných druhov lodného odpadu. Normy pre vypúšťanie odpadu podľa prílohy I a prílohy V sú však čoraz restriktívnejšie a umožňujú vypúšťať do mora za osobitných podmienok len veľmi malé množstvá odpadu uvedeného v prílohe I a z niekoľkých kategórií odpadu podľa prílohy V.

⁽²³⁾ Pozri odôvodnenie 3 smernice 2000/59/ES.

⁽²⁴⁾ Smernica Komisie 2007/71/ES, ktorou sa mení a dopĺňa príloha II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu.

⁽²⁵⁾ Pravidlo 11 v prílohe IV k dohovoru MARPOL.

⁽²⁶⁾ Pravidlo 1.12. v prílohe V k dohovoru MARPOL.

⁽²⁷⁾ Najmä rámcovej smernice o odpade.

⁽²⁸⁾ Príloha II k smernici 2000/59/ES bola zmenená smernicou Komisie (EÚ) 2015/2087 z 18. novembra 2015 s cieľom zahrnúť druhy a množstvá odpadu vyloženého v predchádzajúcom prístave, do ktorého priplávala loď, do tabuľky údajov, ktoré sa majú oznamovať.

Na určenie toho, či existuje dostatočná skladovacia kapacita vzhľadom na ďalšiu cestu, je dôležité zohľadniť aj množstvo odpadu, ktoré by mohlo vzniknúť na palube plavidla medzi prístavom, z ktorého loď vyplávala, a prístavom, do ktorého má loď najbližšie priplávať. Faktory ovplyvňujúce tvorbu lodného odpadu sú tak nemenné (typ lode, rok výroby, výkon hlavného motora atď.) ako aj premenlivé (množstvo nákladu na palube, plavebné podmienky, plánovaná trasa, počet cestujúcich na palube atď.). Existujú aj viaceré faktory, ktoré výrazne prispievajú k znižovaniu množstva odpadu na palube, vrátane recyklácie odpadu, spaľovania na palube, používania lodnej motorovej nafty (MDO), a ktoré by mali byť zohľadnené pri určovaní, či sú k dispozícii dostatočné skladovacie kapacity.

Pokiaľ ide o rôzne zaobchádzanie s každým odpadovým tokom, berúc do úvahy, že oznámenie podľa prílohy II k smernici vyžaduje poskytovanie informácií o každom druhu odpadu spolu s maximálnou skladovacou kapacitou a množstvom odpadu ponechaným na palube pre všetky druhy odpadu, Komisia zastáva názor, že skladovacia kapacita sa musí posudzovať pre každý druh odpadu. Dôsledkom toho je, že ak na lodi celkovo existuje skladovacia kapacita, ale pri jednom alebo viacerých druhoch odpadu takáto spôsobilosť chýba, lodi by nemalo byť povolené pokračovať v plavbe do ďalšieho prístavu zastavenia.

3.4. Plánovaný prístav vyloženia

V článku 7 ods. 2 sa uvádza plánovaný „prístav, v ktorom sa odpad vyloží“. Je potrebné určiť, či sa „prístav, v ktorom sa plánuje vyloženie odpadu“ má chápať ako „nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva“.

Komisia pripomína, že systém stanovený v článku 7 ods. 2 je systém z prístavu do prístavu. Prvý pododsek článku 7 ods. 2 sa týka povolenia pokračovania plavby lode do „nasledujúceho prístavu, do ktorého loď pripláva“. Práve na základe týchto informácií majú príslušné orgány posúdiť, či existuje dostatočná skladovacia kapacita pre všetok lodný odpad na palube, aby sa zabránilo riziku vypúšťania do mora na ceste do ďalšieho prístavu, do ktorého má loď priplávať. Tieto informácie sú uvedené aj v oznámení, ktoré sa zasiela pred príchodom do prístavu predtým, ako doň loď pripláva, aby prístav mohol sprístupniť svoje zberné zariadenia v rozsahu primeranom k potrebám tejto lode. Povolenie plávať do prístavu zastavenia uvedené v článku 7 ods. 2 sa môže týkať len plavby lode do nasledujúceho prístavu, do ktorého loď pripláva, ale nie za uvedený prístav. V rámci tohto prístupu by sa „prístav, ktorom sa odpad vyloží“ uvedený v článku 7 ods. 2 mal chápať ako „nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva“, keďže zhodnotenie, či príslušná loď môže pokračovať do ďalšieho prístavu po zohľadnení dostupnej skladovacej kapacity, prináleží orgánom nasledujúceho prístavu, do ktorého loď pripláva.

V článku 7 ods. 2 sa stanovuje, že „ak existujú dobré dôvody domnievať sa, že nie sú dostupné primerané zariadenia v plánovanom prístave, v ktorom sa odpad má vyložiť, alebo ak tento prístav nie je známy a existuje preto nebezpečenstvo, že odpad bude vypustený do mora, členský štát prijme všetky potrebné opatrenia aby zabránil znečisteniu mora a ak je to nevyhnutné požiada loď, aby pred odchodom z prístavu vyložila svoj odpad“.

Príslušné orgány tak budú musieť posúdiť situáciu v plánovanom prístave vyloženia, najmä či sú v danom prístave dostupné primerané zberné zariadenia. Komisia poznamenáva, že to môže byť obtiažne v prípade, keď sa plánovaný prístav vyloženia nachádza mimo EÚ alebo nie je známy.

Keďže uplatňovanie článku 7 ods. 2 možno monitorovať v prístavoch EÚ v rámci „systému z prístavu do prístavu“ podporovaného informačným a monitorovacím systémom v súlade s článkom 12 ods. 3 smernice (pozri oddiel 3.5.2), nebolo by to tak v prípade, keby sa nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva, nachádzal mimo EÚ. V prípade plavidiel plávajúcich do prístavov mimo EÚ Komisia preto považuje za veľmi dôležité, aby príslušné orgány overili dostatočné skladovacie kapacity na palube týchto lodí pred povolením odchodu s odpadom, ktorý je ešte stále na palube, a ak sú takéto informácie k dispozícii, overiť dostupnosť prístavných zberných zariadení v databáze IMO GISIS⁽²⁹⁾.

3.5. Monitorovanie a presadzovanie

3.5.1. Monitorovanie

Od členských štátov sa vyžaduje, aby náležite preskúmali informácie, ktoré oznámili lode vo formulári oznámenia o odpade⁽³⁰⁾. Toto preskúmanie by malo umožniť príslušným orgánom, aby pre lode zabezpečili primerané zberné zariadenia, ako aj umožniť monitorovanie vykladania odpadu vrátane posudzovania skladovacej kapacity.

⁽²⁹⁾ Využitie globálneho integrovaného informačného systému námornej dopravy IMO (GISIS) môže poskytnúť informácie o prístavných zberných zariadeniach dostupných v rozličných prístavoch: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>.

⁽³⁰⁾ článok 12 písm. d).

Ako vyplývalo z posúdení Komisie, v súčasnosti sa v členských štátoch uplatňujú aktívne aj pasívne schvaľovacie postupy umožňujúce lodi odplávať s lodným odpadom na palube:

- aktívne schválenie – po riadnom preskúmaní formulára oznámenia o odpade a posúdení dostatočnosti skladovacej kapacity na palube sa lodiam vydáva expresne písomné povolenie opustiť prístav. Toto sa uskutočňuje buď formou osvedčenia alebo jednoduchej správy adresovanej lodi, ktorá sa má uchovávať na palube plavidla alebo
- pasívne schválenie – zásah sa predpokladá iba vtedy, ak po riadnom preskúmaní oznámenia o odpade, alebo v prípade, že oznámenie neexistuje, nastanú dôvody domnievať sa, že loď nespĺňa požiadavky smernice o povinnom vyložení. Iniciuje sa inšpekcia PRF a ak sú na palube lode nedostatočné skladovacie kapacity, vyžiada sa vyloženie jej odpadu pred odplávaním. Vo všetkých ostatných prípadoch sa lodi povolí plavba do ďalšieho prístavu zastavenia bez výslovného súhlasu príslušných orgánov v písomnej alebo elektronickej forme.

Ani v článku 7 ods. 2, ani v článku 11 a článku 12 ods. 1 písm. d) sa nepožaduje vydanie výslovného povolenia na to, aby loď mohla pokračovať v plavbe do ďalšieho prístavu. Komisia sa preto domnieva, že aktívne a pasívne schvaľovacie postupy sú smernicou povolené.

3.5.2. Informačný a monitorovací systém

S cieľom pomôcť členským štátom určiť lode, ktoré nevyložili svoj odpad v súlade so smernicou, sa v smernici stanovuje vypracovanie vhodného informačného a monitorovacieho systému.

Komisia sa podujala na vypracovanie tohto systému v rámci existujúceho systému SafeSeaNet zriadeného podľa smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS⁽³¹⁾, a má v úmysle spojiť tento systém s osobitným modulom na podávanie správ a monitorovanie v rámci inšpekčnej databázy štátnej prístavnej kontroly (THETIS), ktorú prevádzkuje EMSA.

Od 1. júna 2015 sa stalo pre predbežné oznamovanie odpadu povinným elektronické podávanie správ prostredníctvom vnútroštátneho kontaktného miesta⁽³²⁾ takto podané správy si vnútroštátne orgány vymieňajú prostredníctvom systému Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet)⁽³³⁾. Na tento účel bola podľa smernice 2010/65/EÚ vypracovaná ako súčasť obchodných pravidiel na implementáciu správy elektronická správa o odpade. Členské štáty a Komisia sa tiež dohodli, že informácie týkajúce sa lodí, ktoré nevyložili svoj lodný odpad a zvyšky nákladu, by mali byť prenášané prostredníctvom systému SafeSeaNet⁽³⁴⁾. Komisia očakáva, že tento systém podporia tak členské štáty riadnym vykonávaním smernice, ako aj priemyselné odvetvie umožnením efektívneho podávania správ a zníženia času obrátenia v prístavoch.

Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že hoci oznámenie o odpade v prílohe II vyžaduje formálny podpis kapitána lode, pri elektronickom oznamovaní nebude súběžne potrebný žiadny písomný podpis formulára a na identifikáciu osoby predkladajúcej oznámenie o odpade budú stačiť užívateľské bezpečnostné prvky poskytovateľa údajov⁽³⁵⁾.

3.5.3. Vymožiteľnosť (inšpekcie)

V článku 11 sa stanovuje inšpekčný režim podľa smernice. V zásade musia členské štáty zabezpečiť, aby sa inšpekcií mohli podrobiť všetky lode a aby sa vykonával dostatočný počet inšpekcií. Komisia zdôrazňuje, že tieto všeobecné požiadavky týkajúce sa inšpekcií zahŕňajú aj rybárske a rekreačné lode. Keďže však nemusí byť v praxi možné kontrolovať všetky lode, ktoré svoj odpad nevyložia v prístavoch, smernica stanovuje niektoré výberové kritériá s cieľom rozhodnúť, aké lode by sa mali kontrolovať.

⁽³¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁽³²⁾ článok 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).

⁽³³⁾ Ako sa stanovuje v smernici 2002/59/ES.

⁽³⁴⁾ Pozri „SafeSeaNet: Usmernenia k správe o incidente“.

⁽³⁵⁾ Ako schválila skupina eMS zriadená podľa smernice 2010/65/EÚ, Správa o odpade – obchodné pravidlá, verzia 0.9, 19. marca 2012.

Podľa článku 11 ods. 2 písm. a) smernice by sa lodiam (iným než sú rybárske a rekreačné lode oprávnené prepravovať maximálne 12 cestujúcich), ktoré nespĺnili oznamovaciu povinnosť podľa článku 6 alebo u ktorých overenie informácií poskytnutých kapitánom lode odhalilo ďalšie dôvody, na základe ktorých sa možno domnievať, že loď nespĺňa požiadavky smernice, mala venovať *pozornosť* pri výbere lodí na inšpekciu.

Ako vyplýva z článku 11 ods. 2 písm. a), základným nástrojom pri výbere/vytipovaní plavidiel na inšpekciu je formulár oznámenia. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje potrebu účinnej **výmeny informácií** medzi príslušnými orgánmi a orgánmi presadzovania práva. Dôležité sú predovšetkým tieto informačné toky:

- Príslušný orgán presadzovania a jeho inšpektori musia mať bezodkladný prístup k oznámeniam.
- Správa prístavu by mala akýkoľvek nesúlad so smernicou vrátane absencie oznámenia alebo nevyloženia okamžite ohlásiť orgánu vykonávajúcemu inšpekcie PRF;
- V každom členskom štáte by príslušný orgán mal:
 - prijímať správy o nezrovnalostiach od prístavu alebo tretích strán, najmä pokiaľ ide o tie lode, ktoré nespĺňajú požiadavky smernice;
 - informovať príslušný orgán nasledujúceho prístavu, do ktorého má loď priplávať, o nevyložení odpadu, ktoré je v rozpore s článkami 7 a 10 smernice PRF, aby loď nedostala povolenie na opustenie prístavu dovtedy, kým sa nevykoná podrobnejšie posúdenie, ako sa stanovuje v článku 11 ods. 2 písm. d).

3.5.3.1. Rozsah inšpekcií PRF

Smernicou sa výslovne povoľuje presadzovanie na základe smernice o štátnom prístavnom dozore⁽³⁶⁾. Smernicou sa zároveň objasňuje, že bez ohľadu na rámec, v ktorom sa uskutočňujú inšpekcie, platí povinnosť podrobiť inšpekcii 25 % lodí. Komisia poznamenáva, že povinnosť skontrolovať 25 % lodí vyplýva z požiadavky predchádzajúcej smernice o štátnej prístavnej kontrole (smernica 95/21/ES) účinnej v čase, keď bola prijatá smernica. Súčasný režim štátnej prístavnej kontroly zavedený smernicou 2009/16/ES nahradil požiadavku 25 % lodí spoločným inšpekčným bremenom, ktoré je rozdelené proporcionálne medzi všetky členské štáty, a mechanizmom výberu na základe rizika.

Odôvodnenia smernice zdôrazňujú potrebu vykonať ciele inšpekcie na overenie súladu, ktorých počet by mal byť dostatočný na to, aby odrážal od nesúladu so smernicou⁽³⁷⁾. Táto zásada sa odráža aj v celkovom systéme cielejších inšpekcií stanovenom v článku 11 s kritériami výberu založenými na informáciách z oznámenia alebo na skutočnosti, že oznámenie nebolo zaslané. Komisia sa preto domnieva, že inšpekčný režim zavedený smernicou PRF by mal umožňovať aj prístup založený na riziku podobný prístupu, ktorý sa prijal v rámci súčasnej smernice o štátnej prístavnej kontrole, namiesto zamerania sa na dosiahnutie pevne stanoveného cieľa 25 % lodí.

Komisia však zdôrazňuje, že by vždy malo byť zaistené správne uplatňovanie a presadzovanie smernice PRF, najmä dodržiavanie výberových kritérií pre inšpekcie, ktoré sú odlišné od kritérií použitých v rámci smernice o štátnej prístavnej kontrole. Okrem toho je dôležité, aby tie plavidlá, ktoré nie sú povinné poselať do prístavu oznámenia o odpade vrátane oslobodených plavidiel pravidelnej dopravy, rybárskych plavidiel a rekreačných lodí (ktoré majú povolené prepravovať maximálne 12 cestujúcich), boli takisto monitorované a podrobované inšpekcii. V článku 11 ods. 3 sa od členských štátov vyžaduje, aby s cieľom zabezpečiť súlad so smernicou zaviedli kontrolné postupy pre rybárske a rekreačné lode.

Na druhej strane lode, ktoré spĺňajú požiadavky smernice, ale dosiahnu neprimerané meškanie z dôvodu nedostatku zberných zariadení, majú aj právo na úhradu za spôsobené škody [článok 12 ods. 1 písm. h)].

3.5.3.2. „Zdržanie plavidla“ a systém výmeny informácií

V prípadoch, keď príslušný orgán nie je spokojný s výsledkami inšpekcie, musí zabezpečiť, aby loď neopustila prístav, až kým nevyloží svoj odpad. Smernicou ako takou sa stanovuje právny základ a podmienky pre „zdržanie“ plavidla, hoci – ako sa vysvetľuje vyššie – rámec, postupy a celkový systém zadržovania plavidla možno odvodiť od rámca štátnej prístavnej kontroly, ako sa výslovne uvádza v článku 11 ods. 2 písm. b). Preto aj keď rámec môže byť rovnaký, akt zdržania plavidla podľa smernice PRF treba odlišovať od „zadržania“ podľa smernice o štátnej prístavnej kontrole.

⁽³⁶⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽³⁷⁾ Úvodné ustanovenie 18 smernice.

Rozhodnutie zdržať plavidlo z dôvodu nedodržania požiadaviek vyloženia v článkoch 7 alebo 10 sa môže prijať aj na základe informácií získaných z predchádzajúceho prístavu, ktoré tvoria „jasný dôkaz“ o nevyložení. V takýchto prípadoch inšpektor nesmie povoliť lodi opustiť prístav, kým neprebehne podrobnejšie posúdenie faktorov týkajúcich sa súladu lode s požiadavkami na vyloženie odpadu.

Jadro spolupráce medzi členskými štátmi pri presadzovaní smernice tvorí účinný systém oznamovania medzi prístavmi umožňujúci výmenu relevantných informácií. Takýto systém je stanovený v článku 12 ods. 3 smernice a Komisia sa podujala na jeho ďalší rozvoj a integráciu v rámci existujúcich systémov oznamovania údajov.

4. VÝNIMKY

4.1. Podmienky

S cieľom predísť zbytočnému administratívne a finančnému zaťaženiu lodí, ktoré plávajú často a pravidelne do tých istých prístavov, článok 9 oprávňuje členské štáty na oslobodenie lodí od týchto povinností:

- predbežné oznámenie o odpade (článok 6),
- povinné vyloženie lodného odpadu (článok 7 ods. 1),
- zaplatenie poplatku za odpad (článok 8).

Zo zásady právneho výkladu „*a maiore ad minus*“ vyplýva, že členský štát, ktorý môže oslobodiť loď od všetkých požiadaviek, ju takisto môže oslobodiť iba od jednej z nich. Rovnako, ak môže oslobodiť loď od vyloženia všetkých druhov lodného odpadu, môže ju oslobodiť aj od vyloženia iba jedného alebo niektorých druhov odpadu.

V článku 9 sa stanovujú dve kumulatívne podmienky povolenia výnimky:

- a) loď je zapojená do pravidelnej dopravy s častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch a
- b) existuje dostatočný dôkaz o dojednaní zabezpečujúcom vyloženie odpadu a zaplatenie poplatkov v niektorom prístave na trase lode.

Tieto podmienky však doteraz neboli jasne definované na úrovni EÚ, čo ponecháva orgánom členských štátov širokú mieru voľnej úvahy pri vymedzovaní kľúčových pojmov. V dôsledku toho sa režimy udelenia výnimky medzi členskými štátmi značne líšia, čo vyvoláva potrebu objasniť niektoré základné pojmy.

4.1.1. Lode zapojené do pravidelnej dopravy s častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch

Pojem „*pravidelnej dopravy s častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch*“ nebol v smernici ďalej definovaný. Komisia sa na základe osvedčených postupov v členských štátoch ⁽³⁸⁾ domnieva, že tieto pojmy by sa mali vykladať takto:

- Pravidelná (doprava): Dané plavidlo musí mať uverejnený alebo plánovaný zoznam odchodov a príchodov platných pre určené prístavy alebo terminály, alebo prevádzkuje opakované ⁽³⁹⁾ plavby po určitej trase, ktoré predstavujú rozoznateľný časový plán. Tento plán alebo jeho ekvivalent môže mať aj formu ohlásenia časov vyplávania. Treba poznamenať, že časový plán lode by mal byť stanovený vopred a zostať nemenný najmenej počas štyroch mesiacov, aby obsahol sezónne plavby.
- Pravidelné (zastávky): Plavidlá musia byť prevádzkované v rámci opakovaných plavieb nemenného charakteru medzi určenými prístavmi alebo terminálmi a žiadanými inými prístavmi alebo musia podnikáť sériu plavieb z toho istého prístavu a naspäť bez zastávok v iných prístavoch.
- Časté (zastávky): Plavidlo musí navštíviť prístav, na ktorý sa vzťahuje výnimka, a prístav, v ktorom vyloží lodný odpad, najmenej raz za dva týždne.

⁽³⁸⁾ Výklad zohľadňuje vymedzenie pojmov, ktoré v súčasnosti používajú krajiny dohovoru HELCOM v odporúčaní 28E/10, „*Usmernenia pre vytvorenie harmonizovaného systému ‚bez špeciálnych poplatkov‘ pre vyloženie ropného lodného odpadu pochádzajúceho zo strojníc a pre vyloženie odpadových vôd a odpadov vrátane morského odpadu zachyteného v rybárskych sieťach do prístavných zberných zariadení*“ prijatom 15. novembra 2007, <http://helcom.fi/Recommendations/Rec%2028E-10.pdf>, a Spojené kráľovstvo, porov. námorné usmernenie UK Marine Guidance Note MGN 387, „*Usmernenia pre obchodné a rybárske lode (prístavné zariadenia na zber odpadu)*, Regulations 2003 and amendments“.

⁽³⁹⁾ Opakovanie sa týka kyvadlovej dopravy alebo častých plavieb po veľmi krátkych trasách typu bez časového vymedzenia („turn up and go“).

Ďalšia otázka sa týka typov lodí, ktoré môžu využiť výnimku – najmä ak by plávajúce bagre, lodivodské člny alebo trajekty plávajúce na krátkych trasách spadali do pôsobnosti článku 9. V prvom rade je potrebné uviesť, že článok 9 nerozlišuje medzi kategóriami lodí. Komisia sa navyše domnieva, že lode, ktoré vyplávajú a vracajú sa do rovnakého prístavu, by už len z tohto dôvodu nemali byť vyňaté z rozsahu pôsobnosti článku 9. Zdá sa úplne pochopiteľné, že loď pripláva do (jediného) prístavu, z ktorého sa prevádzkuje, často a pravidelne v rámci pravidelnej dopravy, takže je odôvodnené umožniť dojednanie podľa článku 9, ktorého jediným účelom je zjednodušenie. Okrem toho vzhľadom na vymedzenie prístavu by lode poskytujúce dopravné služby v rámci tejto oblasti alebo medzi terminálmi toho istého prístavu mali mať možnosť využiť ustanovenia článku 9, ak zároveň spĺňajú podmienky dostatočných dojednaní o platbách a vyloženiach v primeraných intervaloch.

4.1.2. Dostatočný dôkaz o dojednaní

V článku 9 ods. 1 smernice PRF sa ako podmienka pre udelenie výnimky stanovuje existencia „dostatočného dôkazu o existencii dojednaní zabezpečujúcich vyloženie lodného odpadu a zaplatenie poplatkov v prístave na trase plavby lode“.

Kvalita dôkazov na podporu žiadosti o výnimku má kľúčový význam pre riadne fungovanie režimu výnimky.

Vychádzajúc z usmernení poskytovaných vnútroštátnymi alebo regionálnymi organizáciami Komisia usudzuje, že v prípade poskytnutia prevádzkovateľom lode by po spoločnom posúdení mali byť považované za „dostatočné“ tieto dôkazy:

- dôkaz o podpísaní zmluvy alebo zmlúv vzťahujúcich sa na jednotlivé druhy lodného odpadu s prístavom alebo spracovateľom odpadu registrovaným v prístave, v ktorom sa má odpad vyložiť, a zároveň to, ako často bude odpad vyložený do týchto zariadení,
- potvrdenia o prijatí a iné dôkazy, že zmluva alebo dojednanie sa aktívne využíva,
- dôkaz, že tieto dojednania sú prijateľné pre prístav prijímajúci lodný odpad, prístav(-y), v rámci ktorých sa žiada o výnimku, a iné prístavy na trase.

Požiadavka zmluvy vylučuje prax udeľovania výnimky len na základe častých vplávaní. Tento dôkaz by mal byť doplnený dôkazom o tom, že zmluva sa aktívne využíva a vykonáva v praxi, s cieľom zabrániť zneužitiu režimu výnimky. Posledný bod obsahuje odkaz na prijateľnosť dojednaní pre prístav, v ktorom sa kontrakt uzatvára. Táto požiadavka by umožnila vyhnúť sa situáciám, v ktorých si prístavný orgán ani len nie je vedomý toho, že plavidlu udelil výnimku iný členský štát na základe častých vplávaní do určitého prístavu. Dôkazné bremeno predloženia požadovaných informácií spočíva na prevádzkovateľovi lode.

Lodiam plaviacim sa medzi tromi alebo viacerými prístavmi možno udeliť výnimku podľa smernice pre viac než jeden prístav, pokiaľ oznámia a vyložia odpad a zaplatia povinný poplatok aspoň v jednom prístave na svojej trase. To vylučuje praktiky, v rámci ktorých by lode dostali výnimku pre všetky prístavy na svojej trase už len na základe súkromného ujednania s odberateľom odpadu o vyložení odpadu a zaplatení poplatku mimo prístavu (dojednanie s treťou stranou), keďže takéto dojednania by sa mali uzatvárať na zodpovednosť a pod dohľadom prístavu na trase lode.

Hoci sa v článku 9 výslovne nevyžaduje, aby sa dojednanie o vyložení a úhrade poplatku uzavrelo v prístave, ktorý sa nachádza v členskom štáte, môžu existovať obavy týkajúce sa dojednaní uzavretých v prístavoch mimo EÚ, pretože tieto nemusia spĺňať podmienky stanovené v smernici a byť dostatočne overované a presadzované. Z tohto dôvodu by prístavy, ktoré udeľujú výnimku na základe dojednaní vykonaných mimo EÚ, mali posúdiť tieto dojednania podľa požiadaviek smernice, pokiaľ ide o dostatočnosť a primeranosť zberných zariadení, monitorovať vykladanie a uhrádzanie poplatkov a v prípade pochybností neprijívať tieto dojednania ako „dostatočné dôkazy“ v zmysle článku 9 ods. 1

4.2. Postup udeľovania výnimiek

Žiadosť o udelenie výnimky spravidla predkladá zástupca lode alebo prepravná spoločnosť/prevádzkovateľ príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom sa nachádza prístav. Určený orgán bude vyžadovať dôkaz o pravidelných plánovaných plavbách lode, ako aj dôkaz o uzavretí dojednaní o odpade.

Orgány členských štátov môžu udeľovať výnimky lodiam len v prístavoch, ktoré patria do ich jurisdikcie, ale dojednania o odpade, na ktorých sa výnimka zakladá, možno uzavrieť v ktoromkoľvek inom prístave na pravidelnej trase lode⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Napríklad osobná prevozná loď ro-ro, ktorá vykonáva prepravu medzi členskými štátmi A a B, môže mať uzavretú zmluvu o odpade so spoločnosťou na spracovanie odpadu v štáte A a zmluvu o ropnom odpade so spoločnosťou na spracovanie odpadu v štáte B, ako aj zmluvu o odpadovej vode s prístavným orgánom/obcou v štáte A.

Výnimka udelená jedným členským štátom niektorému prístavu nie je platná v prístave iného členského štátu (t. j. osobitná výnimka), keďže v článku 9 ods. 1 sa predpokladá postup udeľovania výnimiek od prípadu k prípadu („port-by-port“) odkazom na „*členské štáty dotknutých prístavov*“. Preto je potrebné, aby lode žiadali o výnimky samostatne v každom prístave členského štátu, ktorý je na ich pravidelnej trase, aj keď dohoda (prípadne dohody) o nakladaní s odpadom, ktoré sú základom pre výnimku, môžu byť tie isté.

Trvanie platnosti výnimky sa medzi členskými štátmi výrazne líši. S cieľom zabrániť zneužitiu, Komisia zastáva názor, že maximálna doba platnosti výnimky by mala byť päť rokov v závislosti od zmien časového plánu prevádzky lode. V každom prípade by výnimka nemala presahovať trvanie dojednania o nakladaní s odpadom. Keď bola výnimka udelená, je osvedčenou praxou vydať osvedčenie o jej udelení, ktoré môže obsahovať všetky relevantné informácie týkajúce sa výnimky, ako napríklad odkazy na povinnosti, od ktorých loď bola oslobodená, podmienky platnosti a dátum a miesto vydania. Osvedčenia o výnimke je najlepšie uchovávať po celý čas na palube lode, aby bolo kedykoľvek možné preukázať súladu.

V článku 9 ods. 2 sa vyžaduje, aby Komisia bola informovaná členskými štátmi pravidelne (aspoň raz ročne), o udeľovaných výnimkách. To možno uskutočniť buď v písomnej forme, alebo – pokiaľ možno – prostredníctvom podávania správ v systéme SafeSeaNet, ktorý sa využíva ako základ pre vypracovanie spoločného informačného a monitorovacieho systému.

4.3. Monitorovanie a presadzovanie

Členské štáty by mali zabezpečiť, aby boli zavedené primerané postupy kontroly pre oslobodené lode a že sú predmetom inšpekcie pravidelne (aspoň raz ročne) s cieľom overiť, či sa dodržiavajú dojednania o vyloženiach odpadu, ako sa požaduje v článku 11 ods. 1 smernice.

Na tento účel by všetky príslušné orgány presadzovania práva pozdĺž pravidelnej trasy lodí mali byť v plnej miere informované o tom, ktorým plavidlám, v ktorých prístavoch a z akých dôvodov bola udelená výnimka. Čo je však najdôležitejšie, orgány presadzovania práva v danom prístave si musia byť vedomé každej potenciálnej výnimky týkajúcej sa uvedeného konkrétneho prístavu. Zvyčajne sa to dosahuje prostredníctvom osvedčenia o výnimke, ktoré prevádzkovateľ/zástupca lode môže predložiť príslušným orgánom ako dôkaz o udelení výnimky(-iek)⁽⁴¹⁾. V tomto kontexte Komisia zdôrazňuje význam účinnej výmeny informácií o výnimkách medzi orgánmi členských štátov prostredníctvom spoločného informačného a monitorovacieho systému. Informácie o výnimkách budú potrebné na overenie dojednaní o vyloženiach a úhradách poplatkov, ktoré sú predpokladom pre získanie výnimky.

⁽⁴¹⁾ Relevantnosť sa uznáva aj v usmerneniach HELCOM uvedených v poznámke pod čiarou č. 38, kde sa stanovuje, že štát poskytujúci výnimku „by mal o udelených výnimkách informovať aj iné prístavné štáty na plánovanej trase.“