

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/90 DE LA COMISIÓN**de 21 de enero de 2022****por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los elementos pormenorizados del mecanismo de selección de la Unión basado en el riesgo a fin de seleccionar los buques para su inspección****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 2, párrafo segundo,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para abordar eficazmente el problema de la basura marina y otros desechos procedentes del transporte marítimo que entran en el medio marino, es fundamental controlar de manera efectiva el cumplimiento de la obligación de entregar los desechos a las instalaciones portuarias receptoras.
- (2) Mediante un mecanismo único de selección de la Unión basado en el riesgo deben establecerse condiciones uniformes al seleccionar los buques para su inspección de conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la Directiva (UE) 2019/883.
- (3) Para establecer el mecanismo de selección de la Unión basado en el riesgo, las autoridades pertinentes de los Estados miembros deben disponer de un instrumento de apoyo que permita cumplir el compromiso de inspección de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/883.
- (4) A fin de evaluar el riesgo de que un buque no cumpla las obligaciones establecidas en la Directiva (UE) 2019/883, deben tenerse en cuenta varios parámetros que proporcionan, en conjunto, una indicación clara de ese riesgo. Estos parámetros deben ser los siguientes: el incumplimiento de los requisitos de entrega de desechos o los indicios de tal incumplimiento; el tiempo transcurrido desde la última inspección; la existencia de informes previos de incumplimiento por parte de las autoridades portuarias pertinentes; el anterior puerto de escala y el siguiente puerto de escala; la existencia de una exención para el buque; y la información incluida en SafeSeaNet y en Thetis-UE.
- (5) Con objeto de disponer condiciones uniformes de selección de los buques para su inspección, es indispensable que los Estados miembros apliquen una metodología armonizada. Por consiguiente, los actos de ejecución adoptados en virtud de la Directiva (UE) 2019/883 deben adoptar la forma de reglamentos de ejecución.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. A efectos de las inspecciones, los Estados miembros clasificarán los buques contemplados en el artículo 3, apartado 1, letra a), de la Directiva (UE) 2019/883 en las siguientes categorías de nivel de riesgo:

- a) nivel de riesgo 1 (riesgo alto);
- b) nivel de riesgo 2 (riesgo medio);
- c) nivel de riesgo 3 (riesgo bajo);

⁽¹⁾ DO L 151 de 7.6.2019, p. 116.

d) nivel de riesgo 4 (riesgo mínimo).

2. La categoría de nivel de riesgo de cada buque se determinará sobre la base de los parámetros de riesgo que se establecen en el cuadro 1 del anexo.

3. Los parámetros de riesgo establecidos en el cuadro 1 del anexo se aplicarán con arreglo a la metodología contemplada en los puntos 1 a 4 del anexo.

Artículo 2

Cuando cumplan los compromisos de inspección establecidos en el artículo 11 de la Directiva (UE) 2019/883, los Estados miembros deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) dar prioridad a la inspección de los buques con un nivel de riesgo más elevado;
- b) seleccionar aleatoriamente para inspección al menos un 1 % de los buques que vayan a ser inspeccionados cada año.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de enero de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

Metodología:

1. Para determinar el nivel de riesgo de un buque deberán utilizarse los parámetros de riesgo que se establecen en el cuadro 1.
2. Se asignará a cada parámetro de riesgo del cuadro 1 un código de color diferente que representa un nivel de riesgo: rojo (alto), naranja (medio) o amarillo (bajo).
3. La asignación del nivel de riesgo a un buque sobre la base de las alertas relativas a los parámetros de riesgo del cuadro 1 se basará en los criterios establecidos en el cuadro 2.
4. Con el fin de aplicar varias alertas activas coincidentes para asignar los niveles de riesgo establecidos en el cuadro 2, podrán aplicarse los factores de conversión establecidos en el cuadro 3.

Cuadro 1

Parámetros de riesgo

Número del parámetro de riesgo	Nivel de riesgo de la alerta (código de color)	Descripción del parámetro de riesgo	Criterios para activar una alerta por el parámetro de riesgo	Criterios para desactivar la alerta por el parámetro de riesgo
1	Naranja	Incumplimiento de los requisitos de notificación previa de desechos establecidos en el artículo 6 de la Directiva (UE) 2019/883	La alerta se activa si no se ha enviado la notificación previa de desechos o si esta no contiene la información obligatoria.	La alerta se asigna al puerto A sobre la base de la notificación previa de desechos enviada al puerto A. La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
2	Naranja	Información facilitada por el operador, agente o capitán de conformidad con el artículo 6 de la Directiva (UE) 2019/883	La alerta se activa si los controles de la validez del contenido de la notificación previa de desechos revelan que el buque podría incumplir la Directiva.	La alerta se asigna al puerto A sobre la base de la notificación previa de desechos enviada al puerto A. La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
3	Naranja	Fecha de las inspecciones anteriores realizadas de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2019/883	La alerta se activa si el buque no ha sido inspeccionado de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2019/883 en los doce meses anteriores. <i>Nota:</i> Esta alerta solo debe estar activa después del 28 de junio de 2022.	La alerta se desactiva una vez que se ha registrado una inspección de conformidad con el artículo 14, apartado 2, letra a), de la Directiva (UE) 2019/883.
4	Rojo	Informes existentes de las autoridades de inspección de las instalaciones portuarias receptoras, de las autoridades portuarias o de otros organismos competentes donde se indique que el buque no ha cumplido lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva (UE) 2019/883	Los inspectores de las instalaciones portuarias receptoras activan manualmente la alerta en Thetis-UE.	La alerta se desactiva una vez que ha concluido una inspección (estatus «inspeccionado») sin incumplimientos.

5	Naranja	Alerta de incumplimiento por las instalaciones portuarias receptoras	La alerta se activa si el buque ha sido identificado en relación con instalaciones portuarias receptoras con incumplimientos en los últimos seis meses, con un informe al respecto en Thetis-UE.	La alerta se desactiva una vez que ha concluido una inspección (estatus «inspeccionado») sin incumplimientos.
6	Naranja	Capacidad específica de almacenamiento suficiente	La alerta se activa si la capacidad específica de almacenamiento a bordo no se considera suficiente con arreglo a los criterios utilizados para la aplicación del artículo 8, apartado 4, letra b).	La alerta se asigna al puerto A sobre la base de la notificación previa de desechos enviada al puerto A. La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
7	Amarillo	Siguiente puerto de escala	Se considera que aumenta el nivel de riesgo si no se conoce o no es de la UE. Para asignar esta alerta, los puertos situados en Islandia, Noruega o el Reino Unido (incluidas la Isla de Man, las Islas Anglonormandas y Gibraltar) y los puertos rusos situados en el Mar Báltico deben tratarse como UE.	La alerta se asigna al puerto A sobre la base de la notificación previa de desechos enviada al puerto A. La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
8	Amarillo	Anterior puerto de escala	Se considera que aumenta el nivel de riesgo si no es de la UE. Para asignar esta alerta, los puertos situados en Islandia, Noruega o el Reino Unido (incluidas la Isla de Man, las Islas Anglonormandas y Gibraltar) y los puertos rusos situados en el Mar Báltico deben tratarse como UE.	La alerta se asigna al puerto A sobre la base de la notificación previa de desechos enviada al puerto A. La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
9	Amarillo	Alerta de exención	La alerta se activa si el buque tiene una exención y no ha sido inspeccionado durante doce meses, a fin de garantizar que tales buques se incluyan en las inspecciones.	La alerta debe ser reevaluada en cada puerto.
10	Rojo	Alerta sobre incidencia del tipo «desechos»	La alerta se activa si se ha emitido un informe de incidente del tipo «desechos» en SafeSeaNet para ese buque en un puerto anterior.	La alerta se desactiva una vez que ha concluido una inspección (estatus «inspeccionado») sin incumplimientos, o una vez que el incidente está inactivo en SafeSeaNet.

Cuadro 2

Asignación de los niveles de riesgo en función del número de alertas activas

Criterios para los niveles de riesgo	
Nivel de riesgo 1	Una o varias alertas rojas
Nivel de riesgo 2	Una o varias ⁽¹⁾ alertas naranjas
Nivel de riesgo 3	Una o varias ⁽¹⁾ alertas amarillas
Nivel de riesgo 4	Ausencia de alerta activa

⁽¹⁾ Hasta el número que desencadena la aplicación del factor de conversión.

Cuadro 3

Factores de conversión para combinar varios parámetros activos concurrentes para la aplicación de los niveles de riesgo del cuadro 2

Factor de conversión	
Tres alertas amarillas	Una alerta naranja
Tres alertas naranjas	Una alerta roja