

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO**de 21 de Dezembro de 2009****relativa à implementação segura do uso de combustível com baixo teor de enxofre por navios atracados em portos comunitários****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2009/1020/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 292.º,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 4.º-B da Directiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos ⁽¹⁾, alterada, prevê o teor máximo de enxofre dos combustíveis navais utilizados por navios atracados em portos comunitários, nomeadamente as obrigações de os Estados-Membros garantirem, a partir de 1 de Janeiro de 2010, que os navios não utilizem combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,1 % em massa e que não seja colocado no mercado dos respectivos territórios gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,1 % em massa.

(2) Nos termos do artigo 6.º da directiva, os Estados-Membros devem verificar por amostragem que o teor de enxofre dos combustíveis navais satisfaz o disposto no artigo 4.º-B e que a amostragem começa a partir da data de entrada em vigor deste requisito.

(3) Conforme mencionado na Comunicação da Comissão relativa à notificação da prorrogação dos prazos de cumprimento e isenção da obrigação de aplicar determinados valores-limite nos termos do artigo 22.º da Directiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa ⁽²⁾, em mais de 40 % das zonas e aglomerações da Comunidade as concentrações de PM₁₀ excedem actualmente o valor-limite diário. A aplicação de um limite baixo para o teor de enxofre dos combustíveis utilizados por navios atracados em portos comunitários é essencial para melhorar a qualidade do ar, conforme salientou a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre uma estratégia comunitária para reduzir as emissões atmosféricas dos navios de mar ⁽³⁾ e a estratégia temática sobre a poluição atmosférica, adoptada em 2005 ⁽⁴⁾.

(4) No contexto da revisão da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção Marpol), a Organização Marítima Internacional (IMO) adoptou, em Outubro de 2008, requisitos que devem ser aplicados, a partir de 1 de Janeiro de 2015, a navios que naveguem em zonas de controlo das emissões, conforme definidas no artigo 2.º, n.º 3E, da Directiva 1999/32/CE.

(5) Tendo em conta os riscos de segurança em causa, a Comissão considera necessário formular orientações adequadas aos Estados-Membros, a fim de garantir um nível elevado de segurança, bem como a prevenção eficaz da poluição provocada pelos navios, na aplicação das disposições de referida directiva em toda a Comunidade.

(6) A partir de 1 de Janeiro de 2010, os navios que utilizam fuelóleo pesado no mar devem passar a usar combustíveis mais leves, nomeadamente fuelóleo leve ou gasóleo navais, quando atracam em portos comunitários, na medida em que, geralmente, não se encontra disponível fuelóleo pesado com um teor de enxofre suficientemente baixo.

(7) A utilização de fuelóleo leve e gasóleo navais por navios que não foram concebidos para tal ou que não beneficiaram da adaptação técnica necessária pode suscitar problemas operacionais e riscos de segurança. A Comissão analisou os riscos associados à mudança de combustível e concluiu que o principal risco de segurança se relaciona com a sua utilização nas caldeiras dos navios, que ainda não foram examinadas e certificadas para utilização do tipo de combustível requerido. Embora as caldeiras possam usar fuelóleo pesado ou destilados, existe um risco associado ao facto de o fuelóleo leve e os gasóleos navais serem menos viscosos e mais voláteis e de o aquecimento do sistema de alimentação de combustível, que é necessário para o fuelóleo pesado, não o ser necessariamente para os destilados. O número de navios afectados e a probabilidade de tais ocorrências é difícil de avaliar com rigor.

(8) A Directiva 1999/32/CE previu um prazo suficiente para o sector marítimo proceder à adaptação técnica que permita limitar a 0,1 % o teor de enxofre, em massa, dos combustíveis utilizados por navios atracados em portos comunitários. Existem soluções técnicas para limitar os riscos. Porém, subsistem ainda navios que não foram objecto das modificações necessárias e são muito poucos aqueles que foram subordinados ao indispensável processo de verificação e certificação.

⁽¹⁾ JO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

⁽²⁾ COM(2008) 403.

⁽³⁾ COM(2002) 595.

⁽⁴⁾ COM(2005) 446.

- (9) Existem soluções técnicas para limitar as potenciais consequências da mudança de combustível nos navios atracados. A procura reduzida por parte do sector marítimo atrasou o desenvolvimento das soluções técnicas necessárias, o que se traduziu em atrasos ulteriores no processo de verificação e certificação.
- (10) A informação de que dispõe a Comissão indica que, no caso dos navios que não foram objecto das modificações técnicas, a conclusão de todo o processo não deverá levar mais de oito meses.
- (11) É necessário que os fabricantes de caldeiras e motores formulem recomendações e procedimentos específicos que permitam adaptar estas soluções, ao passo que os armadores devem desenvolver e aplicar procedimentos operacionais específicos e oferecer formação adequada às tripulações,

ADOPTOU A PRESENTE RECOMENDAÇÃO:

1. No contexto das medidas de execução adoptadas contra os navios que não cumprem a obrigação de utilizarem combustíveis com um teor máximo admissível de enxofre de 0,1 % quando se encontram atracados, os Estados-Membros devem exigir que tais navios facultem elementos de prova circunstanciados das medidas tomadas para garantir a conformidade. Estes devem incluir um contrato com um fabricante

ou um plano de reequipamento aprovado pela sociedade de classificação do navio ou, no caso de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, pela organização reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. O plano de reequipamento deve indicar claramente a data de conclusão do processo de adaptação e certificação.

2. Os Estados-Membros podem ter em conta a existência de um plano de reequipamento aprovado quando determinam o grau de gravidade das sanções a aplicar aos navios não conformes.
3. Os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para sensibilizar armadores, operadores e marítimos para o risco de segurança inerente à mudança de combustível, na ausência das adaptações técnicas necessárias do sistema de alimentação de combustível, e para a necessidade de oferta de formação.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.