

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/253 DA COMISSÃO**de 16 de fevereiro de 2015****que estabelece as regras relativas à recolha de amostras e à apresentação de relatórios, no âmbito da Diretiva 1999/32/CE do Conselho, no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis navais**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 1999/32/CE, de 26 de abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Diretiva 93/12/CEE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 6.º, n.º 1b, e o artigo 7.º, n.º 1a,

Considerando o seguinte:

- (1) Uma aplicação e um cumprimento coerentes e eficientes em termos de custos da Diretiva 1999/32/CE são de elevada prioridade para alcançar os benefícios previstos para a saúde e o ambiente decorrentes da redução das emissões de dióxido de enxofre provenientes do transporte marítimo, promovendo, assim, uma concorrência leal e uma maior sustentabilidade deste tipo de transporte.
- (2) A fim de aplicar eficazmente os artigos 3.º-A, 4.º-A e 4.º-B da Diretiva 1999/32/CE, é necessário que os Estados-Membros zelem por que a recolha de amostras dos combustíveis fornecidos aos navios ou utilizados a bordo seja suficientemente frequente e rigorosa, incluindo inspeções dos diários de bordo e das guias de entrega de combustível.
- (3) O artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 1999/32/CE exige que os Estados-Membros tomem todas as medidas necessárias para verificar, por amostragem, o teor de enxofre do combustível naval utilizado a bordo pelos navios que se encontram nas zonas marítimas e nos portos pertinentes. Neste contexto, a amostragem deve ser de interpretação ampla, abrangendo todos os métodos de verificação da conformidade estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1a, alíneas a), b) e c), da referida diretiva.
- (4) A recolha de amostras do combustível naval utilizado, para efeitos de verificação da conformidade, deve ser efetuada através da obtenção e análise de uma amostra pontual de combustível proveniente do circuito de combustível do navio ou da análise das amostras apropriadas seladas a bordo.
- (5) A frequência de amostragem deve ser determinada em função do número de navios que fazem escala num Estado-Membro, da verificação dos documentos dos navios, da utilização de tecnologias alternativas para atingir os objetivos a fim de assegurar uma partilha justa de encargos entre os Estados-Membros e garantir uma boa relação custo/eficácia, assim como dos alertas específicos respeitantes a certos navios.
- (6) A recolha de amostras dos combustíveis navais durante o abastecimento dos navios deveria orientar-se para os fornecedores de combustíveis navais relativamente aos quais se tenha verificado repetidamente não respeitarem as especificações da guia de entrega, tendo em conta o volume de combustíveis navais comercializados pelo fornecedor.
- (7) A fim de aplicar a Diretiva 1999/32/CE de forma eficaz em termos de custos, dever-se-ia encorajar os Estados-Membros a respeitarem a frequência da recolha de amostras mediante a seleção de navios para verificação da conformidade do combustível com base nos mecanismos nacionais de definição de objetivos em função dos riscos ou na utilização de tecnologias inovadoras de verificação da conformidade, bem como a partilharem com outros Estados-Membros as informações recolhidas.
- (8) Um sistema de informação especializado da União, desenvolvido e operado pela Agência Europeia da Segurança Marítima, à disposição dos Estados-Membros a partir de 1 de janeiro de 2015, destina-se a servir de plataforma para o registo e o intercâmbio de informações sobre os resultados de cada operação de verificação da conformidade efetuada ao abrigo da Diretiva 1999/32/CE. Dever-se-ia incentivar os Estados-Membros a utilizarem este sistema, que poderá contribuir significativamente para racionalizar e otimizar a avaliação do respeito das disposições da referida diretiva.
- (9) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral, aos navios que arvoram a sua bandeira ou aos seus fornecedores de combustível naval, não se devem aplicar certas disposições a esses Estados-Membros.
- (10) É conveniente fazer a melhor utilização possível de todas as tecnologias modernas disponíveis para a elaboração dos relatórios, a fim de reduzir ao mínimo os encargos administrativos, havendo no entanto flexibilidade para a apresentação de relatórios de modo mais tradicional para os Estados-Membros que assim o preferirem. Deste modo, os Estados-Membros têm a possibilidade de utilizar o sistema de informação da União para cumprirem as suas obrigações anuais em matéria de apresentação de relatórios ao abrigo da Diretiva 1999/32/CE.

⁽¹⁾ JO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

- (11) Só a partir de 1 de janeiro de 2016, e sob reserva da disponibilidade de dados comuns em matéria de recolha de amostras e verificação do respeito das disposições relativas ao enxofre, os Estados-Membros podem utilizar o mecanismo de definição de objetivos em função dos riscos, integrado no sistema de informação da União, a fim de estabelecer as prioridades em matéria de verificação dos combustíveis navais de modo eficaz em termos de custos.
- (12) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité estabelecido em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 1999/32/CE,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto

A presente decisão estabelece as regras relativas aos métodos e à frequência de recolha de amostras e à apresentação de relatórios por força da Diretiva 1999/32/CE, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente decisão, entende-se por:

- 1) «reservatório de combustível de serviço», um reservatório de combustível para alimentar os motores de combustão de fuelóleo situados a jusante;
- 2) «circuito de combustível», o circuito de apoio à distribuição, filtragem, purificação e abastecimento de combustível dos reservatórios de combustível de serviço para os motores de combustão de fuelóleo;
- 3) «representante do navio», o comandante ou o oficial responsável pelos combustíveis navais utilizados e pela documentação, e que pode dar o seu acordo sobre o local de recolha das amostras de combustível;
- 4) «inspetor do enxofre», uma pessoa devidamente autorizada pela autoridade competente de um Estado-Membro para verificar o cumprimento das disposições da Diretiva 1999/32/CE;
- 5) «sistema de informação da União», um sistema gerido pela Agência Europeia da Segurança Marítima que utiliza os dados do porto de escala relativos a cada navio no âmbito do SafeSeaNet, sistema de gestão da informação criado pelo artigo 22.º-A da Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ («SafeSeaNet») para registar e proceder ao intercâmbio de informações sobre os resultados das verificações de conformidade ao abrigo da Diretiva 1999/32/CE. Com base nos resultados das diversas verificações de conformidade e das respetivas conclusões por força da Diretiva 1999/32/CE, é desenvolvido um mecanismo da União de definição de objetivos em função dos riscos.

Artigo 3.º

Frequência da recolha de amostras dos combustíveis navais utilizados a bordo dos navios

1. Os Estados-Membros devem efetuar inspeções do diário de bordo e das guias de entrega de combustível a bordo em, pelo menos, 10 % do número total de navios que fazem escala no Estado-Membro em causa por ano.

O número total de navios que fazem escala num Estado-Membro corresponde ao número médio de navios dos três anos anteriores, tal como comunicado através do SafeSeaNet.

⁽¹⁾ 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).

2. A partir de 1 de janeiro de 2016, o teor de enxofre do combustível naval utilizado a bordo deve igualmente ser controlado por amostragem e/ou por análise, pelo menos, na seguinte percentagem dos navios inspecionados referidos no n.º 1:

- a) 40 % nos Estados-Membros cujas fronteiras marítimas coincidem com as zonas de controlo das emissões de SOx (SECA);
- b) 30 % nos Estados-Membros cujas fronteiras marítimas coincidem parcialmente com as SECA;
- c) 20 % nos Estados-Membros sem fronteiras marítimas com as SECA.

A partir de 1 de janeiro de 2020, nos Estados-Membros sem fronteiras marítimas com as SECA, o teor de enxofre do combustível naval utilizado a bordo deve igualmente ser controlado por amostragem e/ou por análises em pelo menos 30 % dos navios inspecionados referidos no n.º 1.

Os Estados-Membros podem respeitar as frequências especificadas no presente número mediante a seleção de navios com base nos mecanismos nacionais de definição de objetivos em função dos riscos e nos alertas específicos respeitantes a certos navios assinalados no sistema de informação da União.

3. O número de navios que devem igualmente ser controlados por amostragem e/ou por análise, calculado em conformidade com o n.º 2, pode ser ajustado, mas não reduzido em mais de 50 %:

- a) subtraindo o número de navios para os quais é verificada uma eventual não-conformidade utilizando tecnologias de teledeteção ou métodos de análise rápida; ou
- b) fixando o número apropriado se forem realizadas a bordo verificações de documentos em conformidade com o n.º 1 em, pelo menos, 40 % dos navios que fazem escala no Estado-Membro em causa por ano.

O ajustamento referido nas alíneas a) e b) devem ser registados no sistema de informação da União.

4. A partir de 1 de janeiro de 2016, um Estado-Membro, em vez de cumprir a frequência anual estabelecida nos n.ºs 1, 2 e 3, pode aplicar uma frequência anual de recolha de amostras com base no mecanismo da União de definição de objetivos em função dos riscos.

5. O presente artigo não é aplicável à República Checa, ao Luxemburgo, à Hungria, à Áustria e à Eslováquia.

Artigo 4.º

Frequência da recolha de amostras dos combustíveis navais durante o abastecimento dos navios

1. Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1a, alínea b), da Diretiva 1999/32/CE e tendo em conta o volume dos combustíveis navais fornecidos, os Estados-Membros devem efetuar a recolha de amostras e a análise dos combustíveis navais durante o abastecimento dos navios por fornecedores de combustível naval matriculados nesse Estado-Membro em relação aos quais se tenha verificado, segundo a notificação no sistema de informação da União ou o relatório anual referido no artigo 7.º, terem, pelo menos, três vezes num dado ano fornecido combustível não conforme com as especificações indicadas na guia de entrega.

2. O presente artigo não é aplicável à República Checa, ao Luxemburgo, à Hungria, à Áustria e à Eslováquia.

Artigo 5.º

Métodos de recolha de amostras para a verificação do teor de enxofre dos combustíveis navais utilizados a bordo

1. Em conformidade com o artigo 3.º, sempre que se proceder à verificação do teor de enxofre dos combustíveis navais utilizados a bordo, os Estados-Membros devem aplicar a seguinte abordagem faseada para a recolha de amostras e a verificação do cumprimento das normas aplicáveis ao enxofre:

- a) Vistoria dos diários de bordo e das guias de entrega de combustível dos navios;
- b) Segundo o caso, um dos seguintes métodos de recolha de amostras ou de análise ou ambos:
 - i) análise das amostras de combustível seladas a bordo, que acompanham a guia de entrega e obtidas em conformidade com as regras 18.8.1 e 18.8.2 do anexo VI da Convenção MARPOL,

- ii) recolha pontual, a bordo, de amostras de combustíveis navais para queima a bordo, em conformidade com o artigo 6.º, seguida de análise.
2. No final da verificação e análise do teor de enxofre, o inspetor do enxofre deve registar os resultados da inspeção e as conclusões sobre o combustível de acordo com o tipo de informações pretendidas a que se refere o artigo 7.º, alínea a).

Artigo 6.º

Recolha pontual de amostras a bordo

1. Os Estados-Membros devem fazer a recolha pontual a bordo de uma ou mais amostras de combustível naval no local em que se encontra uma válvula prevista para o efeito no circuito de combustível, conforme indica o plano de tubagens de combustível do navio, aprovado pelas autoridades competentes do Estado de bandeira ou por uma organização reconhecida agindo em seu nome.
2. Se o local referido no n.º 1 não estiver indicado, o ponto para a recolha da amostra de combustível é o local onde estiver montada uma válvula para o efeito, devendo preencher as condições seguintes:
- Ter acessibilidade fácil e segura;
 - Ter em conta os diferentes tipos de combustível utilizados para os motores de combustão de fuelóleo;
 - Estar a jusante do reservatório de combustível de serviço de onde provém o combustível utilizado;
 - Estar tão próximo dos motores de combustão de fuelóleo quanto a segurança e a viabilidade o permitam, tendo em conta o tipo de combustíveis, o débito, a temperatura e a pressão atrás do ponto selecionado para a recolha da amostra;
 - Ser proposto pelo representante do navio e aceite pelo inspetor do enxofre.
3. Os Estados-Membros podem recolher uma amostra pontual em mais de um local do circuito de combustível para determinar se ocorre uma eventual contaminação cruzada de combustíveis, caso não exista uma separação completa dos circuitos de combustível ou existam várias configurações de reservatórios de combustível de serviço.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que a amostra pontual é recolhida num recipiente de amostragem, a partir do qual é possível encher pelo menos três frascos da amostra representativa do combustível naval utilizado.
5. Os Estados-Membros devem tomar medidas para assegurar que:
- os frascos da amostra são selados pelo inspetor do enxofre, sendo-lhes aposto um meio único de identificação na presença do representante do navio;
 - dois frascos da amostra são levados para terra para análise;
 - um frasco da amostra é conservado pelo representante do navio durante um período mínimo de 12 meses a contar da data de recolha da amostra.

Artigo 7.º

Informações que devem constar do relatório anual

O relatório anual a apresentar pelos Estados-Membros à Comissão sobre o cumprimento das normas relativas ao teor de enxofre dos combustíveis navais deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

- O número anual total e o tipo de casos de não-conformidade do teor de enxofre no combustível examinado, nomeadamente a gravidade de cada caso de não-conformidade do teor de enxofre e o teor médio de enxofre determinados após a recolha e a análise da amostra;
- O número anual total de verificações de documentos, nomeadamente as guias de entrega de combustível, os locais de reabastecimento de combustível, o livro de registo de hidrocarbonetos, os diários de bordo, os procedimentos de transferência de combustível e os registos;

- c) Declarações de não-disponibilidade de combustível naval conforme referido no artigo 4.º-A, n.º 5b, da Diretiva 1999/32/CE, nomeadamente as informações relativas ao navio, ao porto de abastecimento e aos Estados-Membros onde ocorreu a não-disponibilidade, número de declarações apresentadas pelo mesmo navio e tipo de depósito de combustível indisponível.
- d) Notificações e cartas de protesto contra os fornecedores de combustíveis navais no seu território no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis;
- e) Uma lista com o nome e o endereço de todos os fornecedores de combustíveis navais no Estado-Membro em causa;
- f) A descrição da utilização de métodos alternativos de redução de emissões, incluindo os ensaios e a monitorização contínua das emissões, ou o recurso a combustíveis alternativos e as verificações do cumprimento, em permanência, da redução das emissões de SOx, em conformidade com os anexos I e II da Diretiva 1999/32/CE para os navios que arvoram a bandeira do Estado-Membro;
- g) Se for caso disso, a descrição dos mecanismos nacionais de definição de objetivos em função dos riscos, incluindo alertas específicos e a utilização e os resultados da teledeteção e de outras tecnologias que permitam classificar por ordem de prioridade os navios que serão escolhidos para verificação do respeito das disposições;
- h) O número total e o tipo de processos por infração iniciados e/ou sanções, o montante das coimas impostas pela autoridade competente tanto aos operadores dos navios como aos fornecedores de combustíveis navais;
- i) Para cada navio, na sequência da inspeção dos diários de bordo e das guias de entrega de combustível e/ou da recolha de amostras:
 - i) descrição do navio, incluindo número OMI, tipo, idade e tonelagem,
 - ii) relatórios sobre a recolha e a análise das amostras, nomeadamente o número e o tipo de amostras, os métodos de amostragem utilizados e os locais de recolha de amostras, a fim de verificar o respeito das disposições por esse tipo de navio,
 - iii) informações pertinentes sobre guias de entrega de combustível, local de reabastecimento, livros de registo de hidrocarbonetos, diários de bordo, procedimentos de transferência dos combustíveis e registos,
 - iv) medidas de execução e procedimentos jurídicos iniciados a nível nacional e/ou sanções contra o navio.

Artigo 8.º

Formato do relatório

1. Os Estados-Membros podem utilizar o sistema de informação da União para registar diretamente no sistema, após verificação, todos os dados pertinentes e as conclusões da inspeção específicos ao combustível, nomeadamente as informações relativas à amostragem.
2. Um Estado-Membro que utilize o sistema de informação da União para registar, trocar e partilhar dados sobre a verificação da conformidade pode utilizar os dados agregados anuais sobre os esforços de aplicação fornecidos pelo sistema de informação da União para o cumprimento das suas obrigações em matéria de apresentação de relatórios previstas no artigo 7.º da Diretiva 1999/32/CE.
3. Os Estados-Membros que não utilizem o sistema de informação da União devem facilitar uma ligação entre este sistema e o seu sistema nacional, para, pelo menos, registar, se for caso disso, os mesmos domínios que no sistema de informação da União, ou comunicar, por via eletrónica, todos os elementos referidos no artigo 7.º.

Artigo 9.º

Entrada em vigor

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

Feito em Bruxelas, em 16 de fevereiro de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER