



Bruxelas, 31 de maio de 2018  
(OR. en)

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2018/0012 (COD)**

---

---

9011/1/18  
REV 1

TRANS 203  
MAR 64  
ENV 307  
CODEC 780  
PECHE 165

## RELATÓRIO

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	ST 9011/18 TRANS 203 MAR 64 ENV 307 CODEC 780 PECHE 165
n.º doc. Com.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que revoga a Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE – Orientação geral

---

### 1. INTRODUÇÃO

1. Em 16 de janeiro de 2018, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta em epígrafe, que faz parte do chamado "pacote da economia circular".
2. A proposta tem como principal objetivo atingir um nível de proteção do ambiente marinho mais elevado.
3. A Comissão entende que, 17 anos após a entrada em vigor da atual diretiva, é necessário revê-la de forma circunstanciada. Pretende-se com a proposta revogar a atual diretiva, substituindo-a por uma nova diretiva única.

4. A diretiva aborda os problemas relacionados com a falta de registo sistemático da entrega de resíduos nos portos e o insuficiente intercâmbio de informações entre Estados-Membros. A Comissão procura, tanto quanto possível, harmonizar a legislação da UE com o quadro jurídico internacional (Convenção MARPOL). Constatou também que a atual diretiva não é inteiramente consentânea com a legislação da União em matéria de resíduos, pelo que procura corrigir esta falha instituindo, nomeadamente, planos de receção e gestão de resíduos.
5. A diretiva institui também um sistema de taxas indiretas aplicável a todos os navios de modo a incentivar a entrega de resíduos em meios portuários de receção.

## **2. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO**

6. Em 17 de janeiro, a Presidência búlgara convidou a Comissão a apresentar a avaliação de impacto ao Grupo dos Transportes Marítimos. A 24 de janeiro, a Comissão procedeu, pois, a uma apresentação geral da proposta ao Grupo.
7. O Grupo dos Transportes Marítimos analisou a proposta nas reuniões de 1 e 21 de fevereiro, 1 e 8 de março, 12 e 19 de abril e 2, 14, 22 e 24 de maio de 2018. Entre os principais desafios deste dossiê contam-se a obrigação de os navios entregarem os resíduos a bordo antes de saírem de cada porto, e de a exploração dos meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios ser custeada mediante a cobrança de uma taxa aos navios. Para resolver estas questões, a Presidência delineou um compromisso entre as disposições estabelecidas na diretiva.

8. O Grupo dos Transportes Marítimos chegou a acordo quanto a uma série de alterações à proposta da Comissão, entre as quais se podem referir as seguintes:
- uma derrogação para os Estados-Membros que não tenham nem portos nem navios que arvoem a sua bandeira;
  - uma definição de "resíduos capturados passivamente";
  - a passagem de um regime de inspeção de controlo realizada pelo Estado do porto para uma abordagem baseada nos riscos;
  - a inclusão das receitas dos sistemas e fundos de gestão de resíduos no sistema de recuperação de custos.
9. A Presidência considera que a orientação geral constitui uma solução não só equilibrada mas também coerente para resolver as questões em jogo.
10. Em 30 de maio de 2018, o Comité de Representantes Permanentes analisou o projeto de orientação geral, tomou nota das reservas pendentes e decidiu transmitir o texto ao Conselho, para adoção.

### **3. TRABALHOS NO PARLAMENTO EUROPEU**

11. Em 15 de março de 2018, a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) nomeou Gesine Meissner (ALDE, DE) como relatora. Em relação a algumas das partes da proposta, a Comissão TRAN partilhou competências com a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI). A Comissão das Pescas (PECH) dará parecer sobre a proposta. Na reunião de 7 de junho de 2018, a Comissão TRAN procederá a uma primeira troca de opiniões acerca da proposta.

#### **4. RESERVAS PENDENTES E QUESTÕES EM ABERTO**

12. A Alemanha mantém uma reserva geral de análise sobre os sistemas de recuperação de custos previstos no artigo 8.º.
13. A Finlândia mantém uma reserva sobre a supressão do último período no artigo 9.º, n.º 1, alínea c), que limitava o âmbito da isenção a um porto situado na União.
14. A Polónia tem uma reserva sobre o aditamento da alínea d) no artigo 9.º, n.º 1.
15. A Comissão mantém nesta fase do processo uma reserva geral relativamente a qualquer alteração à sua proposta, até ser conhecida a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura.
16. Além disso, tendo em vista proporcionar um incentivo máximo para a entrega de resíduos, a Comissão gostaria de manter a proposta em que não é cobrada nenhuma taxa direta pela entrega de resíduos abrangidos pelo anexo V da Convenção MARPOL e lamenta a introdução de uma exceção para os casos em que o volume de resíduos entregues exceda a capacidade máxima de armazenamento específica dos navios. A Comissão gostaria também de limitar aos portos situados na União a isenção das obrigações previstas no artigo 6.º, no artigo 7.º, n.º 1 e no artigo 8.º para os casos em que exista um acordo para assegurar a entrega dos resíduos e o pagamento da taxa num porto da rota do navio. Por último, a Comissão tem uma reserva sobre a introdução de atos de execução nos artigos 5.º e 8.º e a consequente supressão dos anexos 1 e 4.

#### **5. CONCLUSÃO**

17. Convida-se o Conselho a analisar o texto de compromisso apresentado pela Presidência e reproduzido no anexo do presente documento, tendo em vista adotar uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 7 de junho de 2018.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que revoga a**

**Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A política marítima da União destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. Pode conseguir-se tal objetivo dando cumprimento às convenções, códigos e resoluções internacionais, preservando simultaneamente a liberdade de navegação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ("UNCLOS").

---

<sup>1</sup> JO C de , p. .

<sup>2</sup> JO C de , p. .

- (2) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios ("Convenção MARPOL") prevê proibições gerais das descargas de navios no mar, mas também regula as condições em que certos tipos de resíduos podem ser descarregados para o meio marinho. A Convenção MARPOL exige que os Estados-Membros assegurem a existência de meios de receção adequados nos portos.
- (3) A União prosseguiu a aplicação da Convenção MARPOL através da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>3</sup>, seguindo uma abordagem baseada nos portos. A Diretiva 2000/59/CE pretende conciliar o interesse do bom funcionamento dos transportes marítimos com a proteção do meio marinho.
- (4) Nas últimas duas décadas, a Convenção MARPOL e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituem normas mais estritas e proibições de descarregar no mar os resíduos provenientes dos navios.
- (5) O anexo VI da Convenção MARPOL introduziu normas de descarga para novas categorias de resíduos, em especial, os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos constituídos por lamas e águas de escoamento. Estas categorias de resíduos devem ser incluídas no âmbito de aplicação da presente diretiva.
- (6) Em 15 de abril de 2014, a Organização Marítima Internacional ("OMI") aprovou as diretrizes consolidadas destinadas aos fornecedores e utilizadores de meios portuários de receção (MEPC.1/Circular 834), incluindo o formato normalizado para a notificação dos resíduos, receção de resíduos, e comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.
- (7) Apesar desses desenvolvimentos regulamentares, as descargas de resíduos no mar continuam a verificar-se. Isso deve-se a um conjunto de fatores, a saber, nem sempre existem meios portuários de receção adequados nos portos, a aplicação da legislação é frequentemente insuficiente e existe falta de incentivos para entregar os resíduos em terra.

---

<sup>3</sup> Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- (8) Desde a sua entrada em vigor, a Diretiva 2000/59/CE contribuiu para aumentar os volumes de resíduos entregues em meios portuários de receção, pelo que tem sido fundamental para reduzir as descargas de resíduos no mar, como revelou a avaliação dessa diretiva realizada no contexto do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (avaliação REFIT).
- (9) A avaliação REFIT demonstrou igualmente que a Diretiva 2000/59/CE não foi plenamente eficaz devido a incoerências com o quadro da Convenção MARPOL. Além disso, os Estados-Membros criaram diferentes interpretações dos conceitos essenciais dessa diretiva, como a adequação das instalações, a notificação prévia de resíduos, a obrigação de entrega de resíduos em meios portuários de receção e as isenções aplicáveis aos navios que efetuam serviços regulares. A avaliação REFIT apelou a uma maior harmonização desses conceitos e a um maior alinhamento com a Convenção MARPOL, como meio de evitar encargos administrativos desnecessários para os portos e seus utilizadores.
- (10) A presente diretiva é também fundamental para a aplicação da principal legislação e princípios ambientais no contexto dos portos e da gestão dos resíduos provenientes de navios. Em particular, a Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup> e a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup> revelam-se instrumentos pertinentes a este respeito.
- (11) A Diretiva 2008/98/CE estabelece os principais princípios de gestão de resíduos, incluindo o princípio do poluidor-pagador e a hierarquia dos resíduos, que preconiza a reutilização e reciclagem de resíduos face a outros tipos de valorização e eliminação dos resíduos e exige a criação de sistemas para a sua recolha separada. Além disso, o conceito de responsabilidade alargada do produtor é um princípio orientador da legislação da União relativa aos resíduos, segundo a qual os produtores de produtos são responsáveis pelo impacto ambiental dos seus produtos ao longo do ciclo de vida dos mesmos. Essas obrigações também se aplicam à gestão dos resíduos provenientes dos navios.

---

<sup>4</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

<sup>5</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- (12) A recolha separada de resíduos provenientes de navios, incluindo as artes de pesca abandonadas, é necessária para garantir a sua recuperação numa fase posterior da cadeia de gestão de resíduos. O lixo é frequentemente separado a bordo dos navios, em conformidade com as normas e padrões internacionais, e a legislação da União deverá assegurar que estes esforços de separação de resíduos a bordo não são prejudicados pela falta de disposições de recolha separada em terra.
- (12-A) A Diretiva 20xx/.../UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], que altera a Diretiva 2008/98/CE, relativa aos resíduos<sup>6</sup> (Diretiva-Quadro Resíduos), apela a que os Estados-Membros deixem de produzir lixo marinho a fim de contribuir para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas de prevenir e reduzir significativamente todos os tipos de poluição marinha.
- (13) Embora a maior parte do lixo marinho seja proveniente de atividades em terra, a indústria naval, incluindo os setores de pesca e de recreio, presta também um importante contributo com as descargas de lixos, incluindo plástico e artes de pesca abandonadas, que vão diretamente para o mar.
- (14) A comunicação da Comissão, de 2 de dezembro de 2015, intitulada "Fechar o ciclo – Plano de ação da UE para a economia circular"<sup>7</sup> reconheceu o papel específico que a Diretiva 2000/59/CE tem a desempenhar neste contexto, assegurando a existência de meios adequados de receção de resíduos e prevendo, simultaneamente, um nível adequado de incentivos e garantindo o cumprimento da obrigação de entregar os resíduos em instalações em terra.
- (15) Considera-se que um meio portuário de receção é adequado se for capaz de satisfazer as necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem causar atrasos indevidos[, como, aliás, especificado na MEPC.1/Circular 834]. A adequação diz respeito tanto às condições de exploração desses meios, tendo em conta as necessidades dos utilizadores, como à sua gestão ambiental em conformidade com a legislação da União relativa aos resíduos. Poderá, em alguns casos, ser difícil avaliar se um meio portuário de receção localizado fora da União cumpre esta norma.

---

<sup>6</sup> JO C de , p. .

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão COM(2015) 614 "Fechar o ciclo – Plano de ação da UE para a economia circular", secção 5.1.

- (16) O Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>8</sup> requer que os restos de cozinha e de mesa internacionais sejam incinerados ou enterrados num aterro autorizado, incluindo os resíduos provenientes de navios em escala nos portos da União que possam ter estado em contacto com subprodutos animais a bordo. Para que este requisito não limite a promoção de uma maior reutilização e reciclagem dos resíduos provenientes de navios, devem ser envidados esforços para melhor separar os resíduos a bordo de modo a que qualquer potencial contaminação de resíduos, tais como os resíduos de embalagens, possa ser evitada.
- (17) Para garantir a adequação dos meios portuários de receção, é essencial que se faça o desenvolvimento e a reavaliação do plano de receção e gestão dos resíduos, com base na consulta de todos os utilizadores do porto. Por motivos de ordem prática e de organização, os portos vizinhos na mesma região podem desejar desenvolver um plano comum sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados em cada um dos portos abrangidos pelo mesmo plano que preveja um quadro administrativo comum.
- (18) Para abordar o problema dos resíduos marinhos de forma eficaz, é fundamental proporcionar o nível adequado de incentivos para a entrega de resíduos em meios portuários de receção, nomeadamente lixo. Este objetivo pode ser atingido através de um sistema de recuperação dos custos, o que requer a aplicação de uma taxa indireta, que é devida independentemente da entrega de resíduos e que deverá conferir um direito de entrega dos resíduos sem quaisquer encargos diretos adicionais. Contudo, caso um navio entregue uma quantidade excecional de resíduos abrangidos pelo anexo V, especialmente resíduos operacionais, que exceda a capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo mencionada no formulário de notificação prévia da entrega de resíduos, poderá ser cobrada uma taxa direta adicional, a fim de garantir que os custos relacionados com a receção desta quantidade excecional de resíduos não constituem um encargo desproporcionado para o sistema de recuperação dos custos do porto. Tal poderá também verificar-se se a capacidade de armazenamento de resíduos a bordo declarada for excessiva ou desproporcionada. O setor da pesca e recreativo, dada a sua parte de responsabilidade na produção de lixo marinho, devem também ser incluídos neste sistema.

---

<sup>8</sup> Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 (Regulamento Subprodutos Animais) (JO L 300 de 14.11.2009, p. 1).

- (18-A) Em alguns Estados-Membros, foram criados regimes para prever o financiamento alternativo dos custos da recolha e gestão dos resíduos das artes de pesca e dos resíduos capturados passivamente em terra. Tais regimes, que podem ter por base os acordos entre os portos e as comunidades piscatórias nos Estados-Membros, poderiam ser apoiados por regimes de responsabilidade alargada do produtor, o que deveria complementar os sistemas de recuperação dos custos criados nos termos da presente diretiva. Sendo assim, os referidos sistemas de recuperação dos custos, que se baseiam na aplicação de uma taxa indireta de 100 % aos resíduos de navios, não deverão criar para as comunidades piscatórias portuárias desincentivos à participação nos regimes existentes de entrega dos resíduos capturados passivamente.
- (19) O conceito de "navio ecológico" deve continuar a ser desenvolvido no que respeita à gestão dos resíduos, de modo que um sistema de compensação eficaz possa ser aplicado aos navios que reduzam os seus resíduos a bordo. A redução dos resíduos é principalmente alcançada através da separação eficaz de resíduos a bordo, em conformidade com as orientações da OMI relativas ao anexo V da Convenção MARPOL e as normas desenvolvidas pela Organização Internacional de Normalização.
- (20) Os resíduos da carga continuam a ser propriedade do proprietário da carga após descarga da carga no terminal e, frequentemente, têm um valor económico. Por este motivo, os resíduos da carga não devem ser incluídos no âmbito dos sistemas de recuperação dos custos e aplicação da taxa indireta; a taxa cobrada por essa entrega deverá ser paga pelo utilizador do meio de receção, sendo o utilizador habitualmente definido em disposições contratuais entre as partes interessadas ou noutras disposições de carácter local. Os resíduos da carga incluem também os restos da carga líquida oleosa ou nociva resultantes das operações de limpeza aos quais se aplicam as normas de descarga constantes dos anexos I e II da Convenção MARPOL e que, em determinadas condições, tal como previsto nesses anexos, não têm de ser entregues nos portos, para evitar custos operacionais desnecessários para os navios e o congestionamento nos portos.

- (21) O Regulamento 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>9</sup> inclui o fornecimento de meios portuários de receção enquanto serviço no âmbito de aplicação do regulamento. O regulamento prevê regras relativamente à transparência das estruturas tarifárias aplicadas à utilização de serviços portuários, consulta dos utilizadores do porto e tratamento de queixas. A presente diretiva ultrapassa o quadro previsto pelo referido regulamento, estabelecendo requisitos mais pormenorizados em matéria de funcionamento e conceção dos sistemas de recuperação dos custos para os meios portuários de receção dos resíduos gerados em navios e a transparência da estrutura de custos.
- (22) Para além dos incentivos à entrega, a garantia do cumprimento da obrigação de entrega é primordial e deve seguir uma abordagem baseada no risco, em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>10</sup>, que já não é conforme com o objetivo de 25 % de inspeções previsto na Diretiva 2000/59/CE para os navios abrangidos pelo seu âmbito de aplicação.
- (23) Um dos principais obstáculos para a aplicação efetiva da obrigação de entrega foi a diferença na interpretação e na aplicação pelos Estados-Membros da exceção com base numa suficiente capacidade de armazenamento a bordo. A fim de evitar que a aplicação desta exceção ponha em causa o objetivo principal da diretiva, deve ser especificado que, nomeadamente no que diz respeito ao porto de escala seguinte, a capacidade de armazenamento suficiente deve ser determinada de forma harmonizada nos portos da União, com base em métodos e critérios comuns. Caso seja difícil determinar se os portos localizados fora da União dispõem de meios portuários de receção adequados, é essencial que a autoridade competente pondere atentamente a aplicação da exceção.

---

<sup>9</sup> Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

<sup>10</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (24) O controlo e a aplicação da legislação devem ser facilitados através de um sistema baseado na comunicação e no intercâmbio eletrónicos de informações. Para esse efeito, as informações existentes e o sistema de controlo instituído pela Diretiva 2000/59/CE deverão continuar a ser desenvolvidos e continuar a ser explorados com base em sistemas de dados eletrónicos existentes, em especial o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) e a base de dados das inspeções (THETIS). O sistema deve igualmente incluir as informações sobre os meios portuários de receção disponíveis em portos diferentes.
- (24-A) A Diretiva 2010/65/UE simplifica e harmoniza os procedimentos administrativos aplicados aos transportes marítimos generalizando mais a transmissão eletrónica das informações e flexibilizando as formalidades de declaração. Na Declaração de Valeta, adotada pelo Conselho em 8 de junho de 2017, convidava-se a Comissão Europeia a propor que fosse dado o devido seguimento à revisão desta diretiva. Entre 25 de outubro de 2017 e 18 de janeiro de 2018, a Comissão procedeu a uma consulta pública sobre as formalidades de declaração exigidas aos navios. A fim de permitir o desenvolvimento eficaz dos sistemas de informação, a aplicação dos novos requisitos em matéria de comunicação eletrónica dos resíduos provenientes dos navios não deverá ser alterada pela implementação da proposta de regulamento que cria um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e revoga a Diretiva 2010/65/UE, recentemente adotada pela Comissão.
- (25) A Convenção MARPOL exige que as partes contratantes mantenham informações atualizadas sobre os respetivos meios de receção e comuniquem essa informação à OMI. Para este efeito, a OMI criou uma base de dados relativa aos meios de receção no seu sistema de informação mundial integrado nos navios (GISIS). Comunicando estas informações no sistema de informação, controlo e aplicação instituído pela diretiva, e com a subsequente transmissão dessas informações através do sistema para o GISIS, os Estados-Membros deixariam de ter de comunicar esta informação separadamente à OMI.

(25-A) Na MEPC.1/Circular 834, a OMI prevê a comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção. De acordo com este procedimento, um navio pode comunicar essas insuficiências à administração do Estado de bandeira, que, por sua vez, notifica da ocorrência a OMI e o Estado do porto. O Estado do porto analisará a comunicação e responderá nos moldes adequados, informando a OMI e o Estado de bandeira declarante. A comunicação das referidas informações sobre alegadas insuficiências diretamente ao sistema de informação, controlo e aplicação previsto na presente diretiva permitiria a transmissão subsequente destas informações ao GISIS, libertando os Estados-Membros, na condição de Estados de bandeira e do porto, da sua obrigação de comunicação à OMI.

(26) É necessária uma maior harmonização do regime de isenções para os navios que efetuam serviços regulares com escalas frequentes e regulares, nomeadamente uma clarificação dos termos utilizados e das condições que regem essas isenções. A avaliação REFIT e a avaliação de impacto revelaram que a falta de harmonização das condições e modalidades de aplicação das isenções resultou num encargo administrativo desnecessário para os navios e portos.

(26-A) Dada a natureza dos seus padrões de tráfego, caracterizados por escalas frequentes, o transporte marítimo de curta distância depara-se com custos significativos no âmbito do atual regime de entrega de resíduos em meios portuários de receção, sendo obrigatório o pagamento de uma taxa em cada escala. Por outro lado, o tráfego não é suficientemente programado e regular para ser passível de beneficiar de uma isenção do pagamento e da entrega de resíduos com base nesses motivos. Por forma a limitar o encargo financeiro sobre o setor, deverá ser possível cobrar taxas diferenciadas aos navios, com base no tipo de tráfego a que se dedicam.

(27) O subgrupo dos meios portuários de receção, que tinha sido instituído no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável e reunira uma vasta gama de peritos no domínio da poluição causada por navios e da gestão dos resíduos provenientes de navios, foi suspenso em dezembro de 2017 tendo em conta o início das negociações interinstitucionais. Visto que o subgrupo facultou à Comissão conhecimentos e orientações úteis, seria desejável criar um grupo de peritos semelhante, encarregando-o de trocar experiências no que respeita à aplicação da presente diretiva.

- (28) As competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 2000/59/CE devem ser atualizadas em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
- (29) A fim de elaborar uma metodologia para a aplicação da exceção baseada numa capacidade de armazenamento suficiente, e para continuar a desenvolver o sistema de informação, controlo e aplicação instituído ao abrigo da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Os atos de execução devem ser adotados nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup>.
- (30) A fim de ter em conta os desenvolvimentos a nível internacional, e para promover práticas de gestão dos resíduos respeitadoras do ambiente a bordo, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da diretiva para atualizar as referências aos instrumentos internacionais e aos anexos e alterar as referências aos instrumentos internacionais, a fim de evitar, se necessário, alterações a esses instrumentos internacionais para efeitos de aplicação da presente diretiva, e desenvolver um conceito comum de "navio ecológico" para a concessão de uma redução da taxa de resíduos para esses navios. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea e adequada, em tempo útil, dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho e a realização das referidas consultas nos termos dos princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>12</sup>. Em especial, e a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da preparação de atos delegados.

---

<sup>11</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>12</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (31) Uma vez que o objetivo da presente diretiva, nomeadamente a proteção do ambiente marinho contra as descargas de resíduos no mar, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode, graças ao efeito de escala, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (32) A União caracteriza-se por diferenças regionais entre os portos, como ficou também demonstrado na avaliação do impacto territorial. Os portos variam em função da sua localização geográfica, dimensão, estrutura administrativa e propriedade, e são caracterizados pelo tipo de navios que habitualmente os demandam. Além disso, os sistemas de gestão de resíduos refletem as diferenças a nível municipal e as infraestruturas de gestão de resíduos existentes a jusante.
- (32-A) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral que não tenham portos nem navios de passageiros que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, esses Estados-Membros deverão ser autorizados a derrogar das disposições da presente diretiva. No entanto, os Estados-Membros sem litoral que tenham navios que arvorem a sua bandeira só deverão ser autorizados a derrogar das disposições aplicáveis aos portos. Tal significa que, desde que estejam reunidas as referidas condições, esses Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva ou algumas das suas disposições.
- (33) Por conseguinte, a Diretiva 2000/59/CE deve ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

## PARTE 1: DISPOSIÇÕES GERAIS

### *Artigo 1.º*

#### **Objeto**

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

### *Artigo 2.º*

#### **Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- a) "Navio", um navio de mar de qualquer tipo que opere no meio marinho, e que inclui os navios de pesca, as embarcações de recreio, as embarcações de sustentação dinâmica, os veículos de sustentação por ar, os submersíveis e as estruturas flutuantes;
- b) "Convenção MARPOL", a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, na versão atualizada;
- c) "Resíduos provenientes de navios", todos os resíduos, incluindo os resíduos da carga, produzidos no serviço do navio ou durante as operações de carga, descarga e limpeza, abrangidos pelo âmbito de aplicação dos anexos I, II, IV, V e VI da Convenção MARPOL e os resíduos capturados passivamente;
- c-A) "Resíduos capturados passivamente", os resíduos recolhidos pelas redes durante as operações de pesca;
- d) "Resíduos da carga", os restos das matérias transportadas como carga a bordo que permanecem no convés ou em porões ou tanques de carga após as operações de carga e descarga, incluindo excedentes de carga/descarga e derrames, húmidos ou secos, ou arrastados em águas residuais, excluindo poeiras da carga remanescentes no convés após varrimento ou poeiras nas superfícies externas do navio;

- e) "Meios portuários de receção", as instalações fixas, flutuantes ou móveis aptas a prestar o serviço de receber os resíduos provenientes de navios;
- f) "Navio de pesca", um navio equipado ou utilizado comercialmente para a captura de peixe ou outros recursos vivos do mar;
- g) "Embarcação de recreio", um navio de qualquer tipo, com um casco de comprimento igual ou superior a 2,5 metros, independentemente do meio de propulsão, utilizado para fins desportivos ou recreativos, e que não se dedica ao comércio;
- h) [...]
- i) "Viagem doméstica", uma viagem em zonas marítimas de um porto de um Estado-Membro para o mesmo porto ou para outro porto desse Estado-Membro;
- j) "Porto", um lugar ou área geográfica em que tenham sido efetuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos concebidos principalmente para permitir a receção de navios, incluindo os fundeadouros sob jurisdição do porto;
- k) [...]
- l) "Capacidade de armazenamento suficiente", capacidade suficiente para armazenar os resíduos a bordo desde o momento da partida até ao porto de escala seguinte, incluindo os resíduos suscetíveis de serem gerados durante a viagem;
- m) "Serviços regulares", o tráfego baseado numa lista de horários das partidas e chegadas publicada ou planeada entre portos identificados, ou as travessias recorrentes que consubstanciem um horário de funcionamento;
- n) "Escala regular", viagens repetidas do mesmo navio, formando um padrão constante entre portos identificados, ou uma série de viagens entre os mesmos dois portos sem escalas intermédias;

- o) "Escala frequente", a escala efetuada por um navio no mesmo porto pelo menos uma vez por quinzena;
- p) "GISIS", o sistema de informação mundial integrado nos navios criado pela Organização Marítima Internacional;
- q) "Taxa indireta", a taxa paga pela prestação dos serviços dos meios portuários de receção, independentemente da entrega efetiva dos resíduos provenientes de navios.

"Resíduos provenientes de navios", tal como definidos nas alíneas c), c-A) e d), devem ser considerados resíduos na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2008/98/CE.

### *Artigo 3.º*

#### **Âmbito de aplicação**

1. A presente diretiva aplica-se a:
  - a) Todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem num porto de um Estado-Membro, com exceção dos navios dedicados a serviços portuários tal como definidos no Regulamento (UE) 2017/352, dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial;
  - b) Todos os portos dos Estados-Membros habitualmente demandados pelos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da alínea a). Para efeitos da presente diretiva, e para evitar aos navios atrasos indevidos, os Estados-Membros podem decidir excluir os fundeadouros dos seus portos para efeitos da aplicação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º.
2. Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir que, sempre que razoavelmente possível, os navios que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva entregam os resíduos de forma compatível com a presente diretiva.

3. Os Estados-Membros que não tenham portos nem navios que arvore a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem derrogar das disposições da presente diretiva, com exceção da obrigação estabelecida no terceiro parágrafo.

Os Estados-Membros que não tenham portos abrangidos [...] pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem derrogar das disposições da presente diretiva que digam apenas respeito aos portos.

Os Estados-Membros que pretendam recorrer às derrogações enunciadas no presente artigo comunicam à Comissão, até [data de transposição da presente diretiva de alteração], se estão preenchidas as condições e, em seguida, informam-na anualmente de qualquer alteração subsequente. Até que tenham transposto e implementado a presente diretiva, esses Estados-Membros não podem ter portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva nem permitir que navios ou embarcações abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva arvore a sua bandeira.

**PARTE 2:**  
**DISPONIBILIDADE DE MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO ADEQUADOS**

*Artigo 4.º*

***Meios portuários de receção***

1. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de meios portuários de receção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem lhes causar atrasos indevidos.
  
2. Os Estados-Membros devem assegurar que:
  - a) Os meios portuários de receção têm capacidade para receber os tipos e as quantidades de resíduos provenientes dos navios que normalmente utilizam esse porto, tendo em conta as necessidades operacionais dos utilizadores do porto, as dimensões e a localização geográfica do porto, o tipo de navios que o demandam e as isenções previstas no artigo 9.º;
  
  - b) As formalidades e disposições práticas relativas à utilização das instalações de receção são simples e rápidas para evitar aos navios atrasos indevidos;
  
  - b-A) As taxas cobradas pela entrega não criam um desincentivo à utilização dos meios portuários de receção por parte dos navios;

c) Os meios portuários de receção ocupam-se da gestão dos resíduos dos navios de forma respeitadora do ambiente, em conformidade com as disposições da Diretiva 2008/98/CE e outra legislação da União aplicável em matéria de resíduos. Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar a recolha separada dos resíduos provenientes dos navios nos portos, tal como previsto na legislação da União relativa aos resíduos, em especial a Diretiva 2008/98/CE, a Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup> e a Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>14</sup>. A fim de facilitar este processo, os meios portuários de receção podem recolher as frações separadas dos resíduos, em conformidade com as categorias de resíduos definidas na Convenção Marpol, tendo em conta as suas orientações. Esta alínea é aplicável sem prejuízo dos requisitos mais rigorosos impostos pelo Regulamento (CE) n.º 1069/2009 aplicáveis à gestão das sobras de cozinha e de mesa provenientes de transportes internacionais.

3. Os Estados-Membros, na sua qualidade de Estados de bandeira, devem utilizar os formulários e procedimentos da Organização Marítima Internacional (OMI) para notificar a OMI e as autoridades do Estado do porto de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.

[...]

Os Estados-Membros, na sua qualidade de Estados do porto, devem investigar todos os casos de alegadas insuficiências comunicados e utilizar os formulários e procedimentos da OMI para notificar a OMI e o Estado de bandeira declarante do resultado das investigações.

5. Os Estados-Membros devem garantir que qualquer parte envolvida na entrega ou receção de resíduos de navios possa reclamar uma indemnização pelos prejuízos causados por atrasos indevidos.

---

<sup>13</sup> Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (JO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

<sup>14</sup> Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos e que revoga a Diretiva 91/157/CEE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

*Artigo 5.º*

***Planos de receção e gestão dos resíduos***

1. Os Estados-Membros devem assegurar que é elaborado e aplicado em cada porto um plano adequado de receção e gestão de resíduos, após consultas regulares às partes implicadas, designadamente aos utilizadores do porto ou aos seus representantes, e sendo o caso, às autoridades competentes a nível local, aos operadores dos meios portuários de receção, e às organizações que aplicam as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor. Tais consultas serão efetuadas tanto durante a fase de preparação inicial dos planos como depois da sua adoção, sobretudo se ocorrerem alterações no que toca aos requisitos dos artigos 4.º, 6.º e 7.º.
  - 1-A. A fim de assegurar condições uniformes para a execução dos planos de receção e gestão de resíduos previstos no n.º 1 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução para definir os elementos pormenorizados a incluir nesses planos, que devem abranger todos os tipos de resíduos provenientes de navios que habitualmente demandam o porto e basear-se na dimensão do porto e no tipo de navios que nele fazem escala. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até [JO: inserir a data de entrada em vigor + 12 meses].
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as seguintes informações constantes dos planos de receção e gestão dos resíduos sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados são claramente comunicadas aos operadores de navios, e são colocadas à disposição do público e facilmente acessíveis:
  - a) Localização dos meios portuários de receção correspondentes a cada cais;
  - b) Lista dos resíduos dos navios geridos habitualmente pelo porto;
  - c) Lista das pessoas a contactar, operadores dos meios portuários de receção e serviços propostos;
  - d) Descrição dos procedimentos de entrega dos resíduos;

- e) Descrição dos sistemas de recuperação dos custos, incluindo as taxas indiretas e a respetiva base de cálculo, e os sistemas e fundos de gestão de resíduos, se for caso disso; e
- f) [...]

Estas informações devem ser igualmente disponibilizadas por via eletrónica e mantidas atualizadas na parte do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup>.

- 3. Os planos de receção e gestão de resíduos referidos no n.º 1 podem, se tal for aconselhável por motivos de eficácia, ser elaborados em colaboração por dois ou mais portos próximos na mesma região, com um nível adequado de participação de cada porto, desde que as necessidades e as disponibilidades dos meios portuários de receção sejam individualizadas por porto.
- 4. Os Estados-Membros devem avaliar e aprovar os planos de receção e gestão de resíduos e assegurar que os planos sejam de novo aprovados pelo menos de cinco em cinco anos depois de terem sido aprovados e reprovados, e sempre que tenham ocorrido mudanças sensíveis no funcionamento do porto. Estas alterações incluem, entre outras coisas, as mudanças estruturais do tráfego no porto, o desenvolvimento de novas infraestruturas, alterações na procura e disponibilização de meios portuários de receção, e o surgimento de novas técnicas de tratamento a bordo.

Os Estados-Membros acompanham a implementação pelo porto do plano de receção e gestão de resíduos. Se durante este período de cinco anos não ocorrerem mudanças sensíveis, a reaprovação pode consistir na validação dos planos existentes.

- 5. [...]

---

<sup>15</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

**PARTE 3**  
**ENTREGA DE RESÍDUOS PROVENIENTES DE NAVIOS**

*Artigo 6.º*

***Notificação prévia de resíduos***

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE que se dirija a um porto situado na União deve preencher com veracidade e exatidão o formulário constante do anexo 2 da presente diretiva e comunicar essa informação à autoridade ou ao organismo designado para o efeito pelo Estado-Membro em que se situa o porto:
  - a) Pelo menos 24 horas antes da chegada, se for conhecido o porto de escala; ou
  - b) Logo que se conheça o porto de escala, se esta informação só for obtida menos de 24 horas antes da chegada; ou
  - c) O mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem for inferior a 24 horas.
2. As informações referidas no n.º 1 do presente artigo devem ser igualmente comunicadas por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE e a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup>.
3. A informação referida no n.º 1 deve estar disponível a bordo, de preferência em formato eletrónico, pelo menos até ao porto de escala seguinte e ser facultada às autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido destas.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações comunicadas nos termos do presente artigo são analisadas e partilhadas com as competentes autoridades de aplicação da lei, sem demora.

---

<sup>16</sup> Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

*Artigo 7.º*

***Entrega de resíduos provenientes de navios***

1. O comandante de um navio que faça escala num porto da União deve, antes de sair do porto, entregar todos os seus resíduos a bordo num meio portuário de receção em conformidade com as normas de descarga estabelecidas na Convenção MARPOL.
2. Aquando da entrega, o operador dos meios portuários de receção ou a autoridade do porto em que os resíduos foram entregues deve preencher com veracidade e exatidão o formulário do anexo 3 e emitir e disponibilizar, sem demora injustificada, o recibo de entrega de resíduos ao navio.

O requisito estabelecido no primeiro parágrafo não se aplica a pequenos portos com instalações sem pessoal ou que têm uma localização remota, desde que o Estado-Membro onde esses portos estão situados tenha notificado esses portos por via eletrónica na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º da presente diretiva.

3. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE deve, antes da partida, ou assim que tenham sido recebidas, comunicar por via eletrónica as informações do recibo de entrega de resíduos à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE e com a Diretiva 2010/65/UE.

As informações do recibo de entrega de resíduos referido no presente número devem estar disponíveis a bordo juntamente com o respetivo Livro de Registo de Hidrocarbonetos, Livro de Registo de Carga, Livro de Registo do Lixo ou o Plano de Gestão do Lixo, e são facultadas às autoridades dos Estados-Membros, a pedido destas.

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

- a) As informações fornecidas em conformidade com os anexos 2 e 3 revelam a existência de capacidade de armazenamento específica suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte; [...]
  - a-A) As informações disponíveis a bordo de navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE revelam a existência de capacidade de armazenamento específica suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte; ou
  - b) Fizer escala menos de 24 horas ou as condições meteorológicas forem adversas, se essa área não tiver sido excluída do âmbito do porto em conformidade com o artigo 3.º.
6. A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação da exceção baseada na capacidade de armazenamento específica suficiente, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para definir a metodologia a utilizar para o cálculo da capacidade de armazenamento específica suficiente a bordo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.
7. Se não se puder concluir com base nas informações disponíveis, incluindo as informações disponíveis por via eletrónica na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º ou no GISIS, que o porto de escala seguinte dispõe de meios adequados de receção, ou se esse porto for desconhecido, o Estado-Membro exige que o navio entregue, antes da partida, todos os resíduos que não possam ser recebidos e tratados de forma adequada no porto de escala seguinte.
8. O n.º 5 é aplicável sem prejuízo da imposição aos navios de requisitos mais rigorosos adotados em conformidade com o direito internacional.

*Artigo 8.º*

***Sistemas de recuperação dos custos***

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, são cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios. Os Estados-Membros podem autorizar que a recuperação de custos seja complementada com sistemas alternativos de financiamento, tais como as receitas dos sistemas e fundos de gestão de resíduos, se for caso disso.
  
- 1-A. A fim de assegurar condições uniformes para a implementação dos sistemas de recuperação dos custos ao abrigo do n.º 1 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução para definir as categorias de custos e receitas líquidas relacionadas com a exploração e administração dos meios portuários de receção com base numa avaliação de todos os elementos seguintes:
  - a) Custos operacionais diretos decorrentes da entrega efetiva dos resíduos provenientes dos navios;
  - b) Custos administrativos indiretos decorrentes da gestão do sistema no porto; e
  - c) Proveitos líquidos de sistemas de financiamento alternativos, incluindo regimes de gestão de resíduos e a disponibilidade de financiamento nacional ou regional.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução é adotado até [JO: *inserir a data de entrada em vigor + 12 meses*].

2. Os sistemas de recuperação dos custos não consubstanciarão um incentivo para que os navios descarreguem os seus resíduos no mar. Para o efeito, os Estados-Membros devem aplicar os seguintes princípios na conceção e aplicação dos sistemas de recuperação dos custos nos portos:
- a) Todos os navios pagam uma taxa indireta, quer sejam ou não entregues resíduos num meio portuário de receção;
  - b) A taxa indireta cobre os custos administrativos indiretos, bem como uma parte significativa dos custos operacionais diretos. A parte significativa dos custos operacionais diretos representa pelo menos 30 % do total dos custos diretos da efetiva entrega de resíduos durante o ano anterior;
  - c) A fim de proporcionar um incentivo máximo para a entrega de resíduos, como definidos no anexo V da Convenção MARPOL, com a exceção dos resíduos da carga, não deve ser cobrada nenhuma taxa sobre estes resíduos, a fim de assegurar o direito de entrega sem quaisquer encargos adicionais baseados no volume dos resíduos entregues, exceto quando o volume de resíduos entregues exceder a capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo mencionada no formulário constante do anexo 2 da presente diretiva. Os resíduos capturados passivamente estão abrangidos por este regime, incluindo o direito de entrega;
  - c-A) A fim de evitar que os custos da recolha e tratamento dos resíduos capturados passivamente sejam suportados exclusivamente pelos utilizadores do porto, os Estados-Membros podem decidir cobrir estes custos com as receitas geradas pelos sistemas alternativos de financiamento, incluindo os regimes de gestão de resíduos e o financiamento nacional ou regional disponível;
  - d) A taxa indireta não inclui os resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos, cujos custos devem ser cobertos com base nos tipos e nas quantidades de resíduos entregues.
3. A parte dos custos que eventualmente não seja coberta pela taxa referida na alínea b), deve ser coberta com base nos tipos e nas quantidades de resíduos efetivamente entregues pelo navio.

4. [...]

4-A. As taxas podem ser diferenciadas com base no seguinte:

- a) A categoria, o tipo e a dimensão do navio;
- b) [...]
- c) A prestação de serviços a navios fora das horas normais de funcionamento do porto; ou
- d) A natureza perigosa dos resíduos;
- e) [...]

4-B. As taxas podem ser reduzidas com base no seguinte:

- a) O tipo de atividade em que o navio é utilizado, em especial quando um navio é utilizado no transporte marítimo de curta distância; ou
- b) A conceção, o equipamento e a exploração do navio, que demonstram que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente.

4-C. A Comissão adota atos de execução até [*JO: inserir a data de entrada em vigor + 12 meses*], a fim de definir os critérios para determinar que um navio cumpre os requisitos estabelecidos na alínea b) do n.º 4-B no que diz respeito à gestão de resíduos a bordo do navio. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

5. [...]

6. Para assegurar que as taxas cobradas são equitativas, transparentes e não discriminatórias e refletem os custos dos meios e serviços oferecidos e, quando adequado, utilizados, o montante das taxas e a sua base de cálculo são dados a conhecer aos utilizadores do porto.

## *Artigo 9.º*

### ***Isenções***

1. Os Estados-Membros podem isentar os navios que escalam os seus portos das obrigações enunciadas nos artigos 6.º, 7.º, n.º 1, e 8.º, se existirem elementos de prova suficientes de que estão reunidas as seguintes condições:
  - a) O navio efetua serviços regulares, com escalas frequentes e regulares;
  - b) Existe um acordo para assegurar a entrega dos resíduos e o pagamento da taxa num porto da sua rota;
  - c) O acordo previsto na alínea b) é comprovado por um contrato assinado com um porto ou uma empresa de gestão dos resíduos, recibos de entrega de resíduos e confirmação de que o acordo foi notificado a todos os portos na rota do navio e aceite pelo porto em que tem lugar a entrega e o pagamento. e
  - d) Sem prejuízo da isenção concedida, um navio não deve avançar para o porto de escala seguinte se não houver a bordo capacidade de armazenamento específica suficiente para todos os resíduos que foram acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte.
2. Se a isenção for concedida, o Estado-Membro em que se situa o porto emite um certificado de isenção com base no formato definido no anexo 5, que confirma que o navio satisfaz as condições e os requisitos necessários para beneficiar da isenção e qual a sua duração.
3. Os Estados-Membros devem comunicar as informações do certificado de isenção por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com o disposto na Diretiva 2002/59/CE.

4. Os Estados-Membros devem assegurar um controlo eficaz e uma aplicação efetiva dos acordos para a entrega e o pagamento pelos navios isentos que demandam os seus portos.

**PARTE 4:**  
**APLICAÇÃO DA LEI**

*Artigo 10.º*

***Inspeções***

Os Estados-Membros devem assegurar que qualquer navio pode ser objeto de inspeção para se verificar se cumpre os requisitos da presente diretiva.

*Artigo 11.º*

***Inspeções de Controlo pelo Estado do Porto***

[...]

*Artigo 12.º*

***Inspeções externas ao Controlo pelo Estado do Porto***

[...]

*Artigo 12.º-A*

***Obrigações de inspeção***

1. Os Estados-Membros devem efetuar inspeções dos navios que escalam os seus portos correspondentes a pelo menos 10 % do número total de navios individuais que fazem escala anualmente no Estado-Membro. O número total de navios individuais que escalam num Estado-Membro será calculado como o número médio de navios individuais ao longo dos três anos anteriores, de acordo com a informação do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 13.º.
2. [...]

3. Os Estados-Membros cumprem o número de inspeções especificado no n.º [...] 1 do presente artigo, selecionando navios com base num mecanismo de seleção da União baseado nos riscos. A fim de garantir a harmonização das inspeções e de proporcionar condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção, são atribuídas competências de execução à Comissão para definir os princípios e elementos de um mecanismo de seleção da União baseado nos riscos, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.

Ao selecionarem os navios para inspeção, os Estados-Membros devem dar especial atenção:

- a) aos navios que não tenham cumprido as prescrições de notificação constantes dos artigos 6.º e 7.º;
- b) aos navios relativamente aos quais a verificação da informação relatada em conformidade com os artigos 6.º, 7.º e 9.º tenha revelado outros motivos para crer que o navio não cumpre o disposto na presente diretiva.

4. [...]

5. Os Estados-Membros devem definir os procedimentos para as inspeções de navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE para assegurar, tanto quanto possível, o cumprimento da presente diretiva.
6. Se a autoridade relevante do Estado-Membro não estiver satisfeita com os resultados da inspeção, deverá, sem prejuízo da aplicação das sanções referidas no artigo 16.º, garantir que o navio não deixa o porto até ter procedido à entrega dos seus resíduos num meio portuário de receção, de acordo com o artigo 7.º.

*Artigo 13.º*

***Sistema de Informação, Controlo e Aplicação***

A aplicação e o cumprimento da presente diretiva devem ser facilitados através da apresentação de relatórios por via eletrónica e do intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, em conformidade com os artigos 14.º e 15.º.

*Artigo 14.º*

***Recolha e troca de informações***

1. A comunicação e o intercâmbio de informações devem basear-se no sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) referido no artigo 22.º-A, n.º 3, e no anexo III da Diretiva 2002/59/CE.
2. Os Estados-Membros assegurarão que os seguintes dados são comunicados por via eletrónica e num prazo razoável, em conformidade com a Diretiva 2010/65/UE:
  - a) Informações sobre a hora efetiva de chegada e a hora de partida de cada navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, que faça escala num porto da UE, juntamente com um identificador do porto em causa;
  - b) A informação da notificação de resíduos constante do anexo 2;
  - c) A informação da receção de resíduos constante do anexo 3;
  - d) A informação do certificado de isenção constante do anexo 5.
3. [...]
4. Os Estados-Membros asseguram que as informações enumeradas no artigo 5.º, n.º 2, sejam disponibilizadas por via eletrónica ao sistema SafeSeaNet.

*Artigo 15.º*

***Registo de inspeções***

1. A Comissão cria, mantém e atualiza uma base de dados das inspeções, à qual todos os Estados-Membros estão ligados e que contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto na presente diretiva. Essa base de dados baseia-se na base de dados das inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE e tem funcionalidades semelhantes a esta última.
2. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas por força da presente diretiva, incluindo informações sobre incumprimentos e decisões de proibição de partida, são transferidas sem demora para a base de dados das inspeções assim que o relatório da inspeção esteja concluído, a ordem de proibição de partida seja levantada ou concedida uma isenção.
3. [...]
4. A Comissão assegura que a base de dados das inspeções possibilita extrair quaisquer dados pertinentes comunicados pelos Estados-Membros para efeitos de controlo da aplicação da presente diretiva. A Comissão assegura igualmente que a base de dados das inspeções proporcione informação para o mecanismo de seleção da União baseado nos riscos.
5. Os Estados-Membros têm acesso em qualquer momento às informações registadas.

*Artigo 16.º*

***Sanções***

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis à violação das disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente diretiva e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

**PARTE 5:**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

*Artigo 17.º*

***Intercâmbio de experiências***

A Comissão deve propiciar a organização de encontros para o intercâmbio de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros e peritos, incluindo os provenientes do setor privado, sobre a aplicação da presente diretiva nos portos da União.

*Artigo 18.º*

***Procedimento de alteração***

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º a fim de alterar os anexos da presente diretiva e as referências aos instrumentos da OMI na medida do necessário para os tornar conformes com a legislação da União ou para ter em conta os desenvolvimentos internacionais, nomeadamente na OMI.
2. A Comissão pode também alterar, mediante atos delegados, os anexos 2, 3 e 5 da presente diretiva quando tal for necessário para melhorar as modalidades de aplicação e controlo estabelecidas pela presente diretiva, em particular as previstos nos artigos 6.º, 7.º e 9.º, a fim de assegurar a efetiva notificação e entrega de resíduos, e a correta aplicação das isenções.
3. Em circunstâncias excepcionais, devidamente justificadas por uma análise adequada da Comissão, após consulta a peritos designados por cada Estado-Membro, e a fim de evitar uma ameaça grave e inaceitável para a segurança marítima, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 19.º, para alterar a presente diretiva, na medida do necessário para evitar essa ameaça, para que não se aplique, para efeitos da presente diretiva, uma alteração da Convenção MARPOL.

4. Os atos delegados previstos no presente artigo são adotados pelo menos três meses antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa, ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração.

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

#### *Artigo 19.º*

#### ***Exercício da delegação***

- 1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
1. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [*data de entrada em vigor da presente diretiva*].  
A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.
2. A delegação de poderes referida no artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
- 2-A. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
4. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 18.º, n.ºs 1, 2 e 3, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 20.º*

**Comités**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>17</sup>. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 21.º*

**Alterações à Diretiva 2009/16/CE**

[...]

---

<sup>17</sup> Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

*Artigo 22.º*

***Alterações à Diretiva 2010/65/UE***

A Diretiva 2010/65/UE é alterada do seguinte modo:

O anexo, ponto A, n.º 4, é alterado do seguinte modo:

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

Artigos 6.º, 7.º e 9.º da Diretiva 201X/XX/UE do Parlamento Europeu e do Conselho".

*Artigo 23.º*

**Revogação**

A Diretiva 2000/59/CE é revogada.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente diretiva.

*Artigo 24.º*

**Revisão**

A Comissão procede à avaliação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho o mais tardar sete anos após [data de entrada em vigor].

*Artigo 25.º*

**Transposição**

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [36 meses após a sua entrada em vigor], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

*Artigo 26.º*

**Entrada em vigor**

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

*Artigo 27.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em ..., em

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

**ANEXO 1**

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

[...]

## ANEXO 2

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

Notificação da Entrega de Resíduos a: *(indicar o nome do porto de destino a que se refere o artigo 6.º da Diretiva XXXX/XX/UE)*

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

#### **1. DADOS DO NAVIO**

1.1 Nome do navio:	Proprietário ou operador:		
1.2 Número OMI:	1.6 Distintivo do navio em algarismos ou letras:		
	1.6-A Número MMSI:		
1.3 Tonelagem bruta:	1.7 Estado de bandeira:		
1.4 Tipo de navio:	<input type="checkbox"/> Petroleiros <input type="checkbox"/> Outros navios de carga	<input type="checkbox"/> Navios-tanque de transporte de produtos químicos <input type="checkbox"/> Navios de passageiros	<input type="checkbox"/> Graneleiro <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Contentor <input type="checkbox"/> Outros (especificar)

#### **2. DADOS DO PORTO E DE VIAGEM**

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

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

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

<b>MARPOL, anexo II – NLS<sup>18</sup></b>					
Substância da categoria X					
Substância da categoria Y					
Substância da categoria Z					
Outras substâncias – OS					
<b>MARPOL, anexo IV – Esgotos sanitários</b>					
<b>MARPOL, anexo V – Lixo</b>					
A. Plásticos					
B. Restos de alimentos					
C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)					
D. Óleos de cozinha					
E. Cinzas de incineração					
F. Resíduos operacionais					
G. Carcaças de animais					
H. Artes de pesca					
I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrônicos					
J. Resíduos de carga <sup>19</sup> (HME)					
K. Resíduos de carga <sup>20</sup> (não-HME)					
<b>MARPOL, anexo VI – Poluição atmosférica</b>					
Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias <sup>21</sup>					
Resíduos de tratamento de efluentes gasosos					

<sup>18</sup> Indicar a designação oficial de transporte dos NLS envolvidos

<sup>19</sup> Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca

<sup>20</sup> Aceitam-se estimativas; indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca

<sup>21</sup> Decorrentes das atividades normais de manutenção a bordo

<b>Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL</b>					
Resíduos capturados passivamente					

## Notas

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

## ANEXO 3

### MODELO NORMALIZADO DE RECIBO DE ENTREGA DE RESÍDUOS

*O representante designado do prestador dos meios de receção deve apresentar o seguinte formulário ao comandante do navio que tenha entregue resíduos, em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva XXXX/XX/UE.*

*Este formulário deve ser mantido a bordo do navio juntamente com o respetivo Livro de Registo de Hidrocarbonetos, Livro de Registo de Carga, ou Livro de Registo do Lixo, como exigido pela MARPOL.*

#### 1. MEIOS DE RECEÇÃO E DADOS DO PORTO

1.1.	Localização/nome do terminal:
1.2.	Prestador dos meios de receção
1.3.	Prestador dos meios de tratamento, se diferente do indicado acima:
1.4.	Data e hora da entrega de resíduos, de: _____ para: _____

#### 2. DADOS DO NAVIO

2.1.	Nome do navio:	2.5.	Proprietário ou operador:
2.2.	Número OMI:	2.6.	Distintivo do navio em algarismos ou letras: Número MMSI:
2.3.	Tonelagem bruta:	2.7.	Estado de bandeira:
2.4.	Tipo de navio: <input type="checkbox"/> Petroleiros <input type="checkbox"/> Navios-tanque de transporte de produtos químicos <input type="checkbox"/> Graneleiros <input type="checkbox"/> Contentores <input type="checkbox"/> Outros navios de carga <input type="checkbox"/> Navios de passageiros <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Outros (especificar)		

#### 3. TIPO E QUANTIDADE DE RESÍDUOS RECEBIDOS

MARPOL, anexo I – Hidrocarbonetos	Quantidade (m <sup>3</sup> )	MARPOL, anexo V – Lixo	Quantidade (m <sup>3</sup> )
Águas de porão		A. Plásticos	
Águas de porão (lamas)		B. Restos de alimentos	
Águas de lavagem de tanques		C. Resíduos domésticos (p. ex. papel, trapos, vidro, metais, garrafas, loiça, etc.)	
Águas de lastro sujas		D. Óleos de cozinha	
Lamas de limpeza de tanques		E. Cinzas de incineração	
Outros (especificar)		F. Resíduos operacionais	

<b>MARPOL, anexo II – NLS</b>	<b>Quantidade (m³)/Nome<sup>5</sup></b>		G. Carcaças de animais	
Substância da categoria X			H. Artes de pesca	
Substância da categoria Y			I. Resíduos de equipamentos elétricos e eletrônicos	
			J. Resíduos de carga <sup>6</sup> (HME)	
			K. Resíduos de carga (não-HME)	
			<b>MARPOL, anexo VI – Poluição atmosférica</b>	<b>Quantidade (m³)</b>
Substância da categoria Z			Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias	
Outras substâncias – OS			Resíduos de tratamento de efluentes gasosos	
<b>MARPOL, anexo IV – Esgotos sanitários</b>	<b>Quantidade (m³)</b>		<b>Outros resíduos, não abrangidos pela MARPOL</b>	<b>Quantidade (m³)</b>
			Resíduos capturados passivamente	

Em nome da instalação portuária, confirmo que os resíduos acima referidos foram entregues.

Assinatura: .....

Nome completo e carimbo da empresa .....

<sup>5</sup> Indicar a designação oficial de transporte dos NLS envolvidos

<sup>6</sup> Indicar a designação oficial do transporte marítimo da carga seca

## ANEXO 4

Categorias de custos e receitas líquidas relacionadas com o funcionamento e gestão dos MPR

[...]

## ANEXO 5

### *Certificado de isenção*

**CERTIFICADO DE ISENÇÃO NOS TERMOS DO ARTIGO 9.º EM RELAÇÃO AOS REQUISITOS APLICÁVEIS NOS TERMOS DO ARTIGO 6.º, DO ARTIGO 7.º E DO ARTIGO 8.º DA DIRETIVA XXXX/XX/UE NO PORTO DE [NOME DO PORTO] EM [ESTADO-MEMBRO]<sup>1</sup>**

**Nome do navio (Distintivo do navio em algarismos ou letras)    Estado de bandeira**

[*inserir nome do navio*]      [*inserir número OMI*]      [*inserir nome do Estado de bandeira*]

faz viagens regulares, com escalas frequentes e regulares nos portos seguintes em [*inserir nome do Estado-Membro*] de acordo com um calendário ou rota predeterminados:

[            ]

e faz escala nesses portos pelo menos uma vez por quinzena:

[            ]

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

[            ]

e está, por conseguinte, isento, em conformidade com [*inserir o artigo relevante da legislação nacional do país*], dos requisitos de:

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

[            ]

---

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

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

Local e data

.....  
Nome  
Título

---