



(підпис)

О. В. Генчев  
(ініціали та прізвище)

07.06.2019

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 151/116

## ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/883

від 17 квітня 2019 року

**про портове приймальне обладнання для здавання відходів із суден, про внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та про скасування Директиви 2000/59/ЄС**

**(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів <sup>(2)</sup>,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(3)</sup>,

Оскільки:

- (1) Морська політика Союзу спрямована на забезпечення високого рівня безпеки та охорони довкілля. Цього можна досягти шляхом дотримання вимог, викладених у міжнародних конвенціях, кодексах та резолюціях за умови збереження свободи судноплавства, як передбачено Конвенцією ООН з морського права (далі — UNCLOS).
- (2) Ціль сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй № 14 привертає увагу до загрози забруднення морського середовища та забруднення поживними речовинами, виснаження ресурсів та зміни клімату, які всі переважно є наслідком діяльності людини. Ці загрози створюють додаткове навантаження на екологічні системи, зокрема, біорізноманіття та природну інфраструктуру, та спричиняють виникнення глобальних соціально-економічних проблем, серед яких ризики для здоров'я і безпеки та фінансові ризики. Союз повинен вживати заходів для охорони морських видів та підтримки людей, чие життя (робота, ресурси або відпочинок) залежить від океанів.
- (3) Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню із суден («Конвенція МАРПОЛ») передбачає загальну заборону скидання відходів із суден у море, а також визначає умови, за яких окремі типи відходів можуть скидатись із суден у морське середовище. Конвенція МАРПОЛ зобов'язує договірні сторони гарантувати надання відповідних (достатніх) приймальних споруд у портах.
- (4) Союз забезпечив імплементацію частини положень Конвенції МАРПОЛ через Директиву Європейського Парламенту і Ради 2000/59/ЄС (4), що передбачала застосування портового підходу. Директива 2000/59/ЄС спрямована на узгодження потреб безперебійної роботи морського транспорту з вимогами до охорони морського середовища.
- (5) За останні двадцять років текст Конвенції МАРПОЛ та додатків до неї зазнав істотних змін, якими було запроваджено більш жорстокі стандарти та заборони на скидання судових відходів у морське середовище.
- (6) У додатку VI до Конвенції МАРПОЛ були запроваджені норми скидання стосовно нових категорій відходів, зокрема, залишків від роботи систем очищення відпрацьованих газів у вигляді шламу та відведеної води. Такі категорії відходів необхідно включити до сфери застосування цієї Директиви.

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/883****від 17 квітня 2019 року****про портове приймальне обладнання для здавання відходів із суден, про внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та про скасування Директиви 2000/59/ЄС****(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 100(2),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,Беручи до уваги висновок Комітету регіонів <sup>(2)</sup>,Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(3)</sup>,

Оскільки:

- (1) Морська політика Союзу спрямована на забезпечення високого рівня безпеки та охорони довкілля. Цього можна досягти шляхом дотримання вимог, викладених у міжнародних конвенціях, кодексах та резолюціях за умови збереження свободи судноплавства, як передбачено Конвенцією ООН з морського права (далі — UNCLOS).
- (2) Ціль сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй № 14 привертає увагу до загрози забруднення морського середовища та забруднення поживними речовинами, виснаження ресурсів та зміни клімату, які всі переважно є наслідком діяльності людини. Ці загрози створюють додаткове навантаження на екологічні системи, зокрема, біорізноманіття та природну інфраструктуру, та спричиняють виникнення глобальних соціально-економічних проблем, серед яких ризики для здоров'я і безпеки та фінансові ризики. Союз повинен вживати заходів для охорони морських видів та підтримки людей, чие життя (робота, ресурси або відпочинок) залежить від океанів.
- (3) Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню із суден («Конвенція МАРПОЛ») передбачає загальну заборону скидання відходів із суден у море, а також визначає умови, за яких окремі типи відходів можуть скидатись із суден у морське середовище. Конвенція МАРПОЛ зобов'язує договірні сторони гарантувати надання відповідних (достатніх) приймальних споруд у портах.
- (4) Союз забезпечив імплементацію частини положень Конвенції МАРПОЛ через Директиву Європейського Парламенту і Ради 2000/59/ЄС <sup>(4)</sup>, що передбачала застосування портового підходу. Директива 2000/59/ЄС спрямована на узгодження потреб безперебійної роботи морського транспорту з вимогами до охорони морського середовища.
- (5) За останні двадцять років текст Конвенції МАРПОЛ та додатків до неї зазнав істотних змін, якими було запроваджено більш жорсткі стандарти та заборони на скидання судових відходів у морське середовище.
- (6) У додатку VI до Конвенції МАРПОЛ були запроваджені норми скидання стосовно нових категорій відходів, зокрема, залишків від роботи систем очищення відпрацьованих газів у

вигляді шламу та відведеної води. Такі категорії відходів необхідно включити до сфери застосування цієї Директиви.

- (7) Держави-члени мають продовжити роботу на рівні Міжнародної морської організації (ММО) з метою всебічного врахування екологічних наслідків скидання стічної води зі скрубєрів відкритого контуру, зокрема, заходів протидії можливим наслідкам.
- (8) Необхідно заохотити держави-члени вживати належних заходів відповідно до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2000/60/ЄС <sup>(5)</sup>, зокрема, щодо заборони скидання стічної води зі скрубєрів відкритого контуру та залишків окремих типів вантажів у межах власних територіальних вод.
- (9) 1 березня 2018 року ММО ухвалила переглянуту редакцію Консолідованого керівництва для надавачів і користувачів портових приймальних споруд (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (далі — «Консолідоване керівництво ММО»), яке містить стандарти форми для сповіщення про відходи, підтвердження про приймання відходів та повідомлення про ймовірну невідповідність портових приймальних споруд, а також вимоги до звітності про відходи, прийняті приймальними спорудами.
- (10) Незважаючи на зміни у сфері нормативного регулювання, і надалі спостерігаються випадки скидання відходів у морське середовище, що призводить до значних екологічних, соціальних та економічних наслідків. Це пов'язано з низкою факторів, серед яких недостатня кількість відповідних (достатніх) портових приймальних споруд, доступних у портах, недостатній характер заходів забезпечення реалізації нормативних вимог та відсутність стимулів для здавання відходів до берегових споруд.
- (11) Ухвалення Директиви 2000/59/ЄС сприяло зростанню обсягів відходів, що їх здавали у портові приймальні споруди, між іншим, за рахунок забезпечення того, що судна розпочали брати участь у покритті витрат відповідних споруд незалежно від фактичного користування такими спорудами, та, як стало відомо за результатами оцінювання зазначеної Директиви в рамках Програми формування і розвитку регулятивної системи (далі — «Оцінювання REFIT»), це зіграло важливу роль у зменшенні обсягів скидання відходів у морське середовище.
- (12) Оцінювання REFIT засвідчило недостатню дієвість Директиви 2000/59/ЄС через неузгодженість із Конвенцією МАРПОЛ. Крім того, у державах-членах виникли різні тлумачення ключових понять зазначеної Директиви, зокрема, щодо відповідності (достатності) споруд, попереднього сповіщення про відходи та обов'язкового здавання відходів до портових приймальних споруд, а також щодо звільнень для суден, які здійснюють планові перевезення. Оцінювання REFIT закликала до подальшої гармонізації згаданих понять та їх повноцінного узгодження з положеннями Конвенції МАРПОЛ для уникнення зайвого адміністративного тягаря на порти та їх користувачів.
- (13) З метою приведення у відповідність Директиви Європейського Парламенту і Ради 2005/35/ЄС <sup>(6)</sup> до відповідних положень Конвенції МАРПОЛ щодо норм скидання, надалі Комісія має оцінювати потребу в перегляді цієї Директиви, зокрема, шляхом розширення сфери її застосування.
- (14) Морська політика Союзу має бути спрямована на досягнення високого рівня захисту морського середовища, враховуючи різноманітність морських територій Союзу. Така політика має ґрунтуватися на необхідності застосування превентивних дій, нейтралізації забруднення морського середовища передусім у його джерелі, а також застосування принципу «забруднювач платить».
- (15) Ця Директива має сприяти застосуванню основних екологічних принципів та екологічного законодавства у контексті портів та управління судовими відходами. Зокрема, важливими

інструментами в цьому зв'язку є директиви Європейського Парламенту і Ради 2008/56/ЄС <sup>(7)</sup> та 2008/98/ЄС <sup>(8)</sup>.

- (16) Директива 2008/98/ЄС встановлює основні принципи управління відходами, включно з принципом «забруднювач платить» та ієрархією відходів, і закликає до повторного використання й перероблення відходів на противагу утилізації та захороненню, а також вимагає запровадження систем для роздільного збирання окремих типів відходів. Крім того, керівним принципом законодавства Союзу у сфері відходів є концепція розширеної відповідальності виробників, що передбачає відповідальність виробників за екологічний вплив їхніх продуктів протягом усього життєвого циклу таких продуктів. Такі зобов'язання також застосовуються до управління відходами із суден.
- (17) Необхідно забезпечити роздільне збирання суднових відходів, включно з покинутим знаряддям лову, з метою підготовки відходів до подальшого повторного використання або перероблення на об'єктах системи управління відходами, та щоб запобігти завданню ними шкоди морській дикій природі та середовищу. Сортування відходів відповідно до міжнародних норм і стандартів часто здійснюють на борту судна, тому право Союзу має не допускати знецінення таких зусиль через брак механізмів та інструментів для роздільного збирання на березі.
- (18) Щороку в моря та океани в Союзі потрапляє значна кількість пластику. Хоча на більшості морських територій переважна частка морського сміття походить від діяльності на суші, не менш важливим фактором залишається судноплавство, зокрема, рибальство та рекреаційний сектор, скинуті відходи від яких, зокрема пластик та покинуті знаряддя лову, потрапляють безпосередньо в море.
- (19) Директива 2008/98/ЄС закликає держави-члени зупинити утворення морського сміття на підтримку реалізації цілі сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй, а також істотно скоротити всі форми забруднення морського середовища.
- (20) У Повідомленні Комісії від 2 грудня 2015 року про «Замикання циклу — План дій ЄС для циркулярної економіки» відзначено важливу роль Директиви 2000/59/ЄС у цьому напрямку, а саме щодо забезпечення наявності відповідних (достатніх) споруд для приймання відходів, а також запровадження належних стимулів та заходів правозастосування, що сприяли б здаванню відходів до берегових споруд.
- (21) Стаціонарні морські споруди вважають одним із джерел морського сміття. З цієї причини держави-члени мають ухвалити відповідні інструменти щодо здавання відходів зі стаціонарних морських споруд, що діють під їхнім прапором та/або перебувають у межах їхніх територіальних вод, а також забезпечити відповідність більш суворим нормам щодо скидання відходів, які застосовуються до стаціонарних морських споруд згідно з положеннями Конвенції МАРПОЛ.
- (22) Одним із основних джерел забруднення моря сміттям, зокрема пластиковими відходами, є річки, куди потрапляють відходи, що їх скидають судна внутрішнього плавання. Тому на такі судна слід поширити жорсткіші норми щодо скидання та здавання відходів. На поточний момент такі правила встановлює відповідна річкова комісія. Однак, на внутрішні порти поширюється право Союзу у сфері відходів. Щоб продовжити зусилля з гармонізації законодавчої рамки Союзу для внутрішніх водних шляхів, Комісії пропонується виконати оцінювання режиму Союзу в частині норм щодо скидання та здавання відходів із суден внутрішнього плавання з урахуванням положень Конвенції про збирання, зберігання та приймання відходів, утворених під час судноплавства по Рейну або іншими внутрішніми водними шляхами від 9 вересня 1996 року (CDNI).
- (23) Регламент Ради (ЄС) № 1224/2009 <sup>(9)</sup> вимагає від рибальських суден Союзу мати обладнання для вилову втраченого знаряддя. У разі втрати знаряддя капітан судна має спробувати якнайшвидше його виловити. Якщо втрачене знаряддя неможливо виловити,

капітан риболовного судна зобов'язаний інформувати про це відповідні органи своєї держави-члена прапора протягом 24 годин. У свою чергу, держава-член прапора повинна інформувати компетентний орган прибережної держави-члена. Надавана інформація має включати зовнішній ідентифікаційний номер та назву рибальського судна, тип і позицію втраченого знаряддя, а також заходи, вжиті для його вилову. Риболовні судна довжиною до 12 метрів можуть бути звільнені від дотримання цієї вимоги. Відповідно до пропозиції стосовно Регламенту Європейського Парламенту і Ради щодо внесення змін до Регламенту Ради (ЄС) № 1224/2009, риболовне судно має звітувати через електронний судновий журнал, а держави-члени зобов'язані збирати й реєструвати інформацію про втрачене знаряддя та надавати таку інформацію Комісії на її запит. Інформацію, зібрану про пасивно виловлені відходи відповідно до цієї Директиви, яка доступна в підтвердженнях про приймання відходів, могли б надавати у такий самий спосіб.

- (24) Відповідно до Міжнародної конвенції ММО про контроль суднових баластних вод і осадів та управління ними від 13 лютого 2004 року, що набула чинності 8 вересня 2017 року, всі судна зобов'язані виконувати процедури управління баластними водами відповідно до стандартів ММО, а порти та термінали, призначені для очищення й ремонту танків для баластних вод, зобов'язані надавати відповідні (достатні) споруди для приймання осадів.
- (25) Портові приймальні споруди вважають відповідними (достатніми), якщо вони відповідають потребам суден, що регулярно заходять до порту, без створення необґрунтованих затримок, а також якщо вони відповідають вимогам Консолідованого керівництва ММО та Настанов ММО щодо забезпечення відповідності (достатності) портових приймальних споруд для відходів (Резолюція МЕРС.83(44)). Відповідність (достатність) визначають як забезпечення умов експлуатації споруд із урахуванням потреб користувачів та як дотримання правил екологічного управління спорудами згідно з правом Союзу у сфері відходів. Однак у певних випадках може бути складно оцінити, наскільки портова приймальна споруда, розташована за межами Союзу, відповідає такому стандарту.
- (26) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1069/2009 <sup>(10)</sup> вимагає спалювання або утилізації шляхом захоронення на санкціонованих звалищах відходів громадського харчування з міжнародного транспорту, зокрема, відходів із суден, що прибувають у порти Союзу, якщо вони потенційно перебували в контакті із субпродуктами тваринного походження на борту. Щоб ця вимога не обмежувала підготовлення до повторного використання та перероблення відходів із суден, необхідно докласти зусиль відповідно до Консолідованого керівництва ММО для кращого сортування відходів, що дасть змогу уникати його потенційного забруднення, зокрема, відходами пакування.
- (27) Відповідно до Регламенту (ЄС) № 1069/2009, у поєднанні з Регламентом Комісії (ЄС) № 142/2011 <sup>(11)</sup>, рейси в межах території Союзу не вважаються перевезенням міжнародного сполучення, а відходи громадського харчування з таких рейсів не потребують спалювання. Однак, такі рейси в межах території Союзу вважають міжнародними рейсами згідно з міжнародним морським законодавством (Конвенція МАРПОЛ та Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС)). Для забезпечення узгодженості права Союзу, при визначенні сфери застосування та норм щодо поводження з відходами громадського харчування з міжнародного транспорту в цій Директиві необхідно дотримуватися означень термінів із Регламенту (ЄС) № 1069/2009, у поєднанні з Регламентом (ЄС) № 142/2011.
- (28) Для забезпечення відповідності (достатності) портових приймальних споруд важливе значення має план приймання відходів і поводження з відходами, який необхідно розробляти, виконувати та регулярно оцінювати в консультаціях із усіма відповідними сторонами. З практичних та організаційних міркувань, сусідні порти в межах єдиного географічного регіону можуть забажати розроблення спільного плану, що охоплюватиме портові приймальні споруди в усіх портах, що дасть змогу запровадити спільні засади для їх адміністрування.

- (29) Ухвалення та моніторинг планів приймання відходів та поводження з відходами для малих некомерційних портів, таких як причали та пристані з незначним потоком суден, представлених переважно прогулянковими суднами або які експлуатуються лише протягом певної частини року, може виявитися проблемним. Зазвичай поводження з відходами з таких малих портів здійснюють у рамках муніципальної системи управління відходами згідно з принципами, визначеними в Директиві 2008/98/ЄС. Для уникнення надмірного тягаря на місцеві органи та для сприяння розгортанню операцій з управління відходами в таких малих портах було б достатньо включити такі відходи з таких портів до потоку муніципальних відходів із відповідною системою управління, причому порти мають надавати користувачам порту інформацію про можливість приймання відходів, а виключені порти мають бути внесені до електронної системи з метою забезпечення мінімального рівня моніторингу.
- (30) Щоб дієво подолати проблему забруднення морського середовища, необхідно створити належні стимули для здавання відходів до портових приймальних споруд, зокрема, відходів, які визначено в додатку V до Конвенції МАРПОЛ («відходи, визначені в додатку V до Конвенції МАРПОЛ»). Цього може бути досягнуто шляхом запровадження системи відшкодування витрат із застосуванням непрямого збору. Такий непрямий збір необхідно стягувати незалежно від здавання відходів, і його сплата має давати право здавати відходи без сплати будь-яких додаткових прямих зборів. Непрямий збір також мають сплачувати й суб'єкти риболовного та рекреаційного секторів, особливо зважаючи на їхню роль в утворенні морського сміття. Однак, у разі здавання судном винятково великого обсягу відходів, визначених у додатку V до Конвенції МАРПОЛ, зокрема експлуатаційних відходів, обсяг яких перевищує максимальну місткість виділених потужностей для зберігання, як зазначено у формі попереднього сповіщення про здавання відходів, необхідно передбачити можливість стягування додаткового прямого збору з метою уникнення непропорційного тягаря на систему відшкодування витрат порту в результаті отримання винятково великого обсягу відходів. Крім того, необхідно передбачити випадки, коли заявлена місткість виділених потужностей для зберігання є надмірною або необґрунтовано великою.
- (31) Окремі держави-члени запровадили програми альтернативного фінансування витрат на збирання відходів зі знарядь лову або пасивно виловлених відходів та управління такими відходами, включно зі «схемами вилову сміття». Слід вітати подібні ініціативи з боку держав-членів та заохочувати їх до доповнення систем відшкодування витрат, запроваджених згідно з цією Директивою, схемами вилову сміття для компенсації витрат на операції з пасивно виловленими відходами. Як такі, системи відшкодування витрат, засновані на застосуванні 100% непрямого збору для відходів, визначених у додатку V до Конвенції МАРПОЛ, за винятком залишків вантажу, не мають стримувати представників рибальських громад у портах від участі в наявних схемах здавання для пасивно виловлених відходів.
- (32) Розмір збору із суден необхідно зменшити для суден, які було розроблено, оснащено або які експлуатуються у спосіб, що відповідає певним критеріям, що їх буде розроблено в рамках виконавчих повноважень, наданих Комісії, та відповідно до Настанов ММО щодо імплементації додатка V до Конвенції МАРПОЛ та стандартів, розроблених Міжнародною організацією зі стандартизації. Зменшення обсягів та підвищення ефективності перероблення відходів передусім може бути досягнуто за рахунок ефективного сортування відходів на борту судна відповідно до зазначених настанов та стандартів.
- (33) Морські перевезення на невеликі відстані з огляду на їхню особливість, яка характеризується частими відвідуваннями портів, стикаються зі значними витратами в рамках поточного режиму здавання відходів до портових приймальних споруд, оскільки вони змушені сплачувати збір у кожному порту заходу. У той самий час їхня діяльність не

вважається достатньо плановою та регулярною, аби з таких підстав потрапити під звільнення від сплати за здавання відходів. Щоб послабити фінансовий тягар на цей сектор, необхідно передбачити зменшення збору для окремих суден на основі типу перевезень, у яких вони задіяні.

- (34) Залишки вантажу залишаються власністю власника вантажу після його вивантаження в терміналі та можуть мати економічну вартість. З цієї причини залишки вантажу мають бути виключені з систем відшкодування витрат та їх не має стосуватися непрямий збір. Збори за здавання залишків вантажу мають сплачувати користувачі портових приймальних споруд відповідно до договірних домовленостей між відповідними сторонами або відповідно до інших місцевих домовленостей. Залишками вантажу вважають залишки нафтовмісного або шкідливого рідиноподібного вантажу, що виникли після операцій з очищення, до яких застосовуються норми скидання відходів із суден, передбачені додатками I та II до Конвенції МАРПОЛ, та які за певних умов, визначених у цих додатках, можуть не здаватися в порт для уникнення надмірних експлуатаційних витрат для суден та для уникнення перевантажень у портах.
- (35) Державам-членам можливо шляхом запровадження належних фінансових стимулів слід заохочувати здавання залишків від промивання танків, які містять стійкі плавучі речовини з високою в'язкістю.
- (36) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2017/352 <sup>(12)</sup> включає до сфери своєї дії надання портових приймальних споруд як послуги. Він визначає правила стосовно прозорості у структурі зборів за користування портовими послугами, консультацій із користувачами порту та процедур опрацювання скарг. Ця Директива виходить за рамки, окреслені згаданим Регламентом, визначаючи більш конкретні вимоги до розроблення та функціонування системи відшкодування витрат на користування портовими приймальними спорудами для судових відходів, а також до прозорості у структурі формування витрат.
- (37) На додаток до запровадження стимулів для здавання відходів, важливу роль відіграє ефективно забезпечення дотримання обов'язку зі здавання та орієнтування на ризик-орієнтований підхід, для чого необхідно запровадити цільовий ризик-орієнтований механізм Союзу.
- (38) Однією з основних перешкод для ефективного правозастосування обов'язкового здавання відходів є відсутність єдиного тлумачення та однакової імплементації державами-членами винятків на підставі достатньої місткості потужностей для зберігання. З метою уникнення застосування згаданого винятку, що підриває реалізацію основної мети цієї Директиви, зазначений вище аспект потребує подальшого роз'яснення, особливо в частині наступного порту заходу, а питання достатньої місткості потужностей для зберігання потребує визначення у гармонізований спосіб на основі спільної методики та критеріїв. У разі труднощів у визначенні відповідності (достатності) портових приймальних споруд у портах за межами Союзу, компетентні органи мають ретельно аналізувати можливість застосування винятку.
- (39) Існує потреба в подальшій гармонізації режиму звільнень для суден, задіяних у планових перевезеннях із частими та регулярними відвідуваннями порту, зокрема, у наданні роз'яснень щодо термінів та умов, які використовуються при наданні звільнень. Результати Оцінювання REFIT та оцінювання впливу засвідчили відсутність гармонізованого підходу до умов та застосування звільнень, що створює непотрібний адміністративний тягар для суден та портів.
- (40) Необхідно сприяти здійсненню моніторингу та правозастосування шляхом запровадження системи на основі електронного звітування та обміну інформацією. З цією метою існуючу інформаційно-моніторингову систему, створену згідно з Директивою 2000/59/ЄС, необхідно доопрацювати та продовжити її експлуатацію на основі наявних електронних

систем даних, зокрема, Системи обміну навігаційною інформацією ЄС (SafeSeaNet), створеної згідно з Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС <sup>(13)</sup>, та Бази даних про результати інспектувань (THETIS), створеної згідно з Директивою Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС <sup>(14)</sup>. Така система повинна також містити інформацію про наявні портові приймальні споруди в різних портах.

- (41) Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС <sup>(15)</sup> спрощує та гармонізує адміністративні процедури, що застосовуються до морського транспорту, сприяючи ширшому застосуванню електронних засобів для передавання інформації та систематизуючи процедури звітування. Валетська декларація про пріоритети політики ЄС у галузі морського транспорту до 2020 року, затверджена Радою в її висновках від 8 червня 2017 року, закликала Комісію запропонувати належні подальші заходи щодо перегляду зазначеної Директиви. У період з 25 жовтня 2017 року по 18 січня 2018 року Комісія провела публічні консультації щодо процедур звітування суден. 17 травня 2018 року Комісія внесла до Європейського Парламенту і Ради пропозицію щодо регламенту, що має встановити систему «Єдиного європейського морського вікна» та скасувати Директиву 2010/65/ЄС.
- (42) Конвенція МАРПОЛ вимагає від договірних сторін оновлювати інформацію про наявні портові приймальні споруди та передавати таку інформацію до ММО. З цієї метою ММО створила базу даних портових приймальних споруд, що увійшла до Глобальної інтегрованої інформаційної системи судноплавства (GISIS).
- (43) У Консолідованому керівництві ММО пропонує повідомляти про ймовірну невідповідність портових приймальних споруд. При цьому судно має повідомляти про виявлені невідповідності в адміністрацію держави прапора, яка у свою чергу має повідомляти ММО та державу порту, в якій було виявлено невідповідність. Держава порту має вивчити повідомлення та відреагувати у відповідний спосіб з подальшим інформуванням ММО та держави прапора, з якої надійшло повідомлення. Внесення повідомлення про ймовірну невідповідність безпосередньо в систему інформування, моніторингу та правозастосування, передбачену цією Директивою, дасть змогу забезпечити подальше передавання відповідної інформації в систему GISIS, звільняючи держави-члени прапора або держави порту від обов'язку передавати інформацію до ММО.
- (44) Роботу підгрупи з портових приймальних споруд, створеної за підсумками Європейського форуму сталого судноплавства, яка об'єднала широке коло експертів у сфері забруднення із суден та управління відходами із суден, було завершено у грудні 2017 року з початком міжінституційних переговорів. З огляду на отримання Комісією цінних рекомендацій та експертних знань за результатами роботи підгрупи, бажано створити подібну групу експертів з метою забезпечення обміну досвідом у сфері імплементації цієї Директиви.
- (45) Важливо, щоб будь-які санкції з боку держав-членів належним чином імплементувалися та були дієвими, пропорційними і стримувальними.
- (46) Хороші умови праці персоналу порту, який обслуговує портові приймальні споруди, мають надзвичайно важливе значення для створення безпечного, ефективного та соціально відповідального морського сектора, щоб він мав змогу залучати кваліфікованих працівників та забезпечувати рівні умови по всій Європі. Щоб забезпечити надання якісних послуг та захист працівників, важливо забезпечити проведення початкової та періодичної підготовки персоналу. Органи порту та органи портових приймальних споруд мають забезпечити проходження необхідної підготовки усіма працівниками з метою здобуття знань, які є важливими для їхньої роботи, з особливою увагою до питань охорони здоров'я та правил техніки безпеки при роботі з небезпечними матеріалами, а також регулярне оновлення навчальних вимог для подолання викликів технологічних інновацій.
- (47) Делеговані повноваження Комісії щодо імплементації Директиви 2000/59/ЄС необхідно



переглянути відповідно до положень Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС).

- (48) Повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 ДФЄС необхідно надати Комісії стосовно внесення змін до додатків до цієї Директиви та оновлення покликань на міжнародні інструменти мірою, необхідною для приведення їх у відповідність до права Союзу або для врахування прогресу на міжнародному рівні, зокрема, на рівні ММО; внесення змін до додатків до цієї Директиви, якщо це необхідно для вдосконалення процесів імплементації та моніторингу, передбачених цією Директивою, зокрема щодо ефективного сповіщення та здавання відходів, а також належного застосування звільнень; та, за виняткових обставин, належним чином підтверджених відповідним аналізом Комісії та для усунення виявленої неприйнятної загрози для морського середовища, внесення змін до цієї Директиви в межах, необхідних для уникнення такої загрози, з метою, за необхідності, запобігання застосуванню змін до відповідних міжнародних інструментів для цілей цієї Директиви. Особливо важливим є проведення Комісією належних консультацій у процесі підготовчої роботи, у тому числі на експертному рівні, та проведення таких консультацій згідно з принципами, встановленими в Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року <sup>(16)</sup>. Зокрема, для забезпечення рівної участі у розробленні делегованих актів Європейський Парламент і Рада мають отримувати всі документи одночасно з експертами держав-членів, а їхні експерти мають систематично отримувати доступ до засідань експертних груп Комісії, які займаються розробленням делегованих актів.
- (49) З метою опрацювання методів розрахунку достатньої місткості виділених потужностей для зберігання; спільних критеріїв для встановлення факту утворення меншого обсягу відходів за рахунок особливостей конструкції, обладнання та експлуатації судна з подальшим управлінням відходами у сталій та екологічно безпечний спосіб при встановленні зменшеного збору за здавання відходів із судна; методик моніторингу даних про об'єм та обсяг пасивно виловлених відходів, включно з форматом відповідного звітування; та детальних аспектів цільового ризик-орієнтованого механізму Союзу, — Комісії необхідно надати виконавчі повноваження. Згадані повноваження мають здійснювати відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 <sup>(17)</sup>.
- (50) Оскільки цілі цієї Директиви, зокрема, захист морського середовища від скидання відходів, не можуть достатньою мірою бути досягнуті державами-членами, але їх можна, з огляду на масштаб і наслідки, краще досягти на рівні Союзу, Союз може ухвалювати інструменти згідно з принципом субсидіарності, як встановлено у статті 5 Договору про Європейський Союз. Згідно з принципом пропорційності, як встановлено у згаданій статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення такої мети.
- (51) Союз характеризується наявністю регіональних відмінностей на рівні портів, про що свідчить оцінювання територіального впливу, проведене Комісією. Порти відрізняються залежно від географічного розташування, розміру, адміністративної структури, структури власності, а також типу суден, що зазвичай їх відвідують. Крім того, системи управління відходами відображають відмінності на муніципальному рівні та в інфраструктурі для подальшого управління відходами.
- (52) Стаття 349 ДФЄС вимагає врахування особливостей найбільш віддалених регіонів Союзу, а саме: Гваделупи, Французької Гвіани, Мартиніки, Майотти, Реюньйону, Сен-Мартена, Азорських островів, Мадейри та Канарських островів. З метою забезпечення відповідності (достатності) та наявності портових приймальних споруд може бути доцільним, щоб держави-члени надали операторам портових приймальних споруд або органам портів, що належать до зазначених регіонів Союзу, регіональну операційну допомогу для подолання наслідків постійних несприятливих умов, зазначених у згаданій статті. Регіональну операційну допомогу, що її держави-члени надають у цьому зв'язку, звільнено від

обов'язку повідомлення, встановленого статтею 108(3) ДФЄС, якщо на момент надання такої допомоги вона відповідає вимогам, викладеним у Регламенті Комісії (ЄС) № 651/2014 <sup>(18)</sup>, ухваленому відповідно до Регламенту Ради (ЄС) № 994/98 <sup>(19)</sup>.

(53) Відповідно Директиву 2000/59/ЄС необхідно скасувати,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

## **Секція 1**

### **Загальні положення**

#### *Стаття 1*

#### **Предмет**

Ця Директива спрямована на захист морського середовища від негативних наслідків скидання відходів із суден, що використовують порти на території Союзу, а також забезпечення належного функціонування морського транспорту шляхом покращення доступності і використання відповідних (достатніх) портових приймальних споруд та здавання відходів до таких споруд.

#### *Стаття 2*

#### **Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

- (1) «судно» означає морське судно будь-якого типу, яке експлуатують у морському середовищі, як-от риболовні судна, прогулянкові судна, судна на підводних крилах, судна на повітряних подушках, підводні апарати та плавучі засоби;
- (2) «Конвенція МАРПОЛ» означає Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню із суден, у чинній версії;
- (3) «суднові відходи» або «відходи із суден» означає всі відходи, включно із залишками вантажу, що виникають під час експлуатації судна або під час операцій із завантажування, розвантажування та очищення, які підпадають під дію додатків I, II, IV, V та VI Конвенції МАРПОЛ, а також пасивно виловлені відходи;
- (4) «пасивно виловлені відходи» означає відходи, що потрапили у рибальські сіті під час промислових операцій;
- (5) «залишки вантажу» означає залишки будь-якого вантажного матеріалу, які залишаються на палубі, у трюмах або танках після завантажування чи розвантажування, включно з надлишками завантажування чи розвантажування або розливами, у вологому чи сухому стані або розчинені у промивній воді, крім вантажного пилу, що залишається на палубі після підмітання, або пилу на зовнішніх поверхнях судна;
- (6) «портова приймальна споруда» означає будь-яку стаціонарну, плавучу або мобільну споруду, що здатна приймати суднові відходи;
- (7) «риболовне судно» означає будь-яке судно, яке було оснащено або використовується для вилову риби або інших живих водних ресурсів із моря для комерційних цілей;
- (8) «прогулянкове судно» означає будь-яке судно з довжиною корпусу понад 2,5 метри, незалежно від типу силової установки, призначене для відпочинку чи спортивної діяльності, та яке не задіяне в торгівлі;
- (9) «порт» означає місце або географічну територію, оснащену такими спорудами та обладнанням, які передусім призначені для розміщення суден, включно з якірною

стоянкою, що підпадає під юрисдикції порту;

- (10) «достатня місткість потужностей для зберігання» означає наявність достатньої місткості для зберігання відходів на судні з моменту вибуття з порту до прибуття в наступний порт заходу, включно з відходами, які можуть утворитися протягом рейсу;
- (11) «регулярні перевезення» означає перевезення, які здійснюються згідно з опублікованими чи запланованими переліками часу відправлення і прибуття між визначеними портами або регулярні переходи, що становлять визнаний часовий графік;
- (12) «регулярні зупинки в порту» означає повторні рейси одного судна, що набувають вигляду постійної схеми сполучення між визначеними портами, або низку рейсів з та до того самого порту без проміжних зупинок;
- (13) «часті відвідування порту» означає відвідування судном того самого порту з періодичністю не рідше одного разу на два тижні;
- (14) «GISIS» означає Глобальну інтегровану інформаційну систему судноплавства, яку створила ММО;
- (15) «оброблення» означає операції з відновлення або захоронення, зокрема, підготовку перед відновленням або захороненням;
- (16) «непрямий збір» означає збір, що сплачується за надання портових приймальних споруд незалежно від фактичного здавання суднових відходів.

«Суднові відходи» або «відходи із суден», зазначені у пункті (3), повинні вважатися відходами у розумінні пункту 1 статті 3 Директиви 2008/98/ЄС.

### *Стаття 3*

#### **Сфера застосування**

1. Цю Директиву застосовують до:

- (a) усіх суден, незалежно від прапора, під яким вони плавають, заходять до порту або діють на території порту держави-члена, за винятком суден, що їх залучають до надання портових послуг у розумінні статті 1(2) Регламенту (ЄС) 2017/352, а також за винятком будь-яких військових суден, допоміжних військових суден або інших суден, що є власністю держави або експлуатуються нею, і станом на певний момент часу використовуються лише для урядових некомерційних цілей;
- (b) усіх портів держав-членів, що їх зазвичай відвідують судна, які підпадають під дію пункту (a).

Для цілей цієї Директиви та з метою уникнення необґрунтованих затримок суден, держави-члени можуть вирішити про виключення територій якірних стоянок із території своїх портів для цілей застосування статей 6, 7 і 8.

2. Держави-члени вживають заходів для забезпечення, наскільки це можливо, щоб судна, які не підпадають під дію цієї Директиви, здавали відходи у спосіб, що відповідає цій Директиві.

3. Держави-члени, що не мають портів та суден, які плавають під їхнім прапором та які підпадають під дію цієї Директиви, можуть відступати від положень цієї Директиви, за винятком обов'язку, визначеного у третьому підпараграфі цього параграфа.

Держави-члени, що не мають портів, які підпадають під дію цієї Директиви, можуть відступати від тих положень цієї Директиви, які стосуються винятково портів.

Держави-члени, які вирішили скористатися відступами, визначеними в цьому параграфі, повинні не пізніше 28 червня 2021 року повідомити Комісію про те, чи виконано відповідні умови, та повинні щорічно інформувати Комісію про будь-які подальші зміни. До завершення

процесу транспонування та імплементації цієї Директиви такими державами-членами, вони не можуть мати будь-яких портів, які підпадають під дію цієї Директиви, та вони не можуть дозволяти суднам, включно з плавучими засобами, які підпадають під дію цієї Директиви, плавати під своїм прапором.

## Секція 2

### Надання відповідних (достатніх) портових приймальних споруд

#### Стаття 4

#### Портові приймальні споруди

1. Держави-члени забезпечують наявність портових приймальних споруд, які є відповідними (достатніми) до задоволення потреб суден, що зазвичай заходять до порту, без спричинення необґрунтованих затримок для таких суден.
2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб:
  - (a) портові приймальні споруди мали достатню місткість для приймання відходів різних типів та обсягів від суден, що зазвичай заходять до порту, з урахуванням:
    - (i) операційних потреб користувачів порту;
    - (ii) розміру та географічного розташування порту;
    - (iii) типу суден, що заходять до порту; та
    - (iv) звільнень, передбачених згідно зі статтею 9;
  - (b) формальності та практичні механізми стосовно використання портових приймальних споруд були простими та швидкими з метою уникнення необґрунтованих затримок для суден;
  - (c) збір, що його стягують за здавання відходів, не був фактором стримування суден використовувати портові приймальні споруди; та
  - (d) портові приймальні споруди давали змогу управляти судовими відходами в екологічно безпечний спосіб та відповідно до Директиви 2008/98/ЄС та іншого відповідного права Союзу та національного права у сфері відходів.

Для цілей пункту (d) першого підпараграфа держави-члени забезпечують роздільне приймання відходів для сприяння повторному використанню та переробленню судових відходів у портах згідно з вимогами права Союзу у сфері відходів, зокрема, Директиви Європейського Парламенту і Ради 2006/66/ЄС <sup>(20)</sup>, Директиви 2008/98/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2012/19/ЄС <sup>(21)</sup>. З метою сприяння цьому процесу, портові приймальні споруди можуть приймати фракції відходів окремо відповідно до категорій відходів, визначених у Конвенції МАРПОЛ, з урахуванням настанов щодо зазначеної Конвенції.

Положення пункту (d) першого підпараграфа застосовують без обмеження більш жорстких вимог, передбачених Регламентом (ЄС) № 1069/2009 стосовно управління відходами громадського харчування з міжнародного транспорту.

3. Держави-члени, діючи як держави прапора, використовують форми та процедури ММО для повідомлення ММО та органів держави порту про ймовірну невідповідність портових приймальних споруд.

Держави-члени, діючи як держави порту, розслідують усі повідомлення про ймовірну невідповідність та використовують форми і процедури ММО для повідомлення ММО та держави прапора, з якої надійшло повідомлення, про результати розслідування.

4. Органи порту або, за їх відсутності, відповідні органи забезпечують дотримання належної техніки безпеки у процесі здавання та приймання відходів з метою попередження ризиків для людей та довкілля в портах, охоплених цією Директивою.

5. Держави-члени забезпечують, щоб кожна сторона, яка бере участь у здаванні та прийманні суднових відходів, могла вимагати компенсацію шкоди, завданої необґрунтованою затримкою.

## *Стаття 5*

### **Плани приймання відходів та поводження з відходами**

1. Держави-члени забезпечують розроблення належного плану приймання відходів та поводження з відходами і виконання такого плану для кожного порту за результатами регулярних консультацій із відповідними сторонами, зокрема, користувачами портів або їхніми представниками та, залежно від випадку, місцевими компетентними органами, операторами портових приймальних споруд, організаціями, відповідальними за реалізацію розширеної відповідальності виробників, а також із представниками громадянського суспільства. Такі консультації необхідно проводити на початковому етапі складання плану приймання відходів та поводження з відходами та після ухвалення такого плану, зокрема, у разі внесення істотних змін щодо вимог, згаданих у статтях 4, 6 і 7.

Детальні вимоги до розроблення плану приймання відходів та поводження з відходами визначено в додатку 1.

2. Держави-члени забезпечують, щоб наведена нижче інформація з плану приймання відходів та поводження з відходами щодо наявності відповідних (достатніх) портових приймальних споруд та структури витрат у зрозумілій формі надавалася операторам суден, оприлюднювалася для широкої громадськості та була легкодоступною, надавалася офіційною мовою держави-члена, на території якої розташований відповідний порт, та, за доцільності, мовою широкого міжнародного вжитку:

- (a) розташування портових приймальних споруд на кожному причалі та, за доцільності, робочі години;
- (b) перелік суднових відходів, що їх зазвичай приймає порт;
- (c) перелік контактних пунктів, операторів портових приймальних споруд та пропонованих послуг;
- (d) опис процедур здавання відходів;
- (e) опис системи відшкодування витрат, зокрема схем управління відходами та їх фінансування, як зазначено в додатку 4, у відповідних випадках.

Інформація, зазначена в першому підпараграфі цього параграфа, також надається в електронній формі та постійно оновлюється у відповідній частині системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеній у статті 13.

3. Якщо вимагається з причин ефективності, розроблення планів приймання відходів та поводження з відходами може здійснюватися спільно двома чи більше сусідніми портами в межах одного географічного регіону з належним залученням кожного порту за передумови, що для кожного порту визначено потребу в портових приймальних спорудах та їхню доступність.

4. Держави-члени повинні виконати оцінювання та затвердити план приймання відходів і поводження з відходами, а також забезпечити його перегляд і повторне затвердження принаймні кожні п'ять років або в разі виникнення істотних змін у роботі порту. Такі зміни можуть включати структурні зміни руху морського транспорту в напрямку порту, створення нової інфраструктури, зміни в попиті та надання нових портових приймальних споруд, а також запровадження нових бортових систем оброблення відходів.

Держави-члени повинні здійснювати моніторинг виконання плану приймання відходів та поводження з відходами в порту. Якщо протягом п'ятирічного періоду, зазначеного в першому підпараграфі, істотних змін не сталося, процес повторного затвердження може зводитися до перевірки і підтвердження наявних планів.

5. Малі некомерційні порти, які обслуговують невелику або незначну кількість виключно прогулянкових суден, можуть бути звільнені від вимог параграфів 1–4, якщо їхні портові приймальні споруди інтегровані до системи поводження з відходами, якою керує або володіє відповідний муніципалітет, а держави-члени, на території яких розташовані такі порти, забезпечують, що інформація стосовно системи управління відходами доступна для користувачів таких портів.

Держави-члени, на території яких розташовані такі порти, в електронній формі повідомляють назву та розташування таких портів до відповідної частини системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13.

### **Секція 3**

#### **Здавання суднових відходів**

##### *Стаття 6*

#### **Попереднє сповіщення про відходи**

1. Оператор, агент або капітан судна, яке підпадає під сферу дії Директиви 2002/59/ЄС та прямує до порту Союзу, заповнює форму, наведену в додатку 2 до цієї Директиви («попереднє сповіщення про відходи»), повними і достовірними даними та передає всю наведену в такій формі інформацію органу або іншому суб'єкту, призначеному державою-членом, у якій такий порт розташований:

- (а) принаймні за 24 години до прибуття, якщо порт заходу відомий;
- (б) як тільки порт заходу стане відомий, якщо ця інформація стає доступною менше ніж за 24 години до прибуття; або
- (с) не пізніше ніж після вибуття з попереднього порту, якщо тривалість рейсу становить менше ніж 24 години.

2. Інформацію з попереднього сповіщення про відходи передають в електронній формі до відповідної частини системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13 цієї Директиви, відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС.

3. Інформація з попереднього сповіщення про відходи повинна бути доступною на борту судна, бажано в електронній формі, принаймні до прибуття в наступний порт заходу, та її повинні надавати відповідним органам держав-членів на їхній запит.

4. Держави-члени повинні забезпечувати, щоб інформацію, повідомлену на виконання цієї статті, аналізували та невідкладно передавали відповідним правозастосовчим органам.

##### *Стаття 7*

#### **Здавання суднових відходів**

1. Капітан судна, яке заходить до порту Союзу, перш ніж залишити такий порт, повинен здати всі відходи на борту судна до портової приймальної споруди згідно з відповідними нормами скидання, встановленими у Конвенції МАРПОЛ.

2. Після здавання відходів оператор портової приймальної споруди або орган порту, в якому відходи було здано, заповнює форму, наведену в додатку 3 («підтвердження про приймання

відходів»), повними і достовірними даними та без необґрунтованих затримок оформлює підтвердження про приймання відходів і видає його капітану судна.

Вимоги, визначені в першому підпараграфі, не застосовують до малих портів із автоматизованими спорудами або портів у віддалених регіонах, за умови подання державою-членом, на території якої розташовані такі порти, інформації про назви та розташування таких портів в електронній формі до відповідної частини системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13.

3. Оператор, агент або капітан судна, яке підпадає під сферу дії Директиви 2002/59/ЄС, перед вибуттям або одразу після отримання підтвердження про приймання відходів повинен внести в електронній формі інформацію з підтвердження до відповідної частини системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13 цієї Директиви, згідно з вимогами директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС.

Інформація з підтвердження про приймання відходів зберігається на борту судна протягом принаймні двох років, а у відповідних випадках разом із журналом нафтових операцій, журналом вантажних операцій, журналом операцій з відходами або планом управління відходами, та надається органам держави-члена за їхнім запитом.

4. Без обмеження параграфу 1, судно може продовжити рух у наступний порт заходу без здавання відходів, якщо:

- (a) інформація, надана відповідно до додатків 2 та 3, свідчить про наявність достатньої місткості виділених потужностей для зберігання усіх відходів, які було утворено та буде утворено на судні в ході запланованого рейсу до наступного порту заходу;
- (b) інформація, наявна на борту суден, що не підпадають під дію Директиви 2002/59/ЄС, свідчить про наявність достатньої місткості виділених потужностей для зберігання усіх відходів, які було утворено та буде утворено на судні в ході запланованого рейсу до наступного порту заходу; або
- (c) судно перебуває на якірній стоянці менше ніж 24 години або за несприятливих погодних умов, якщо якірну стоянку не виключено з території порту відповідно до другого підпараграфу статті 3(1).

З метою забезпечення однакових умов застосування винятків, згаданих у пунктах (a) та (b) першого підпараграфу, Комісія повинна ухвалити імплементаційні акти, що визначатимуть методи для розрахунку достатньої місткості виділених потужностей для зберігання. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 20 (2).

5. Держава-член може вимагати від судна здати всі наявні на ньому відходи перед вибуттям із порту, якщо:

- (a) інформація в електронній формі, що міститься у відповідній частині системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеній у статті 13, або GISIS не дає змоги встановити наявність відповідних (достатніх) портових приймальних споруд у наступному порту заходу; або
- (b) наступний порт заходу невідомий.

6. Параграф 4 застосовують без обмеження більш жорстких вимог для суден, ухвалених відповідно до міжнародного права.

## *Стаття 8*

### **Системи відшкодування витрат**

1. Держави-члени забезпечують відшкодування операційних витрат портових приймальних споруд для приймання та оброблення судових відходів, окрім залишків вантажу, за рахунок стягнення зборів із суден. Складові елементи витрат наведені в додатку 4.

2. Системи відшкодування витрат не повинні стимулювати судна скидати відходи в море. З цією метою держави-члени розробляють та забезпечують функціонування системи відшкодування витрат з урахуванням усіх таких принципів:

- (a) судна повинні сплачувати непрямий збір незалежно від того, чи здають вони відходи до портових приймальних споруд;
- (b) непрямий збір повинен покривати:
  - (i) непрямі адміністративні витрати;
  - (ii) значну частку прямих операційних витрат, визначених у додатку 4, що становлять принаймні 30% від загальних прямих витрат на фактично прийняті відходи протягом попереднього року з можливістю додаткового врахування витрат, пов'язаних із очікуваною інтенсивністю руху протягом наступного року;
- (c) для забезпечення максимального стимулу до здавання відходів, визначених у додатку V до Конвенції МАРПОЛ, інших ніж залишки вантажу, за такі відходи не повинен стягуватися жоден прямий збір, що має на меті забезпечити право на здавання без будь-яких додаткових оплат на основі обсягу зданих відходів, окрім випадків, якщо обсяг відходів для здавання перевищує максимальну місткість виділених потужностей для зберігання, зазначену у формі, визначеній у додатку 2 цієї Директиви; цей режим, включно з правом на здавання, повинен охоплювати пасивно виловлені відходи;
- (d) для уникнення того, що витрати на збирання та оброблення пасивно виловлених відходів нестимуть виключно користувачі порту, держави-члени у відповідних випадках повинні покривати такі витрати за рахунок доходів, отриманих за рахунок систем альтернативного фінансування, у тому числі за рахунок схем управління відходами та доступного фінансування від Союзу, а також за рахунок національного або регіонального фінансування;
- (e) для заохочення до здавання залишків від миття танків, що містять стійкі плавучі речовини з високою в'язкістю, держави-члени повинні запровадити належні фінансові стимули для їх здавання;
- (f) непрямий збір не повинен включати відходи з систем очищення відпрацьованих газів, витрати на які повинні покриватися на основі типів та обсягів зданих відходів.

3. Частина витрат, які не покриваються за рахунок непрямого збору, за наявності, повинна покриватися на основі типів та обсягів фактично зданих судном відходів.

4. Суму зборів може бути диференційовано на основі такого:

- (a) категорії, типу та розміру судна;
- (b) надання послуг суднам поза межами звичайного робочого часу порту; або
- (c) небезпечного характеру відходів.

5. Розмір зборів повинен зменшуватися на основі такого:

- (a) типу торговельної діяльності, у якій судно задіяне, наприклад, якщо судно задіяне в торговельних морських перевезеннях на невеликі відстані;
- (b) конструкції, обладнання та експлуатації судна, якщо вони свідчать, що судно утворює менші обсяги відходів та управляє своїми відходами у сталий та екологічно безпечний спосіб.

До 28 червня 2020 року Комісія повинна ухвалити імплементаційні акти для визначення критеріїв на підтвердження відповідності суден вимогам, викладеним у пункті (b) першого підпараграфу, щодо системи управління відходами на борту судна. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 20 (2).



6. Щоб гарантувати, що збори є справедливими, прозорими, прогнозованими, недискримінаційними та що вони відображають витрати доступних споруд і послуг, а у відповідних випадках і використаних споруд та послуг, у плані приймання відходів та поводження з відходами для користувачів порту наводять інформацію про суму зборів та механізм їх розрахунку офіційною мовою держави-члена, на території якої розташований відповідний порт, а у відповідних випадках також і мовою міжнародного вжитку.

7. Держави-члени забезпечують збирання моніторингових даних про об'єм та обсяг пасивно вилонених відходів, та передають такі моніторингові дані Комісії. На основі таких моніторингових даних Комісія публікує звіт до 31 грудня 2022 року та кожні два роки після того.

Комісія ухвалює імплементаційні акти, у яких визначає методології для збирання моніторингових даних та формат для звітування. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 20 (2).

## *Стаття 9*

### **Звільнення**

1. Держави-члени можуть звільнити судно, що прибуває до їхніх портів, від обов'язків, передбачених статтею 6, статтею 7(1) та статтею 8 («звільнення»), якщо існують достатні докази про те, що виконано такі умови:

- (a) судно задіяне у планових перевезеннях із частими та регулярними відвідуваннями порту;
- (b) існує домовленість про здавання відходів та оплату зборів у порту за маршрутом судна, яку:
  - (i) засвідчено наявністю договору, підписаного з портом або з підрядною організацією, що займається поводженням із відходами, та підтвердженнями про приймання відходів;
  - (ii) про яку повідомлено усі порти за маршрутом руху судна; та
  - (iii) яку прийнято портом, у якому відбувається здавання та оплата, причому це може бути порт Союзу або інший порт, у якому наявні відповідні (достатні) портові приймальні споруди, факт чого встановлюють на основі інформації, повідомленої в електронній формі у відповідній частині системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної в статті 13, або у GISIS;
- (c) звільнення не створює негативних наслідків для морської безпеки, охорони здоров'я, умов життя чи праці на борту судна або морського середовища.

2. У разі надання звільнення держава-член, на території якої розташований відповідний порт, видає свідоцтво про звільнення на основі форми, наведеної в додатку 5, що підтверджує виконання судном усіх необхідних вимог та умов для застосування такого звільнення, та зазначає тривалість такого звільнення.

3. Держави-члени вносять інформацію зі свідоцтва про звільнення в електронній формі у відповідній частині системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13.

4. Держави-члени забезпечують дієвий моніторинг та виконання домовленостей щодо здавання та сплати за відходи звільненими суднами, які заходять до їхніх портів.

5. Незважаючи на надане звільнення, судно не може продовжити рух до наступного порту заходу за відсутності достатньої місткості виділених потужностей для зберігання всіх відходів, які будуть утворені на судні під час запланованого рейсу до наступного порту заходу.

## **Секція 4**

### **Забезпечення виконання**

## *Стаття 10*

### **Інспектування**

Держави-члени забезпечують здійснення інспектувань будь-якого судна, у тому числі обраного в довільному порядку, з метою перевірки дотримання вимог цієї Директиви.

## *Стаття 11*

### **Інспекційні зобов'язання**

1. Кожна держава-член проводить інспектування суден, що заходять до її портів, у кількості, що становить щонайменше 15% від загальної кількості окремих суден, що прибувають до її портів щороку.

Загальна кількість окремих суден, що заходять до портів держави-члена, розраховується за середньою кількістю окремих суден протягом попередніх трьох років згідно з інформацією, поданою до відповідної частини системи інформування, моніторингу та правозастосування, зазначеної у статті 13.

2. Держави-члени виконують положення першого параграфу цієї статті шляхом відбору суден на основі цільового ризик-орієнтованого механізму Союзу.

З метою забезпечення гармонізації проведення інспектувань та застосування однакових підходів до відбору суден для проведення інспектувань, Комісія ухвалює імплементаційні акти, що визначатимуть детальні елементи цільового ризик-орієнтованого механізму Союзу. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 20 (2).

3. Держави-члени запроваджують процедури для інспектування суден, які не підпадають під дію Директиви 2002/59/ЄС, щоб забезпечити, наскільки це практично можливо, відповідність цій Директиві.

При запровадженні таких процедур держави-члени можуть брати до уваги цільовий ризик-орієнтований механізм Союзу, зазначений у параграфі 2.

4. Якщо відповідний орган держави-члена невдоволений результатами інспектування, він забезпечує, без обмеження застосування санкцій, зазначених у статті 16, щоб судно не залишило порт доти, доки воно не здасть свої відходи до портової приймальної споруди відповідно до статті 7.

## *Стаття 12*

### **Система інформування, моніторингу та правозастосування**

Для належного виконання та дотримання положень цієї Директиви держави-члени використовують засоби звітування та обміну інформацією в електронній формі згідно зі статтями 13 та 14.

## *Стаття 13*

### **Звітування та обмін інформацією**

1. Звітування та обмін інформацією здійснюють на основі Системи обміну навігаційною інформацією ЄС («SafeSeaNet»), зазначеної у статті 22а(3) та в додатку III до Директиви 2002/59/ЄС.

2. Держави-члени забезпечують надання, протягом розумного періоду часу та відповідно до Директиви 2010/65/ЄС, такої інформації в електронній формі:

(а) інформації про фактичний час прибуття та вибуття кожного судна, яке підпадає під дію Директиви 2002/59/ЄС та яке відвідує порт Союзу, із зазначенням ідентифікатора відповідного порту;

- (b) інформації з попереднього сповіщення про відходи, як визначено в додатку 2;
- (c) інформації з підтвердження про приймання відходів, як визначено в додатку 3;
- (d) інформації зі свідоцтва про звільнення, як визначено в додатку 5.

3. Держави-члени забезпечують, щоб інформація, перелічена у статті 5(2), була доступна в електронній формі через систему SafeSeaNet.

#### *Стаття 14*

##### **Ведення обліку результатів інспектувань**

1. Комісія розробляє, підтримує та оновлює базу даних про результати інспектувань, до якої підключаються всі держави-члени та яка містить всю необхідну інформацію для імплементації системи інспектування, передбаченої цією Директивою («база даних про результати інспектувань»). База даних про результати інспектувань формується на основі бази даних про результати інспектувань, зазначеної в статті 24 Директиви 2009/16/ЄС, та має подібну функціональність.

2. Держави-члени забезпечують внесення інформації про результати проведення інспектувань згідно з цією Директивою, включно з інформацією щодо недотримання встановлених вимог та виданих приписів про заборону відправлення, до бази даних про результати інспектувань одразу після:

- (a) завершення роботи над складанням звіту про результати інспектування;
- (b) скасування припису про заборону відправлення; або
- (c) надання звільнення.

3. Комісія забезпечує можливість отримання з бази даних про результати інспектувань будь-якої відповідної інформації, що її надали держави-члени, потрібної для моніторингу виконання цієї Директиви.

Комісія забезпечує, щоб база даних про результати інспектувань надавала інформацію для цільового ризик-орієнтованого механізму Союзу, зазначеного у статті 11(2).

Комісія регулярно аналізує бази даних про результати інспектувань для моніторингу виконання цієї Директиви та звертає увагу на будь-які аспекти, що викликають сумніви щодо комплексного підходу до виконання цієї Директиви, з метою спонукати до вжиття коригувальних дій.

4. Держави-члени повинні мати безперервний доступ до інформації, що міститься в базі даних про результати інспектувань.

#### *Стаття 15*

##### **Підготовка персоналу**

Органи порту та органи портових приймальних споруд повинні забезпечити проходження необхідної підготовки всіма працівниками з метою здобуття знань, які є важливими для їхньої роботи з відходами, з особливою увагою до питань охорони здоров'я та правил техніки безпеки при роботі з небезпечними матеріалами, а також регулярно оновлення навчальних вимог для подолання викликів технологічних інновацій.

#### *Стаття 16*

##### **Санкції**

Держави-члени повинні встановити правила щодо санкцій, застосованих до порушень національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, та вживати усіх заходів,

необхідних для забезпечення виконання таких правил. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

## **Секція 5**

### **Прикінцеві положення**

#### *Стаття 17*

#### **Обмін досвідом**

Комісія забезпечує організацію обміну досвідом щодо застосування цієї Директиви у портах Союзу між національними органами держав-членів та експертами, включно з приватним сектором, громадськими організаціями та профспілками.

#### *Стаття 18*

#### **Процедура внесення змін**

1. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 19 на внесення змін до додатків до цієї Директиви та оновлення покликань на інструменти ММО в тексті цієї Директиви у межах, необхідних для приведення їх у відповідність до права Союзу або для врахування прогресу на міжнародному рівні, зокрема, на рівні ММО.

2. Комісія також уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 19 на внесення змін до додатків, якщо це необхідно для покращення процесів імплементації та моніторингу домовленостей, досягнутих на підставі цієї Директиви, зокрема, домовленостей, передбачених положеннями статей 6, 7 та 9, для забезпечення ефективного сповіщення та здавання відходів, а також належного застосування системи звільнень.

3. За виняткових обставин, належним чином підтверджених відповідним аналізом Комісії, та необхідності усунути виявлену неприйнятну загрозу для морського середовища, Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 19 на внесення змін до цієї Директиви у межах, необхідних для уникнення такої загрози, з метою незастосування, для цілей цієї Директиви, певної зміни до Конвенції МАРПОЛ.

4. Делеговані акти, передбачені положеннями цієї статті, ухвалюють щонайменше за три місяці до завершення періоду, встановленого на міжнародному рівні для забезпечення мовчазного прийняття змін до Конвенції МАРПОЛ або передбаченої дати набуття чинності такими змінами.

У період, що передує набуттю чинності такими делегованими актами, держави-члени повинні утримуватися від будь-якої ініціативи щодо включення змін до національного законодавства або внесення змін до відповідного міжнародного документа.

#### *Стаття 19*

#### **Здійснення делегованих повноважень**

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надають Комісії відповідно до умов, установлених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 18(1), (2) та (3), покладають на Комісію на період у п'ять років, починаючи з 27 червня 2019 року. Комісія складає звіт про виконання делегованих повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного періоду. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не висловлять заперечення щодо такого подовження не пізніше ніж за три місяці до кінця кожного такого періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені у статті 18(1), (2) та (3), можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказані в такому рішенні. Рішення набуває чинності наступного дня після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або в пізнішу дату, вказану в рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже набули чинності.

4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, встановлених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про краще законотворення.

5. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона надає його одночасно Європейському Парламенту і Раді.

6. Делегований акт, ухвалений згідно зі статтею 18(1), (2) та (3), набуває чинності тільки в тому випадку, якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з дати надання зазначеного акта Європейському Парламенту і Раді, або якщо до завершення такого періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісії, що вони не матимуть заперечень. Такий період подовжують на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

## *Стаття 20*

### **Процедура комітету**

1. Комісії допомагає Комітет з безпеки морів та запобігання забрудненню із суден (COSS), створений Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 <sup>(22)</sup>. Такий комітет є комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

## *Стаття 21*

### **Зміни до Директиви 2010/65/ЄС.**

У пункті А додатка до Директиви 2010/65/ЄС, пункт 4 викласти в такій редакції:

«4. Сповіщення про суднові відходи, включно про залишки

Статті 6, 7 та 9 Директиви Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/883 від 17 квітня 2019 року про портове приймальне обладнання для здавання відходів із суден, про внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та про скасування Директиви 2000/59/ЄС ([OB L 151, 07.06.2019, с. 116](#))».

## *Стаття 22*

### **Скасування**

Директиву 2000/59/ЄС скасовано.

Покликання на скасовану Директиву необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву.

## *Стаття 23*

### **Перегляд**

1. Комісія повинна оцінити цю Директиву та подати результати такого оцінювання Європейському Парламенту і Раді до 28 червня 2026 року. Оцінювання повинне містити звіт із детальною інформацією про найкращі практики запобігання відходам та управління ними на борту суден.

2. У контексті Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1625 <sup>(23)</sup>, Комісія під час наступного перегляду мандату Європейського агентства морської безпеки (EMSA) також оцінить потребу делегування EMSA додаткових компетенцій для забезпечення реалізації і дотримання цієї Директиви.

#### *Стаття 24*

#### **Транспозиція**

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 28 червня 2021 року. Вони негайно інформують про це Комісію.

Якщо держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися такими покликаннями у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних інструментів національного законодавства, ухвалених ними у сфері регулювання цієї Директиви.

#### *Стаття 25*

#### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

#### *Стаття 26*

#### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 17 квітня 2019 року.

*За Європейський Парламент*

*Президент*

A. TAJANI

*За Раду*

*Президент*

G. CIAMBA

<sup>(1)</sup> [ОВ С 283, 10.08.2018, с. 61.](#)

<sup>(2)</sup> [ОВ С 461, 21.12.2018, с. 220.](#)

<sup>(3)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 13 березня 2019 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та рішення Ради від 9 квітня 2019 року.

<sup>(4)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/59/ЄС від 27 листопада 2000 року про портові приймальні споруди для суднових відходів та залишків вантажу ([ОВ L 332, 28.12.2000, с. 81](#)).

<sup>(5)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/60/ЄС від 23 жовтня 2000 року про встановлення рамок заходів Співтовариства в галузі водної політики ([ОВ L 327, 22.12.2000, с. 1](#)).

<sup>(6)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/35/ЄС від 7 вересня 2005 року про забруднення із суден та запровадження санкцій, зокрема, кримінальних санкцій, за злочини, пов'язані із забрудненням ([ОВ L 255, 30.09.2005, с. 11](#)).

<sup>(7)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/56/ЄС від 17 червня 2008 року про встановлення рамок діяльності Співтовариства у сфері екологічної політики щодо морського середовища (Рамкова директива про морську стратегію) ([ОВ L 164, 25.06.2008, с. 19](#)).

<sup>(8)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/98/ЄС від 19 листопада 2008 року про відходи та про скасування деяких директив ([ОВ L 312, 22.11.2008, с. 3](#)).

<sup>(9)</sup> Регламент Ради (ЄС) № 1224/2009 від 20 листопада 2009 року про встановлення системи контролю Союзу для забезпечення дотримання правил спільної рибогосподарської політики та про внесення змін до регламентів (ЄС) № 847/96, (ЄС) № 2371/2002, (ЄС) № 811/2004, (ЄС) № 768/2005, (ЄС) № 2115/2005, (ЄС) № 2166/2005, (ЄС) № 388/2006, (ЄС) № 509/2007, (ЄС) № 676/2007, (ЄС) № 1098/2007, (ЄС) № 1300/2008, (ЄС) № 1342/2008, а також про скасування регламентів (ЄС) № 2847/93, (ЄС) № 1627/94 та (ЄС) № 1966/2006 (ОБ L 343, 22.12.2009, с. 1).

<sup>(10)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1069/2009 від 21 жовтня 2009 року про встановлення санітарних правил щодо субпродуктів і похідних продуктів тваринного походження, не призначених для споживання людиною, та про скасування Регламенту (ЄС) № 1774/2002 (Регламент про субпродукти тваринного походження) (ОБ L 300, 14.11.2009, с. 1).

<sup>(11)</sup> Регламент Комісії (ЄС) № 142/2011 від 25 лютого 2011 року про імплементацію Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1069/2009 про встановлення санітарних правил щодо субпродуктів і похідних продуктів тваринного походження, не призначених для споживання людиною, та про імплементацію Директиви Ради 97/78/ЄС у частині певних зразків і виробів, виключених із ветеринарних перевірок на кордоні згідно із зазначеною Директивою (ОБ L 54, 26.02.2011, с. 1).

<sup>(12)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2017/352 від 15 лютого 2017 року про запровадження рамки для надання портових послуг та про загальні правила щодо фінансової прозорості портів (ОБ L 57, 03.03.2017, с. 1).

<sup>(13)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄС (ОБ L 208, 05.08.2002, с. 10).

<sup>(14)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту (ОБ L 131, 28.05.2009, с. 57).

<sup>(15)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про процедури звітування для суден, які прибувають до та/або відходять із портів держав-членів, та скасування Директиви 2002/6/ЄС (ОБ L 283, 29.10.2010, с. 1).

<sup>(16)</sup> ОБ L 123, 12.05.2016, с. 1.

<sup>(17)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил і загальних принципів щодо механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОБ L 55, 28.02.2011, с. 13).

<sup>(18)</sup> Регламент Комісії (ЄС) № 651/2014 від 17 червня 2014 року про визнання певних категорій допомоги сумісними з внутрішнім ринком відповідно до статей 107 та 108 Договору (ОБ L 187, 26.06.2014, с. 1).

<sup>(19)</sup> Регламент Ради (ЄС) № 994/98 від 7 травня 1998 року про застосування статей 107 і 108 Договору про функціонування Європейського Союзу до певних категорій горизонтальної державної допомоги (ОБ L 142, 14.05.1998, с. 1).

<sup>(20)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/66/ЄС від 6 вересня 2006 року про батареї і акумулятори та про відпрацьовані батареї і акумулятори, а також про скасування Директиви 91/157/ЄС (ОБ L 266, 26.09.2006, с. 1).

<sup>(21)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2012/19/ЄС від 4 липня 2012 року про відпрацьоване електричне та електронне обладнання (WEEE) (ОБ L 197, 24.07.2012, с. 38).

<sup>(22)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 від 5 листопада 2002 року про заснування Комітету з безпеки морів та запобігання забрудненню із суден (COSS) та про внесення змін до регламентів про морську безпеку та запобігання забрудненню із суден (ОБ L 324, 29.11.2002, с. 1).

<sup>(23)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1625 від 14 вересня 2016 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 1406/2002 про заснування Європейського агентства морської безпеки (ОБ L 251, 16.09.2016, с. 77).

## ДОДАТОК 1

### ВИМОГИ ДО ПЛАНІВ ПРИЙМАННЯ ВІДХОДІВ ТА ПОВОДЖЕННЯ З ВІДХОДАМИ

Плани приймання відходів та поведження з відходами повинні охоплювати всі типи відходів із суден, що зазвичай заходять до портів, та повинні розроблятися з урахуванням розміру порту та типів суден, що його відвідують.

Плани приймання відходів та поведження з відходами повинні включати такі елементи:

- (a) оцінювання потреб у портових приймальних спорудах з огляду на потреби суден, що зазвичай відвідують порт;
- (b) опис типу та місткості портових приймальних споруд;
- (c) опис процедур приймання та збирання судових відходів;

- (d) опис системи відшкодування витрат;
- (e) опис процедури звітування про ймовірну невідповідність портових приймальних споруд;
- (f) опис процедури проведення поточних консультацій із користувачами порту, підрядними організаціями, що займаються поводженням із відходами, операторами терміналів та іншими заінтересованими сторонами; та
- (g) огляд типів та обсягів відходів, отриманих із суден та оброблених у портових приймальних спорудах.

Плани приймання відходів та поводження з відходами можуть включати:

- (a) стислий виклад відповідних норм національного права, а також процедури та формальності щодо здавання відходів до портових приймальних споруд;
- (b) ідентифікаційні дані контактної пункту в порту;
- (c) опис обладнання для попереднього оброблення та процесів оброблення конкретних потоків відходів у порту, за наявності;
- (d) опис методів ведення обліку фактичного використання портових приймальних споруд;
- (e) опис методів ведення обліку обсягів відходів, що їх було здано суднами;
- (f) опис методів управління різними потоками відходів у порту.

Процедури приймання, збирання, зберігання, оброблення та утилізації відходів мають повною мірою відповідати усім аспектам схеми управління захистом довкілля, спрямованої на поступове скорочення екологічного впливу від таких видів діяльності. Така відповідність вважається досягнутою, якщо процедури відповідають Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1221/2009 <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1221/2009 від 25 листопада 2009 року про добровільну участь організацій у схемі екологічного управління та аудиту Співтовариства (EMAS), про скасування Регламенту (ЄС) № 761/2001 та рішень Комісії 2001/681/ЄС та 2006/193/ЄС (ОБ L 342, 22.12.2009, с. 1).

## ДОДАТОК 2

### **СТАНДАРТНА ФОРМА ПОПЕРЕДНЬОГО СПОВІЩЕННЯ ПРО ЗДАВАННЯ ВІДХОДІВ, ЩО ЙОГО НАДСИЛАЮТЬ ПОРТОВИМ ПРИЙМАЛЬНИМ СПОРУДАМ**

Сповіднення про здавання відходів до: *(вказіть найменування порту заходу, як зазначено у статті 6 Директиви (ЄС) 2019/883)*

Цю форму зберігають на борту судна разом із журналом нафтових операцій, журналом вантажних операцій, журналом операцій з відходами або планом управління відходами, що їх вимагає Конвенція МАРПОЛ.



### 1. ДАНІ ПРО СУДНО

1.1 Назва судна:	1.5 Власник або оператор:
1.2 Номер ММО:	1.6 Розпізнавальні цифри або букви (позивний):
	Номер MMSI (ідентифікаційний номер морської рухомої служби):
1.3 Валова місткість:	1.7 Держава прапора:
1.4. Тип судна:	<input type="checkbox"/> Нафтовий танкер <input type="checkbox"/> Танкер-хімовоз <input type="checkbox"/> Навалювальне судно <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Інше вантажне судно <input type="checkbox"/> Пасажирське судно <input type="checkbox"/> Судно ро-ро <input type="checkbox"/> Інше (вказати, що саме)

### 2. ДАНІ ПРО ПОРТ ТА РЕЙС

2.1 Розташування/найменування терміналу:	2.6 Останній порт, у якому було здано відходи:
2.2 Дата та час прибуття:	2.7 Дата останнього здавання:
2.3 Дата та час вибуття:	2.8 Наступний порт здавання:
2.4 Останній порт та країна:	2.9 Особа, що подає форму (якщо не капітан):
2.5 Наступний порт та країна (якщо відомо):	

### 3. ТИП ТА ОБСЯГ ВІДХОДІВ, МІСТКІСТЬ ПОТУЖНОСТЕЙ ДЛЯ ЗБЕРІГАННЯ

Тип	Відходи для здавання (м <sup>3</sup> )	Максимальна місткість виділених потужностей для зберігання (м <sup>3</sup> )	Обсяг відходів, що залишається на борту (м <sup>3</sup> )	Порт, у якому буде здано решту відходів	Розрахунковий обсяг відходів, який буде утворено в період між наданням сповіщення та прибуттям до наступного порту заходу (м <sup>3</sup> )
<b>Додаток I до Конвенції МАРПОЛ — Нафта</b>					
Нафтовмісні лляльні води					
Нафтозалишки (шлам)					
Нафтовмісні промивні води з танків					
Брудні баластні води					

Текст зображення

Тип	Відходи для здавання (м <sup>3</sup> )	Максимальна місткість виділених потужностей для зберігання (м <sup>3</sup> )	Обсяг відходів, що залишається на борту (м <sup>3</sup> )	Порт, у якому буде здано решту відходів	Розрахунковий обсяг відходів, який буде утворено в період між наданням сповіщення та прибуттям до наступного порту заходу (м <sup>3</sup> )
Осад та шлам після очищення танків					
Інші відходи (вказіть, які саме)					
Додаток II до Конвенції МАРПОЛ — ШКІДЛИВІ РІДКІ РЕЧОВИНИ (NLS) <sup>(1)</sup>					
Речовина категорії X					
Речовина категорії Y					
Речовина категорії Z					
OS — інші речовини					
Додаток IV до Конвенції МАРПОЛ — Стічні води					
Додаток V до Конвенції МАРПОЛ — Сміття					
A. Пластмаси					
B. Харчові відходи					
C. Побутові відходи (наприклад, паперові продукти, ганчір'я, скло, метал, пляшки, посуд тощо)					
D. Кулінарна олія					
E. Зола інсинератора					
F. Експлуатаційні відходи					
G. Туша (туші) тварин					
H. Знаряддя лову					
I. Електронні відходи					

<sup>(1)</sup> Вказіть належне транспортне найменування відповідного NLS.

Текст зображення

Тип	Відходи для здавання (м <sup>3</sup> )	Максимальна місткість виділених потужностей для зберігання (м <sup>3</sup> )	Обсяг відходів, що залишається на борту (м <sup>3</sup> )	Порт, у якому буде здано решту відходів	Розрахунковий обсяг відходів, який буде утворено в період між наданням сповіщення та прибуттям до наступного порту заходу (м <sup>3</sup> )
J. Залишки вантажу <sup>(1)</sup> (шкідливі для морського середовища — НМЕ)					
K. Залишки вантажу <sup>(2)</sup> (нешкідливі для морського середовища)					
Додаток VI до Конвенції МАРПОЛ — Забруднення повітря від суден					
Озоноруйнівні речовини та обладнання, що містить такі речовини <sup>(3)</sup>					
Залишки після очищення відпрацьованих газів					

Інші відходи, не охоплені МАРПОЛ					
Пасивно виловлені відходи					

Примітки

- Цю інформацію буде використано для контролю державою порту та проведення інспектувань.
- Цю форму необхідно заповнити, якщо судно не отримало звільнення відповідно до статті 9 Директиви (ЄС) 2019/883

- <sup>(1)</sup> Можна вказати приблизний підрахунок. Вкажіть належне транспортне найменування сухого вантажу  
<sup>(2)</sup> Можна вказати приблизний підрахунок. Вкажіть належне транспортне найменування сухого вантажу.  
<sup>(3)</sup> Виникають у результаті проведення звичайних робіт з технічного обслуговування на борту судна.

Текст зображення

### ДОДАТОК 3

#### СТАНДАРТНА ФОРМА ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРО ПРИЙМАННЯ ВІДХОДІВ

*Призначений представник надавача портової приймальної споруди надає капітану судна квитанцію визначеної нижче форми, що підтверджує здавання відходів згідно зі статтею 7 Директиви (ЄС) 2019/883*

Цю квитанцію зберігають на борту судна разом із журналом нафтових операцій, журналом вантажних операцій, журналом операцій з відходами або планом управління відходами, що їх вимагає Конвенція МАРПОЛ.

#### 1. ДАНІ ПРО ПОРТОВІ ПРИЙМАЛЬНІ СПОРУДИ ТА ПОРТ

1.1. Розташування/найменування терміналу:	
1.2. Надавач(и) портових приймальних споруд:	
1.3. Надавач(и) переробного об'єкта — якщо відрізняється від зазначеного вище:	
1.4. Дата та час здавання відходів з:	по:

#### 2. ДАНІ ПРО СУДНО

2.1. Назва судна:	2.5. Власник або оператор:
2.2. Номер ММО:	2.6. Розпізнавальні цифри або букви (позивний): Номер MMSI (ідентифікаційний номер морської рухомої служби):
2.3. Валова місткість:	2.7. Держава прапора:
2.4. Тип судна:	<input type="checkbox"/> Нафтовий танкер <input type="checkbox"/> Танкер-хімовоз <input type="checkbox"/> Навалювальне судно <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Контейнер
	<input type="checkbox"/> Інше вантажне судно <input type="checkbox"/> Пасажирське судно <input type="checkbox"/> Судно ро-ро <input type="checkbox"/> Інше (вказати, що саме)

[Текст зображення](#)

### 3. ТИП ТА ОБСЯГ ПРИЙНЯТИХ ВІДХОДІВ

Додаток I до Конвенції МАРПОЛ — Нафта	Обсяг (м <sup>3</sup> )
Нафтовмісні лляльні води	
Нафтозалишки (шлам)	
Нафтовмісні промивні води з танків	
Брудні баластні води	
Осад та шлам після очищення танків	
Інші відходи (вказіть, які саме)	
Додаток II до Конвенції МАРПОЛ — ШКІДЛИВІ РІДКІ РЕЧОВИНИ (NLS)	Обсяг (м <sup>3</sup> )/ Найменування (1)
Речовина категорії X	

Додаток V до Конвенції МАРПОЛ — Сміття	Обсяг (м <sup>3</sup> )
A. Пластмаси	
B. Харчові відходи	
C. Побутові відходи (наприклад, паперові продукти, ганчір'я, скло, метал, пляшки, посуд тощо)	
D. Кулінарна олія	
E. Зола інсинератора	
F. Експлуатаційні відходи	
G. Туша (туші) тварин	
H. Знаряддя лову	

Речовина категорії Y	
Речовина категорії Z	
OS — інші речовини	
Додаток IV до Конвенції МАРПОЛ — Стічні води	Обсяг (м <sup>3</sup> )

I. Електронні відходи	
Залишки вантажу (2) (шкідливі для морського середовища — НМЕ)	
K. Залишки вантажу (2) (нешкідливі для морського середовища)	
Додаток VI до Конвенції МАРПОЛ — Забруднення повітря від суден	Обсяг (м <sup>3</sup> )
Озоноруйнівні речовини та обладнання, що містить такі речовини	
Залишки після очищення відпрацьованих газів	
Інші відходи, не охоплені МАРПОЛ	Обсяг (м <sup>3</sup> )
Пасивно виловлені відходи	

(1) Вказіть належне транспортне найменування відповідного NLS.

(2) Вказіть належне транспортне найменування сухого вантажу.

[Текст зображення](#)

### ДОДАТОК 4

#### КАТЕГОРІЇ ВИТРАТ ТА ЧИСТИХ ДОХОДІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ТА УПРАВЛІННЯМ ПОРТОВИМИ ПРИЙМАЛЬНИМИ СПОРУДАМИ

Прямі витрати Прямі операційні витрати, що виникають у зв'язку із власне здаванням судових відходів, зокрема, за переліченими нижче статтями витрат.	Непрямі витрати Непрямі адміністративні витрати, що виникають у зв'язку з управлінням системами в порту, зокрема, за	Чисті доходи Чисті надходження від доступних схем управління відходами та національного/ регіональне фінансування, зокрема, за
---	---	---

	переліченими нижче статтями витрат.	переліченими нижче елементами доходів.
<p>—Надання інфраструктури портових приймальних споруд, зокрема, контейнерів, танків, технологічних інструментів, барж, вантажних автомобілів, установок для приймання та оброблення відходів;</p> <p>—Концесії на оренду земельної ділянки, якщо застосовується, або оренду обладнання, необхідного для експлуатації портових приймальних споруд;</p> <p>—Фактична експлуатація портових приймальних споруд: приймання відходів із судна, транспортування відходів з портових приймальних споруд до місця кінцевого оброблення, технічне обслуговування та очищення портових приймальних споруд, витрати на персонал, зокрема, на понаднормову роботу, електропостачання, аналіз відходів та страхування;</p> <p>—Підготовка до повторного використання, перероблення або захоронення судових відходів, зокрема, роздільне збирання відходів;</p> <p>—Адміністративна робота: виставлення рахунків-фактур, оформлення підтверджень про приймання відходів із суден, звітність.</p>	<p>—Розроблення та затвердження плану приймання відходів та поводження з відходами, зокрема, будь-які аудити такого плану та його виконання;</p> <p>—Оновлення плану приймання відходів та поводження з відходами, зокрема, витрати на робочу силу та консультаційні послуги, якщо застосовно;</p> <p>—Організація консультаційних заходів для (повторного) оцінювання плану приймання відходів та поводження з відходами;</p> <p>—Управління системами попереднього сповіщення та відшкодування витрат, зокрема, застосування зменшених зборів для «зелених суден», забезпечення роботи інформаційних систем на рівні</p>	<p>—Чисті фінансові надходження від застосування схем розширеної відповідальності виробників;</p> <p>—Інші чисті доходи від управління відходами, як-от схем перероблення;</p> <p>—Фінансування з Європейського фонду морського промислу і рибальства (EMFF);</p> <p>—Інші джерела фінансування або субсидій, що надаються портам для управління відходами та здійснення рибальської діяльності.</p>

порту,  
статистичний  
аналіз та  
пов'язані  
витрати на  
робочу силу;

—Організація  
процедур  
публічних  
закупівель для  
надання  
портових  
приймальних  
споруд, а також  
оформлення  
необхідних  
дозволів для  
надання  
портових  
приймальних  
споруд у портах;

—Розповсюдження  
інформації серед  
користувачів  
порту шляхом  
розповсюдження  
листівок,  
демонстрації  
знаків та  
плакатів у порту,  
публікація  
інформації на  
веб-сайті порту  
та електронне  
передавання  
інформації  
згідно з  
вимогами статті  
5;

—Адміністрування  
схемам  
управління  
відходами:  
схеми  
розширеної  
відповідальності  
виробників  
(EPR),  
перероблення та  
заявки щодо  
надання

	<p>національного/ регіонального фінансування та відповідне використання отриманих коштів;</p> <p>—Інші адміністративні витрати: витрати на моніторинг та на звітування про звільнення в електронній формі згідно з вимогами статті 9.</p>	
--	---	--

#### ДОДАТОК 5

**СВІДОЦТВО ПРО ЗВІЛЬНЕННЯ ВІДПОВІДНО ДО СТАТТІ 9, ЩО СТОСУЄТЬСЯ  
ВИМОГ СТАТТІ 6, СТАТТІ 7(1) ТА СТАТТІ 8 ДИРЕКТИВИ (ЄС) 2019/883, У ПОРТУ  
(ПОРТАХ) [ВКАЖІТЬ ПОРТ] НА ТЕРИТОРІЇ [ВКАЖІТЬ ДЕРЖАВУ-ЧЛЕН] (1)**



Назва судна

[вказіть назву судна]

Розпізнавальні цифри або  
букви (позивний):

[вказіть номер ММО]

Держава прапора

[вказіть назву держави  
прапора]

виконує планові перевезення з частими та регулярними відвідуваннями такого порту (портів) на території [вказіть назву держави-члена] відповідно до графіка або заздалегідь визначеного маршруту:

[            ]

та заходить до згаданих портів не рідше одного разу на два тижні:

[            ]

досягнуло домовленості щодо гарантування оплати зборів та здавання відходів до порту або третьої сторони на території порту:

[            ]

та як наслідок вважається звільненим,  
положення національного законодавства країни],  
[від виконання вимог щодо:

відповідно до [вказіть відповідні

- обов'язкового здавання суднових відходів,
- подання попереднього сповіщення про відходи, та
- сплати обов'язкового збору, у такому порту (таких портах):]

Це свідоцтво діє до [вказіть дату], якщо підстави для його видачі не зміняться раніше.

Місце та дата

-----  
Прізвище  
Посада

Текст зображення

(<sup>1</sup>) Непотрібне закреслити.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_