

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/90 DA COMISSÃO**de 21 de janeiro de 2022****que estabelece as normas de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos elementos pormenorizados do mecanismo de seleção da União baseado no risco para a seleção dos navios para inspeção****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 2, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) A execução efetiva da obrigação de entrega dos resíduos em meios portuários de receção é fundamental para responder com eficácia ao problema do lixo marinho e de outros resíduos provenientes dos navios que entram no meio marinho.
- (2) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2019/883, as condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção devem ser proporcionadas por um único mecanismo de seleção da União baseado no risco.
- (3) Ao estabelecerem o mecanismo de seleção da União baseado no risco, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem ter um instrumento de apoio para cumprirem as obrigações de inspeção em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/883.
- (4) A fim de avaliar o risco de um navio não cumprir as obrigações estabelecidas na Diretiva (UE) 2019/883, devem ser tidos em conta vários parâmetros que, em conjunto, indiquem claramente tal risco. Estes parâmetros devem ser: o incumprimento ou os indícios de incumprimento dos requisitos em matéria de entrega de resíduos; o tempo decorrido desde a última inspeção; a existência de anteriores comunicações de incumprimento efetuadas pelas autoridades portuárias competentes; o último e o próximo porto de escala; a existência de uma isenção aplicável a esse navio; e as informações constantes do SafeSeaNet e do THETIS-EU.
- (5) A fim de proporcionar condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção, é crucial que os Estados-Membros apliquem uma metodologia harmonizada. Por conseguinte, os atos de execução adotados nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 devem assumir a forma de regulamentos de execução.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Para efeitos das inspeções, os Estados-Membros classificam os navios referidos no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva (UE) 2019/883 tendo em conta as seguintes categorias de nível de risco:

- a) Nível de risco 1 (risco elevado);
- b) Nível de risco 2 (risco médio);
- c) Nível de risco 3 (risco baixo);

⁽¹⁾ JO L 151 de 7.6.2019, p. 116.

d) Nível de risco 4 (risco mínimo).

2. A categoria de nível de risco de cada navio é determinada com base nos parâmetros de risco indicados no quadro 1 do anexo.

3. Os parâmetros de nível de risco indicados no quadro 1 do anexo são aplicados em conformidade com a metodologia referida nos pontos 1 a 4 do anexo.

Artigo 2.º

No cumprimento das obrigações de inspeção previstas no artigo 11.º da Diretiva (UE) 2019/883, os Estados-Membros cumprem os seguintes requisitos:

- a) dar prioridade à inspeção dos navios de uma categoria de nível de risco mais elevado;
- b) selecionar aleatoriamente para inspeção pelo menos 1% do número de navios a inspecionar todos os anos.

Artigo 3.º

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

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de janeiro de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

Metodologia:

1. Devem ser utilizados os parâmetros de risco indicados no quadro 1 para determinar o nível de risco de uma embarcação.
2. A cada parâmetro de risco constante do quadro 1 é atribuída uma cor diferente que representa o nível de risco: vermelho (alto), laranja (médio) ou amarelo (baixo).
3. A atribuição do nível de risco a um navio com base nos alertas de parâmetros de risco constantes do quadro 1 deve ter por base os critérios definidos no quadro 2.
4. Para ativar vários alertas ativos simultâneos aquando da atribuição dos níveis de risco indicados no quadro 2 podem aplicar-se os fatores de conversão definidos no quadro 3.

Quadro 1

Parâmetros de risco

Número do parâmetro de risco	Nível de risco do alerta (código de cores)	Descrição do parâmetro de risco	Critérios de ativação de um alerta de parâmetro de risco	Critérios de desativação do alerta de parâmetro de risco
1	Laranja	Incumprimento dos requisitos relativos à notificação prévia de resíduos prevista no artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se a notificação prévia de resíduos não for enviada ou não contiver as informações obrigatórias.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
2	Laranja	Informações fornecidas pelo operador, agente ou comandante em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se os controlos da validade do conteúdo da notificação prévia de resíduos revelarem que o navio pode não estar conforme com a diretiva.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
3	Laranja	Data das inspeções anteriores realizadas em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se o navio não foi inspecionado em cumprimento do artigo 10.º da Diretiva (UE) 2019/883 nos últimos 12 meses. Nota: a ativação deste alerta só deve ser aplicável após 28 de junho de 2022.	O alerta é desativado após o registo da realização de uma inspeção em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva (UE) 2019/883.
4	Vermelho	Existência de uma comunicação ou comunicações efetuadas pelos meios portuários de receção, pelas autoridades portuárias ou por outros organismos competentes indicando que o navio não cumpre o disposto no artigo 7.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado manualmente no THETIS-EU pelos inspetores dos meios portuários de receção.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos.

5	Laranja	Alerta de incumprimento comunicado pelos meios portuários de receção.	O alerta é ativado se tiverem sido identificados incumprimentos do navio pelos meios portuários de receção nos últimos seis meses acompanhados da comunicação adequada no THETIS-EU.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos.
6	Laranja	Capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo.	O alerta é ativado se a capacidade de armazenamento de resíduos a bordo não for considerada suficiente, em conformidade com os critérios utilizados para a aplicação do artigo 8.º, n.º 4, alínea b).	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
7	Amarelo	Próximo porto de escala.	Caso o navio seja proveniente de um país terceiro ou desconhecido, é considerado como sendo de nível de risco aumentado. Para determinar este alerta, os portos localizados na Islândia, Noruega, Reino Unido (incluindo a ilha de Man, as ilhas Anglo-Normandas e Gibraltar) e os portos russos localizados no mar Báltico devem ser considerados como sendo portos da UE.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
8	Amarelo	Último porto de escala.	Caso o navio seja proveniente de um país terceiro, é considerado como sendo de nível de risco aumentado. Para determinar este alerta, os portos localizados na Islândia, Noruega, Reino Unido (incluindo a ilha de Man, as ilhas Anglo-Normandas e Gibraltar) e os portos russos localizados no mar Báltico devem ser considerados como sendo portos da UE.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
9	Amarelo	Alerta de isenção.	O alerta é ativado se o navio beneficiar de uma isenção e não tiver sido objeto de inspeção há 12 meses, para assegurar que estes navios são incluídos nas inspeções.	O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
10	Vermelho	Alerta de incidente de resíduos.	O alerta é ativado se for comunicado no SafeSeaNet um incidente do tipo «resíduos» para essa embarcação num último porto.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos ou após o incidente estar inativo no SafeSeaNet.

Quadro 2

Atribuição dos níveis de risco com base no número de comunicações ativas

Critérios de atribuição dos níveis de risco	
Nível de risco 1	Um ou mais alertas vermelhos
Nível de risco 2	Um ou mais ⁽¹⁾ alertas laranja
Nível de risco 3	Um ou mais ⁽¹⁾ alertas amarelos
Nível de risco 4	Sem alertas ativados

⁽¹⁾ Até ao número que exige a aplicação do fator de conversão.

Quadro 3

Fatores de conversão para a combinação dos vários parâmetros ativos simultâneos para a atribuição dos níveis de risco constantes do quadro 2

Fator de conversão	
Três alertas amarelos	Um alerta laranja
Três alertas laranja	Um alerta vermelho