

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/90****z dnia 21 stycznia 2022 r.****ustanawiające zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do szczegółowych elementów unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka na potrzeby wyboru statków do inspekcji****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 11 ust. 2 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Skuteczne egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów ze statków do portowych urzędzeń do odbioru odpadów ma zasadnicze znaczenie dla skutecznego rozwiązania problemu odpadów morskich oraz innych odpadów pochodzących ze statków wprowadzanych do środowiska morskiego.
- (2) Jednolity unijny ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka powinien zapewnić jednolite warunki wyboru statków do inspekcji zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy (UE) 2019/883.
- (3) Dzięki ustanowieniu unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka odpowiednie organy w państwach członkowskich będą dysponować narzędziem wspierającym je w wypełnianiu zobowiązań inspekcyjnych zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy (UE) 2019/883.
- (4) Aby oszacować ryzyko, że statek nie spełnia wymogów ustanowionych w dyrektywie (UE) 2019/883, należy uwzględnić szereg parametrów, które łącznie jasno wskazują na istnienie takiego ryzyka. Parametry te powinny być następujące: niespełnianie lub wskazówki świadczące o niespełnianiu wymogów dotyczących odprowadzania odpadów; okres czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji; istnienie wcześniejszych zgłoszeń, dokonanych przez odpowiednie organy portowe, dotyczących niespełniania wymogów; poprzedni i następny port zawinięcia; istnienie zwolnienia dla danego statku; informacje zawarte w systemach SafeSeaNet i THETIS-EU.
- (5) Aby zapewnić jednolite warunki wyboru statków do inspekcji, niezbędne jest, by państwa członkowskie stosowały zharmonizowaną metodykę. Akty wykonawcze przyjmowane na podstawie dyrektywy (UE) 2019/883 powinny zatem mieć formę rozporządzeń wykonawczych.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

1. Na potrzeby inspekcji państwa członkowskie klasyfikują statki, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2019/883, do następujących kategorii poziomu ryzyka:

- a) poziom ryzyka 1 (wysokie ryzyko),
- b) poziom ryzyka 2 (średnie ryzyko),
- c) poziom ryzyka 3 (niskie ryzyko),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116.

d) poziom ryzyka 4 (minimalne ryzyko).

2. Kategorię poziomu ryzyka dla każdego statku określa się na podstawie parametrów ryzyka określonych w tabeli 1 w załączniku.

3. Parametry ryzyka określone w tabeli 1 w załączniku stosuje się zgodnie z metodyką, o której mowa w pkt 1–4 załącznika.

#### Artykuł 2

Wypełniając zobowiązania inspekcyjne określone w art. 11 dyrektywy (UE) 2019/883, państwa członkowskie muszą spełniać następujące wymogi:

- a) nadanie priorytetu inspekcjom statków należących do wyższej kategorii poziomu ryzyka;
- b) losowe wybranie do inspekcji co najmniej 1 % z ogólnej liczby statków, która ma podlegać inspekcji w danym roku.

#### Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 stycznia 2022 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

---

## Metodyka:

1. Parametry ryzyka określone w tabeli 1 stosuje się do określenia poziomu ryzyka statku.
2. Każdemu parametrowi ryzyka określone w tabeli 1 przypisuje się kod kolorystyczny odpowiadający określonemu poziomowi ryzyka: czerwony (wysoki), pomarańczowy (średni) lub żółty (niski).
3. Przypisanie statkowi poziomu ryzyka na podstawie ostrzeżeń dotyczących parametrów ryzyka określonych w tabeli 1 opiera się na kryteriach określonych w tabeli 2.
4. W celu wykorzystania kilku jednocześnie istniejących aktywnych ostrzeżeń na potrzeby przypisania poziomów ryzyka określonych w tabeli 2 można zastosować współczynniki przeliczeniowe określone w tabeli 3.

Tabela 1

## Parametry ryzyka

| Numer parametru ryzyka | Poziom ryzyka związany z ostrzeżeniem (kod kolorystyczny) | Opis parametru ryzyka   | Kryteria aktywacji ostrzeżenia w odniesieniu do parametru ryzyka  | Kryteria deaktywacji ostrzeżenia w odniesieniu do parametru ryzyka   |
|------------------------|---|---|---|--|
| 1                      | Pomarańczowy  | Niezgodność z wymogami dotyczącymi wcześniejszego powiadomienia o odpadach określonymi w art. 6 dyrektywy (UE) 2019/883.  | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli wcześniejsze powiadomienie o odpadach nie zostało przesłane lub nie zawierało obowiązkowych informacji.   | Ostrzeżenie wyznacza się dla portu A na podstawie wcześniejszego powiadomienia o odpadach przesłanego do portu A. Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie. |
| 2                      | Pomarańczowy  | Informacje przekazane przez operatora, agenta lub kapitana statku zgodnie z art. 6 dyrektywy (UE) 2019/883.   | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli kontrole ważności treści wcześniejszego powiadomienia o odpadach wykażą, że statek może nie spełniać wymogów dyrektywy.   | Ostrzeżenie wyznacza się dla portu A na podstawie wcześniejszego powiadomienia o odpadach przesłanego do portu A. Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie. |
| 3                      | Pomarańczowy  | Data poprzedniej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2019/883.   | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli statek nie został poddany inspekcji zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2019/883 w trakcie poprzednich 12 miesięcy.<br><br>Uwaga: Ostrzeżenie to powinno mieć status „aktywowane” dopiero po dniu 28 czerwca 2022 r. | Ostrzeżenie jest deaktywowane po zarejestrowaniu inspekcji zgodnie z art. 14 ust. 2 lit. a) dyrektywy (UE) 2019/883.   |
| 4                      | Czerwony  | Istniejące zgłoszenie lub zgłoszenia – dokonane przez organy inspekcji portowych urzędów do odbioru odpadów, organy portowe lub inne właściwe organy – wskazujące, że statek nie spełniał wymogów art. 7 dyrektywy (UE) 2019/883. | Ostrzeżenie jest aktywowane ręcznie w systemie THETIS-EU przez inspektorów portowych urzędów do odbioru odpadów.  | Ostrzeżenie jest deaktywowane po zakończeniu inspekcji (status „skontrolowany”) bez stwierdzenia niezgodności.   |

|    |                   |   |  |  |
|----|-------------------|---|--|--|
| 5  | Pomar-<br>ańczowy | Ostrzeżenie o niezgodności z portowymi urządzeniami do odbioru odpadów. | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli w okresie ostatnich 6 miesięcy stwierdzono przypadki niezgodności statku w odniesieniu do portowych urządzeń do odbioru odpadów, wraz z odpowiednim zgłoszeniem w systemie THETIS-EU.  | Ostrzeżenie jest deaktywowane po zakończeniu inspekcji (status „skontrolowany”) bez stwierdzenia niezgodności.   |
| 6  | Pomar-<br>ańczowy | Dostateczna pojemność na potrzeby magazynowania odpadów.                | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli pojemność na potrzeby magazynowania odpadów na pokładzie statku zostanie uznana za niedostateczną zgodnie z kryteriami stosowanymi do celów stosowania art. 8 ust. 4 lit. b).  | Ostrzeżenie wyznacza się dla portu A na podstawie wcześniejszego powiadomienia o odpadach przesłanego do portu A. Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie.                         |
| 7  | Żółty             | Następny port zawinięcia.   | Uznaje się, że jeżeli port ten jest położony poza UE lub jest nieznan, zwiększa to poziom ryzyka. Do celów tego ostrzeżenia porty na Islandii, w Norwegii i Zjednoczonym Królestwie (w tym na Wyspie Man, Wyspach Normandzkich i w Gibraltarze) oraz porty rosyjskie na Morzu Bałtyckim traktuje się jak porty w UE. | Ostrzeżenie wyznacza się dla portu A na podstawie wcześniejszego powiadomienia o odpadach przesłanego do portu A. Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie.                         |
| 8  | Żółty             | Poprzedni port zawinięcia.  | Uznaje się, że jeżeli port ten jest położony poza UE, zwiększa to poziom ryzyka. Do celów tego ostrzeżenia porty na Islandii, w Norwegii i Zjednoczonym Królestwie (w tym na Wyspie Man, Wyspach Normandzkich i w Gibraltarze) oraz porty rosyjskie na Morzu Bałtyckim traktuje się jak porty w UE.                  | Ostrzeżenie wyznacza się dla portu A na podstawie wcześniejszego powiadomienia o odpadach przesłanego do portu A. Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie.                         |
| 9  | Żółty             | Ostrzeżenie związane z istnieniem zwolnienia.                           | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli statek korzysta ze zwolnienia i przez okres 12 miesięcy nie był poddawany inspekcjom; służy to zapewnieniu, by taki statek został objęty inspekcją.  | Ostrzeżenie podlega ponownej ocenie w każdym porcie.   |
| 10 | Czerwony          | Ostrzeżenie związane ze zdarzeniem typu „odpady”.                       | Ostrzeżenie jest aktywowane, jeżeli w poprzednim porcie dla danego statku w systemie SafeSeaNet dokonano zgłoszenia zdarzenia typu „odpady”.   | Ostrzeżenie jest deaktywowane po zakończeniu inspekcji (status „skontrolowany”) bez stwierdzenia niezgodności lub jeżeli status zdarzenia w systemie SafeSeaNet uległ zmianie na „nieaktywne”. |

Tabela 2

**Przypisanie poziomów ryzyka na podstawie liczby i rodzaju aktywnych ostrzeżeń**

| Kryteria dotyczące poziomów ryzyka |  |
|------------------------------------|--|
| Poziom ryzyka 1                    | Co najmniej jedno ostrzeżenie o kolorze czerwonym                    |
| Poziom ryzyka 2                    | Co najmniej jedno <sup>(1)</sup> ostrzeżenie o kolorze pomarańczowym |
| Poziom ryzyka 3                    | Co najmniej jedno <sup>(1)</sup> ostrzeżenie o kolorze żółtym        |
| Poziom ryzyka 4                    | Brak aktywnych ostrzeżeń   |

<sup>(1)</sup> Maksymalnie taka liczba ostrzeżeń, która uruchamia zastosowanie współczynnika przeliczeniowego.

Tabela 3

**Współczynniki przeliczeniowe służące uwzględnieniu kilku jednocześnie istniejących aktywnych ostrzeżeń do celów stosowania poziomów ryzyka określonych w tabeli 2**

| Współczynnik przeliczeniowy              |   |
|--|---|
| Trzy ostrzeżenia o kolorze żółtym        | Jedno ostrzeżenie o kolorze pomarańczowym |
| Trzy ostrzeżenia o kolorze pomarańczowym | Jedno ostrzeżenie o kolorze czerwonym     |