DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/90 DER KOMMISSION

vom 21. Januar 2022

mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einzelheiten des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union für zu überprüfende Schiffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG ([1]), insbesondere Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die wirksame Durchsetzung der Verpflichtung zur Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen ist von entscheidender Bedeutung, um dem Problem des Meeresmülls und anderer in die Meeresumwelt gelangender Schiffsabfälle wirksam zu begegnen.

(2) Mit einem einzigen risikobasierten Auswahlmechanismus der Union sollten einheitliche Bedingungen für die Auswahl von Schiffen für Überprüfungen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 vorgesehen werden.

(3) Mit der Einrichtung des risikobasierten Auswahlmechanismus der Union soll den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Hilfsmittel zur Erfüllung der Inspektionsverpflichtung gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/883 an die Hand gegeben werden.

(4) Bei der Bewertung des Risikos, ob ein Schiff die in der Richtlinie (EU) 2019/883 festgelegten Verpflichtungen erfüllt oder nicht, sollten mehrere Parameter berücksichtigt werden, die zusammen einen eindeutigen Hinweis auf das Vorliegen eines solchen Risikos liefern. Es sollte sich um folgende Parameter handeln: Nichterfüllung der Vorschriften über die Entladung von Abfällen oder Hinweise darauf; Zeitraum seit der letzten Überprüfung; frühere Berichte der zuständigen Hafenbehörden über Verstöße; vorheriger und nächster Anlaufhafen; Vorliegen einer Befreiung für das betreffende Schiff; Informationen in SafeSeaNet und THETIS-EU.

(5) Um sicherzustellen, dass die Bedingungen für die Auswahl der zu überprüfenden Schiffe einheitlich sind, müssen die Mitgliedstaaten eine harmonisierte Methodik anwenden. Gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 erlassene Durchführungsrechtsakte sollten daher in Form von Durchführungsverordnungen erlassen werden.

(6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Für die Zwecke von Überprüfungen stufen die Mitgliedstaaten die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2019/883 genannten Schiffe in die folgenden Risikokategorien ein:

a) Risikostufe 1 (hohes Risiko);

b) Risikostufe 2 (mittleres Risiko);

c) Risikostufe 3 (geringes Risiko);

([1]) ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116.

d) Risikostufe 4 (sehr geringes Risiko).

(2) Die Risikostufe für jedes Schiff wird anhand der in Tabelle 1 des Anhangs aufgeführten Risikoparameter bestimmt.

(3) Die in Tabelle 1 des Anhangs aufgeführten Risikoparameter werden nach der in den Nummern 1 bis 4 des Anhangs genannten Methodik angewendet.

Artikel 2

Bei der Erfüllung der Inspektionsverpflichtungen gemäß Artikel 11 der Richtlinie (EU) 2019/883 halten sich die Mitgliedstaaten an folgende Vorgaben:

a) Sie räumen der Überprüfung von Schiffen mit einer höheren Risikokategorie Vorrang ein;

b) sie wählen jedes Jahr mindestens 1 % der zu überprüfenden Schiffe nach dem Zufallsprinzip aus.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Januar 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Methodik:

1. Zur Einstufung eines Schiffs in eine Risikostufe sind die Risikoparameter in Tabelle 1 zu verwenden.

2. Jedem Risikoparameter in Tabelle 1 ist ein Farbcode zugeordnet, der einer Risikostufe entspricht: Rot (hoch), Orange (mittel) oder Gelb (gering).

3. Die Einstufung eines Schiffs in eine Risikostufe auf der Grundlage der Warnmeldungen für die Risikoparameter in Tabelle 1 muss nach den Kriterien in Tabelle 2 erfolgen.

4. Um mehrere gleichzeitig aktive Warnmeldungen bei der Einstufung in die Risikostufen in Tabelle 2 zu berücksichtigen, können die Umrechnungsfaktoren in Tabelle 3 angewendet werden.

Tabelle 1

Risikoparameter

Risikoparameter — Nr.	Risikostufe der Warnmeldung (Farbcode)	Risikoparameter — Beschreibung	Kriterien für die Aktivierung einer Warnmeldung für den Risikoparameter	Kriterien für die Deaktivierung einer Warnmeldung für den Risikoparameter
1	Orange	Nichteinhaltung der Anforderungen für die Voranmeldung von Abfällen gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883.	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn keine Voranmeldung von Abfällen übermittelt wird oder die Pflichtangaben darin nicht enthalten sind.	Die Warnmeldung wird für Hafen A auf der Grundlage der an Hafen A übermittelten Voranmeldung von Abfällen berechnet. Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
2	Orange	Angaben des Betreibers, Maklers oder Kapitäns gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2019/883.	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn die Gültigkeitsprüfung für die Voranmeldung von Abfällen ergibt, dass das Schiff den Anforderungen der Richtlinie möglicherweise nicht nachkommt.	Die Warnmeldung wird für Hafen A auf der Grundlage der an Hafen A übermittelten Voranmeldung von Abfällen berechnet. Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
3	Orange	Datum der vorherigen Überprüfung gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2019/883.	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn das Schiff in den vorangegangenen zwölf Monaten nicht gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2019/883 überprüft wurde. Anmerkung: Diese Warnmeldung sollte erst nach dem 28. Juni 2022 aktiv sein.	Die Warnmeldung wird deaktiviert, nachdem eine Überprüfung gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2019/883 erfasst wurde.
4	Rot	Vorhandene(r) Bericht(e) von für die Überprüfung der Hafenauffangeinrichtungen zuständigen Behörden, Hafenbehörden oder anderen zuständigen Stellen, aus dem bzw. denen sich Anhaltspunkte dafür ergeben, dass das Schiff gegen Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 verstoßen hat.	Die Warnmeldung wird von den Besichtigern der Hafenauffangeinrichtungen manuell in THETIS-EU aktiviert.	Die Warnmeldung wird deaktiviert, nachdem eine Überprüfung ohne Feststellung von Verstößen abgeschlossen wurde (Status „Überprüft“).

5	Orange	Warnmeldung bei Verstößen gegen die Vorschriften über Hafenauffangeinrichtungen	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn für das Schiff in den vorangegangenen sechs Monaten Verstöße gegen Hafenauffangeinrichtungen festgestellt wurden und ein entsprechender Bericht in THETIS-EU vorliegt.	Die Warnmeldung wird deaktiviert, nachdem eine Überprüfung ohne Feststellung von Verstößen abgeschlossen wurde (Status „Überprüft“).
6	Orange	Ausreichende spezifische Lagerkapazität	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn die spezifische Lagerkapazität an Bord nach den Kriterien für die Anwendung des Artikels 8 Absatz 4 Buchstabe b nicht als ausreichend angesehen wird.	Die Warnmeldung wird für Hafen A auf der Grundlage der an Hafen A übermittelten Voranmeldung von Abfällen berechnet. Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
7	Gelb	Nächster Anlaufhafen	Wenn außerhalb der EU oder unbekannt, wird die Risikostufe als höher betrachtet. Für die Berechnung dieser Warnmeldung sind Häfen in Island, Norwegen, dem Vereinigten Königreich (einschließlich Isle of Man, Kanalinseln und Gibraltar) und russische Ostseehäfen wie EU-Gebiet zu behandeln.	Die Warnmeldung wird für Hafen A auf der Grundlage der an Hafen A übermittelten Voranmeldung von Abfällen berechnet. Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
8	Gelb	Vorheriger Anlaufhafen	Wenn außerhalb der EU, wird die Risikostufe als höher betrachtet. Für die Berechnung dieser Warnmeldung sind Häfen in Island, Norwegen, dem Vereinigten Königreich (einschließlich Isle of Man, Kanalinseln und Gibraltar) und russische Ostseehäfen wie EU-Gebiet zu behandeln.	Die Warnmeldung wird für Hafen A auf der Grundlage der an Hafen A übermittelten Voranmeldung von Abfällen berechnet. Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
9	Gelb	Warnmeldung bei Befreiung	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn für das Schiff eine Befreiung gilt und es zwölf Monate lang nicht überprüft wurde; so wird sichergestellt, dass diese Schiffe bei den Überprüfungen berücksichtigt werden.	Die Warnmeldung muss in jedem Hafen neu bewertet werden.
10	Rot	Warnmeldung — Ereignis der Art „Abfall“	Die Warnmeldung wird aktiviert, wenn in SafeSeaNet für das betreffende Schiff ein Bericht über ein Ereignis der Art „Abfall“ in einem früheren Hafen erstellt wurde.	Die Warnmeldung wird deaktiviert, nachdem eine Überprüfung ohne Feststellung von Verstößen abgeschlossen wurde (Status „Überprüft“) oder das Ereignis in SafeSeaNet inaktiv gestellt wurde.

Tabelle 2

Einstufung in Risikostufen anhand der Anzahl der aktiven Inputs

Kriterien für Risikostufen	
Risikostufe 1	Eine oder mehrere rote Warnmeldung(en)
Risikostufe 2	Eine oder mehrere ([1]) orangene Warnmeldung(en)
Risikostufe 3	Eine oder mehrere ([1]) gelbe Warnmeldung(en)
Risikostufe 4	Keine aktive Warnmeldung

([1]) Bis zu der Anzahl, bei der die Anwendung des Umrechnungsfaktors auslöst wird.

Tabelle 3

Umrechnungsfaktoren für die Kombination mehrerer gleichzeitig aktiver Parameter für die Einstufung in die Risikostufen in Tabelle 2

Umrechnungsfaktor	
Drei gelbe Warnmeldungen	Eine orangene Warnmeldung
Drei orangene Warnmeldungen	Eine rote Warnmeldung