

## UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2022/90 VAN DE COMMISSIE

van 21 januari 2022

**tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de nadere elementen van een risicogebaseerd Uniemechanisme voor de selectie van te inspecteren schepen**

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG <sup>(1)</sup>, en met name artikel 11, lid 2, tweede alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een effectieve handhaving van de verplichting om afval af te geven aan havenontvangstvoorzieningen is uitermate belangrijk om het zwerfvuil op zee en de lozing van afval door de scheepvaart in het mariene milieu doeltreffend aan te pakken.
- (2) Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Richtlijn (EU) 2019/883 moet een risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie voorzien in uniforme voorwaarden voor de selectie van schepen die worden geïnspecteerd.
- (3) De vaststelling van het risicogebaseerd selectiemechanisme van de Unie moet ervoor zorgen dat de betrokken autoriteiten in de lidstaten over een ondersteunend instrument beschikken om hun inspectieverplichting uit hoofde van artikel 11, lid 1, van Richtlijn (EU) 2019/883 na te komen.
- (4) Om te beoordelen hoe groot het risico is dat een bepaald schip niet aan de verplichtingen van Richtlijn (EU) 2019/883 voldoet, moet rekening worden gehouden met verschillende parameters, die samen een duidelijke indicatie van dat risico geven. Het gaat om de volgende parameters: de niet-naleving of aanwijzingen van niet-naleving van de voorschriften inzake de afgifte van afvalstoffen; de tijd die sinds de laatste inspectie is verstreken; eerdere rapporten van niet-naleving door de betrokken havenautoriteiten; de vorige en de volgende aanloophaven; een eventuele vrijstelling voor dat schip; en de informatie in SafeSeaNet en THETIS-EU.
- (5) Om te waarborgen dat schepen die voor inspectie in aanmerking komen op basis van uniforme voorwaarden worden geselecteerd, is het essentieel dat de lidstaten een geharmoniseerde methode toepassen. De op grond van Richtlijn (EU) 2019/883 vastgestelde uitvoeringshandelingen, moeten derhalve de vorm van uitvoeringsverordeningen aannemen.
- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

1. Met het oog op inspecties classificeren de lidstaten de in artikel 3, lid 1, punt a), van Richtlijn (EU) 2019/883 bedoelde schepen in de volgende risicocategorieën:

- a) risiconiveau 1 (hoog risico),
- b) risiconiveau 2 (middelgroot risico),
- c) risiconiveau 3 (laag risico),

<sup>(1)</sup> PBL 151 van 7.6.2019, blz. 116.

- d) risiconiveau 4 (minimaal risico).
2. De risicocategorie voor elk schip wordt bepaald op basis van de risicoparameters in tabel 1 van de bijlage.
3. De in tabel 1 van de bijlage vermelde risicoparameters worden toegepast volgens de in de punten 1 tot en met 4 van de bijlage bedoelde methode.

#### Artikel 2

Bij de naleving van de inspectieverplichtingen van artikel 11 van Richtlijn (EU) 2019/883 nemen de lidstaten de volgende eisen in acht:

- a) er wordt voorrang gegeven aan de inspectie van schepen met een hogere risicocategorie;
- b) willekeurige selectie van ten minste 1 % van het aantal schepen dat jaarlijks moet worden geïnspecteerd.

#### Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 21 januari 2022.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
Ursula VON DER LEYEN

## Methode:

1. De in tabel 1 vermelde risicoparameters worden gebruikt om het risiconiveau van een vaartuig te bepalen.
2. Aan elke in tabel 1 vermelde risicoparameter wordt een kleurcode toegekend die een risiconiveau vertegenwoordigt: rood (hoog), oranje (middelgroot) of geel (laag).
3. Aan de hand van de criteria in tabel 2 wordt aan een schip een risiconiveau toegekend op basis van de signaleringen voor de risicoparameters in tabel 1.
4. Om de in tabel 2 genoemde risiconiveaus toe te wijzen als er verschillende gelijktijdige actieve signaleringen zijn, kunnen de omzettingfactoren in tabel 3 worden toegepast.

Tabel 1

**Risicoparameters**

Risicoparameternummer	Risiconiveau van de signalering (kleurcode)	Beschrijving van de risicoparameter	Criteria om een signalering voor de risicoparameter te activeren	Criteria om een signalering voor de risicoparameter te deactiveren
1	Oranje	Niet-naleving van de in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2019/883 vastgestelde regels inzake afvalvooraanmelding.	De signalering wordt geactiveerd als de afvalvooraanmelding niet is verzonden of als er in die vooraanmelding verplichte informatie ontbreekt.	De signalering wordt toegerekend aan haven A op basis van de afvalvooraanmelding die naar haven A is verzonden. De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
2	Oranje	Door de exploitant, agent of kapitein overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn (EU) 2019/883 verstrekte informatie.	De signalering wordt geactiveerd als uit de geldigheidscontrole van de inhoud van de afvalvooraanmelding blijkt dat het schip mogelijk niet aan de richtlijn voldoet.	De signalering wordt toegerekend aan haven A op basis van de afvalvooraanmelding die naar haven A is verzonden. De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
3	Oranje	Datum van de vorige inspecties die zijn verricht overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn (EU) 2019/883.	De signalering wordt geactiveerd indien het schip de vooraanmelding twaalf maanden niet is geïnspecteerd overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn (EU) 2019/883.	De signalering wordt gedeactiveerd nadat een inspectie is geregistreerd overeenkomstig artikel 14, lid 2, punt a), van Richtlijn (EU) 2019/883.
4	Rood	Bestaande rapporten van inspectie instanties voor havenontvangstvoorzieningen, havenautoriteiten of andere bevoegde instanties waaruit blijkt dat het schip niet voldoet aan artikel 7 van Richtlijn (EU) 2019/883.	Opmerking: Deze signalering mag pas na 28 juni 2022 operationeel zijn.	De signalering wordt gedeactiveerd nadat een inspectie is afgerond (status "geïnspecteerd") en daarbij geen inbreuken zijn vastgesteld.

5	Oranje	Signalering van inbreuken inzake havenontvangstvoorzieningen	De signalering wordt geactiveerd indien voor het schip de voorbije zes maanden inbreuken zijn vastgesteld in verband met de havenontvangstvoorzieningen, met een relevant rapport in THETIS-EU.	De signalering wordt gedeactiveerd nadat een inspectie is afgerond (status "geïnspecteerd") en daarbij geen inbreuken zijn vastgesteld.
6	Oranje	Toereikende specifieke opslagcapaciteit	De signalering wordt geactiveerd als de specifieke opslagcapaciteit aan boord op basis van de criteria voor de toepassing van artikel 8, lid 4, punt b), ontoereikend wordt geacht.	De signalering wordt toegerekend aan haven A op basis van de afvalvooraanmelding die naar haven A is verzonden. De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
7	Geel	Volgende aanloophaven	Het risico wordt groter geacht als die haven niet in de EU ligt of niet bekend is. Voor de berekening van deze signalering worden havens in IJsland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk (met inbegrip van Man, de Kanaaleilanden en Gibraltar) en de Russische havens aan de Oostzee als EU-havens beschouwd.	De signalering wordt toegerekend aan haven A op basis van de afvalvooraanmelding die naar haven A is verzonden. De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
8	Geel	Vorige aanloophaven	Het risico wordt groter geacht als het om een haven buiten de EU gaat. Voor de berekening van deze signalering worden havens in IJsland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk (met inbegrip van Man, de Kanaaleilanden en Gibraltar) en de Russische havens aan de Oostzee als EU-havens beschouwd.	De signalering wordt toegerekend aan haven A op basis van de afvalvooraanmelding die naar haven A is verzonden. De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
9	Geel	Signalering vrijstelling	De signalering wordt geactiveerd als een schip een vrijstelling geniet en gedurende twaalf maanden niet is geïnspecteerd om ervoor te zorgen dat ook die schepen aan inspecties worden onderworpen.	De signalering moet in elke haven opnieuw worden beoordeeld.
10	Rood	Signalering incidenttype afval	De signalering wordt geactiveerd als in SafeSeaNet voor dat schip in een vorige haven een incidentrapport van het type "afval" is aangemaakt.	De signalering wordt gedeactiveerd nadat een inspectie is afgerond (status "geïnspecteerd") en er geen inbreuken zijn vastgesteld of nadat het incident in SafeSeaNet gedeactiveerd is.

Tabel 2

**Toewijzing van risiconiveaus op basis van het aantal actieve signaleringen**

Criteria voor risiconiveaus	
Risiconiveau 1	Een of meer rode signaleringen
Risiconiveau 2	Een of meer <sup>(1)</sup> oranje signaleringen
Risiconiveau 3	Een of meer gele <sup>(1)</sup> signaleringen
Risiconiveau 4	Geen actieve signaleringen

<sup>(1)</sup> Tot het aantal dat aanleiding geeft tot de toepassing van de omrekeningsfactor.

Tabel 3

**Omrekeningsfactoren voor de combinatie van meerdere gelijktijdige actieve parameters voor de toewijzing van de risiconiveaus van tabel 2**

Omrekeningsfactor	
Drie gele signaleringen	Eén oranje signalering
Drie oranje signaleringen	Eén rode signalering