

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/90 DE LA COMMISSION****du 21 janvier 2022****portant modalités d'application de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les éléments détaillés du mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques pour la sélection des navires à des fins d'inspection****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 11, paragraphe 2, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'application effective de l'obligation de déposer des déchets dans les installations de réception portuaires est primordiale pour lutter efficacement contre le problème des déchets marins et des autres déchets provenant du transport maritime qui pénètrent dans le milieu marin.
- (2) Un mécanisme unique de ciblage de l'Union fondé sur les risques devrait prévoir des conditions uniformes pour la sélection des navires à des fins d'inspection, comme le prévoit l'article 11, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/883.
- (3) En mettant en place le mécanisme de ciblage de l'Union fondé sur les risques, les autorités compétentes des États membres doivent disposer d'un outil d'aide pour s'acquitter de leur obligation en matière d'inspection visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/883.
- (4) Afin d'évaluer le risque qu'un navire ne respecte pas les obligations prévues par la directive (UE) 2019/883, il convient de tenir compte de plusieurs paramètres qui, combinés, donnent une indication claire de ce risque. Ces paramètres devraient être les suivants: la non-conformité ou les indices de non-conformité avec les exigences relatives au dépôt des déchets; le temps écoulé depuis la dernière inspection; l'existence de cas de non-conformité signalés précédemment par les autorités portuaires compétentes; le port d'escale précédent et le port d'escale suivant; l'existence d'une exemption pour ce navire; et les informations figurant sur SafeSeaNet et dans THETIS-EU.
- (5) Afin d'assurer des conditions uniformes de sélection des navires à des fins d'inspection, il est indispensable que les États membres appliquent une méthodologie harmonisée. Les actes d'exécution adoptés en vertu de la directive (UE) 2019/883 devraient donc prendre la forme de règlements d'exécution.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

1. Aux fins des inspections, les États membres classent les navires visés à l'article 3, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2019/883 dans les catégories de niveau de risque suivantes:

- a) niveau de risque 1 (risque élevé);
- b) niveau de risque 2 (risque moyen);
- c) niveau de risque 3 (risque faible);

---

<sup>(1)</sup> JOL 151 du 7.6.2019, p. 116.

d) niveau de risque 4 (risque minime).

2. La catégorie de niveau de risque correspondant à chaque navire est définie sur la base des paramètres de risque figurant dans le tableau 1 de l'annexe.

3. Les paramètres relatifs au niveau de risque indiqués dans le tableau 1 de l'annexe sont appliqués selon la méthodologie visée aux points 1 à 4 de l'annexe.

#### *Article 2*

Lorsqu'ils respectent les obligations en matière d'inspection énoncées à l'article 11 de la directive (UE) 2019/883, les États membres se conforment aux exigences suivantes:

- a) accorder la priorité à l'inspection des navires présentant un niveau de risque plus élevé;
- b) sélectionner de manière aléatoire au moins 1 % du nombre de navires devant faire l'objet d'une inspection chaque année.

#### *Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 21 janvier 2022.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## Méthodologie:

1. Les paramètres de risque figurant dans le tableau 1 sont utilisés pour déterminer le niveau de risque d'un navire.
2. Chaque paramètre de risque figurant dans le tableau 1 se voit attribuer un code couleur différent représentant un niveau de risque: rouge (élevé), orange (moyen) ou jaune (faible).
3. L'attribution du niveau de risque à un navire sur la base des alertes relatives aux paramètres de risque figurant dans le tableau 1 se fonde sur les critères énoncés dans le tableau 2.
4. Afin d'appliquer plusieurs alertes actives concomitantes pour l'attribution des niveaux de risque indiqués dans le tableau 2, les facteurs de conversion indiqués dans le tableau 3 peuvent être appliqués.

Tableau 1

## Paramètres de risque

Numéro du paramètre de risque	Niveau de risque de l'alerte (code couleur)	Description du paramètre de risque	Critères d'activation d'une alerte pour le paramètre de risque	Critères de désactivation d'une alerte pour le paramètre de risque
1	Orange	Non-respect des exigences de notification préalable des déchets énoncées à l'article 6 de la directive (UE) 2019/883.	L'alerte est activée si la notification préalable des déchets n'a pas été envoyée ou si elle ne contient pas d'informations obligatoires.	L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port.
2	Orange	Informations communiquées par l'exploitant, l'agent ou le capitaine conformément à l'article 6 de la directive (UE) 2019/883.	L'alerte est activée si les contrôles de validité du contenu de la notification préalable des déchets révèlent que le navire pourrait ne pas être conforme à la directive.	L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port.
3	Orange	Date des inspections antérieures effectuées conformément à l'article 10 de la directive (UE) 2019/883.	L'alerte est activée si le navire n'a pas été inspecté conformément à l'article 10 de la directive (UE) 2019/883 au cours des 12 mois précédents.  Remarque: cette alerte ne devrait être active qu'après le 28 juin 2022.	L'alerte est désactivée après qu'une inspection a été enregistrée conformément à l'article 14, paragraphe 2, point a), de la directive (UE) 2019/883.
4	Rouge	Les autorités chargées de l'inspection des installations de réception portuaires, les autorités portuaires ou d'autres organismes compétents ont signalé que le navire ne s'était pas conformé à l'article 7 de la directive (UE) 2019/883.	L'alerte est activée manuellement dans THETIS-EU par les inspecteurs des installations de réception portuaires.	L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut «inspecté») sans non-conformité.

5	Orange	Alerte de non-conformité des installations de réception portuaires	Cette alerte est activée si un navire a été repéré avec des installations de réception portuaires non conformes au cours des six derniers mois et qu'il existe un rapport correspondant dans THETIS-EU.	L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut «inspecté») sans non-conformité.
6	Orange	Capacité de stockage suffisante dédiée	L'alerte est activée si la capacité de stockage dédiée à bord n'est pas jugée suffisante au regard des critères utilisés pour l'application de l'article 8, paragraphe 4, point b)	L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port.
7	Jaune	Port d'escale suivant	Le niveau de risque augmente si ce port d'escale est situé dans un pays tiers ou s'il n'est pas connu. Pour le calcul de cette alerte, les ports situés en Islande, en Norvège, au Royaume-Uni (y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique doivent être traités comme des ports de l'Union.	L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port.
8	Jaune	Port d'escale précédent	Le niveau de risque augmente si ce port d'escale est situé dans un pays tiers. Pour le calcul de cette alerte, les ports situés en Islande, en Norvège, au Royaume-Uni (y compris l'île de Man, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar) et les ports russes situés en mer Baltique doivent être traités comme des ports de l'Union.	L'alerte est calculée pour le port A sur la base de la notification préalable des déchets envoyée au port A. Elle doit être réévaluée à chaque port.
9	Jaune	Alerte d'exemption	L'alerte est activée si le navire bénéficie d'une exemption et qu'il n'a pas été inspecté depuis 12 mois, afin de s'assurer que ce navire soit pris en considération lors des inspections.	L'alerte doit être réévaluée dans chaque port.
10	Rouge	Alerte incident de type déchets	L'alerte est activée si un rapport d'incident de type «déchets» a été émis sur SafeSeaNet pour ce navire dans un port précédent.	L'alerte est désactivée après la conclusion d'une inspection (statut «inspecté») sans non-conformité ou une fois que l'incident devient inactif sur SafeSeaNet

Tableau 2

**Détermination des niveaux de risque en fonction du nombre d'alertes actives**

Critères applicables aux niveaux de risque	
Niveau de risque 1	Une ou plusieurs alertes rouges
Niveau de risque 2	Une ou plusieurs <sup>(1)</sup> alertes orange
Niveau de risque 3	Une ou plusieurs <sup>(1)</sup> alertes jaunes
Niveau de risque 4	Pas d'alerte active

<sup>(1)</sup> Jusqu'au nombre qui déclenche l'application du facteur de conversion.

Tableau 3

**Facteurs de conversion pour combiner plusieurs paramètres actifs concomitants pour l'application des niveaux de risque du tableau 2**

Facteur de conversion	
Trois alertes jaunes	Une alerte orange
Trois alertes orange	Une alerte rouge