

**DIRECTIVA (UE) 2019/883 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI****din 17 aprilie 2019****privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de  
modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE****(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 European <sup>(1)</sup>,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Politica maritimă a Uniunii Europene urmărește să asigure 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).
- (2) Obiectivul de dezvoltare durabilă 14 al Organizației Națiunilor Unite atrage atenția asupra amenințării reprezentate de poluarea marină și poluarea cu nutrienți, de epuizarea resurselor și de schimbările climatice, toate acestea fiind provocate, în principal, de acțiuni ale omului. Aceste amenințări exercită o presiune suplimentară asupra sistemelor de mediu, cum ar fi biodiversitatea și infrastructura naturală, creând, totodată, probleme socioeconomice la nivel mondial, inclusiv riscuri pentru sănătatea și siguranța oamenilor și riscuri financiare. Uniunea trebuie să acționeze pentru a proteja speciile marine și a-i sprijini pe cei care depind de oceane, fie că acestea le asigură un loc de muncă, resurse sau un cadru pentru petrecerea timpului liber.
- (3) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (denumită în continuare „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 părților contractante de a asigura existența unor instalații portuare de preluare adecvate.
- (4) Uniunea a urmărit punerea în aplicare a unor părți ale Convenției MARPOL prin Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și Consiliului <sup>(4)</sup>, 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.
- (5) În ultimele două decenii, Convenția MARPOL și anexele sale au făcut obiectul unor modificări importante, care au pus în aplicare norme mai stricte și interdicții pentru deversările de deșeuri în mare de către nave.
- (6) Anexa VI la Convenția MARPOL a introdus norme privind deversarea 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.

<sup>(1)</sup> JO C 283, 10.8.2018, p. 61.<sup>(2)</sup> JO C 461, 21.12.2018, p. 220.<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 13 martie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 9 aprilie 2019.<sup>(4)</sup> 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).

- (7) Statele membre ar trebui să depună în continuare eforturi la nivelul Organizației Maritime Internaționale (OMI) pentru a lua în considerare în mod cuprinzător efectele pe care deversările de ape reziduale de la instalațiile de epurare în buclă deschisă le au asupra mediului, inclusiv măsuri de combatere a efectelor potențiale.
- (8) Statele membre ar trebui să fie încurajate să ia măsuri adecvate în conformitate cu Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(5)</sup>, inclusiv să interzică deversarea în apele lor teritoriale a apelor reziduale de la instalațiile de epurare în buclă deschisă și a anumitor reziduuri de încărcătură.
- (9) La 1 martie 2018, OMI a adoptat Orientările consolidate revizuite pentru furnizorii și utilizatorii instalațiilor portuare de preluare (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (denumite în continuare „Orientările consolidate ale OMI”), care includ formatele standard pentru notificarea deșeurilor, pentru confirmarea predării deșeurilor și pentru semnalarea deficiențelor suspectate la instalațiile portuare de preluare, precum și cerințele de raportare a instalațiilor de preluare a deșeurilor.
- (10) În ciuda acestor evoluții în materie de reglementare, deversările de deșeuri în mare au loc în continuare, generând costuri de mediu, sociale și economice ridicate. 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 predarea deșeurilor pe uscat.
- (11) Directiva 2000/59/CE a contribuit la creșterea volumului de deșeuri predate în instalațiile portuare de preluare, printre altele prin asigurarea faptului că navele contribuie la costurile acestor instalații, indiferent de utilizarea efectivă a instalațiilor respective, și, în felul acesta, a avut un rol esențial în reducerea deversărilor de deșeuri în mare, astfel cum a reieșit din evaluarea directivei respective efectuate în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (denumită în continuare „evaluarea REFIT”).
- (12) 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 elaborat interpretări diferite ale conceptelor-cheie din respectiva directivă, cum ar fi caracterul adecvat al instalațiilor, notificarea în avans a deșeurilor, predarea obligatorie a deșeurilor în instalațiile portuare de preluare și exceptările pentru navele care efectuează transporturi în cadrul unui trafic programat. Evaluarea REFIT a solicitat un grad mai mare de armonizare a conceptelor respective și alinierea deplină la Convenția MARPOL, în scopul de a evita sarcinile administrative inutile atât pentru porturi, cât și pentru utilizatorii portuari.
- (13) În vederea alinierii Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(6)</sup> la dispozițiile relevante ale Convenției MARPOL referitoare la normele privind deversarea, Comisia ar trebui să evalueze oportunitatea revizuirii directivei respective, în special prin extinderea domeniului de aplicare al acesteia.
- (14) Politica maritimă a Uniunii ar trebui să aibă drept obiectiv un nivel ridicat de protecție a mediului marin, luând în considerare diversitatea zonelor maritime din Uniune. Aceasta ar trebui să se bazeze pe principiul acțiunii preventive și al remedierii cu prioritate la sursă a daunelor aduse mediului marin, precum și pe principiul „poluatorul plătește”.
- (15) Prezenta directivă ar trebui să fie esențială pentru punerea în aplicare a principalelor acte legislative și principii privind protecția mediului în contextul porturilor și al gestionării deșeurilor provenite de la nave. În special, Directivele 2008/56/CE <sup>(7)</sup> și 2008/98/CE <sup>(8)</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului reprezintă instrumente relevante în acest sens.
- (16) 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 de răspundere extinsă a producătorilor este un principiu călăuzitor al dreptului Uniunii în domeniul deșeurilor, în baza căruia producătorii sunt răspunzători, pe parcursul întregului ciclu de viață al produselor lor, de impactul pe care acestea îl au asupra mediului. Obligațiile respective se aplică, de asemenea, în ceea ce privește gestionarea deșeurilor provenite de la nave.

<sup>(5)</sup> Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei (JO L 327, 22.12.2000, p. 1).

<sup>(6)</sup> Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> 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).

- (17) Colectarea separată a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv a uneltelor de pescuit abandonate, este necesară pentru a asigura recuperarea lor ulterioară în vederea pregătirii pentru reutilizare sau reciclare în cadrul lanțului de gestionare a deșeurilor din aval, precum și în scopul de a preveni ca acestea să cauzeze vătămări faunei marine și să provoace pagube mediilor marine. Deșeurile sunt adesea triate la bordul navelor în conformitate cu normele și standardele internaționale, iar dreptul 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.
- (18) O cantitate semnificativă de materiale plastice ajunge în fiecare an în mările și în oceanele din Uniune. Deși, în majoritatea zonelor maritime, cea mai mare parte a deșeurilor marine provine de la activități de pe uscat, industria transportului maritim, inclusiv sectorul pescuitului și sectorul activităților de agrement, contribuie, de asemenea, în mod semnificativ, prin deversarea direct în mare a deșeurilor, inclusiv a celor din plastic și a uneltelor de pescuit abandonate.
- (19) Directiva 2008/98/CE solicită statelor membre să pună capăt generării de deșeuri marine, ca o contribuție la obiectivul de dezvoltare durabilă al Organizației Națiunilor Unite care urmărește prevenirea și reducerea semnificativă a poluării marine de toate tipurile.
- (20) Comunicarea Comisiei din 2 decembrie 2015 intitulată „Închiderea buclei – un plan de acțiune al UE pentru economia circulară” a recunoscut rolul specific pe care Directiva 2000/59/CE trebuie să îl joace în acest sens, prin garantarea disponibilității unor instalații adecvate de preluare a deșeurilor și prin asigurarea atât a nivelului adecvat de stimulente, cât și a respectării normelor de predare a deșeurilor în instalațiile de la țărm.
- (21) Instalațiile din larg reprezintă una dintre sursele marine ale deșeurilor marine. Din acest motiv, statele membre ar trebui să adopte măsurile necesare cu privire la predarea deșeurilor de pe instalațiile din larg care arborează pavilionul lor sau care operează în apele lor, sau ambele și să asigure respectarea normelor stricte privind deversarea aplicabile instalațiilor din larg, prevăzute în Convenția MARPOL.
- (22) Una dintre principalele surse ale deșeurilor marine o reprezintă deșeurile, și în special deșeurile de materiale plastice, din râuri, care includ deversările de la navele de navigație interioară. Prin urmare, navele respective ar trebui să fie supuse unor norme stricte privind deversările și predările. În prezent, aceste norme sunt stabilite de comisia fluvială relevantă. Cu toate acestea, porturile interioare intră sub incidența dreptului Uniunii în domeniul deșeurilor. Pentru a continua eforturile de armonizare a cadrului legislativ pentru căile navigabile interioare din Uniune, Comisia este invitată să evalueze oportunitatea unui regim al Uniunii de norme privind deversarea și predarea deșeurilor, aplicabil navelor de navigație interioară, luând în considerare Convenția privind colectarea, depozitarea și preluarea deșeurilor produse în timpul navigării pe Rin și pe căile navigabile interioare din 9 septembrie 1996 (CDNI).
- (23) Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului <sup>(9)</sup> impune navelor de pescuit ale Uniunii să aibă la bord echipamentul necesar pentru a recupera uneltele pierdute. În cazul pierderii unei unelte, comandantul navei ar trebui să încerce să o recupereze cât mai curând posibil. Dacă unealta pierdută nu poate fi recuperată, comandantul navei de pescuit are obligația de a informa autoritățile statului său membru de pavilion, în termen de 24 de ore. Statul membru de pavilion are, la rândul său, obligația de a informa autoritatea competentă a statului membru de coastă. Informațiile transmise includ numărul de identificare extern și numele navei de pescuit, tipul și poziția uneltei pierdute, precum și măsurile întreprinse pentru recuperarea sa. Navele de pescuit cu o lungime totală mai mică de 12 metri pot fi exceptate. Conform propunerii de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului, raportarea de către nava de pescuit urmează să fie efectuată într-un jurnal electronic, iar statele membre au obligația de a colecta și înregistra informațiile privind uneltele pierdute și de a le transmite Comisiei la cerere. Informațiile cu privire la deșeurile pescuite în mod pasiv care sunt colectate și puse la dispoziție în confirmările de predare a deșeurilor în conformitate cu prezenta directivă ar putea fi, de asemenea, raportate în același fel.
- (24) În conformitate cu Convenția internațională pentru controlul și gestionarea apei de balast și a sedimentelor navelor, care a fost adoptată de OMI la 13 februarie 2004 și a intrat în vigoare la 8 septembrie 2017, toate navele sunt obligate să efectueze procedurile de gestionare a apei de balast conform standardelor OMI, iar porturile și terminalele desemnate pentru curățarea și repararea tancurilor de balast sunt obligate să furnizeze instalații adecvate pentru preluarea sedimentelor.

<sup>(9)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem de control al Uniunii pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 847/96, (CE) nr. 2371/2002, (CE) nr. 811/2004, (CE) nr. 768/2005, (CE) nr. 2115/2005, (CE) nr. 2166/2005, (CE) nr. 388/2006, (CE) nr. 509/2007, (CE) nr. 676/2007, (CE) nr. 1098/2007, (CE) nr. 1300/2008, (CE) nr. 1342/2008 și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 2847/93, (CE) nr. 1627/94 și (CE) nr. 1966/2006 (JO L 343, 22.12.2009, p. 1).

- (25) 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 nejustificate, după cum se precizează și în Orientările consolidate ale OMI și în Orientările OMI privind asigurarea caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor [Rezoluția MEPC.83(44)]. 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 dreptul Uniunii în domeniul deșeurilor. În anumite cazuri, ar putea fi dificil de evaluat dacă o instalație portuară de preluare situată în afara Uniunii respectă acest standard.
- (26) Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(10)</sup> 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 pregătirea pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor provenite de la nave, ar trebui depuse eforturi, în conformitate cu Orientările consolidate ale OMI, pentru o mai bună triere a deșeurilor astfel încât contaminarea potențială a deșeurilor, cum ar fi deșeurile de ambalaje, să poată fi evitată.
- (27) După cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 1069/2009, coroborat cu Regulamentul (UE) nr. 142/2011 al Comisiei <sup>(11)</sup> călătoriile în interiorul Uniunii nu sunt considerate transport internațional, iar deșeurile de catering provenite din aceste călătorii nu trebuie să fie incinerate. În schimb, în temeiul legislației maritime internaționale [Convenția MARPOL și Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS)], călătoriile în interiorul Uniunii sunt considerate călătorii internaționale. Pentru a asigura coerența dreptului Uniunii, definirea domeniului de aplicare și a tratamentului aplicat deșeurilor de catering internaționale în temeiul prezentei directive, coroborate cu Regulamentul (UE) nr. 142/2011, ar trebui să țină seama de definițiile din Regulamentul (CE) nr. 1069/2009.
- (28) Pentru a se asigura caracterul adecvat al instalațiilor portuare de preluare, dezvoltarea, punerea în aplicare și reevaluarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor sunt esențiale, pe baza unei consultări a tuturor părților relevante. Din motive practice și de organizare, porturile învecinate din aceeași regiune geografică ar putea dori să elaboreze un plan comun, care să vizeze disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare în fiecare dintre porturile avute în vedere în respectivul plan, oferind totodată un cadru administrativ comun.
- (29) Poate fi problematică adoptarea și monitorizarea planurilor de preluare și gestionare a deșeurilor în porturile mici necomerciale, cum ar fi în zonele de acostare și în porturile de agrement, în care traficul maritim este redus, fiind reprezentat doar de ambarcațiuni de agrement, sau care sunt utilizate doar într-o anumită perioadă a anului. Deșeurile provenite din aceste porturi mici sunt gestionate în general prin sistemele municipale de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu principiile prevăzute în Directiva (UE) 2008/98/CE. Pentru a nu se crea o sarcină excesivă pentru autoritățile locale și pentru a se facilita gestionarea deșeurilor în astfel de porturi mici, ar trebui să fie suficient ca deșeurile provenite din astfel de porturi să fie incluse în fluxul municipal de deșeuri și să fie gestionate în consecință, ca portul să informeze utilizatorii portuari cu privire la preluarea deșeurilor și ca porturile exceptate să fie raportate într-un sistem electronic pentru a se permite un nivel minim de monitorizare.
- (30) Pentru a aborda în mod eficient problema deșeurilor marine, este fundamental să se asigure nivelul adecvat de stimulente pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, în special a deșeurilor astfel cum sunt definite în anexa V la Convenția MARPOL (denumite în continuare „deșeurile din anexa V la MARPOL”). Acest lucru se poate realiza prin intermediul unui sistem de recuperare a costurilor, care necesită aplicarea unei taxe indirecte. O astfel de taxă indirectă ar trebui să fie datorată indiferent de predarea deșeurilor și ar trebui să acorde dreptul de predare a deșeurilor fără taxe directe suplimentare. Sectorul pescuitului și cel al activităților de agrement, dată fiind contribuția lor la producerea deșeurilor marine, ar trebui, de asemenea, să fie supuse taxei indirecte. Cu toate acestea, în cazul în care o navă predă o cantitate excepțională de deșeuri din anexa V la MARPOL, în special deșeuri provenite din exploatare, care depășește capacitatea maximă de stocare dedicată, astfel cum se menționează în formularul de notificare prealabilă pentru predarea deșeurilor, ar trebui să fie posibilă perceperea unei taxe directe suplimentare 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 ar putea fi valabil, de asemenea, în cazul în care capacitatea de stocare dedicată declarată este excesivă sau nerezonabilă.

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> Regulamentul (UE) nr. 142/2011 al Comisiei din 25 februarie 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme sanitare privind subprodusele de origine animală și produsele derivate care nu sunt destinate consumului uman și de punere în aplicare a Directivei 97/78/CE a Consiliului în ceea ce privește anumite probe și produse care sunt scutite de la controalele sanitar-veterinare la frontieră în conformitate cu directiva menționată (JO L 54, 26.2.2011, p. 1).

- (31) În anumite state membre, au fost create programe care să asigure alternative de finanțare a costurilor de colectare și de gestionare, pe uscat, a uneltelor de pescuit devenite deșeuri sau a deșeurilor pescuite în mod pasiv, inclusiv „programe de pescuire a deșeurilor”. Aceste inițiative ar trebui salutate, iar statele membre ar trebui încurajate să completeze sistemele de recuperare a costurilor instituite în conformitate cu prezenta directivă cu programe de pescuire a deșeurilor pentru a acoperi costurile aferente deșeurilor pescuite în mod pasiv. Ca atare, respectivele sisteme de recuperare a costurilor, care se bazează pe aplicarea unei taxe indirecte de 100 % pentru deșeurile din anexa V la MARPOL, cu excepția reziduurilor de încărcătură, nu ar trebui să descurajeze comunitățile din porturile de pescuit să participe la programele existente de predare a deșeurilor pescuite în mod pasiv.
- (32) Ar trebui să beneficieze de o reducere a taxelor acele nave care sunt proiectate, echipate sau exploatate astfel încât deșeurile să fie reduse la minimum, pe baza anumitor criterii care urmează să fie elaborate în temeiul competențelor de executare conferite Comisiei, în conformitate cu orientările OMI pentru punerea în aplicare a anexei V la MARPOL și cu standardele elaborate de Organizația Internațională de Standardizare. Reducerea deșeurilor și reciclarea eficientă a acestora pot fi realizate în primul rând prin trierea eficace a deșeurilor la bord, în conformitate cu orientările și standardele respective.
- (33) Având în vedere că acest tip de comerț se caracterizează prin escale frecvente în porturi, transportul maritim pe distanțe scurte suportă costuri semnificative în cadrul actualului regim de predare a deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, fiind obligat să achite o taxă în fiecare port de escală în parte. În același timp, traficul nu este suficient de programat și de regulat pentru a justifica acordarea unei scutiri de la plată și de la predarea deșeurilor pe aceste criterii. Pentru a limita sarcina financiară care afectează sectorul, ar trebui să se perceapă de la nave o taxă redusă, în funcție de tipul de trafic pe care îl practică.
- (34) Reziduurile de încărcătură rămân în proprietatea proprietarului încărcăturii după descărcarea mărfii la terminal și pot avea o valoare economică. Din acest motiv, reziduurile de încărcătură nu ar trebui să fie incluse în sistemele de recuperare a costurilor și la aplicarea taxei indirecte. Taxele percepute pentru predarea reziduurilor de încărcătură ar trebui să fie achitate de utilizatorul instalației portuare de preluare, astfel cum se specifică în aranjamentele contractuale între părțile în cauză sau în alte aranjamente locale. Reziduurile de încărcătură incluz, de asemenea, resturile rămase de la încărcăturile lichide uleioase sau nocive după finalizarea operațiunilor de curățare, cărora li se aplică normele privind deversarea din anexele I și II la Convenția MARPOL, și care, în anumite condiții stabilite în respectivele anexe, nu trebuie predate în port pentru a se evita ca navele să suporte costuri operaționale inutile și ca în porturi să se producă ambuteiaje.
- (35) Statele membre ar trebui să încurajeze, eventual prin intermediul unor stimulente financiare adecvate, predarea reziduurilor care provin de la spălarea rezervoarelor și care conțin substanțe plutoare persistente cu viscozitate ridicată.
- (36) Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(12)</sup> include în domeniul său de aplicare punerea la dispoziție de instalații portuare de preluare, ca tip de serviciu. Acesta prevede norme privind transparența structurilor de taxare aplicate pentru utilizarea serviciilor portuare, consultarea utilizatorilor portuari și proceduri de tratare a plângerilor. Prezenta directivă depășește cadrul prevăzut de respectivul regulament, prevăzând cerințe mai detaliate referitoare la conceperea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor pentru instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave și la transparența structurii costurilor.
- (37) Pe lângă stimulentele pentru predarea deșeurilor, asigurarea eficace a respectării obligației de predare este esențială și ar trebui să urmeze o abordare bazată pe riscuri, pentru care ar trebui instituit un mecanism de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii.
- (38) Unul dintre principalele obstacole în calea asigurării eficace a respectării obligației de predare 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. Pentru a se evita ca aplicarea acestei excepții să submineze obiectivul principal al prezentei directive, aceasta ar trebui să fie definită mai precis, în special în ceea ce privește următorul port de escală, iar capacitatea suficientă de stocare ar trebui stabilită într-un mod armonizat, 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.

<sup>(12)</sup> 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).



- (39) Este necesară o armonizare suplimentară a regimului de excepții pentru navele care efectuează transporturi în cadrul unui trafic programat, cu escale frecvente și regulate, în special clarificarea termenilor utilizați și a condițiilor care reglementează aceste excepții. Evaluarea REFIT și evaluarea impactului au arătat că lipsa de armonizare a condițiilor și a aplicării excepțiilor a avut drept rezultat o sarcină administrativă inutilă pentru nave și porturi.
- (40) 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 temeiul Directivei 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 a sistemului de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet) instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(13)</sup> și a bazei de date privind inspecțiile (THETIS) instituite prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(14)</sup>. Un astfel de sistem ar trebui, de asemenea, să includă informații privind instalațiile portuare de preluare disponibile în diferitele porturi.
- (41) Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(15)</sup> simplifică și armonizează procedurile administrative aplicate transportului maritim, prin generalizarea transmiterii electronice a informațiilor și prin raționalizarea formalităților de raportare. Declarația de la Valletta privind prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020, aprobată de Consiliu în concluziile sale din 8 iunie 2017, a invitat Comisia să propună o monitorizare adecvată a revizuirii respectivei directive. Comisia a desfășurat o consultare publică privind formalitățile de raportare pentru nave în perioada 25 octombrie 2017-18 ianuarie 2018. La 17 mai 2018, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului o propunere de regulament de instituire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE.
- (42) Convenția MARPOL prevede ca părțile contractante să mențină informații actualizate privind instalațiile lor portuare de preluare și să comunice aceste informații către OMI. În acest scop, OMI a instituit o bază de date privind instalațiile portuare de preluare în cadrul sistemului său global integrat de informații privind navele (GISIS).
- (43) În Orientările consolidate ale OMI prevede semnalarea deficiențelor suspectate la instalațiile portuare de preluare. În temeiul respectivei proceduri, o navă ar trebui să semnaleze astfel de deficiențe administrației statului de pavilion, care, la rândul său, urmează să notifice situația OMI și statului portului. Statul portului ar trebui să analizeze semnalarea și să reacționeze în consecință, informând OMI și statul de pavilion emitent al notificării. Înregistrarea unor astfel de informații privind deficiențele suspectate 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 calitatea lor de state de pavilion și de state ale porturilor, de obligațiile de semnalare către OMI.
- (44) 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 respectiv 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 experiență cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive.
- (45) Este important ca sancțiunile stabilite de statele membre să fie puse în aplicare în mod adecvat și să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (46) Existența unor condiții bune de muncă pentru personalul portuar care lucrează în instalațiile portuare de preluare are o importanță fundamentală pentru crearea unui sector maritim sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, care poate atrage lucrători calificați și poate asigura condiții de concurență echitabile pe întreg teritoriul European. Formarea inițială și periodică a personalului este esențială pentru asigurarea calității serviciilor și pentru protejarea lucrătorilor. Autoritățile portuare și cele responsabile pentru instalațiile portuare de preluare ar trebui să se asigure că întregul personal beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea sa, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și securitate în contextul manipulării materialelor periculoase, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic, pentru a răspunde provocărilor generate de inovarea tehnologică.

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

<sup>(15)</sup> 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).

- (47) 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).
- (48) Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor la prezenta directivă și a trimerilor la instrumente internaționale în măsura necesară alinierii acestora cu dreptul Uniunii sau pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional, în special la nivelul OMI; modificarea anexelor la prezenta directivă atunci când este necesar pentru îmbunătățirea modalităților privind punerea în aplicare și monitorizarea stabilite prin aceasta, în special cu privire la eficacitatea notificării și predării deșeurilor, precum și la aplicarea adecvată a exceptărilor; precum și, în situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată efectuată de Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru mediul marin, modificarea prezentei directive în măsura necesară evitării unei astfel de amenințări” cu scopul de a împiedica, în cazul în care este necesar, ca modificările aduse acestor instrumente internaționale să se aplice în sensul prezentei directive. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>(16)</sup>. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (49) În vederea furnizării metodelor pentru calcularea capacității suficiente de stocare specializate; în vederea elaborării de criterii comune pentru recunoașterea, în scopul aplicării unei taxe reduse pentru deșeuri, a faptului că proiectarea, echiparea și exploatarea unei nave demonstrează că aceasta generează cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic; în vederea definirii metodologiilor de monitorizare a datelor privind volumul și cantitatea de deșeuri pescuite în mod pasiv și a formatului de raportare; în vederea definirii elementelor detaliate ale mecanismului de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(17)</sup>.
- (50) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume protejarea mediului marin împotriva deversărilor de deșeuri în mare, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea acțiunii, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut 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 acestui obiectiv.
- (51) Uniunea se caracterizează prin diferențe regionale la nivelul porturilor, astfel cum s-a demonstrat și în evaluarea impactului teritorial efectuată de către Comisie. Porturile diferă în funcție de poziția geografică, de dimensiune, de cadrul administrativ și de structura de proprietate și sunt caracterizate de tipul de nave care fac escală în mod obișnuit. În plus, sistemele de gestionare a deșeurilor reflectă diferențele la nivel municipal și infrastructura de gestionare a deșeurilor în aval.
- (52) Articolul 349 din TFUE impune să fie luate în considerare caracteristicile speciale ale regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, și anume Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare. Pentru a se asigura caracterul adecvat și disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare, ar putea fi oportun ca statele membre să acorde ajutoare regionale de exploatare operatorilor instalațiilor portuare de preluare sau autorităților portuare din regiunile respective ale Uniunii, cu scopul de a contracara efectele handicapurilor permanente menționate la articolul menționat. Ajutoarele regionale de exploatare puse la dispoziție de statele membre în acest context sunt exceptate de la obligația de informare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE dacă, în momentul acordării, acestea îndeplinesc condițiile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei<sup>(18)</sup>, adoptat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 994/98 al Consiliului<sup>(19)</sup>.
- (53) Prin urmare, Directiva 2000/59/CE ar trebui abrogată,

<sup>(16)</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

<sup>(19)</sup> Regulamentul (CE) nr. 994/98 al Consiliului din 7 mai 1998 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale (JO L 142, 14.5.1998, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## Secțiunea 1

### Dispoziții generale

#### Articolul 1

##### Obiect

Prezenta directivă are ca obiectiv 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, prin îmbunătățirea disponibilității și a utilizării instalațiilor portuare adecvate de preluare, precum și a predării deșeurilor în instalațiile respective.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit, ambarcațiunile de agrement, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;
2. „Convenția MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată;
3. „deșeuri 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 al 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;
4. „deșeuri pescuite în mod pasiv” înseamnă deșeurile prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit;
5. „reziduuri de încărcătură” înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale ori în rezervoare 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;
6. „instalație portuară de preluare” înseamnă orice instalație fixă, flotantă sau mobilă, care poate asigura serviciul de preluare a deșeurilor de pe nave;
7. „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de resurse biologice marine;
8. „ambarcațiune de agrement” înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a coții 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;
9. „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;
10. „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;



11. „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 program recunoscut;
12. „escale regulate” înseamnă călătoriile 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;
13. „escale frecvente” reprezintă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni;
14. „GISIS” înseamnă sistemul global integrat de informații privind navele al OMI;
15. „tratare” înseamnă operațiunile de valorificare sau eliminare, inclusiv pregătirea prealabilă valorificării sau eliminării;
16. „taxă indirectă” înseamnă o taxă achitată pentru furnizarea de servicii aferente instalațiilor portuare de preluare, indiferent dacă are sau nu loc o predare efectivă de deșeuri provenite de la nave.

„Deșeurile provenite de la nave” menționate la punctul 3 sunt considerate a fi deșeuri în înțelesul articolului 3 punctul 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 în înțelesul articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2017/352 și cu excepția navelor de război și a navelor 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 vizitate în mod obișnuit de navele care intră sub incidența literei (a).

În sensul prezentei directive și pentru a evita întârzierile nejustificate provocate navelor, statele membre pot decide să excludă zona de ancoraj din porturile lor în scopul 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 își predau 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 domeniul de aplicare al prezentei directive pot să deroge de la dispozițiile prezentei directive, cu excepția obligației prevăzute la al treilea paragraf din prezentul alineat.

Statele membre care nu dispun de porturi care intră în domeniul de aplicare al 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 alineat îi comunică Comisiei până la 28 iunie 2021 dacă au fost îndeplinite condițiile relevante și, apoi, informează Comisia în fiecare an cu privire la orice modificare ulterioară. Înainte de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă, statele membre în cauză nu pot avea porturi care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și nici nu pot permite navelor, inclusiv ambarcațiunilor, care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, să le arboreze pavilioanele.

## Secțiunea 2

**A asigurarea de instalații portuare de preluare adecvate***Articolul 4***Instalații portuare de preluare**

- (1) Statele membre se asigură că instalațiile portuare de preluare adecvate sunt disponibile pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit un port, fără a cauza întârzieri nejustificate acestor nave.
- (2) Statele membre se asigură că:
- (a) instalațiile portuare de preluare sunt în măsură să preia tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul respectiv, ținând cont de:
    - (i) cerințele de operare ale utilizatorilor portuari;
    - (ii) dimensiunea și poziția geografică a portului respectiv;
    - (iii) tipul navelor care fac escală în portul respectiv; și
    - (iv) excepțiile prevăzute în temeiul articolului 9;
  - (b) formalitățile și aspectele practice legate de utilizarea instalațiilor portuare de preluare sunt simple și rapide, pentru a se evita întârzierile nejustificate provocate navelor;
  - (c) taxele percepute pentru predare nu descurajează navele să utilizeze instalațiile portuare de preluare; și
  - (d) instalațiile portuare de preluare permit gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod rațional din punct de vedere ecologic, în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu alte acte legislative relevante ale Uniunii și de la nivel național în domeniul deșeurilor.

În sensul literei (d) din primul paragraf, statele membre asigură colectarea separată în porturi a deșeurilor provenite de la nave pentru a facilita reutilizarea și reciclarea acestora, astfel cum se prevede în dreptul Uniunii în domeniul deșeurilor, în special în Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(20)</sup>, în Directiva 2008/98/CE și în Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(21)</sup>. 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.

Litera (d) din primul paragraf 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 calitatea lor de state de pavilion, utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a autorităților statului portului cu privire la deficiențele suspectate la instalațiile portuare de preluare.

Statele membre, în calitatea lor de state ale porturilor, investighează toate cazurile semnalate de deficiențe suspectate și utilizează formularele și procedurile OMI pentru notificarea OMI și a statului de pavilion care le-a semnalat cu privire la rezultatele investigației.

- (4) Autoritățile portuare în cauză sau, în absența acestora, autoritățile relevante se asigură că se iau măsuri de siguranță suficiente pentru ca operațiunile de predare sau de preluare a deșeurilor să fie efectuate astfel încât să se evite riscurile, atât pentru oameni, cât și pentru mediu, în porturile care fac obiectul prezentei directive.

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

<sup>(20)</sup> 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 (JO L 266, 26.9.2006, p. 1).

<sup>(21)</sup> 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).

## Articolul 5

**Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor**

(1) Statele membre se asigură că este instituit un plan adecvat de preluare și gestionare a deșeurilor și că a fost pus în aplicare pentru fiecare port în urma consultării părților relevante, printre care se numără, în special, utilizatorii portuari sau reprezentanții lor și, acolo unde este cazul, autoritățile locale competente, operatorii instalațiilor portuare de preluare, organizațiile care asigură respectarea obligațiilor care decurg din răspunderea extinsă a producătorilor, precum și reprezentanții societății civile. Respectivul consultări ar trebui să aibă loc atât în etapa inițială de elaborare a planului de preluare și gestionare a deșeurilor, cât și după adoptarea acestuia, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la articolele 4, 6 și 7.

Cerințele detaliate cu privire la elaborarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor sunt stabilite în anexa 1.

(2) Statele membre se asigură că următoarele informații din planul de preluare și gestionare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații portuare de preluare adecvate în porturile lor și structura costurilor sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor, sunt puse la dispoziția publicului și sunt ușor accesibile, într-o limbă oficială a statului membru în care este situat portul și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională:

- (a) amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane și, după caz, programul de funcționare;
- (b) lista deșeurilor provenite de la nave pe care portul le gestionează în mod obișnuit;
- (c) lista punctelor de contact, a operatorilor instalațiilor portuare de preluare și a serviciilor furnizate;
- (d) descrierea procedurilor de predare a deșeurilor;
- (e) descrierea sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv a sistemelor și a fondurilor de gestionare a deșeurilor menționate în anexa 4, după caz.

Informațiile menționate la primul paragraf din prezentul alineat sunt, de asemenea, puse la dispoziție pe cale electronică și sunt actualizate permanent în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.

(3) Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate în comun de două sau mai multe porturi învecinate din aceeași regiune geografică, 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 gestionare a deșeurilor și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare cinci ani de la aprobare sau reprobare, precum și după ce s-au produs schimbări semnificative în modul de operare al portului. Respectivul schimbări pot include 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 gestionare a deșeurilor. Dacă pe parcursul perioadei de cinci ani menționate la primul paragraf nu s-au produs schimbări semnificative, reprobarea poate lua forma unei validări a planurilor existente.

(5) Porturile mici necomerciale, caracterizate printr-un trafic rar sau redus reprezentat exclusiv de ambarcațiuni de agrement, pot fi exceptate de la alineatele (1)-(4) dacă instalațiile portuare de preluare sunt integrate în sistemul de gestionare a deșeurilor administrat de către municipalitatea relevantă sau în numele acesteia, iar statele membre în care sunt situate aceste porturi se asigură că informațiile privind sistemul de gestionare a deșeurilor sunt puse la dispoziția utilizatorilor porturilor respective.

Statele membre în care sunt situate astfel de porturi notifică numele și localizarea porturilor respective pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.

## Secțiunea 3

**Predarea de deșeuri provenite de la nave***Articolul 6***Notificarea prealabilă 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 al Uniunii completează fidel și cu exactitate formularul care figurează în anexa 2 la prezenta directivă (denumit în continuare „notificarea prealabilă a deșeurilor”) și notifică toate informațiile conținute în acesta autorității sau organismului desemnat în acest sens de statul membru în care este situat portul:

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

(2) Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 din prezenta directivă, în conformitate cu Directivele 2002/59/CE și 2010/65/UE.

(3) Informațiile privind notificarea prealabilă a deșeurilor sunt disponibile la bord, preferabil în format electronic, 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.

*Articolul 7***Predarea de deșeuri provenite de la nave**

(1) Comandantul unei nave care face escală într-un port al Uniunii, înainte de a părăsi portul respectiv, predă toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu normele relevante privind deversarea prevăzute în Convenția MARPOL.

(2) La predare, operatorul instalației portuare de preluare sau autoritatea din portul în care au fost predate deșeurile completează fidel și cu exactitate formularul care figurează în anexa 3 (denumit în continuare „confirmarea predării deșeurilor”) și furnizează comandantului navei, fără întârzieri nejustificate, confirmarea predării deșeurilor.

Cerințele prevăzute 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 fi notificat numele și localizarea respectivelor porturi pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.

(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 confirmarea predării deșeurilor, pe cale electronică, informațiile din aceasta în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 din prezenta directivă, în conformitate cu Directivele 2002/59/CE și 2010/65/UE.

Informațiile din confirmarea predării deșeurilor sunt disponibile la bord pentru cel puțin doi ani, fiind însoțite, după caz, de registrul de combustibil, registrul de încărcătură, jurnalul de înregistrare a deșeurilor sau planul de gestionare a deșeurilor, și se pun la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (1), o navă se poate deplasa către portul de escală următor fără a preda deșeurile, în cazul în care:

- (a) informațiile furnizate în conformitate cu anexele 2 și 3 arată că există capacitate suficientă 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;
- (b) informațiile disponibile la bordul navelor care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE arată că există capacitate suficientă 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
- (c) nava face o escală de mai puțin de 24 de ore în zona de ancoraj sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile, cu excepția situației în care această zonă a fost exclusă în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf.

În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a excepțiilor menționate la primul paragraf literele (a) și (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini metodele care trebuie folosite pentru calcularea capacității suficiente de stocare specializate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

(5) Un stat membru solicită navei să își descarce, înainte de plecare, întreaga cantitate de deșeuri, dacă:

(a) nu se poate stabili pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a informațiilor disponibile în format electronic în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 sau în GISIS, că în următorul port de escală sunt disponibile instalații portuare de preluare adecvate; sau

(b) următorul port de escală nu este cunoscut.

(6) Alineatul (4) se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte pentru nave, adoptate conform dreptului internațional.

#### Articolul 8

##### **Sistemele de recuperare a costurilor**

(1) Statele membre se asigură că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru preluarea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile de încărcătură, sunt acoperite prin perceperea unei taxe de la nave. Aceste costuri cuprind elementele enumerate în anexa 4.

(2) Sistemele de recuperare a costurilor nu trebuie să ofere navelor stimulente pentru deversarea deșeurilor în mare. În acest scop, statele membre aplică toate principiile următoare în conceperea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor:

(a) navele plătesc o taxă indirectă, indiferent dacă predau sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare;

(b) taxa indirectă acoperă:

(i) costurile administrative indirecte;

(ii) o parte semnificativă din costurile operaționale directe, astfel cum este stabilit în anexa 4, care reprezintă cel puțin 30 % din costurile directe totale pentru predarea efectivă a deșeurilor în cursul anului precedent, cu posibilitatea de a lua în considerare și costurile legate de volumul de trafic estimat pentru anul următor;

(c) pentru a oferi un stimulent maxim pentru predarea deșeurilor din anexa V la MARPOL, altele decât reziduurile de încărcătură, nu se percepe nicio taxă directă pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de predare fără taxe suplimentare bazate pe volumul de deșeuri predate, cu excepția cazului în care volumul de deșeuri predate depășește capacitatea maximă de stocare specializată menționată în formularul care figurează în anexa 2 la prezenta directivă; deșeurile pescuite în mod pasiv intră sub incidența acestui regim, inclusiv a dreptului de predare;

(d) pentru a se evita ca utilizatorii portuari să suporte integral costurile de colectare și de tratare a deșeurilor pescuite în mod pasiv, statele membre acoperă respectivele costuri, după caz, din veniturile generate prin sistemele alternative de finanțare, inclusiv prin sistemele de gestionare a deșeurilor și prin finanțările Uniunii, naționale sau regionale disponibile;

(e) pentru a încuraja predarea reziduurilor care provin de la spălarea rezervoarelor și care conțin substanțe plutitoare persistente cu viscozitate ridicată, statele membre pot oferi stimulente financiare adecvate pentru predarea acestora;

(f) taxa indirectă nu include deșeurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri predate.

(3) Partea din costuri care nu este acoperită de taxa indirectă, dacă există, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv predate de navă.



(4) Taxele pot fi diferențiate pe baza următoarelor criterii:

- (a) categoria, tipul și mărimea navei;
- (b) furnizarea de servicii pentru nave în afara programului normal de lucru în port; sau
- (c) caracterul periculos al deșeurilor.

(5) Taxele sunt 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;
- (b) proiectarea, echiparea și exploatarea navei demonstrează că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere ecologic.

Până la 28 iunie 2020, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini criteriile pe baza cărora se stabilește că o navă respectă cerințele menționate la primul paragraf litera (b) în ceea ce privește gestionarea deșeurilor la bordul navei. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

(6) Pentru a asigura că taxele sunt echitabile, transparente, ușor identificabile 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 sunt puse la dispoziția utilizatorilor portuari într-o limbă oficială a statului membru unde este situat portul și, dacă este cazul, într-o limbă de circulație internațională, în cadrul planului de preluare și gestionare a deșeurilor.

(7) Statele membre asigură colectarea datelor de monitorizare privind volumul și cantitatea de deșeuri pescuite în mod pasiv și le raportează Comisiei. Pe baza respectivelor date de monitorizare, Comisia publică un raport până la 31 decembrie 2022 și, ulterior, o dată la doi ani.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini metodologiile de lucru cu datele de monitorizare și formatul de raportare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

#### Articolul 9

##### Excepții

(1) Statele membre pot excepta o navă care face escală în porturile lor de la obligațiile prevăzute la articolul 6, la articolul 7 alineatul (1) și la articolul 8 (denumită în continuare „exceptarea”), 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 predării deșeurilor și a plății taxelor într-un port de-a lungul rutei navei care:
  - (i) este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri și prin confirmări de predare a deșeurilor;
  - (ii) a fost notificat tuturor porturilor de pe ruta navei; și
  - (iii) a fost acceptat de portul în care au loc predarea și plata, care poate fi un port al Uniunii sau un alt port în care, astfel cum este stabilit pe baza informațiilor raportate pe cale electronică în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13 și în GISIS, sunt disponibile instalații adecvate;
- (c) exceptarea nu are un impact negativ asupra siguranței maritime, a sănătății, a condițiilor de viață sau de muncă la bordul navelor și nici asupra mediului marin.

(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 precizează durata acesteia.

(3) Statele membre raportează informațiile din certificatul de exceptare pe cale electronică, în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.

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

(5) În pofida exceptării acordate, 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.

#### Secțiunea 4

### Asigurarea aplicării

#### Articolul 10

#### Inspecții

Statele membre se asigură că orice navă poate fi supusă inspecțiilor, inclusiv unor inspecții aleatorii, destinate să verifice respectarea prezentei directive.

#### Articolul 11

#### Obligații de inspecție

(1) Fiecare stat membru efectuează inspecții ale navelor care fac escală în porturile sale într-o proporție de cel puțin 15 % din numărul total al navelor distincte care fac escală anual în porturile sale.

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 în cadrul acelei părți din sistemul de informare, monitorizare și asigurare a aplicării menționate la articolul 13.

(2) Statele membre respectă alineatul (1) din prezentul 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 Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a defini elementele detaliate ale mecanismului de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

(3) 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 prezentei directive.

La stabilirea procedurilor respective, statele membre pot lua în considerare mecanismul de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii menționat la alineatul (2).

(4) În cazul în care autoritatea relevantă 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 predat deșeurile într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu articolul 7.

#### Articolul 12

### 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 13 și 14.

*Articolul 13***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) din Directiva 2002/59/CE și în anexa III la directiva menționată.
- (2) Statele membre se asigură că următoarele informații sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil în conformitate cu Directiva 2010/65/UE:
- (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 al Uniunii, împreună cu un element de identificare a portului în cauză;
  - (b) informațiile din notificarea prealabilă a deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa 2;
  - (c) informațiile din confirmarea predării deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa 3;
  - (d) informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum se prevede în anexa 5.
- (3) Statele membre se asigură că informațiile menționate la articolul 5 alineatul (2) sunt puse la dispoziția SafeSeaNet pe cale electronică.

*Articolul 14***Înregistrarea inspecțiilor**

- (1) Comisia dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care sunt conectate toate statele membre și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă (denumită în continuare „baza de date privind inspecțiile”). Baza de date privind inspecțiile se întemeiază pe baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și are funcții similare acesteia.
- (2) Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în temeiul prezentei directive, inclusiv informațiile privind cazurile de nerespectare și ordinele de interdicere a plecării emise, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce:
- (a) raportul de inspecție a fost finalizat;
  - (b) ordinul de interdicere a plecării a fost anulat; sau
  - (c) a fost acordată o exceptare.
- (3) Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea tuturor datelor relevante raportate de statele membre în scopul monitorizării punerii în aplicare a prezentei directive.

Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile furnizează informații pentru mecanismul de urmărire bazat pe riscuri al Uniunii menționat la articolul 11 alineatul (2).

Comisia revizuieste în mod regulat baza de date privind inspecțiile pentru a monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive și atrage atenția asupra oricăror îndoeli legate de punerea în aplicare cuprinzătoare, în vederea inițierii măsurilor corective.

- (4) În orice moment, statele membre au acces la informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile.

*Articolul 15***Formarea personalului**

Autoritățile portuare și autoritățile responsabile pentru instalațiile portuare de preluare se asigură că întregul personal beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea sa de gestionare a deșeurilor, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și securitate în contextul manipulării materialelor periculoase, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic, pentru a răspunde provocărilor legate de inovarea tehnologică.

*Articolul 16***Sancțiuni**

Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.

*Secțiunea 5***Dispoziții finale***Articolul 17***Schimbul de experiență**

Comisia asigură organizarea de schimburi de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, societatea civilă și organizații sindicale, 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, pentru a modifica anexele la prezenta directivă și trimerile la instrumente ale OMI din prezenta directivă, în măsura necesară pentru a le alinia cu dreptul Uniunii sau pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional, în special la nivelul OMI.

(2) Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 pentru a modifica anexele, atunci când acest lucru este necesar pentru a îmbunătăți dispozițiile de punere în aplicare și de monitorizare stabilite prin prezenta directivă, în special pe cele prevăzute la articolele 6, 7 și 9, pentru a se asigura eficacitatea notificării și predării deșeurilor, precum și aplicarea corespunzătoare a exceptărilor.

(3) În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată efectuată de Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru mediul marin, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 pentru a modifica prezenta directivă, în măsura în care este necesar pentru evitarea unei astfel de amenințări, pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare a Convenției MARPOL.

(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 Convenției MARPOL sau a datei prevăzute pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări.

În perioada care precedă intrarea în vigoare a unor astfel de acte delegate, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în dreptul intern sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.

*Articolul 19***Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) 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 27 iunie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea 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 cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) 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 de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte în ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) 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 obiecții 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 obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### Articolul 20

##### Procedura comitetului

(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 Consiliului<sup>(22)</sup>. Comitetul respectiv reprezintă un comitet în înțelesul 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

##### Modificarea Directivei 2010/65/UE

La punctul A din anexa la Directiva 2010/65/UE, punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Notificarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv reziduuri

Articolele 6, 7 și 9 din Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).”

#### Articolul 22

##### Abrogare

Directiva 2000/59/CE se abrogă.

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

#### Articolul 23

##### Revizuire

(1) Comisia evaluează prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului până la 28 iunie 2026. Evaluarea include și un raport în care sunt detaliate cele mai bune practici de prevenire și gestionare a deșeurilor la bordul navelor.

(2) În contextul Regulamentului (UE) 2016/1625 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(23)</sup>, cu ocazia următoarei revizuirii a mandatului Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), Comisia evaluează, de asemenea, dacă ar trebui să i se confere acesteia competențe suplimentare pentru asigurarea respectării prezentei directive.

<sup>(22)</sup> 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).

<sup>(23)</sup> Regulamentul (UE) 2016/1625 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 251, 16.9.2016, p. 77).



*Articolul 24***Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 28 iunie 2021. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea 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 unei astfel de trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 25***Intrarea în vigoare**

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

*Articolul 26***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 17 aprilie 2019.

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

A. TAJANI

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

G. CIAMBA

## ANEXA I

**CERINȚE PRIVIND PLANURILE DE PRELUARE ȘI GESTIONARE A DEȘEURILOR**

Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor acoperă toate tipurile de deșeuri provenite de la navele care fac în mod obișnuit escală în port și sunt elaborate în funcție de mărimea portului și de categoriile de nave care fac escală.

Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor cuprind următoarele elemente:

- (a) o evaluare a necesității unor instalații portuare de preluare, ținând cont de nevoile navelor care fac în mod obișnuit escală în port;
- (b) o descriere a tipului și a capacității instalațiilor portuare de preluare;
- (c) o descriere a procedurilor de preluare și colectare a deșeurilor provenite de la nave;
- (d) o descriere a sistemului de recuperare a costurilor;
- (e) o descriere a procedurii de semnalare a deficiențelor suspectate la instalațiile portuare de preluare;
- (f) o descriere a procedurii de consultare permanentă cu utilizatorii portuari, contractanții din sectorul deșeurilor, operatorii terminalelor și alte părți interesate; și
- (g) o prezentare generală a tipurilor și cantităților de deșeuri primite de la nave și gestionate în cadrul instalațiilor.

Planurile de preluare și gestionare a deșeurilor pot să includă:

- (a) un rezumat al dreptului intern relevant, precum și procedura și formalitățile pentru predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare;
- (b) o identificare a unui punct de contact în port;
- (c) o descriere a echipamentelor și procedeele de tratare prealabilă pentru fluxuri specifice de deșeuri în port, dacă este cazul;
- (d) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra utilizarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare;
- (e) o descriere a metodelor folosite pentru a înregistra cantitățile de deșeuri predate de nave;
- (f) o descriere a metodelor de gestionare a diferitelor fluxuri de deșeuri în port.

Procedurile de preluare, colectare, stocare, tratare și eliminare ar trebui să se conformeze într-un total unui program de gestionare a mediului, care să reducă în mod progresiv impactul acestor activități asupra mediului. Se presupune că această conformitate este realizată dacă procedurile respectă Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (<sup>1</sup>).

---

(<sup>1</sup>) Regulamentul (CE) nr. 1221/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind participarea voluntară a organizațiilor la un sistem comunitar de management de mediu și audit (EMAS) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 761/2001 și a Deciziilor 2001/681/CE și 2006/193/CE ale Comisiei (JO L 342, 22.12.2009, p. 1).

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m <sup>3</sup> )	Capacitate maximă de stocare dedicată (m <sup>3</sup> )	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m <sup>3</sup> )	Portul de predare 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 <sup>3</sup> )
Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi					
Ape de santină uleioase					
Reziduuri uleioase (nămol)					
Deșeuri uleioase provenite de la spălarea rezervoarelor					
Apă de balast murdară					

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m <sup>3</sup> )	Capacitate maximă de stocare dedicată (m <sup>3</sup> )	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m <sup>3</sup> )	Portul de predare 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 <sup>3</sup> )
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor					
Altele (vă rugăm să precizați)					
Anexa II la Convenția MARPOL – SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE (SLN) <sup>(1)</sup>					
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					

<sup>(1)</sup> A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.

Tip	Deșeuri care urmează să fie predate (m <sup>3</sup> )	Capacitate maximă de stocare dedicată (m <sup>3</sup> )	Cantitatea de deșeuri reținută la bord (m <sup>3</sup> )	Portul de predare 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 <sup>3</sup> )
J. Reziduuri de încărcătură <sup>(1)</sup> (dăunătoare pentru mediul marin)					
K. Reziduuri de încărcătură <sup>(2)</sup> (nedăunătoare pentru mediul marin)					
Anexa VI la Convenția MARPOL – Poluarea atmosferei					
Substanțe care subțiază stratul de ozon și echipamente care conțin astfel de substanțe <sup>(3)</sup>					
Reziduuri de epurare a gazelor de eșapament					

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 excepție în conformitate cu articolul 9 din Directiva (UE) 2019/883

<sup>(1)</sup> Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

<sup>(2)</sup> Se pot face estimări. A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate

<sup>(3)</sup> Care rezultă din activitățile normale de întreținere la bord.



## ANEXA 3

**FORMAT STANDARD PENTRU CONFIRMAREA PREDĂRII DEȘEURILOR**

Reprezentantul desemnat al furnizorului instalației portuare de preluare transmite următorul formular comandantului unei nave care a predat deșeuri în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2019/883.

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

**1. INSTALAȚIE DE PRELUARE ȘI DATE PRIVIND PORTUL**

1.1. Amplasament/numele terminalului:	
1.2. Furnizorul (furnizorii) instalației portuare de preluare:	
1.3. Furnizorul (furnizorii) instalației de tratare – dacă diferă de cel (cei) menționat (menționați) anterior:	
1.4. Data și ora predării deșeurilor de la:	până 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 (Identitate în cadrul serviciului maritim mobil):	
2.3. Tonaj brut:		2.7. Statul de pavilion:	
2.4. Tipul navei: <input type="checkbox"/> Tanc petrolier <input type="checkbox"/> Navă-cisternă pentru produse chimice <input type="checkbox"/> Vrachier <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Alt tip de navă de marfă <input type="checkbox"/> Navă pasageri    de <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Altele (precizați)			

## 3. TIPUL ȘI CANTITATEA DE DEȘEURI PRIMITE

Anexa I la Convenția MARPOL – Hidrocarburi	Cantitate (m <sup>3</sup> )	Anexa V la Convenția MARPOL – Gunoi	Cantitate (m <sup>3</sup> )
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 murdară		D. Ulei de gătit	
Depozite și nămoluri rezultate din curățarea rezervoarelor		E. Cenușă din incineratoare	
Altele (vă rugăm să precizați)		F. Deșeuri provenite din exploatare	
Anexa II la Convenția MARPOL – Substanțe nocive lichide (SLN)	Cantitate (m <sup>3</sup> )/ Nume <sup>(1)</sup>	G. Carcasă(e) de animale	
Substanță din categoria X		H. Unelte de pescuit	

Substanță din categoria Y		I. Deșeuri electronice	
		J. Reziduuri de încărcătură <sup>(2)</sup> (dăunătoare pentru mediul marin)	
		K. Reziduuri de încărcătură <sup>(2)</sup> (nedăunătoare pentru mediul marin)	
		Anexa VI la Convenția MARPOL – Poluarea atmosferei	Cantitate (m <sup>3</sup> )
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 (m <sup>3</sup> )	Alte deșeuri, care nu fac obiectul Convenției MARPOL	Cantitate (m <sup>3</sup> )
		Deșeuri pescuite în mod pasiv	

<sup>(1)</sup> A se indica denumirea corectă pentru transportul de substanțe nocive lichide.<sup>(2)</sup> A se indica denumirea corectă pentru transportul de mărfuri uscate.

## ANEXA 4

**CATEGORII DE COSTURI ȘI VENITURI NETE LEGATE DE EXPLOATAREA ȘI ADMINISTRAREA INSTALAȚIILOR PORTUARE DE PRELUARE**

Costuri directe	Costuri indirecte	Venituri nete
Costurile operaționale directe generate de predarea efectivă a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Costurile administrative indirecte generate de gestionarea sistemului în port, inclusiv elementele de cost enumerate mai jos.	Încasările nete obținute din sistemele de gestionare a deșeurilor și din finanțările naționale/regionale disponibile, inclusiv elementele de venit enumerate mai jos.
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Asigurarea de instalații portuare de preluare, inclusiv containere, cisterne, instrumente de prelucrare, barje, remorci, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de tratare.</li> <li>— Concesiunile datorate pentru închirierea sitului, dacă este cazul, sau pentru închirierea echipamentelor necesare pentru exploatarea instalațiilor portuare de preluare.</li> <li>— Exploatarea efectivă a instalațiilor portuare de preluare: colectarea deșeurilor provenite de la nave, transportul de deșeuri de la instalațiile portuare de preluare pentru tratarea finală, întreținerea și curățarea instalațiilor portuare de preluare, costurile cu personalul, inclusiv orele suplimentare, furnizarea de energie electrică, analiza deșeurilor și asigurare.</li> <li>— Pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea sau eliminarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv colectarea separată a deșeurilor.</li> <li>— Administrație: facturare, emiterea confirmărilor predării deșeurilor către nave, raportare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Elaborarea și aprobarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv audituri ale planului respectiv și ale punerii sale în aplicare.</li> <li>— Actualizarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor, inclusiv costurile cu forța de muncă și costurile de consultanță, după caz.</li> <li>— Organizarea procedurilor de consultare pentru (re)evaluarea planului de preluare și gestionare a deșeurilor.</li> <li>— Gestionarea notificării și a sistemelor de recuperare a costurilor, inclusiv aplicarea de taxe reduse pentru „nave ecologice”, furnizarea de sisteme informatice la nivelul portului, analiza statistică și costurile aferente cu forța de muncă.</li> <li>— Organizarea de proceduri de achiziții publice pentru asigurarea de instalații portuare de preluare, precum și eliberarea autorizațiilor necesare pentru asigurarea de instalații portuare de preluare.</li> <li>— Comunicarea informațiilor către utilizatorii portuari prin distribuirea de broșuri, semnalizare în port și afișe sau publicarea informațiilor pe site-ul web al portului, precum și transmiterea pe cale electronică a informațiilor, astfel cum se prevede la articolul 5.</li> <li>— Administrarea sistemelor de gestionare a deșeurilor: sistemele de răspundere extinsă a producătorilor, reciclarea, cererea și punerea în aplicare a fondurilor naționale/regionale.</li> <li>— Alte costuri administrative: costurile monitorizării și raportării pe cale electronică a excepțiilor prevăzute la articolul 9.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Beneficii financiare nete provenind din sistemele de răspundere extinsă a producătorilor.</li> <li>— Alte venituri nete obținute din gestionarea deșeurilor, de exemplu din sistemele de reciclare.</li> <li>— Finanțarea în cadrul Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM).</li> <li>— Alte finanțări sau subvenții disponibile pentru porturi pentru gestionarea deșeurilor și pescuit.</li> </ul>

## ANEXA 5

**CERTIFICAT DE EXCEPTARE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 9 ÎN CEEA CE PRIVEȘTE CERINȚELE PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 6, ARTICOLUL 7 ALINEATUL (1) ȘI ARTICOLUL 8 DIN DIRECTIVA (UE) 2019/883 ÎN PORTUL (PORTURILE) [A SE INTRODUC NUMELE PORTULUI] DIN [A SE INTRODUC STATUL MEMBRU] <sup>(1)</sup>**

Numele navei

Numărul sau literele distinctive

Statul de pavilion

[a se introduce numele navei]

[a se introduce numărul OMI]

[a se introduce numele statului de pavilion]

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 taxelor și predarea deșeurilor în portul sau de către un terț în portul:

[ ]

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

☐ predarea obligatorie a deșeurilor provenite de la nave,

☐ notificarea prealabilă privind deșeurile și

☐ plata taxei obligatorii, în următorul (următoarele) port(uri):

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

<sup>(1)</sup> Se elimină mențiunea inutilă.