

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/90 DELLA COMMISSIONE**del 21 gennaio 2022****recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli elementi dettagliati del meccanismo unionale di selezione delle navi da ispezionare basato sul rischio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 2, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) L'effettiva applicazione dell'obbligo di conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta è fondamentale per affrontare efficacemente il problema dei rifiuti marini e di altri rifiuti immessi dalle navi nell'ambiente marino.
- (2) Un unico meccanismo unionale di selezione basato sul rischio dovrebbe prevedere condizioni uniformi per la selezione delle navi da ispezionare a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2019/883.
- (3) Istituito un meccanismo unionale di selezione basato sul rischio, le autorità competenti degli Stati membri disporranno di uno strumento di sostegno per adempiere all'impegno di ispezione a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/883.
- (4) Al fine di valutare il rischio che una nave non rispetti gli obblighi stabiliti dalla direttiva (UE) 2019/883, è opportuno tenere conto di diversi parametri, che congiuntamente forniscono una chiara indicazione del rischio. Tali parametri dovrebbero essere: la non conformità o le indicazioni di non conformità ai requisiti per il conferimento di rifiuti; il periodo di tempo trascorso dall'ultima ispezione; l'esistenza di precedenti segnalazioni di non conformità da parte delle autorità portuali competenti; il porto di scalo precedente e quello successivo; l'esistenza di un'esenzione per la nave in questione e le informazioni contenute in SafeSeaNet e THETIS-EU.
- (5) Al fine di garantire condizioni uniformi per la selezione delle navi da ispezionare, è indispensabile che gli Stati membri applichino una metodologia armonizzata. Gli atti di esecuzione adottati a norma della direttiva (UE) 2019/883 dovrebbero pertanto assumere la forma di regolamenti di esecuzione.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Ai fini delle ispezioni gli Stati membri classificano le navi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), della direttiva (UE) 2019/883 nelle seguenti categorie di livello di rischio:

- a) livello di rischio 1 (rischio elevato);
- b) livello di rischio 2 (rischio medio);
- c) livello di rischio 3 (rischio basso);

⁽¹⁾ GUL 151 del 7.6.2019, pag. 116.

d) livello di rischio 4 (rischio minimo).

2. Per ciascuna nave la categoria di livello di rischio è determinata sulla base dei parametri di rischio di cui alla tabella 1 dell'allegato.

3. I parametri relativi al livello di rischio di cui alla tabella 1 dell'allegato si applicano secondo la metodologia di cui ai punti da 1 a 4 dell'allegato.

Articolo 2

Nel rispettare gli impegni di ispezione di cui all'articolo 11 della direttiva (UE) 2019/883, gli Stati membri si conformano alle seguenti prescrizioni:

- a) dare priorità all'ispezione delle navi con una categoria di livello di rischio più elevata;
- b) selezionare in modo casuale per l'ispezione almeno l'1 % del numero di navi da ispezionare ogni anno.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 21 gennaio 2022

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

Metodologia:

1. I parametri di rischio di cui alla tabella 1 devono essere utilizzati per determinare il livello di rischio di una nave.
2. A ciascun parametro di rischio di cui alla tabella 1 è assegnato un codice cromatico diverso che rappresenta un livello di rischio: rosso (elevato), arancione (medio) o giallo (basso).
3. L'assegnazione del livello di rischio a una nave sulla base degli allarmi per i parametri di rischio di cui alla tabella 1 deve basarsi sui criteri di cui alla tabella 2.
4. Al fine di applicare più allarmi attivi concomitanti per l'assegnazione dei livelli di rischio di cui alla tabella 2 si possono applicare i fattori di conversione di cui alla tabella 3.

Tabella 1

Parametri di rischio

Numero del parametro di rischio	Livello di rischio dell'allarme (codice cromatico)	Descrizione del parametro di rischio	Criteri per attivare un allarme per il parametro di rischio	Criteri per disattivare l'allarme per il parametro di rischio
1	Arancione	Mancato rispetto degli obblighi di notifica anticipata dei rifiuti di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883.	L'allarme è attivato se la notifica anticipata dei rifiuti non è stata inviata o non contiene informazioni obbligatorie.	L'allarme è calcolato per il porto A sulla base della notifica anticipata dei rifiuti inviata al porto A. L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
2	Arancione	Informazioni fornite dall'operatore, dall'agente o dal comandante conformemente all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883.	L'allarme viene attivato se i controlli di validità del contenuto della notifica anticipata dei rifiuti rivelano che la nave potrebbe non essere conforme alla direttiva.	L'allarme è calcolato per il porto A sulla base della notifica anticipata dei rifiuti inviata al porto A. L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
3	Arancione	Data delle ispezioni precedenti effettuate a norma dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2019/883.	L'allarme è attivato se nei 12 mesi precedenti la nave non è stata ispezionata a norma dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2019/883. <i>Nota:</i> l'allarme dovrebbe essere attivo solo dopo il 28 giugno 2022.	L'allarme viene disattivato in seguito alla registrazione di un'ispezione a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), della direttiva (UE) 2019/883.
4	Rosso	Presenza di comunicazioni delle autorità di ispezione degli impianti portuali di raccolta, delle autorità portuali o di altri organismi competenti secondo le quali la nave non ha rispettato l'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883.	L'allarme viene attivato manualmente in THETIS-EU dagli ispettori degli impianti portuali di raccolta.	L'allarme viene disattivato una volta che l'ispezione si conclude (stato «Controllato») senza non conformità.

5	Arancione	Allarme per non conformità in relazione agli impianti portuali di raccolta	L'allarme viene attivato se negli ultimi 6 mesi sono state identificate non conformità della nave in relazione agli impianti portuali di raccolta, con una pertinente segnalazione in THETIS-EU.	L'allarme viene disattivato una volta che l'ispezione si conclude (stato «Controllato») senza non conformità.
6	Arancione	Sufficiente stoccaggio dedicato	L'allarme viene attivato se lo stoccaggio dedicato a bordo non è considerato sufficiente in base ai criteri utilizzati per l'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, lettera b).	L'allarme è calcolato per il porto A sulla base della notifica anticipata dei rifiuti inviata al porto A. L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
7	Giallo	Porto di scalo successivo	Aumenta il livello di rischio se non appartiene all'UE o è sconosciuto. Ai fini del calcolo di questo allarme i porti situati in Islanda, Norvegia, Regno Unito (comprese l'Isola di Man, le Isole Normanne e Gibilterra) e i porti russi situati nel Mar Baltico devono essere trattati come UE.	L'allarme è calcolato per il porto A sulla base della notifica anticipata dei rifiuti inviata al porto A. L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
8	Giallo	Porto di scalo precedente	Aumenta il livello di rischio se non appartiene all'UE. Ai fini del calcolo di questo allarme i porti situati in Islanda, Norvegia, Regno Unito (comprese l'Isola di Man, le Isole Normanne e Gibilterra) e i porti russi situati nel Mar Baltico devono essere trattati come UE.	L'allarme è calcolato per il porto A sulla base della notifica anticipata dei rifiuti inviata al porto A. L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
9	Giallo	Allarme di esenzione	L'allarme viene attivato se la nave beneficia di un'esenzione e non viene ispezionata da 12 mesi, al fine di garantire che tali navi siano incluse nelle ispezioni.	L'allarme deve essere rivalutato in ogni porto.
10	Rosso	Allarme per incidente di tipo rifiuti	L'allarme viene attivato se in un porto precedente è stato emesso in SafeSeaNet un rapporto di incidente di tipo «rifiuti» riguardante la nave.	L'allarme viene disattivato alla conclusione di un'ispezione (stato «Controllato») attestante l'assenza di non conformità o una volta che l'incidente viene disattivato in SafeSeaNet.

Tabella 2

Assegnazione dei livelli di rischio in base al numero di input attivi

Criteri per i livelli di rischio	
Livello di rischio 1	Uno o più allarmi rossi
Livello di rischio 2	Uno o più ⁽¹⁾ allarmi arancioni
Livello di rischio 3	Uno o più ⁽¹⁾ allarmi gialli
Livello di rischio 4	Nessun allarme attivo

⁽¹⁾ Fino al numero che determina l'applicazione del fattore di conversione.

Tabella 3

Fattori di conversione per combinare diversi parametri attivi concomitanti per l'applicazione dei livelli di rischio di cui alla tabella 2

Fattore di conversione	
Tre allarmi gialli	Un allarme arancione
Tre allarmi arancioni	Un allarme rosso