

Bruxelles, 25 mai 2018
(OR. en)

9011/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0012 (COD)**

**TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)/Consiliul
Nr. doc. Csie:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instalațiile portuare de preluare pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave, de abrogare a Directivei 2000/59/CE și de modificare a Directivei 2009/16/CE și a Directivei 2010/65/UE – Abordare generală

1. INTRODUCERE

1. La 16 ianuarie 2018, Comisia a prezentat propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului ca parte din așa-numitul pachet de măsuri privind economia circulară.
2. Principalul obiectiv al propunerii este de a se obține un nivel mai ridicat de protecție a mediului marin;
3. Comisia consideră că, după 17 ani de la intrarea în vigoare a actualei directive, este necesară o revizuire aprofundată. Propunerea abrogă directiva actuală și o înlocuiește cu o nouă directivă unică;

4. Directiva abordează lipsa înregistrării sistematice a deșeurilor descărcate în porturi și schimbul insuficient de informații între statele membre. Comisia vizează să alinieze legislația UE, în măsura posibilului, cu cadrul juridic internațional (Convenția MARPOL) și a identificat, de asemenea, că directiva actuală nu este conformă pe deplin cu legislația Uniunii în domeniul deșeurilor și urmărește să îndrepte această situație, printre altele, prin instituirea planurilor de preluare și tratare a deșeurilor;
5. Directiva instituie, de asemenea, un sistem de taxe indirecte pentru toate navele care să stimuleze descărcarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare;
6. La 15 martie 2018, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Gesine Meissner (ALDE, DE) în calitate de raportor. Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI) are competențe partajate cu privire la anumite părți ale propunerii. Comisia pentru pescuit (PECH) va prezenta un aviz cu privire la propunere. La reuniunea din 7 iunie 2018, Comisia TRAN își va desfășura primul schimb de opinii cu privire la propunere.
7. Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor nu și-au adoptat încă avizul cu privire la propunere.

2. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

8. La 17 ianuarie, președinția bulgară a invitat Comisia să prezinte evaluarea impactului în cadrul reuniunii Grupului de lucru pentru transport maritim. În urma acesteia, la 24 ianuarie, Comisia a făcut o prezentare generală a propunerii în cadrul grupului de lucru.
9. Grupul de lucru pentru transport maritim a examinat propunerea în cadrul reuniunilor sale din 1 și 21 februarie, 1 și 8 martie, 12 și 19 aprilie și 2, 14, 22 și 24 mai 2018. Principalele dificultăți din dosar includ obligația navelor de a descărca deșeurile transportate la bord înainte de ieșirea din fiecare port și acoperirea costurilor de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru primirea și tratarea deșeurilor provenite de la nave prin perceperea unei taxe de la nave. Președinția a elaborat un compromis între dispozițiile conținute în directivă care să abordeze aceste aspecte.

3. CHESTIUNI NESOLUȚIONATE

10. Grupul de lucru a abordat în mare măsură aspectele tehnice. Anumite opțiuni politice fundamentale, în special în ceea ce privește trimiterea dinamică la Convenția Marpol, eliminarea anumitor anexe, precum și scutirea pentru măsurile menite să asigure descărcarea deșeurilor și plata taxelor într-un port situat într-o țară terță, nu sunt pe deplin împărtășite de toate statele membre. Cu toate acestea, Președinția consideră că textul de compromis actual reprezintă o soluție echilibrată, dar și coerentă pentru chestiunile în cauză.

4. CONCLUZIE

11. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să aprobe textul de compromis prezentat de Președinție și care figurează în anexa la prezentul document, în vederea ajungerii la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 7 iunie 2018.
-

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instalațiile portuare de preluare pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave,

de abrogare a Directivei 2000/59/CE și de modificare a Directivei 2009/16/CE

și a Directivei 2010/65/UE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Politica maritimă a Uniunii Europene vizează un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale, menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării („UNCLOS”).

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

- (2) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția MARPOL”) prevede interdicții generale privind deversările de pe nave în mare și reglementează, de asemenea, condițiile în care anumite tipuri de deșeuri pot fi deversate în mediul marin. Convenția MARPOL prevede obligația statelor membre de a asigura existența unor instalații portuare de preluare adecvate.
- (3) Uniunea a urmărit punerea în aplicare a Convenției MARPOL prin Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și Consiliului¹, printr-o abordare la nivelul porturilor. Obiectivul Directivei 2000/59/CE este de a reconcilia interesele bunei funcționări a transportului maritim cu protecția mediului marin.
- (4) În ultimele două decenii, Convenția MARPOL și anexele sale au suferit modificări importante, care au pus în aplicare norme mai stricte și interdicții pentru deversările de deșeuri în mare de către nave.
- (5) Anexa VI la Convenția MARPOL a introdus norme de descărcare pentru noile categorii de deșeuri, în special reziduuri de la sistemele de curățare a gazelor de eșapament, constând atât din nămol, cât și din apă de scurgere. Aceste categorii de deșeuri ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al prezentei directive.
- (6) La 15 aprilie 2014, Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a adoptat Orientările consolidate pentru furnizorii și utilizatorii instalațiilor portuare de preluare (MEPC.1/Circulara 834), inclusiv formatul standard pentru notificarea deșeurilor, confirmarea de primire a deșeurilor și semnalarea deficiențelor constatate la instalațiile portuare de preluare.
- (7) În ciuda acestor evoluții în materie de reglementare, evacuările de deșeuri în mare au loc în continuare. Acest lucru se datorează unei combinații de factori, și anume în porturi nu sunt întotdeauna disponibile instalații portuare de preluare adecvate, asigurarea punerii în aplicare este adesea insuficientă și lipsesc stimulentele pentru descărcarea deșeurilor pe uscat.

¹ Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

- (8) Directiva 2000/59/CE a contribuit la creșterea volumului de deșeuri descărcate în instalațiile portuare de preluare de la intrarea sa în vigoare și, astfel, a avut un rol esențial în reducerea deversărilor în mare a deșeurilor, astfel cum a reieșit din evaluarea directivei respective efectuate în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (evaluarea REFIT).
- (9) Evaluarea REFIT a demonstrat, de asemenea, că Directiva 2000/59/CE nu a fost pe deplin eficace din cauza neconcordanțelor cu cadrul reprezentat de Convenția MARPOL. În plus, statele membre au ajuns la interpretări diferite ale conceptelor-cheie din respectiva directivă, de exemplu în ceea ce privește caracterul adecvat al instalațiilor, notificarea în avans a deșeurilor și descărcarea obligatorie a deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, precum și în ceea ce privește excepțiile pentru navele maritime care efectuează curse în cadrul unui trafic programat. Evaluarea REFIT a solicitat un grad mai mare de armonizare a conceptelor respective și continuarea alinierii la Convenția MARPOL, în scopul de a evita sarcinile administrative inutile atât pentru porturi, cât și pentru utilizatorii portuari.
- (10) Prezenta directivă este, de asemenea, esențială pentru punerea în aplicare a principalelor acte legislative și principii de mediu în contextul porturilor și al gestionării deșeurilor provenite de la nave. În special, Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, precum și Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului² reprezintă instrumente relevante în acest sens.
- (11) Directiva 2008/98/CE stabilește principalele principii de gestionare a deșeurilor, inclusiv principiul „poluatorul plătește” și ierarhia deșeurilor, care pledează pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor față de alte forme de recuperare și eliminare a deșeurilor și care necesită stabilirea de sisteme pentru colectarea separată a deșeurilor. În plus, conceptul legat de răspunderea extinsă a producătorilor este un principiu călăuzitor al legislației Uniunii în materie de deșeuri, în baza căruia producătorii de bunuri sunt răspunzători, pe parcursul întregului ciclu de viață al produselor lor, de impactul pe care acestea îl au asupra mediului. Aceste obligații se aplică, de asemenea, în ceea ce privește gestionarea deșeurilor provenite de la nave.

¹ Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) (JO L 164, 25.6.2008, p. 19).

² Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

- (12) Colectarea separată a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv a uneltelor de pescuit abandonate, este necesară pentru a asigura recuperarea lor ulterioară în lanțul de gestionare a deșeurilor din aval. Gunoiul este adesea triat la bordul navelor în conformitate cu normele și standardele internaționale, iar legislația Uniunii ar trebui să se asigure că aceste eforturi de triere a deșeurilor de la bord nu sunt subminate de lipsa de măsuri pentru colectarea separată a deșeurilor pe uscat.
- (12a) Directiva 20xx/.../UE a Parlamentului European și a Consiliului din [...] de modificare a Directivei 2008/98/CE privind deșeurile¹ (Directiva-cadru privind deșeurile) solicită statelor membre să pună capăt generării de deșeuri marine, ca o contribuție la obiectivul de dezvoltare durabilă al Organizației Națiunilor Unite care urmărește preîntâmpinarea și reducerea semnificativă a poluării marine de toate tipurile.
- (13) Deși cea mai mare parte a gunoaielor marine provine de la activități de pe uscat, industria transportului maritim, inclusiv sectorul pescuitului și al activităților de agrement, contribuie, de asemenea, în mod semnificativ, prin evacuarea direct în mare a deșeurilor, inclusiv a celor din plastic și a uneltelor de pescuit abandonate.
- (14) Comunicarea Comisiei din 2 decembrie 2015 intitulată „Închiderea buclei – un plan de acțiune al UE pentru economia circulară” [...] ² a recunoscut rolul specific pe care Directiva 2000/59/CE trebuie să îl joace în acest sens, prin asigurarea disponibilității unor instalații adecvate de preluare a deșeurilor și prin asigurarea atât a nivelului adecvat de stimulente, cât și a asigurării respectării normelor de descărcare a deșeurilor în instalațiile de la țărm.
- (15) O instalație portuară de preluare este considerată adecvată dacă este în măsură să satisfacă nevoile navelor care utilizează în mod obișnuit un port fără a cauza întârzieri inutile[, după cum se specifică și în MEPC.1/Circulara 834]. Caracterul adecvat se referă atât la condițiile de exploatare a instalației, având în vedere nevoile utilizatorilor, precum și la gestionarea ecologică a instalațiilor în conformitate cu legislația Uniunii în domeniul deșeurilor. **În anumite cazuri, poate fi dificil de evaluat dacă o instalație portuară de preluare situată în afara Uniunii respectă acest standard.**

¹ JO C , , p. .

² Comunicarea Comisiei COM/2015/0614, intitulată „Închiderea buclei – un plan de acțiune al UE pentru economia circulară”, secțiunea 5.1.

- (16) Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹ impune ca deșeurile de catering internaționale să fie incinerate sau eliminate prin îngropare într-un depozit de deșeuri autorizat, inclusiv deșeurile provenite de la navele care fac escală în porturile Uniunii și care au fost potențial în contact cu subproduse de origine animală de la bord. Pentru ca această cerință să nu limiteze promovarea reutilizării și a reciclării deșeurilor provenite de la nave, ar trebui depuse eforturi pentru o mai bună triere a deșeurilor la bord astfel încât contaminarea potențială a deșeurilor, cum ar fi deșeurile de ambalaje, să poată fi evitată.
- (17) Pentru a se asigura caracterul adecvat al instalațiilor portuare de preluare, dezvoltarea și reevaluarea planului de preluare și tratare a deșeurilor sunt esențiale, pe baza unei consultări a tuturor utilizatorilor portului relevanți. Din motive practice și de organizare, porturile învecinate din aceeași regiune ar putea dori să elaboreze un plan comun, care să vizeze disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare în fiecare dintre porturile avute în vedere în plan, oferind totodată un cadru administrativ comun.
- (18) Pentru a aborda problema deșeurilor marine în mod eficient, este fundamental să se asigure nivelul adecvat de stimulente pentru descărcarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, în special a gunoaielor. Acest lucru se poate realiza prin intermediul unui sistem de recuperare a costurilor, care necesită aplicarea unei taxe indirecte, care este datorată indiferent dacă sunt descărcate sau nu deșeuri și care ar trebui să dea naștere unui drept de descărcare a deșeurilor fără taxe directe suplimentare. **Cu toate acestea, în cazul în care o navă descarcă o cantitate excepțională de deșeuri care intră sub incidența anexei V, în special deșeuri provenite din exploatare, care depășește capacitatea maximă de depozitare specializată, astfel cum se menționează în formularul de notificare prealabilă pentru descărcarea deșeurilor, poate fi percepută o taxă directă suplimentară pentru a se asigura că costurile legate de primirea acestei cantități excepționale de deșeuri nu generează o sarcină disproporționată asupra sistemului de recuperare a costurilor al unui port. Acest lucru poate fi valabil, de asemenea, în cazul în care capacitatea de depozitare specializată declarată este excesivă sau nerezonabilă.** Sectorul pescuitului și cel al activităților de agrement, dată fiind contribuția lor la producerea deșeurilor marine, ar trebui, de asemenea, să fie incluse în acest sistem.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme sanitare privind subprodusele de origine animală și produsele derivate care nu sunt destinate consumului uman și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1774/2002 (Regulamentul privind subprodusele de origine animală) (JO L 300, 14.11.2009, p. 1).

- (18a) În anumite state membre, au fost create scheme care asigură finanțarea de tip alternativ a costurilor de colectare și de gestionare, pe uscat, a uneltelor de pescuit devenite deșeuri sau a deșeurilor pescuite în mod pasiv. Schemele respective, care pot fi bazate pe acorduri încheiate între porturi și comunitățile de pescuit din statele membre, ar putea fi susținute prin scheme de răspundere extinsă a producătorilor, care ar trebui să vină în completarea sistemelor de recuperare a costurilor instituite în conformitate cu prezenta directivă. Ca atare, respectivele sisteme de recuperare a costurilor, care se bazează pe aplicarea unei taxe indirecte de 100 % pentru gunoaiele provenite de pe nave, nu ar trebui să descurajeze comunitățile din porturile de pescuit să participe la schemele existente de descărcare a deșeurilor pescuite în mod pasiv.
- (19) Ar trebui dezvoltat în continuare conceptul de „navă ecologică” în raport cu gestionarea deșeurilor, astfel încât să poată fi pus în aplicare un sistem eficient de recompensare pentru navele care își reduc cantitățile de deșeuri la bord. Reducerea cantităților de deșeuri se obține în primul rând prin trierea eficace a deșeurilor la bordul navei, în conformitate cu orientările OMI pentru punerea în aplicare a anexei V la Convenția MARPOL și cu standardele elaborate de Organizația Internațională de Standardizare.
- (20) Reziduurile de încărcătură rămân în proprietatea proprietarului încărcăturii după descărcarea mărfii la terminal și, adesea, au o valoare economică. Din acest motiv, reziduurile de încărcătură nu ar trebui să fie incluse în sistemele de recuperare a costurilor și de aplicare a taxei indirecte; taxa percepută pentru descărcarea de reziduuri de încărcătură ar trebui să fie achitată de utilizatorul instalației de preluare, astfel cum se specifică în aranjamentele contractuale între părțile în cauză sau în alte aranjamente locale. Reziduurile de încărcătură includ, de asemenea, resturile rămase de la încărcăturile lichide uleioase sau nocive după finalizarea operațiunilor de curățare, care fac obiectul normelor privind deversarea conținute în anexele I și II la Convenția MARPOL, și care, în anumite condiții stabilite în respectivele anexe, nu trebuie descărcate în port pentru a se evita ca navele să suporte costuri operaționale inutile și ca în porturi să se producă ambuteiaje.

- (21) Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului¹ include în domeniul său de aplicare punerea la dispoziție de instalații portuare de preluare, ca tip de serviciu. El prevede norme privind transparența structurilor de taxare aplicate pentru utilizarea serviciilor portuare, consultarea utilizatorilor portuari și tratarea procedurilor legate de plângeri. Prezenta directivă depășește cadrul prevăzut de respectivul regulament, prevăzând cerințe mai detaliate pentru funcționarea și conceperea sistemelor de recuperare a costurilor pentru instalațiile portuare de preluare pentru deșeurile provenite de la nave și transparența structurii costurilor.
- (22) În plus, pe lângă stimulentele pentru descărcare, asigurarea eficace a respectării obligației de descărcare este esențială și ar trebui să urmeze o abordare bazată pe riscuri în conformitate cu Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului², care nu mai este consecventă cu obiectivul de 25 % pentru inspecții prevăzut în Directiva 2000/59/CE pentru navele care intră în domeniul său de aplicare.
- (23) Unul dintre principalele obstacole în calea asigurării eficace a respectării obligației de descărcare a fost existența unor diferențe în materie de interpretare și punere în aplicare de către statele membre a excepției bazate pe capacitatea suficientă de stocare de la bord. Pentru a se evita ca aplicarea acestei excepții să submineze obiectivul principal al directivei, aceasta ar trebui să fie definită mai precis, în special în ceea ce privește următorul port de escală, iar o capacitate suficientă de stocare ar trebui stabilită într-un mod armonizat în porturile Uniunii, pe baza unei metodologii și a unor criterii comune. **În cazurile în care este dificil să se stabilească dacă sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate în porturi din afara Uniunii, este esențial ca autoritatea competentă să examineze cu atenție aplicarea excepției.**

¹ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1).

² Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

- (24) Monitorizarea și asigurarea punerii în aplicare ar trebui facilitate prin intermediul unui sistem bazat pe raportarea electronică și schimbul de informații. În acest scop, actualul sistem de informare și monitorizare instituit în conformitate cu Directiva 2000/59/CE ar trebui să fie dezvoltat în continuare și să continue să fie exploatat pe baza sistemelor electronice de date existente, în special sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet) și baza de date privind inspecțiile (THETIS). Sistemul ar trebui, de asemenea, să includă informații privind instalațiile portuare de preluare în diferitele porturi.

(24a) Directiva 2010/65/UE simplifică și armonizează procedurile administrative aplicate transportului maritim, prin generalizarea transmiterii electronice a informațiilor și prin raționalizarea formalităților de raportare. Declarația de la Valletta, adoptată de Consiliu la 8 iunie 2017, a invitat Comisia Europeană să propună o monitorizare adecvată a revizuirii acestei directive. Comisia a desfășurat o consultare publică privind formalitățile de raportare pentru nave între 25 octombrie 2017 și 18 ianuarie 2018. Pentru a asigura o dezvoltare eficientă a sistemelor de informații, punerea în aplicare a noilor cerințe de raportare electronică pentru deșeurile navelor nu ar trebui modificată prin punerea în aplicare a propunerii de regulament de instituire a unui ghiseu unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE, care a fost adoptată de curând de către Comisie.

- (25) Convenția MARPOL prevede ca părțile contractante să mențină informații la zi privind instalațiile portuare de preluare și să comunice aceste informații OMI. În acest sens, OMI a stabilit o bază de date privind instalațiile portuare de preluare în cadrul sistemului său global integrat de informații privind navele („GISIS”). Prin transmiterea acestor informații în sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării instituit prin directivă, precum și prin transmiterea ulterioară a acestor informații prin intermediul sistemului GISIS, statele membre nu ar mai fi nevoite să raporteze aceste informații separat către OMI.

- (25a) În circulara sa MEPC.1/Circulara 834, OMI prevede semnalarea presupuselor deficiențe ale instalațiilor portuare de preluare. În conformitate cu această procedură, o navă poate semnala astfel de deficiențe organelor administrative ale statului de pavilion, care, la rândul lor, notifică situația OMI și statului portului. Statul portului ar trebui să analizeze notificarea și să reacționeze în consecință, informând OMI și statul de pavilion emitent al notificării. Înregistrarea unor astfel de informații privind presupuse deficiențe direct în sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării prevăzut în prezenta directivă ar face posibilă transmiterea ulterioară a informațiilor respective către GISIS, scutind astfel statele membre, în capacitatea lor de state de pavilion și de state ale porturilor, de obligațiile de raportare către OMI.
- (26) Este necesară o armonizare suplimentară a regimului de exceptări pentru navele maritime care efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate, în special clarificarea termenilor utilizați, precum și condițiile care reglementează aceste exceptări. Evaluarea REFIT și evaluarea impactului au arătat că lipsa de armonizare a condițiilor și a aplicării exceptărilor a avut drept rezultat o sarcină administrativă inutilă pentru nave și porturi.
- (26a) Din cauza naturii acestui tip de trafic, caracterizat prin escale frecvente în porturi, transportul maritim pe distanțe scurte suportă costuri semnificative în cadrul actualului regim de descărcare a deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, fiind obligat să achite o taxă în fiecare port de escale în parte. Totodată, acest tip de trafic nu este suficient de programat și de regulat pentru a justifica acordarea unei scutiri de la plată și de la descărcarea deșeurilor pe aceste criterii. Pentru a limita povara financiară care afectează sectorul, ar trebui să fie posibil să se perceapă de la nave taxe diferențiate, în funcție de tipul de trafic pe care îl practică.
- (27) Subgrupul privind instalațiile portuare de preluare, care a fost creat în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil și care a reunit un număr mare de experți în domeniul poluării cauzate de nave și al gestionării deșeurilor provenite de la nave, a fost suspendat în decembrie 2017, ca urmare a demarării negocierilor interinstituționale. Întrucât subgrupul a pus la dispoziția Comisiei orientări și cunoștințe de specialitate foarte utile, ar fi de dorit să se înființeze un grup similar de experți, al cărui mandat să urmărească schimbul de experiențe cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive.

- (28) Competențele de executare conferite Comisiei pentru punerea în aplicare a Directivei 2000/59/CE ar trebui să fie actualizate în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (29) Pentru a asigura o metodologie pentru aplicarea exceptării bazate pe capacitatea suficientă de stocare, precum și pentru dezvoltarea pe viitor a sistemului de informare, monitorizare și asigurare a aplicării instituit în temeiul prezentei directive, ar trebui să fie conferite Comisiei competențe de executare. Actele de punere în aplicare ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.
- (30) Pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional și pentru a promova practici de gestionare rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor la bordul navelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentei directive pentru a se actualiza trimiterile la instrumentele internaționale și anexele și pentru a modifica trimiterile la instrumente internaționale, cu scopul de a împiedica, în cazul în care este necesar, ca modificările aduse acestor instrumente internaționale să se aplice în sensul prezentei directive și pentru a elabora criterii comune privind recunoașterea statutului de „nave ecologice” în scopul acordării unui nivel redus al taxei pentru deșeuri pentru aceste nave. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu în mod simultan, rapid și adecvat, precum și desfășurarea consultărilor în cauză în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare². În special, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, ar trebui ca Parlamentul European și Consiliul să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții să aibă acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

² JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (31) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume protejarea mediului marin împotriva deversărilor de deșeuri în mare, nu poate fi realizat în mod suficient de către statele membre, dar, având în vedere amploarea acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor urmărite.
- (32) Uniunea se caracterizează prin diferențe regionale la nivelul porturilor, astfel cum s-a demonstrat în evaluarea impactului teritorial. Porturile diferă în funcție de localizarea geografică, dimensiune, structură administrativă și drept de proprietate și sunt caracterizate de tipul de nave care le vizitează în mod normal. În plus, sistemele de gestionare a deșeurilor reflectă diferențele la nivel municipal și infrastructura de gestionare a deșeurilor în aval.
- (32a) Pentru a nu impune o sarcină administrativă disproporționată statelor membre care nu au ieșire la mare și care nu dispun nici de porturi, nici de nave care să le arboreze pavilionul și care să intre în sfera de aplicare a prezentei directive, statelor membre respective ar trebui să li se permită să deroge de la dispozițiile prezentei directive. Cu toate acestea, statelor membre fără ieșire la mare care dispun de nave ce le arborează pavilionul ar trebui să li se permită să deroge numai de la dispozițiile aplicabile porturilor. Cu alte cuvinte, atâta vreme cât condițiile respective sunt îndeplinite, ele nu sunt obligate să transpună prezenta directivă sau anumite dispoziții ale acesteia.
- (33) Prin urmare, Directiva 2000/59/CE ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

SECȚIUNEA 1: DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă are ca obiect protejarea mediului marin împotriva efectelor negative ale deversărilor de deșeuri provenite de la navele care utilizează porturi din Uniune, asigurându-se, în același timp, buna funcționare a traficului maritim, îmbunătățind disponibilitatea instalațiilor portuare adecvate de preluare și descărcarea deșeurilor în instalațiile respective.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;
- (b) „Convenția MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată;
- (c) „deșeurile provenite de la nave” înseamnă toate deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, care sunt generate în timpul operațiunilor unei nave sau în cursul încărcării, descărcării și operațiunilor de curățare și care intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la Convenția MARPOL, precum și deșeurile pescuite în mod pasiv;
- (ca) „deșeuri pescuite în mod pasiv” înseamnă deșeurile prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit;
- (d) „reziduuri de încărcătură” înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale sau în cisterne după încărcare și descărcare, inclusiv excedentul sau scurgerile la încărcare și descărcare, în stare umedă sau uscată sau antrenate în apa de epurare, cu excepția prafului de marfă rămas pe punte după curățare sau a prafului de pe suprafețele exterioare ale navei;

- (e) „instalații portuare de preluare” înseamnă toate instalațiile fixe, flotante sau mobile, care pot asigura serviciul de preluare a deșeurilor de pe nave;
- (f) „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de vietăți din mare;
- (g) „ambarcațiune de agrement” înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a cocii de minimum 2,5 metri, indiferent de tipul de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive sau de agrement și care nu este implicată în activități comerciale;
- (h) [...]
- (i) „cursă internă” înseamnă o cursă pe mare de la un port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru în cauză;
- (j) „port” înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări și echipamente concepute, în principal, pentru a permite recepția navelor, inclusiv zona de ancoraj aflată sub jurisdicția portului;
- (k) [...]
- (l) „capacitate suficientă de stocare” înseamnă o capacitate suficientă pentru a depozita deșeurile la bord din momentul plecării până la portul de escală următor, inclusiv deșeurile care sunt susceptibile a fi generate în timpul călătoriei;
- (m) „trafic programat” înseamnă traficul bazat pe o listă publicată sau planificată cu orare de plecare și sosire între porturi identificate sau traversări recurente care constituie un calendar recunoscut [...]¹;
- (n) „escale regulate” înseamnă deplasările repetate ale aceleiași nave urmând un model constant între porturi identificate sau o serie de călătorii de la și către același port fără escale intermediare;

¹ SE: propune o limită de timp de cel puțin 3 luni.

- (o) „escale frecvente” reprezintă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni;
- (p) „GISIS” înseamnă sistemul global integrat de informații privind navele al Organizației Maritime Internaționale;
- (q) „taxă indirectă” înseamnă o taxă achitată pentru furnizarea de servicii aferente instalațiilor portuare de preluare, indiferent dacă are sau nu loc o descărcare efectivă de deșeuri provenite de la nave.

„Deșeurile provenite de la nave”, astfel cum sunt definite la literele (c), **(ca)** și (d) sunt considerate a fi deșeuri în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2008/98/CE.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

- (1) Prezenta directivă se aplică:
 - (a) tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau operează într-un port al unui stat membru, cu excepția navelor angajate în servicii portuare astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2017/352, a navelor de război și a navelor de război auxiliare sau a altor nave care aparțin sau sunt exploatate de un stat și sunt folosite momentan exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale;
 - (b) tuturor porturilor din statele membre în care navele prevăzute la litera (a) fac în mod obișnuit escală. În sensul prezentei directive și pentru a evita întârzierile inutile provocate navelor, statele membre pot decide să excludă zona de ancoraj din porturile lor [...] **în contextul** aplicării articolelor 6, 7 și 8.
- (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că, în cazurile în care este posibil într-o măsură rezonabilă, navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentei directive descarcă deșeurile în concordanță cu prezenta directivă.

- (3) Statele membre care nu dispun nici de porturi, nici de nave care să le arboreze pavilionul și care să intre în sfera de aplicare a prezentei directive pot să deroge de la dispozițiile acesteia, cu excepția obligației prevăzute la al treilea paragraf de la prezentul alineat.

Statele membre care nu dispun de porturi care să intre [...] în sfera de aplicare a prezentei directive pot să deroge de la dispozițiile directivei care se referă în exclusivitate la porturi.

Statele membre care intenționează să recurgă la derogările prevăzute la prezentul articol îi comunică Comisiei până la ... [data transpunerii prezentei directive de modificare] dacă sunt îndeplinite condițiile și, ulterior, informează Comisia în fiecare an cu privire la orice modificare ulterioară. Statele membre în cauză nu pot avea porturi care intră în sfera de aplicare a prezentei directive și nici permite navelor ori ambarcațiunilor care intră în sfera sa de aplicare să le arboreze pavilioanele înainte ca acestea să fi transpus și pus în aplicare prezenta directivă.

SECȚIUNEA 2:
ASIGURAREA DE INSTALAȚII PORTUARE DE PRELUARE ADECVATE

Articolul 4

Instalații portuare de preluare

- (1) Statele membre se asigură că instalațiile adecvate de preluare sunt disponibile pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit un port fără a cauza întârzieri inutile acestor nave.
- (2) Statele membre se asigură că:
 - (a) instalațiile portuare de preluare sunt în măsură să colecteze tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul, ținând cont de cerințele de operare ale utilizatorilor portului, de dimensiunea și poziția geografică a acestuia, de tipul navei care face escală acolo [...] și de excepțiile prevăzute în temeiul articolului 9;
 - (b) formalitățile și aspectele practice legate de utilizarea instalațiilor sunt simple și rapide, pentru a evita întârzierile inutile provocate navelor;
 - (ba) taxele percepute pentru descărcare nu descurajează navele să utilizeze instalațiile portuare de preluare;

(c) instalațiile portuare de preluare permit gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod corespunzător din punct de vedere ecologic, în conformitate cu cerințele Directivei 2008/98/CE și cu alte acte legislative relevante ale Uniunii privind deșeurile. În acest scop, statele membre asigură colectarea separată a deșeurilor provenite de la nave în porturi, astfel cum se prevede în legislația Uniunii privind deșeurile, în special în Directiva 2008/98/CE, în Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹ și în Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului². Pentru a facilita acest proces, instalațiile portuare de preluare pot colecta fracțiunile separate de deșeuri în funcție de categoriile de deșeuri definite în Convenția MARPOL, ținând cont de orientările acesteia. Această literă se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte impuse de Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 pentru gestionarea deșeurilor de catering din transporturile internaționale.

(3) Statele membre, în calitate lor de state de pavilion, utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a autorităților statului portului cu privire la deficiențele presupuse ale instalațiilor portuare de preluare.

[...]

Statele membre, în calitate lor de state ale portului, investighează toate cazurile raportate de deficiențe presupuse și utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a statului de pavilion care le-a raportat cu privire la rezultatele anchetei.

(5) Statele membre se asigură că orice parte implicată în descărcarea și preluarea deșeurilor provenite de la nave poate pretinde despăgubiri pentru prejudiciile cauzate de întârzierile nejustificate.

¹ Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE) (JO L 197, 24.7.2012, p. 38).

² Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 septembrie 2006 privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE (text cu relevanță pentru SEE) (JO L 266, 26.9.2006, p. 1).

Articolul 5

Planurile de preluare și tratare a deșeurilor

- (1) Statele membre se asigură că un plan adecvat de preluare și tratare a deșeurilor este instituit și pus în aplicare pentru fiecare port după consultarea părților interesate, în special a utilizatorilor porturilor sau a reprezentanților lor, **și**, acolo unde este cazul, a autorităților locale competente, a operatorilor **instalațiilor** portuare de preluare și a organizațiilor care asigură respectarea obligațiilor care decurg din **responsabilitatea** extinsă a producătorilor. Aceste consultări trebuie să aibă loc atât în etapa inițială de elaborare a planurilor, cât și după adoptarea lor, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la articolele 4, 6 și 7. [...]

(1a)¹ În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a planurilor de preluare și tratare a deșeurilor în conformitate cu alineatul (1) al prezentului articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini elementele detaliate care urmează să fie conținute în aceste planuri care trebuie să includă toate tipurile de deșeuri provenite de la navele care fac în mod obișnuit escală în port și să se bazeze pe mărimea portului și pe categoriile de nave care fac escală în portul respectiv. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la [JO: a se introduce data intrării în vigoare + 12 luni].

- (2) Statele membre se asigură că următoarele informații din planurile de preluare și tratare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații de preluare adecvate în porturile lor și costurile asociate sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor și puse la dispoziția publicului într-un mod ușor accesibil:
- (a) amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane;
 - (b) lista deșeurilor provenite de la nave gestionate de obicei prin intermediul portului;
 - (c) lista punctelor de contact, a operatorilor instalațiilor portuare de preluare și a serviciilor furnizate,
 - (d) descrierea procedurilor de descărcare a deșeurilor;

¹ Comisia: rezervă.

- (e) descrierea sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv a taxelor indirecte și a bazei lor de calcul, precum și a sistemelor și a fondurilor de gestionare a deșeurilor, după caz; și
- (f) [...]

Aceste informații vor fi, de asemenea, puse la dispoziție pe cale electronică și vor fi actualizate permanent în cadrul sistemului de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționat la articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹.

- (3) Planurile de preluare și tratare a deșeurilor prevăzute la alineatul (1) pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate împreună de două sau mai multe porturi învecinate din aceeași regiune, cu implicarea adecvată a fiecărui port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port necesarul de instalații portuare de preluare și disponibilitatea acestora.
- (4) Statele membre evaluează și aprobă planul de preluare și tratare a deșeurilor și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare cinci ani² de la aprobare sau reaprobare, precum și după ce s-au produs schimbări semnificative în modul de operare al portului. Aceste schimbări includ, printre altele, modificările structurale ale traficului către port, dezvoltarea de noi infrastructuri, schimbările în ceea ce privește cererea și furnizarea de instalații portuare de preluare, precum și noile tehnici de tratare la bord.

Statele membre monitorizează modul în care portul pune în aplicare planul de preluare și tratare a deșeurilor. Dacă pe parcursul perioadei respective de cinci ani nu s-au produs schimbări semnificative, reprobarea poate lua forma unei validări a planurilor existente.

- (5) [...]

¹ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

² MT: propune 3 ani.

SECȚIUNEA 3

DESCĂRCAREA DE DEȘURI PROVENITE DE LA NAVE

Articolul 6

Notificarea în avans a deșeurilor

- (1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE și care se îndreaptă spre un port situat în UE completează fidel și cu exactitate formularul din anexa 2 la prezenta directivă și notifică aceste informații autorității sau organismului desemnat în acest sens de statul membru în care este situat portul:
 - (a) cu mai puțin de douăzeci și patru de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală; sau
 - (b) imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă cu mai puțin de douăzeci și patru de ore înainte de sosire; sau
 - (c) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata de călătoriei este mai mică de douăzeci și patru de ore.
- (2) Informațiile menționate la alineatul (1) al prezentului articol sunt raportate pe cale electronică, în cadrul sistemului de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționat la articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu Directiva 2002/59/CE și cu Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹.
- (3) Informațiile menționate la alineatul (1) sunt disponibile la bord, preferabil în formă electronică, cel puțin până în următorul port de escală și se pun la dispoziția autorităților relevante ale statelor membre la solicitarea acestora.
- (4) Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul prezentului articol sunt examinate și comunicate fără întârziere autorităților responsabile cu aplicarea legislației.

¹ Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 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).

Articolul 7

Descărcarea de deșeuri provenite de la nave

- (1) Comandantul unei nave care face escală într-un port al Uniunii trebuie, înainte de a părăsi portul, să descarce toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu normele relevante privind deversarea prevăzute în Convenția MARPOL.
- (2)¹ La descărcare, operatorul de instalații portuare de preluare sau autoritatea din portul în care au fost descărcate deșeurile completează fidel și cu exactitate formularul din anexa 3 și furnizează, fără întârzieri nejustificate, confirmarea de primire a deșeurilor navei.

Cerința prevăzută la primul paragraf nu se aplică porturilor **mici** dotate cu instalații fără personal sau [...] **porturilor care sunt** situate în zone îndepărtate [...], cu condiția ca statul membru în care sunt situate aceste porturi să le fi notificat pe cale electronică în cadrul sistemului de informare, monitorizare și asigurare a aplicării la care se face referire la articolul 14 din prezenta directivă.

- (3) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE raportează înainte de plecare sau imediat după primirea lor, pe cale electronică, informațiile din confirmarea de primire a deșeurilor în cadrul sistemului de informare, monitorizare și asigurare a aplicării la care se face referire în articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu Directiva 2002/59/CE și cu Directiva 2002/65/UE.

Informațiile din confirmarea de primire a deșeurilor, menționate la prezentul alineat, sunt disponibile la bord împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor adecvate și se pun la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora.

- (4) [...]
- (5) Fără a aduce atingere alineatului (1), o navă se poate deplasa către portul de escală următor fără a descărca deșeurile, în cazul în care:

¹ FR: propune limitarea obligației de emitere a unei confirmări de primire numai în cazul navelor cu o lungime de peste 45 de metri.

- (a) informațiile furnizate în conformitate cu anexele 2 și 3 arată că există suficientă capacitate de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor; [...]
 - (aa) informațiile disponibile la bordul navelor care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE arată că există suficientă capacitate de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor; sau
 - (b) nava face o escală în zona de ancoraj de mai puțin de 24 de ore sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile, dacă această zonă nu a fost exclusă din sfera de aplicare a dispozițiilor referitoare la porturi în conformitate cu articolul 3.
- (6) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a excepției pe baza capacității de stocare specializate suficiente, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a defini metodele care trebuie folosite pentru calcularea capacității specializate de stocare suficiente la bord. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).
- (7) Dacă nu se poate stabili pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor disponibile sub formă electronică în sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționat la articolul 14 sau în GISIS, că în următorul port de escală sunt disponibile instalații adecvate sau dacă acest port nu este cunoscut, statul membru solicită navei să descarce, înainte de plecare, întreaga cantitate de deșeuri care nu pot fi primite și tratate în mod adecvat în următorul port de escală.
- (8) Alineatul (5) se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor mai stricte pentru nave, adoptate conform dreptului internațional.

Sistemele de recuperare a costurilor

- (1) Statele membre se asigură că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru primirea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile de încărcătură, sunt acoperite prin perceperea unei taxe de la nave. Statele membre pot permite ca recuperarea costurilor să fie completată prin sisteme alternative de finanțare, cum ar fi veniturile obținute din sisteme și fonduri de gestionare a deșeurilor, după caz. [...]

(1a)² În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a sistemelor de recuperare a costurilor prevăzute la alineatul (1) al prezentului articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili categoriile de costuri și de venituri nete legate de exploatarea și administrarea instalațiilor portuare de preluare pe baza unei evaluări a tuturor următoarelor elemente:

- (a) costurile operaționale directe generate de descărcarea efectivă a deșeurilor provenite de la nave;**
- (b) costurile administrative indirecte generate de gestionarea sistemului în port; și**
- (c) încasările nete obținute din sisteme alternative de finanțare, incluzând sistemele de gestionare a deșeurilor și finanțările naționale sau regionale disponibile.**

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la [JO: de adăugat data intrării în vigoare + 12 luni].

- (2) Sistemele de recuperare a costurilor nu trebuie să ofere stimulente pentru deversarea deșeurilor în mare. În acest scop, statele membre aplică următoarele principii în proiectarea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor în porturi:

¹ DE, EL: rezervă generală de examinare.

² Comisia: rezervă.

- (a) navele plătesc o taxă indirectă, indiferent dacă sunt descărcate sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare;
 - (b) taxa indirectă acoperă costurile administrative indirecte, precum și o parte semnificativă din costurile operaționale directe [...]. Partea semnificativă din costurile operaționale directe reprezintă cel puțin 30 % din costurile directe totale pentru descărcarea efectivă a deșeurilor în cursul anului precedent;
 - (c) pentru a oferi un stimulent maxim pentru descărcarea deșeurilor astfel cum sunt definite în anexa V la Convenția MARPOL, altele decât reziduurile de încărcătură, nu se percepe nicio taxă directă pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de descărcare fără taxe suplimentare bazate pe volumul de deșeuri descărcate, cu excepția cazului în care acest volum de deșeuri descărcate depășește capacitatea maximă specializată de stocare menționată în formularul care figurează în anexa 2 la prezenta directivă¹. Deșeurile pescuite în mod pasiv intră sub incidența acestui regim, inclusiv a dreptului de descărcare;
 - (ca) **pentru** a evita ca numai utilizatorii portuari să suporte costurile de colectare și de prelucrare a deșeurilor pescuite în mod pasiv, statele membre pot decide să acopere respectivele costuri din veniturile generate prin sistemele alternative de finanțare, **incluzând sistemele de gestionare a deșeurilor și finanțările naționale sau regionale disponibile** [...];
 - (d) **taxa** indirectă nu trebuie să includă deșeurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri descărcate.
- (3) Partea din costuri care nu este acoperită de taxa prevăzută la litera (b), dacă este cazul, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv descărcate de navă.
- (4) [...]
- (4a) Taxele pot fi diferențiate pe baza următoarelor criterii:
- (a) categoria, tipul și mărimea navei;

¹ Comisia: rezervă.

- (b) [...]
- (c) furnizarea de servicii pentru nave în afara programului normal de lucru în port; **sau**
- (d) caracterul periculos al deșeurilor; [...]
- (e) [...]

(4b) Taxele pot fi reduse pe baza următoarelor criterii:

- (a) tipul de activitate comercială desfășurată de navă, în special atunci când o navă desfășoară transporturi maritime comerciale pe distanțe scurte; sau**
- (b) proiectarea, echipamentul și exploatarea navei, care demonstrează că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic.**

(4c) [...] . Comisia adoptă acte de punere în aplicare, până la [JO: *de adăugat data intrării în vigoare + 12 luni*], pentru a defini criteriile pe baza cărora se stabilește că o navă respectă cerințele menționate la alineatul (4b) litera (b) în ceea ce privește gestionarea deșeurilor la bordul navei. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

- (5) [...]
- (6) Pentru a asigura că taxele sunt echitabile, transparente și nediscriminatorii, precum și că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, acolo unde este cazul, utilizate, valoarea acestor taxe și modul de calcul trebuie să fie disponibile pentru utilizatorii portului.

Articolul 9

Excepții

- (1) Statele membre pot excepta o navă care face escală în porturile lor de la obligațiile menționate la articolele 6, 7 alineatul (1) și 8, în cazul în care există probe suficiente pentru a demonstra că sunt întrunite următoarele condiții:
 - (a) nava efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate;
 - (b) există un acord în vederea asigurării descărcării deșeurilor și a plății taxelor într-un port de-a lungul rutei navei; și
 - (c) acordul prevăzut la litera (b) este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri, printr-o confirmare de primire a deșeurilor și confirmarea faptului că acordul a fost notificat tuturor porturilor de pe ruta navei și că acesta a fost acceptat de portul în care au loc descărcarea și plata. [...] ¹²³.
- (2) În cazul în care se acordă exceptarea, statul membru în care este situat portul emite un certificat de exceptare, pe baza formatului prevăzut în anexa 5, care confirmă că nava îndeplinește condițiile și cerințele necesare pentru aplicarea excepției și precizând durata acesteia.
- (3) Statele membre raportează informațiile din certificatul de exceptare pe cale electronică, în cadrul sistemului de informare și monitorizare menționat la articolul 13 din prezenta directivă, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2002/59/CE.

¹ NL: propune adăugarea unei noi litere, litera (d), cu următoarea formulare: „în pofida excepției acordate în portul de plecare, o navă nu se poate deplasa către portul de escală următor dacă nu există suficientă capacitate de stocare specializată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei preconizate a navei până la portul de escală următor.”.

² Comisia: rezervă.

³ ES, FI: rezervă.

- (4) Statele membre asigură o monitorizare și o aplicare eficientă a modalităților de descărcare și plată pentru navele exceptate care vizitează porturile lor.

SECȚIUNEA 4: ASIGURAREA APLICĂRII

Articolul 10

Inspecțiile

Statele membre se asigură că orice navă poate fi supusă unei inspecții destinate să verifice respectarea cerințelor din prezenta directivă.

Articolul 11

Inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului

[...]

Articolul 12

Inspecții efectuate în afara controlului statului portului

[...]

Articolul 12a

Obligații de inspecție

- (1) Statele membre efectuează inspecții ale navelor care fac escală în porturile lor într-o proporție de cel puțin 10 % din numărul total al navelor distincte care fac escală anual în statul membru. Numărul total al navelor distincte care fac escală într-un stat membru se calculează ca fiind numărul mediu al navelor distincte din cei trei ani precedenți, astfel cum s-a raportat prin sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționat la articolul 13.
- (2) [...]

- (3) Statele membre respectă numărul de inspecții specificat la alineatul [...] (1) al prezentului articol selectând navele pe baza unui mecanism de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii. Pentru a asigura armonizarea inspecțiilor și pentru a oferi condiții uniforme pentru selectarea navelor pentru inspecție, i se oferă Comisiei competențe de punere în aplicare pentru a defini principiile și elementele unui mecanism de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 19 alineatul (2).

La selectarea navelor care urmează a fi inspectate, statele membre acordă o atenție specială:

- (a) navelor care nu au respectat cerințele de notificare prevăzute în articolele 6 și 7;
 - (b) navelor în privința cărora examinarea informațiilor raportate în conformitate cu articolele 6, 7 și 9 a evidențiat existența altor motive pentru a crede că nava nu respectă prezenta directivă.
- (4) [...]
- (5) Statele membre stabilesc procedurile privind inspecția navelor care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE astfel încât să asigure, **în măsura în care este posibil**, respectarea dispozițiilor prezentei directive.
- (6) În cazul în care autoritatea competentă a statului membru nu este satisfăcută de rezultatele inspecției, aceasta se asigură fără a se aduce atingere aplicării sancțiunilor menționate la articolul 16, că nava nu părăsește portul înainte de a fi descărcat deșeurile într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu articolul 7.

Articolul 13

Sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării

Punerea în aplicare și asigurarea aplicării prezentei directive sunt facilitate prin raportarea electronică și schimbul de informații între statele membre în conformitate cu articolele 14 și 15.

Articolul 14

Raportare și schimb de informații

- (1) Raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii de schimb de informații maritime (SafeSeaNet), menționat la articolul 22a alineatul (3) și în anexa III la Directiva 2002/59/CE.
- (2) Statele membre se asigură că următoarele date sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil în conformitate cu Directiva 2010/65/UE¹:
 - (a) informații privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE, care face escală într-un port din UE, împreună cu un element de identificare a portului în cauză;
 - (b) informațiile din notificarea privind deșeurile, astfel cum figurează în anexa 2;
 - (c) informațiile din confirmarea de primire a deșeurilor, astfel cum figurează în anexa 3;
 - (d) informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum figurează în anexa 5.
- (3) [...]
- (4) Statele membre se asigură că informațiile menționate la articolul 5 alineatul (2) sunt puse la dispoziția SafeSeaNet pe cale electronică.

¹ FR: rezervă privind revizuirea Directivei 2010/65 pe durata examinării textului revizuirii propus (articolele 14 și 15).

Articolul 15

Înregistrarea inspecțiilor

- (1) Comisia dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care trebuie să fie conectate toate statele membre și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și are funcții similare acestora din urmă.
- (2) Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informațiile privind cazurile de nerespectare și ordinele de interdicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interdicere a plecării sau a fost acordată o excepție.
- (3) [...]
- (4) Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante raportate de statele membre pentru monitorizarea punerii în aplicare a prezentei directive. De asemenea, Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile furnizează informații pentru mecanismul de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii.
- (5) În orice moment, statele membre au acces la informațiile înregistrate.

Articolul 16

Sanctiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

SECȚIUNEA 5: DISPOZIȚII FINALE

Articolul 17

Schimbul de experiență

Comisia prevede organizarea schimbului de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, cu privire la aplicarea prezentei directive în porturile Uniunii.

Articolul 18

Procedura de modificare

- (1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 în scopul de a modifica anexele la prezenta directivă și trimiterile la instrumente ale OMI, în măsura necesară pentru a le alinia cu dreptul Uniunii sau pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional, în special în cadrul OMI.
- (2) Comisia poate, de asemenea, să modifice, prin intermediul unor acte delegate, [...] anexele **1**, **3 și 5** la prezenta directivă, după caz, pentru a îmbunătăți dispozițiile de punere în aplicare și de monitorizare stabilite prin prezenta directivă, în special cele prevăzute la articolele 6, 7 și 9, pentru a se asigura eficacitatea notificării și descărcării deșeurilor, precum și aplicarea corespunzătoare a exceptărilor.
- (3)² În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată de către Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru siguranța maritimă, pentru sănătate, pentru condițiile de viață sau de muncă la bordul navelor sau pentru mediul marin sau pentru a se evita incompatibilitatea cu legislația maritimă a Uniunii, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 19, privind modificarea prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare a Convenției MARPOL.

¹ Comisia: rezervă privind ștergerea anexelor 1 și 4.

² BE, DE, IT, MT, NL: rezervă.

- (4) Actele delegate prevăzute la prezentul articol se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internațional pentru acceptarea tacită a modificării în cauză sau a datei prevăzute pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări.

În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.

Articolul 19

Exercitarea delegării

- (-1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 18 alineatele (1), (2) și (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la *[data intrării în vigoare a prezentei directive]*. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (2) Delegarea de competențe menționată la articolul 18 alineatele (1), (2) și (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în textul deciziei. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (2a) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia se consultă cu experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

- (3) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (4) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 18 alineatele (1), (2) și (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European și a Consiliului.

Articolul 20

Comitetul

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 21

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

[...]

¹ Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (JO L 324, 29.11.2002, p. 1).

Articolul 22

Modificarea Directivei 2010/65/UE

Directiva 2010/65/UE se modifică după cum urmează:

la punctul A din anexă, punctul (4) se modifică după cum urmează:

„(4) Notificarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv reziduuri

Articolele 6, 7 și 9 din Directiva 201X/XX/UE a Parlamentului European și a Consiliului”.

Articolul 23

Abrogare

Directiva 2000/59/CE se abrogă.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează drept trimiteri la prezenta directivă.

Articolul 24

Revizuirea

Comisia evaluează prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului cel târziu la șapte ani de la [data intrării sale în vigoare].

Articolul 25

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică, cel târziu până la [36 de luni de la data intrării în vigoare] actele cu putere de lege și măsurile administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul măsurilor respective.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Articolul 26

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 27

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

ANEXA 1

[...]

³¹ Comisia: rezervă privind ștergerea anexelor 1 și 4.

[...]

ANEXA 2

FORMAT STANDARD PENTRU FORMULARUL DE NOTIFICARE ÎN AVANS PENTRU DESCĂRCAREA DEȘEURILOR ÎN INSTALAȚIILE PORTUARE DE PRELUARE

Notificare de descărcare a deșeurilor în: (introduceți numele portului de destinație, astfel cum se menționează la articolul 6 din Directiva XXXX/XX/UE)

Prezentul formular ar trebui păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură sau jurnalul de înregistrare a deșeurilor adecvate, în conformitate cu Convenția MARPOL.

(1) DATE PRIVIND NAVA

1.1 Denumirea navei:	1.5 Proprietarul sau operatorul:
1.2 Numărul OMI:	1.6 Numărul sau literele distinctive:
	1.6a Numărul MMSI:
1.3 Tonaj brut:	1.7 Statul de pavilion:
1.4 Tipul navei: Petrolier Alt tip de navă de marfă	Navă-cisternă pentru produse chimice Vrachier Navă de pasageri Ro-ro Container Altele (precizați)

(2) DATE PRIVIND PORTUL ȘI RUTA

2.1 Amplasarea/Numele terminalului:	2.6 Ultimul port de descărcare a deșeurilor:
2.2 Data și ora de sosire:	2.7 Data ultimei descărcări:
2.3 Data și ora de plecare:	2.3 Următorul port de descărcare:
2.4 Ultimul port și țara:	2.9 Persoana care depune acest formular (dacă este alta decât comandantul):
2.5 Următorul port și țara (dacă se cunosc):	

(3) TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI ȘI CAPACITATEA DE STOCARE³²

Tip	Deșeuri care urmează să fie descărcate (m ³)	Capacitate maximă specializată de stocare (m ³)	Cantitate de deșeuri reținută la bord (m ³)	Portul de descărcare a restului deșeurilor	Cantitatea estimată de deșeuri care urmează a fi generată între momentul notificării și cel al intrării în următorul port de escală (m ³)
Anexa I la Convenția MARPOL - Hidrocarburi					
Ape de santină uleioase					
Reziduuri uleioase (nămol)					
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor					
Apa de balast murdară					
Depozite și nămoluri rezultate din spălarea rezervoarelor					
Altele (vă rugăm să precizați)					

³² SI: propune o categorie pentru „alte” deșeuri.

Anexa II la Convenția MARPOL - Substanțe nocive lichide³³					
Substanță din categoria X					
Substanță din categoria Y					
Substanță din categoria Z					
Alte substanțe					
Anexa IV la Convenția MARPOL - Ape uzate					
Anexa V la Convenția MARPOL - Gunoi					
A. Materiale plastice					
B. Deșeuri alimentare					
C. Deșeuri menajere (de exemplu produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)					
D. Ulei de gătit					
E. Cenușă din incineratoare					
F. Deșeuri provenite din exploatare					
G. Carcasă(e) de animale					
H. Unelte de pescuit					
I. Deșeuri electronice					
J. Reziduuri de încărcătură ³⁴ (dăunătoare pentru mediul marin)					
K. Reziduuri de încărcătură ³⁵ (nedăunătoare pentru mediul marin)					
Anexa VI la Convenția MARPOL - Poluarea atmosferei					
Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe ³⁶					
Reziduuri de epurare a gazelor de eșapament					

³³ A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

³⁴ Se pot face estimări; a se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

³⁵ Se pot face estimări; a se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

³⁶ Care rezultă din activitățile normale de întreținere la bord

Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL					
Deșeuri pescuite în mod pasiv					

Note

1. Aceste informații sunt folosite în vederea efectuării unor controale de către statul portului, precum și în vederea efectuării altor activități de inspecție.
2. Completarea prezentului formular este obligatorie, cu excepția cazului în care nava beneficiază de o derogare în temeiul articolului 9 din Directiva XXXX/XXXX/UE.

ANEXA 3

FORMAT STANDARD PENTRU CONFIRMAREA DESCĂRCĂRII DEȘEURILOR

Reprezentantul desemnat al furnizorului instalației de preluare transmite următorul formular comandantului unei nave care a descărcat deșeuri în conformitate cu articolul 7 din Directiva XXXX/XX/UE.

Prezentul formular este păstrat la bordul navei împreună cu registrul de combustibil, registrul de încărcătură sau jurnalul de înregistrare a deșeurilor adecvate, în conformitate cu Convenția MARPOL.

1. INSTALAȚIE DE PRELUARE ȘI DATE PRIVIND PORTUL

1.1.	Amplasament/numele terminalului:
1.2.	Furnizorul (furnizorii) instalației de preluare
1.3.	Furnizorul (furnizorii) instalației de tratare - dacă diferă de cel (cei) menționat (menționați) anterior:
1.4.	Data și ora descărcării deșeurilor din: la:

2. DATE PRIVIND NAVA

2.1.	Numele navei:	(2,5) Proprietarul sau operatorul:
2.2.	Numărul OMI:	(2,6) Numărul sau literele distinctive: Numărul MMSI:
2.3.	Tonaj brut:	(2,7) Statul de pavilion:
2.4.	Tipul navei: ☐ Tanc petrolier ☐ Navă-cisternă pentru produse chimice ☐ Vrachier ☐ Container ☐ Alt tip de navă de marfă ☐ Navă de pasageri ☐ Ro-ro ☐ Altele (precizați)	

3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI PRIMITE³⁷

Anexa I la Convenția MARPOL - Hidrocarburi	Cantitate (m ³)		Anexa V la Convenția MARPOL - Gunoi	Cantitate (m ³)
Ape de santină uleioase			A. Materiale plastice	
Reziduuri uleioase (nămol)			B. Deșeuri alimentare	
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor			C. Deșeuri menajere (de exemplu produse din hârtie, textile, sticlă, metal, sticle, veselă etc.)	
Apa de balast murdă			D. Ulei de gătit	
Depozite și nămoluri rezultate din spălarea rezervoarelor			E. Cenușă din incineratoare	
Altele (vă rugăm să precizați)			F. Deșeuri provenite din exploatare	

³⁷ SI: propune o categorie pentru „alte” deșeuri.

Anexa II la Convenția MARPOL - Substanțe nocive lichide	Cantitate (m3)/Nume⁵		G. Carcasă(e) de animale	
Substanță din categoria X			H. Unelte de pescuit	
Substanță din categoria Y			I. Deșeuri electronice	
			J. Reziduuri de încărcătură ⁶ (dăunătoare pentru mediul marin)	
			K. Reziduuri de încărcătură ⁶ (nedăunătoare pentru mediul marin)	
			Anexa VI la Convenția MARPOL - Poluarea atmosferei	Cantitate (m³)
Substanță din categoria Z			Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe	
Alte substanțe			Reziduuri de epurare a gazelor de eșapament	
Anexa IV la Convenția MARPOL - Ape uzate	Cantitate (m³)		Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL	Cantitate (m³)
			Deșeuri pescuite în mod pasiv	

În numele instalației portuare, subsemnatul confirm că deșeurile/reziduurile menționate mai sus au fost descărcate.

Semnătura: Numele complet și stampila societății:

⁵ A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

⁶ A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

ANEXA 4

[...]

[...]

ANEXA 5

Certificat de exceptare

**CERTIFICAT DE EXCEPTARE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 9
ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERINȚELE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 6,
AL ARTICOLULULUI 7 ȘI AL ARTICOLULUI 8 DIN DIRECTIVA XXXX/XX/UE
ÎN PORTUL (PORTURILE) *[A SE INTRODUC NUMELE PORTULUI]* DIN *[A SE
INTRODUCE STATUL MEMBRU]*¹**

Numele navei Numărul sau literele distinctive Statul de pavilion

[a se introduce numele navei] [a se introduce numărul OMI]
statului de pavilion]

[a se introduce numele

efectuează curse în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate în următorul (următoarele) port(uri) situat(e) în *[a se introduce numele statului membru]* în conformitate cu un calendar sau rută prestabilite:

[]

și face escală în aceste porturi cel puțin o dată la două săptămâni:

[]

și a încheiat un acord care asigură plata taxei și descărcarea deșeurilor în portul sau de către un terț în portul:

[]

și este, prin urmare, exceptată, în conformitate cu *[a se introduce articolul relevant din legislația națională a țării]*, de la îndeplinirea cerințelor privind:

- ☐ descărcarea obligatorie a deșeurilor provenite de la nave,
- ☐ de la notificarea în avans privind deșeurile, precum și de la
- ☐ plata taxei obligatorii, în următorul (următoarele) port(uri):

¹ Se elimină mențiunea inutilă.

[...]

[]

Prezentul certificat este valabil până la [*a se introduce data*], cu excepția cazului în care motivele eliberării certificatului se modifică înainte de această dată.

Locul și data

.....
Nume

Titlu
