



Índice

II *Atos não legislativos*

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2022/89 da Comissão, de 21 de janeiro de 2022, que estabelece regras de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao método a utilizar para o cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2022/90 da Comissão, de 21 de janeiro de 2022, que estabelece as normas de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos elementos pormenorizados do mecanismo de seleção da União baseado no risco para a seleção dos navios para inspeção ⁽¹⁾ 7
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2022/91 da Comissão, de 21 de janeiro de 2022, que define os critérios para determinar que um navio produz quantidades reduzidas de resíduos e gere os seus resíduos de forma sustentável e respeitadora do ambiente em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ 12
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2022/92 da Comissão, de 21 de janeiro de 2022, que estabelece as normas de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às metodologias para os dados de monitorização e ao modelo para a comunicação de informações sobre os resíduos pescados passivamente ⁽¹⁾ 16

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/89 DA COMISSÃO

de 21 de janeiro de 2022

que estabelece regras de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao método a utilizar para o cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 7.º, n.º 4, alíneas a) e b), da Diretiva (UE) 2019/883 estabelece uma exceção à obrigação geral de entregar todos os resíduos a bordo no porto de escala para os navios que têm capacidade de armazenamento de resíduos a bordo suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a sua viagem até ao porto de escala seguinte.
- (2) Ao aplicar o método de cálculo definido no presente regulamento, os Estados-Membros estarão em condições de aplicar, de um modo harmonizado, as exceções à obrigação geral de entregar todos os resíduos a bordo relativamente à disponibilidade de espaço de armazenamento suficiente.
- (3) O método de cálculo não deve ser aplicado à eliminação de resíduos prevista no anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL»). Conforme estabelecido no anexo II da Convenção MARPOL, a eliminação de resíduos é regulamentada pela referida convenção, sendo que é obrigatório que tais resíduos sejam entregues no porto em que a carga é descarregada antes do carregamento de uma nova carga ou descarregados no mar em determinadas condições, se admitido. Dependendo da substância, é obrigatório proceder à entrega dos resíduos da carga regulamentados pelo anexo II da Convenção MARPOL, sob reserva dos procedimentos e do controlo previstos nas regras 13 e 16 desse anexo. Os resíduos da carga previstos no anexo II da Convenção MARPOL que contenham substâncias da categoria X, substâncias Y flutuantes persistentes de elevada viscosidade e substâncias Y de elevada viscosidade ou de solidificação são regulamentados pelas exigências de pré-lavagem obrigatória e pelos requisitos relativos à entrega de tais resíduos num meio portuário de receção, conforme estabelecido nas regras 13 e 16 do anexo II da Convenção MARPOL.
- (4) O método de cálculo não deve ser aplicado aos resíduos pescados passivamente. O armazenamento deste tipo de resíduos a bordo nem sempre se verifica e a entrega de todos os resíduos pescados passivamente é incentivada pelos sistemas de recuperação dos custos previstos no artigo 8.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva (UE) 2019/883.

⁽¹⁾ JOL 151 de 7.6.2019, p. 116.

- (5) A fim de proporcionar condições uniformes para a aplicação das isenções à obrigação de entrega de resíduos prevista no artigo 7.º, n.º 4, alíneas a) e b), da Diretiva (UE) 2019/883, é crucial que os Estados-Membros apliquem uma metodologia harmonizada. Por conseguinte, os atos de execução adotados nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 devem assumir a forma de regulamentos de execução.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Os Estados-Membros calculam a capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo para a aplicação do artigo 7.º, n.º 4, alíneas a) e b), e do artigo 9.º da Diretiva (UE) 2019/883 mediante a utilização do método estabelecido no anexo I do presente regulamento.
2. Para efeitos da verificação das informações fornecidas em conformidade com o anexo II da Diretiva (UE) 2019/883, ao estimar a produção a bordo dos diferentes tipos de resíduos, os Estados-Membros têm em conta as taxas de produção de resíduos estabelecidas no anexo II do presente regulamento.
3. Além das taxas de produção de resíduos estabelecidas no anexo II do presente regulamento, os Estados-Membros podem utilizar um ou ambos os critérios seguintes para determinar as estimativas da produção a bordo dos diferentes tipos de resíduos:
- a) registos históricos de resíduos produzidos com base em formulários de notificações prévias de resíduos e notas de recebimento de resíduos disponíveis para o navio em causa;
- b) inspeções a bordo do navio para a obtenção de informações sobre as taxas de produção de resíduos anteriores, dados pormenorizados relativos à gestão dos resíduos a bordo e informações específicas sobre os equipamentos ou sobre o espaço de trocas comerciais que afeta a taxa real de produção de resíduos.

Artigo 2.º

O método de cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo previsto no anexo I do presente regulamento não é aplicável aos seguintes tipos de resíduos:

- a) resíduos previstos no anexo II da Convenção MARPOL;
- b) resíduos pescados passivamente.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de janeiro de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Método de cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo

1. O método utiliza um cálculo aritmético que se baseia nas quantidades de resíduos que ficam a bordo relativamente à capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo.
2. A capacidade de resíduos utilizada («CRU»), estimada no momento do envio da notificação prévia de resíduos para o porto de escala e expressa em percentagem da capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo, não deve exceder um limiar previamente definido.
3. A CRU deve ser calculada utilizando a seguinte fórmula:

$$UWC (\%) = \frac{A \cdot 100}{M}$$

4. A CRU deve cumprir a seguinte condição:

$$CRU (\%) < \text{limiar}$$

Em que:

A é a quantidade estimada do tipo de resíduo a ficar a bordo no momento da saída do porto de escala (expressa em m³);

M é a capacidade máxima de armazenamento de resíduos a bordo (expressa em m³);

O limiar é o valor estabelecido no quadro 1 para o tipo de resíduos correspondente e para o próximo porto de escala.

Quadro 1

Limiares

Próximo porto de escala	Anexo I da Convenção MARPOL	Anexo IV da Convenção MARPOL	Anexo V da Convenção MARPOL	Anexo VI da Convenção MARPOL
O próximo porto de escala é um porto da UE ou consta do «grupo de portos selecionados adicionais»	50%	50%	25%	75%
O próximo porto de escala não é um porto da UE nem consta do «grupo de portos selecionados adicionais»	25%	50%	20%	25%

5. Para efeitos da utilização do método de cálculo da capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo, é aplicável o seguinte:
 - a) conforme indicado no formulário de notificação prévia de resíduos constante do anexo 2 da Diretiva (UE) 2019/883, entende-se por «porto de escala» o porto para onde o navio se dirige e para onde é enviada a notificação prévia de resíduos, em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883;
 - b) entende-se por «próximo porto de escala» o porto de chegada seguinte após a partida, conforme indicado no ponto 2.5 do formulário de notificação prévia de resíduos constante do anexo 2 da Diretiva (UE) 2019/883;
 - c) a quantidade indicada na sexta coluna, «Quantidade estimada de resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto de escala», do ponto 3 do formulário de notificação prévia de resíduos constante do anexo 2 da Diretiva (UE) 2019/883 refere-se aos resíduos produzidos a entregar num meio portuário de receção. As quantidades que podem ser legalmente entregues não devem ser adscritas ao valor comunicado.
6. O «grupo de portos selecionados adicionais» abrange os portos que devem ser considerados como sendo portos da UE para efeitos da aplicação dos limiares indicados no quadro 1. Este grupo abrange todos os portos localizados na Islândia, na Noruega, no Reino Unido (incluindo a ilha de Man, as ilhas Anglo-Normandas e Gibraltar) e os portos russos localizados no mar Báltico.

7. Durante os primeiros dois anos da aplicação do presente regulamento, a CRU calculada em conformidade com o terceiro ponto do presente anexo pode ser considerada como indicativa para os seguintes tipos de resíduos da carga:
- a) MARPOL, anexo I — Águas: Águas de lavagem de tanques;
 - b) MARPOL, anexo I — Águas: Águas de lastro sujas;
 - c) MARPOL, anexo V — Lixo: Resíduos da carga (nocivos para o meio marinho);
 - d) MARPOL, anexo V — Lixo: Resíduos da carga (não nocivos para o meio marinho).
-

ANEXO II

Quadro 1

Taxas de produção de resíduos relativas aos anexos I, IV e V da Convenção MARPOL ⁽¹⁾

Tipo de resíduos	Taxa de produção	Elemento causador	Tratamento a bordo
Águas de porão	De 0,01 m ³ a 13 m ³ por dia, os navios de maior dimensão produzem maiores quantidades.	Condensação e fugas na casa das máquinas; dimensão do navio.	A quantidade pode ser reduzida em 65%-85% mediante a utilização de um separador óleo/água e descarregando a fração de água no mar.
Águas de porão (lamas)	De 0,01 m ³ a 0,03 m ³ de lamas por tonelada de fuelóleo pesado. Entre 0 m ³ e 0,01 m ³ por tonelada de gasóleo naval.	Tipo de combustível; consumo de combustível.	A evaporação pode reduzir a quantidade de lamas até 75% ⁽²⁾ . A incineração pode reduzir a quantidade de lamas em 99% ou mais.
Lavagens de tanques (resíduos)	De 20 m ³ a centenas de m ³ .	Número de limpezas de tanques; dimensão da capacidade de carga.	Após a sedimentação, a fração de água pode ser descarregada no mar.
Esgotos sanitários	De 0,01 m ³ a 0,06 m ³ por pessoa por dia. Por vezes, os resíduos dos esgotos sanitários misturam-se com outras águas residuais. A quantidade total varia entre 0,04 m ³ e 0,45 m ³ por dia por pessoa.	Número de pessoas a bordo; tipo de sanitários; duração da viagem; tipo de tratamento: a operação de uma estação de tratamento de águas residuais ou de um sistema de trituração e desinfecção fornece diferentes quantidades de resíduos.	Os efluentes de estações de tratamento são frequentemente descarregados no mar quando admitido em aplicação do disposto no anexo IV da Convenção MARPOL.
Plásticos	De 0,001 m ³ a 0,008 m ³ de plásticos por pessoa por dia.	Número de pessoas a bordo.	Muitas vezes, não são incinerados. Os plásticos sujos (plásticos que estiveram em contacto com os alimentos) são frequentemente tratados como um fluxo de resíduos separado.
Resíduos alimentares	De 0,001 m ³ a 0,003 m ³ por pessoa por dia.	Número de pessoas a bordo; consumíveis.	Quando admitido em aplicação do disposto no anexo V da Convenção MARPOL, os resíduos alimentares são frequentemente descarregados no mar.
Resíduos domésticos	De 0,001 m ³ a 0,02 m ³ por dia por pessoa.	Número de pessoas a bordo; tipo de produtos utilizados.	
Óleos de cozinha	De 0,01 a 0,08 litros por pessoa por dia.	Número de pessoas a bordo; tipo de alimentos preparados.	Embora não seja autorizado, por vezes os óleos de cozinha ainda são despejados no tanque de lamas.
Cinzas de incineração	Entre 0,004 m ³ e 0,06 m ³ por mês.	Utilização de incinerador; custos de utilização do incinerador.	O incinerador não é utilizado para todos os tipos de resíduos, ou seja, é utilizado sobretudo para o papel e, por vezes, para as lamas contendo hidrocarbonetos.
Resíduos operacionais	De 0,001 m ³ a 0,1 m ³ por pessoa por dia.	Dimensão do navio; tipo de carga.	
Resíduos da carga	0,001-2% da carga.	Tipo de carga; dimensão do navio.	

⁽¹⁾ Extraídas do estudo da EMSA intitulado *The Management of Ship-Generated Waste On-board Ships*, janeiro de 2017 (não traduzido para português).

⁽²⁾ A evaporação da fração de água contida nas lamas de hidrocarbonetos é um processo que deve ser cuidadosamente gerido e só deve ser feito na medida em que permita a combustibilidade das lamas destinadas à incineração.

Quadro 2

Taxas de produção de resíduos relativas ao anexo VI da Convenção MARPOL em matéria de resíduos [sistemas de tratamento de efluentes gasosos («EGCS»)]

Tipo de EGCS	Coeficiente	Unidade	Exemplos (motor de 10 MW ou consumo de fuelóleo pesado de 40 t/dia)
Fabricante 1			
Quantidade de lamas em ciclo aberto	0,1	kg/MWh	$0,1 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 24 \text{ kg/dia}$
Quantidade de lamas em ciclo fechado (DAF-BOTU)	3,5-7,0	kg/MWh, em função do consumo de combustível específico, da potência máxima contínua e da qualidade do combustível	$3,5 \times 10 \text{ MW} \times 24 = 840 \text{ kg/dia}$
Quantidade de lamas em ciclo fechado (BOTU-M)	3,0	l/MWh/S%, em função do consumo de combustível específico, da potência máxima contínua e da qualidade do combustível	$3,0 \times 10 \text{ MW} \times 24 \times S2,5\% = 1800 \text{ l/dia}$
Fabricante 2			
Quantidade de lamas em ciclo fechado	2,5-3,0	kg/t de fuelóleo pesado consumido	$2,5 \times 40 \text{ t/dia} = 100 \text{ kg/dia}$

N.B.: A quantidade de lamas produzidas pelo sistema de tratamento de efluentes gasosos depende, em última análise, também das especificidades de cada instalação. Por conseguinte, deve consultar-se o manual do sistema de tratamento de efluentes gasosos fornecido pelo fabricante. As informações constantes dos quadros foram fornecidas pelas empresas das partes interessadas.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/90 DA COMISSÃO
de 21 de janeiro de 2022

que estabelece as normas de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos elementos pormenorizados do mecanismo de seleção da União baseado no risco para a seleção dos navios para inspeção

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 2, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) A execução efetiva da obrigação de entrega dos resíduos em meios portuários de receção é fundamental para responder com eficácia ao problema do lixo marinho e de outros resíduos provenientes dos navios que entram no meio marinho.
- (2) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2019/883, as condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção devem ser proporcionadas por um único mecanismo de seleção da União baseado no risco.
- (3) Ao estabelecerem o mecanismo de seleção da União baseado no risco, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem ter um instrumento de apoio para cumprirem as obrigações de inspeção em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/883.
- (4) A fim de avaliar o risco de um navio não cumprir as obrigações estabelecidas na Diretiva (UE) 2019/883, devem ser tidos em conta vários parâmetros que, em conjunto, indiquem claramente tal risco. Estes parâmetros devem ser: o incumprimento ou os indícios de incumprimento dos requisitos em matéria de entrega de resíduos; o tempo decorrido desde a última inspeção; a existência de anteriores comunicações de incumprimento efetuadas pelas autoridades portuárias competentes; o último e o próximo porto de escala; a existência de uma isenção aplicável a esse navio; e as informações constantes do SafeSeaNet e do THETIS-EU.
- (5) A fim de proporcionar condições uniformes para a seleção dos navios para inspeção, é crucial que os Estados-Membros apliquem uma metodologia harmonizada. Por conseguinte, os atos de execução adotados nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 devem assumir a forma de regulamentos de execução.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Para efeitos das inspeções, os Estados-Membros classificam os navios referidos no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva (UE) 2019/883 tendo em conta as seguintes categorias de nível de risco:

- a) Nível de risco 1 (risco elevado);
- b) Nível de risco 2 (risco médio);
- c) Nível de risco 3 (risco baixo);

⁽¹⁾ JO L 151 de 7.6.2019, p. 116.

- d) Nível de risco 4 (risco mínimo).
2. A categoria de nível de risco de cada navio é determinada com base nos parâmetros de risco indicados no quadro 1 do anexo.
3. Os parâmetros de nível de risco indicados no quadro 1 do anexo são aplicados em conformidade com a metodologia referida nos pontos 1 a 4 do anexo.

Artigo 2.º

No cumprimento das obrigações de inspeção previstas no artigo 11.º da Diretiva (UE) 2019/883, os Estados-Membros cumprem os seguintes requisitos:

- a) dar prioridade à inspeção dos navios de uma categoria de nível de risco mais elevado;
- b) seleccionar aleatoriamente para inspeção pelo menos 1% do número de navios a inspecionar todos os anos.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de janeiro de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

Metodologia:

1. Devem ser utilizados os parâmetros de risco indicados no quadro 1 para determinar o nível de risco de uma embarcação.
2. A cada parâmetro de risco constante do quadro 1 é atribuída uma cor diferente que representa o nível de risco: vermelho (alto), laranja (médio) ou amarelo (baixo).
3. A atribuição do nível de risco a um navio com base nos alertas de parâmetros de risco constantes do quadro 1 deve ter por base os critérios definidos no quadro 2.
4. Para ativar vários alertas ativos simultâneos aquando da atribuição dos níveis de risco indicados no quadro 2 podem aplicar-se os fatores de conversão definidos no quadro 3.

Quadro 1

Parâmetros de risco

Número do parâmetro de risco	Nível de risco do alerta (código de cores)	Descrição do parâmetro de risco	Critérios de ativação de um alerta de parâmetro de risco	Critérios de desativação do alerta de parâmetro de risco
1	Laranja	Incumprimento dos requisitos relativos à notificação prévia de resíduos prevista no artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se a notificação prévia de resíduos não for enviada ou não contiver as informações obrigatórias.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
2	Laranja	Informações fornecidas pelo operador, agente ou comandante em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se os controlos da validade do conteúdo da notificação prévia de resíduos revelarem que o navio pode não estar conforme com a diretiva.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
3	Laranja	Data das inspeções anteriores realizadas em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado se o navio não foi inspecionado em cumprimento do artigo 10.º da Diretiva (UE) 2019/883 nos últimos 12 meses. Nota: a ativação deste alerta só deve ser aplicável após 28 de junho de 2022.	O alerta é desativado após o registo da realização de uma inspeção em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva (UE) 2019/883.
4	Vermelho	Existência de uma comunicação ou comunicações efetuadas pelos meios portuários de receção, pelas autoridades portuárias ou por outros organismos competentes indicando que o navio não cumpre o disposto no artigo 7.º da Diretiva (UE) 2019/883.	O alerta é ativado manualmente no THETIS-EU pelos inspetores dos meios portuários de receção.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos.

5	Laranja	Alerta de incumprimento comunicado pelos meios portuários de receção.	O alerta é ativado se tiverem sido identificados incumprimentos do navio pelos meios portuários de receção nos últimos seis meses acompanhados da comunicação adequada no THETIS-EU.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos.
6	Laranja	Capacidade suficiente de armazenamento de resíduos a bordo.	O alerta é ativado se a capacidade de armazenamento de resíduos a bordo não for considerada suficiente, em conformidade com os critérios utilizados para a aplicação do artigo 8.º, n.º 4, alínea b).	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
7	Amarelo	Próximo porto de escala.	Caso o navio seja proveniente de um país terceiro ou desconhecido, é considerado como sendo de nível de risco aumentado. Para determinar este alerta, os portos localizados na Islândia, Noruega, Reino Unido (incluindo a ilha de Man, as ilhas Anglo-Normandas e Gibraltar) e os portos russos localizados no mar Báltico devem ser considerados como sendo portos da UE.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
8	Amarelo	Último porto de escala.	Caso o navio seja proveniente de um país terceiro, é considerado como sendo de nível de risco aumentado. Para determinar este alerta, os portos localizados na Islândia, Noruega, Reino Unido (incluindo a ilha de Man, as ilhas Anglo-Normandas e Gibraltar) e os portos russos localizados no mar Báltico devem ser considerados como sendo portos da UE.	O alerta é determinado no porto A com base na notificação prévia de resíduos enviada para o referido porto. O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
9	Amarelo	Alerta de isenção.	O alerta é ativado se o navio beneficiar de uma isenção e não tiver sido objeto de inspeção há 12 meses, para assegurar que estes navios são incluídos nas inspeções.	O alerta deve ser reavaliado em cada porto.
10	Vermelho	Alerta de incidente de resíduos.	O alerta é ativado se for comunicado no SafeSeaNet um incidente do tipo «resíduos» para essa embarcação num último porto.	O alerta é desativado após a conclusão de uma inspeção (estado «inspecionado») sem incumprimentos ou após o incidente estar inativo no SafeSeaNet.

Quadro 2

Atribuição dos níveis de risco com base no número de comunicações ativas

Critérios de atribuição dos níveis de risco	
Nível de risco 1	Um ou mais alertas vermelhos
Nível de risco 2	Um ou mais ⁽¹⁾ alertas laranja
Nível de risco 3	Um ou mais ⁽¹⁾ alertas amarelos
Nível de risco 4	Sem alertas ativados

⁽¹⁾ Até ao número que exige a aplicação do fator de conversão.

Quadro 3

Fatores de conversão para a combinação dos vários parâmetros ativos simultâneos para a atribuição dos níveis de risco constantes do quadro 2

Fator de conversão	
Três alertas amarelos	Um alerta laranja
Três alertas laranja	Um alerta vermelho

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/91 DA COMISSÃO
de 21 de janeiro de 2022

que define os critérios para determinar que um navio produz quantidades reduzidas de resíduos e gere os seus resíduos de forma sustentável e respeitadora do ambiente em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) Para efeitos da redução das taxas prevista no artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2019/883, devem ser utilizados os critérios constantes do anexo.
- (2) Os critérios estabelecidos na secção 1 do anexo refletem os esforços essenciais para reduzir os resíduos. Por conseguinte, devem ser obrigatórios.
- (3) Os critérios adicionais estabelecidos na secção 2 do anexo podem ser aplicados para incentivar o recurso a práticas e equipamentos específicos, o que também pode ser útil para reduzir os resíduos. Por conseguinte, esses critérios devem ser facultativos.
- (4) A fim de criar condições uniformes para a aplicação da redução da taxa prevista no artigo 8.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2019/883, é indispensável que os Estados-Membros apliquem uma metodologia harmonizada. Os atos de execução adotados nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 devem, por conseguinte, assumir a forma de regulamentos de execução.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Os critérios estabelecidos na secção 1 do anexo devem ser tidos em conta pelos meios portuários de receção ou pelas autoridades portuárias no cálculo da redução da taxa em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alínea b), da Diretiva (UE) 2019/883.
2. Os critérios estabelecidos na secção 2 do anexo podem ser tidos em conta pelos meios portuários de receção ou pelas autoridades portuárias no cálculo da redução da taxa em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alínea b), da Diretiva (UE) 2019/883.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁾ JOL 151 de 7.6.2019, p. 116.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de janeiro de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

SECÇÃO 1

Lista dos critérios obrigatórios referidos no artigo 1.º, n.º 1

Critérios	Elementos conexos	Anexo correspondente da Convenção MARPOL	Eventuais meios de verificação ⁽¹⁾
Separação a bordo em conformidade com a Resolução MEPC.295 (71), e garantia da entrega em meios portuários de receção adequados em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea d), da Diretiva (UE) 2019/883.	Operações e gestão	Anexo V	Green Award, ISO 21070, Anjo Azul, Green Marine, recibo de entrega de resíduos, plano de gestão de resíduos específico para o navio aprovado pela organização de classificação do navio, sistema de gestão ambiental ISO 14001.
Políticas de aquisição sustentáveis do ponto de vista ambiental (redução dos materiais de embalagem, por exemplo recorrendo a embalagens a granel e evitando o plástico de uso único)	Gestão	Anexo V	Green Award, ISO 21070, Anjo Azul, Green Marine, plano de gestão de resíduos específico para o navio aprovado pela organização de classificação do navio, sistema de gestão ambiental ISO 14001.

⁽¹⁾ Podem ser aceites regimes adicionais que permitam aos navios comprovar que cumprem os critérios.

SECÇÃO 2

Lista dos critérios facultativos referidos no artigo 1.º, n.º 2

Critérios	Elementos conexos	Anexo correspondente da Convenção MARPOL	Eventuais meios de verificação ⁽¹⁾
Utilização de combustíveis alternativos ⁽²⁾ e de outras fontes de energia durante a viagem até ao porto de escala ou quando atracado (por exemplo, eletricidade da rede terrestre, energia eólica e energia solar)	Conceção, tecnologia e funcionamento dos navios	Anexo I	Green Award, guias de entrega de combustível, livro de registo de hidrocarbonetos, certificado de classificação ou certificação estatutária, plano de gestão da eficiência energética dos navios.
Utilização de um sistema de caixa branca < 5ppm (para controlar e monitorizar as descargas de água do porão do navio)	Tecnologia e funcionamento	Anexo I	Certificado de classificação, documentação de homologação
Separador de água oleosa < 5 ppm	Tecnologia e funcionamento	Anexo I	Certificado de classificação, documentação de homologação, Green Award, índice de navegação limpa (Clean Shipping Index, CSI), Green Marine e Anjo Azul
Separador de água oleosa < 5 ppm + sistema de alarme e paragem automática para navios < 10 000 GT	Tecnologia e funcionamento	Anexo I	Certificado de classificação, documentação de homologação, Green Award, Green Marine e Anjo Azul

O navio não utiliza equipamento de filtragem de hidrocarbonetos para as descargas, mas separa todas as águas de porão e lamas para as descarregar posteriormente nos meios portuários de receção.	Funcionamento	Anexo I	Livro de registo de hidrocarbonetos, recibos de resíduos
Sistema de tratamento de águas residuais em conformidade com a Resolução MEPC.227 (64) da Organização Marítima Internacional para todos os navios, com exceção dos navios de passageiros que operam em zonas especiais abrangidas pelo anexo IV da Convenção MARPOL	Tecnologia, funcionamento e gestão	Anexo IV	Declaração UE de conformidade nos termos da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ ou certificado de classificação. Além disso, a verificação regular da utilização por um verificador independente.
O navio não descarrega águas residuais no mar e entrega todos os seus efluentes não tratados e/ou tratados e/ou lamas de depuração nos meios portuários de receção	Funcionamento	Anexo IV	Recibos de resíduos
Reutilização e reciclagem a bordo	Funcionamento e gestão	Anexo V	ISO 21070, Green Marine, sistema de gestão ambiental ISO 14001.

⁽¹⁾ Podem ser aceites regimes adicionais que permitam aos navios comprovar que cumprem os critérios.

⁽²⁾ Tal como definidos na Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

⁽³⁾ Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho (JO L 257 de 28.8.2014, p. 146).

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/92 DA COMISSÃO**de 21 de janeiro de 2022****que estabelece as normas de execução da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às metodologias para os dados de monitorização e ao modelo para a comunicação de informações sobre os resíduos pescados passivamente****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 7, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 7, da Diretiva (UE) 2019/883, os Estados-Membros devem assegurar que os dados de monitorização do volume e da quantidade de resíduos pescados passivamente são recolhidos e comunicados à Comissão.
- (2) O Manual sobre estatísticas de resíduos do Eurostat ⁽²⁾ faculta informações estatísticas de resíduos de elevada qualidade, harmonizadas e eficazes em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2150/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ e com a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ que permitem efetuar a comparação de dados entre os Estados-Membros.
- (3) A Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ prevê a comunicação da notificação prévia de resíduos por via eletrónica, que inclui as informações sobre os resíduos pescados passivamente. Além disso, é necessário um método específico de recolha de informações sobre os resíduos pescados passivamente para os navios de pesca que estão sujeitos à Diretiva (UE) 2019/883, mas excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE.
- (4) Nem sempre é possível ou eficaz em termos de custos quantificar tanto a massa como o volume dos resíduos pescados passivamente. Por conseguinte, os Estados-Membros devem ser autorizados a estimar a massa em função do volume ou o volume em função da massa, utilizando uma estimativa da densidade dos resíduos pescados passivamente adequada às suas circunstâncias.
- (5) A fim de garantir a homogeneidade, a qualidade e a comparabilidade dos dados recolhidos para monitorizar o volume e a quantidade de resíduos pescados passivamente em todos os Estados-Membros, os atos de execução adotados nos termos da Diretiva (UE) 2019/883 devem assumir a forma de regulamentos de execução.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

⁽¹⁾ JO L 151 de 7.6.2019, p. 116.

⁽²⁾ *Manual on waste statistics — A handbook for data collection on waste generation and treatment* [edição de 2013], Eurostat Methodologies and Working papers, DOI:10.2785/4198 (não traduzido para português).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 2150/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2002, relativo às estatísticas de resíduos (JO L 332 de 9.12.2002, p. 1).

⁽⁴⁾ Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

⁽⁵⁾ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. O método de recolha de dados relativos ao volume e à massa dos resíduos pescados passivamente utilizado pelos Estados-Membros é consentâneo com o Manual sobre estatísticas de resíduos do Eurostat.
2. Para os navios de pesca abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, a recolha de dados relativos aos resíduos pescados passivamente baseia-se nas informações constantes da notificação prévia de resíduos em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva (UE) 2019/883.
3. Para os navios de pesca que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, a recolha de dados relativos aos resíduos pescados passivamente baseia-se num dos seguintes métodos descritos no Manual sobre estatísticas de resíduos do Eurostat:
 - a) inquéritos;
 - b) fontes administrativas ou outras;
 - c) procedimentos de estimativa estatística;
 - d) uma combinação dos métodos referidos nas alíneas a), b) e c).

Artigo 2.º

1. Os resíduos pescados passivamente são comunicados em conformidade com os componentes indicados no quadro 1 do anexo.
2. Os resíduos pescados passivamente podem incluir artes de pesca abandonadas, perdidas ou descartadas, que podem ser comunicadas separadamente como outro lixo marinho.
3. O quadro 2 do anexo indica os elementos obrigatórios e facultativos que devem constar da comunicação de informações sobre os resíduos pescados passivamente.
4. O modelo para a comunicação de informações sobre os resíduos pescados passivamente e o método de agregação constam do quadro 3 do anexo.

Artigo 3.º

1. A quantidade de resíduos pescados passivamente é comunicada em volume e massa.
2. Sempre que pertinente, a conversão do volume (V) em massa (m) é efetuada utilizando a seguinte fórmula:

$$m = pV$$

Em que p é a densidade estimada do material (kgm^{-3}), m é a massa (kg) e V é o volume (m^3).

Artigo 4.º

A partir de 1 de janeiro de 2022, os Estados-Membros comunicam os dados e as informações referentes aos períodos anuais de 1 de janeiro a 31 de dezembro. Os relatórios são fornecidos por via eletrónica no prazo de 12 meses a contar do final do ano de referência em que foram recolhidos.

Os Estados-Membros comunicam os dados recolhidos para 2021 até 30 de junho de 2022, tanto quanto possível em conformidade com o disposto no anexo.

Artigo 5.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de janeiro de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Quadro 1

Componentes dos resíduos pescados passivamente

Nível 1	Plástico	Metal	Borracha	Madeira	Têxteis	Outros resíduos
Nível 2	<ul style="list-style-type: none"> — Redes — Boias — Caixas — Corda/cordel — Garrafas — Embalagens — Tiras do estropo — Espuma — Jerricãs — Bidões de petróleo — Fibra de vidro — Sacos de fertilizantes e de alimentos para animais — Outros itens de grande dimensão 	<ul style="list-style-type: none"> — Bidões de petróleo — Arame — Latas de tinta — Filtros de óleo — Outros itens 	<ul style="list-style-type: none"> — Luvas — Pneus e correias — Botas — Outros itens 	<ul style="list-style-type: none"> — Nassas — Caixas — Paletes — Outros itens 	<ul style="list-style-type: none"> — Corda — Vestuário e calçado — Outros itens 	<ul style="list-style-type: none"> — Vidro — Resíduos médicos — Detritos sanitários — Outros itens

Quadro 2

Elementos obrigatórios e facultativos da comunicação de informações

Obrigatório ou facultativo	Descrição	Células correspondentes do quadro 3 a comunicar
Obrigatório	Massa total e volume total de todos os resíduos pescados passivamente.	Células das colunas 1 e 4 da linha 1 (redação em negrito)
Facultativo	Massa e volume dos resíduos pescados passivamente agregados a nível da sua proveniência: APAPD (*) e outro lixo marinho.	Todas as células da linha 1
Facultativo	Massa e volume dos resíduos pescados passivamente agregados por tipo de material (plásticos, metais, borracha e outros resíduos).	Todas as células das colunas 1 e 4
Facultativo	Massa e volume dos resíduos pescados passivamente agregados por proveniência e tipo de material.	Todas as células do quadro 3

(*) Artes de pesca abandonadas, perdidas ou descartadas.

Quadro 3

Modelo para a comunicação de informações sobre os resíduos pescados passivamente

		1	2	3	4	5	6
		Massa total (toneladas)	APAPD (*) (toneladas)	Outro lixo marinho (toneladas)	Volume total (m ³)	APAPD (*) (m ³)	Outro lixo marinho (m ³)
1	Total	A1+A2	A1 = B1+C1 +D1+E1	A2 = B2+C2 +D2+E2	F1+F2	F1 = G1+H1 +I1+J1	F2 = G2+H2 +I2+J2
2	Plásticos	B1+B2	B1	B2	G1+G2	G1	G2
3	Metais	C1+C2	C1	C2	H1+H2	H1	H2
4	Borracha	D1+D2	D1	D2	I1+I2	I1	I2
5	Madeira, têxteis e outros resíduos	E1+E2	E1	E2	J1+J2	J1	J2

(*) Artes de pesca abandonadas, perdidas ou descartadas.

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)