

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2008

Foi apresentada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, 79/95, de 20 de Abril, e 180/2006, de 6 de Setembro, uma nova proposta de delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) para a área do município de Ponte de Sor, tendente a substituir, parcialmente, a constante da Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2003, de 29 de Setembro.

Tal proposta enquadra-se na estratégia de desenvolvimento do concelho de Ponte de Sor e no Plano de Ordenamento da Albufeira de Montargil, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 94/2002, de 8 de Maio.

A Comissão Nacional da Reserva Ecológica Nacional pronunciou-se favoravelmente à delimitação proposta, nos termos do disposto no artigo 3.º do diploma atrás mencionado, parecer consubstanciado em acta de reunião daquela comissão, subscrita pelos representantes que a compõem.

Sobre a referida delimitação foi ouvida a Câmara Municipal de Ponte de Sor.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, 79/95, de 20 de Abril, e 180/2006, de 6 de Setembro, e nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a alteração da delimitação da Reserva Ecológica Nacional do município de Ponte de Sor, constante da Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2003, de 29 de Setembro, com as áreas a integrar e a excluir identificadas na planta anexa à presente resolução, que dela faz parte integrante.

2 — A referida planta pode ser consultada na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo.

Presidência do Conselho de Ministros, 20 de Março de 2008. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO****Decreto-Lei n.º 69/2008**

de 14 de Abril

A Directiva do Conselho n.º 1999/32/CE, de 26 de Abril, que fixa os limites ao teor de enxofre de certos tipos de combustíveis líquidos derivados do petróleo, foi transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, contribuindo para a gradual redução das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de gasóleos não rodoviários e navais e de fuelóleo pesado.

A citada directiva foi alterada pela Directiva n.º 2005/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de Julho, que introduz medidas específicas relativamente ao teor de enxofre dos combustíveis navais, pelo que se torna imprescindível proceder à alteração do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro.

Assim, aproveitando a presente alteração, actualizam-se as designações dos serviços com competência na matéria, incluindo ainda neste diploma a referência ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.) face às suas competências específicas relativamente ao sector da segurança das embarcações e da prevenção da poluição pelos navios.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º**Alteração ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro**

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente diploma estabelece limites ao teor de enxofre de determinados tipos de combustíveis líquidos derivados do petróleo, com vista a reduzir as emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão desses combustíveis e a minorar os efeitos nocivos destas emissões no homem e no ambiente, como condição para poderem ser utilizados no território nacional, mar territorial, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição.

2 — O presente diploma transpõe para o direito interno a Directiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de Abril, alterada pela Directiva n.º 2005/33/CE, de 6 de Julho, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais, a qual também fica transposta neste diploma.

3 — O presente diploma aplica-se aos combustíveis líquidos derivados do petróleo, definidos nas alíneas b), c), d), e) e f) do n.º 1 do artigo 2.º

4 — Os limites ao teor de enxofre dos combustíveis líquidos derivados do petróleo fixados no presente diploma não se aplicam:

a) Aos combustíveis destinados a fins de investigação e ensaio;

b) [Anterior alínea c) do n.º 3.];

c) [Anterior alínea d) do n.º 3.];

d) Aos combustíveis utilizados e colocados no mercado nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, na condição das entidades regionais competentes assegurarem o cumprimento das normas de qualidade do ar e a não utilização de fuelóleo pesado com teor de enxofre igual ou superior a 3 % em massa;

e) Aos combustíveis utilizados por navios de guerra e outros navios em serviço militar; no entanto, deve ser assegurado, pelas entidades competentes na matéria, a adopção de medidas apropriadas, que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios, que tais navios actuem, na medida do razoável e do praticável, de uma forma coerente com o disposto no presente decreto-lei;

f) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária para o fim específico de garantir a segurança de um navio ou para salvar vidas no mar;

g) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária em virtude de danos causados a este ou ao seu equipamento, desde que após a ocorrência dos mesmos tenham sido tomadas todas as medidas razoáveis para prevenir ou minimizar emissões em excesso e para remediar sem demora esses danos, excepto se o armador ou o comandante tiverem agido com intenção de causar danos ou de forma irresponsável;

h) Aos combustíveis utilizados a bordo de navios que empreguem tecnologias aprovadas de redução de emissões, em conformidade com o artigo 4.º-C.

Artigo 2.º

[...]

1 —

a) (Revogada.)

b)

i) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 69, ou;

ii)

c)

i) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49; ou

ii) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250°C e pelo menos 85 % em volume (incluindo perdas) destile a 350°C pelo método ASTM D86;

d) Combustível naval, qualquer combustível líquido derivado do petróleo destinado a utilização ou utilizado a bordo de um navio, incluindo os combustíveis definidos na norma ISO 8217;

e) Óleo diesel naval, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMB e DMC na tabela 1 da norma ISO 8217;

f) Gasóleo naval, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMX e DMA na tabela 1 da norma ISO 8217;

g) [Anterior alínea e).];

h) MARPOL, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, alterada pelo protocolo de 1978;

i) Anexo VI da MARPOL, o anexo intitulado «Regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios», que o protocolo de 1997 adita à MARPOL;

j) Zonas de controlo das emissões de SOx, as zonas marítimas designadas como tais pela Organização Marítima Internacional (OMI) nos termos do anexo VI da MARPOL;

l) Navio de passageiros, um navio que transporte mais de 12 passageiros, entendendo-se por passageiro qualquer pessoa excepto:

i) O comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito; e

ii) Crianças com menos de um ano de idade;

m) Serviço regular, uma série de travessias efectuadas por um navio de passageiros de forma a servir o tráfego entre os mesmos, dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto, efectuadas sem escalas intermédias:

i) Segundo um horário publicado; ou

ii) Com uma regularidade ou frequência claramente equiparáveis a um horário;

n) Navio de guerra, qualquer navio pertencente às forças armadas, que ostente os sinais exteriores próprios de navios de guerra, sob o comando de um oficial devidamente designado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar;

o) Navio atracado, um navio amarrado com segurança ou atracado num porto comunitário em operações de carga ou descarga e em estada *hotelling*, inclusivamente quando não está a efectuar operações de carga;

p) Navio de navegação interior, um navio particularmente destinado a utilização numa via navegável interior definida na Directiva n.º 82/714/CEE, do Conselho, de 4 de Outubro, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, na redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003, incluindo qualquer navio;

i) Detentor de um certificado comunitário para embarcações de navegação interior, conforme definido na Directiva n.º 82/714/CEE;

ii) Detentor de um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção revista para a navegação do Reno;

q) Colocação no mercado, o fornecimento ou disponibilização a terceiros, a título oneroso ou gratuito, em qualquer ponto sob a jurisdição nacional, de combustíveis navais para efeitos de combustão a bordo, excluindo-se o fornecimento ou disponibilização de combustíveis navais para efeitos de exportação em tanques de carga de navios;

r) Regiões ultraperiféricas em Portugal, as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;

- s) Tecnologia de redução de emissões, um sistema de depuração de gases de exaustão, ou qualquer outro método tecnológico verificável e aplicável;
 t) [Anterior alínea f).]

2 — Não se considera incluída na definição constante da alínea b) do número anterior o gasóleo, tal como definido nas alíneas c) e f) do mesmo número.

- 3 —
 a) O combustível para motores diesel, tal como definido na alínea b) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 235/2004, de 16 de Dezembro;
 b)

Artigo 3.º

[...]

- 1 —
 2 — (Revogado.)
 3 — (Revogado.)
 4 — Sem prejuízo de um controlo adequado das emissões pelas autoridades competentes e do número seguinte, o disposto no n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de Agosto, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão, consideradas instalações novas de acordo com a definição dada na alínea l) do n.º 1 do artigo 2.º do referido decreto-lei, que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para essas instalações no seu anexo IV e aplicadas em conformidade com o artigo 4.º do mesmo diploma;

b) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de Agosto, consideradas existentes de acordo com a definição dada na alínea j) do n.º 1 do artigo 2.º do referido diploma, se:

i) As suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores a 1700 mg/Nm³ para um teor volumico de 3% de oxigénio nos gases de combustão (base seca);

ii) A partir de 1 de Janeiro de 2008, as suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores às resultantes da observância dos valores-limite de emissão para instalações novas fixados na parte A do anexo IV do referido decreto-lei, aplicando, quando apropriado, os artigos 8.º, 14.º e a alínea a) da N.b da parte B) do anexo III do mesmo diploma;

c) Noutras instalações de combustão não abrangidas pelas alíneas anteriores, cujas emissões de dióxido de enxofre não ultrapassem 1700 mg/ Nm³ para um teor volumico de 3% de oxigénio nos gases de combustão (base seca);

d) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizados, não exceder o limite de 1 700 mg/Nm³, não se aplicando esta disposição às instalações de combustão abrangidas pela alínea a) e, a partir de 1 de Janeiro de 2008, às instalações de combustão abrangidas pela alínea b).

- 5 —
 6 — O disposto no n.º 4 é reapreciado e, se necessário, revisto em função das alterações que venham a ser introduzidas na legislação.

Artigo 4.º

[...]

- 1 —
 2 — Até 1 de Janeiro de 2010 em derrogação do disposto no número anterior, por decisão conjunta dos Ministros da Economia e da Inovação e do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional pode ser autorizada a utilização de gasóleo naval com um teor de enxofre superior aos limites definidos no n.º 1 nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

3 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, o gasóleo naval passa a obedecer às disposições previstas no n.º 4 do artigo 4.º-B.

Artigo 6.º

[...]

1 — A verificação de que o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º e 4.º, a efectuar por amostragem, deve iniciar-se no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do limite pertinente para o teor de enxofre máximo do combustível em causa e ser realizado com a frequência necessária, de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado, sendo a promoção da sua verificação da competência das direcções regionais do Ministério da Economia nas áreas onde são territorialmente competentes.

2 — Quando estiverem em causa combustíveis navais, a promoção da verificação prevista no número anterior é da competência das administrações portuárias ou, no caso dos portos que se encontram sob gestão directa do IPTM, I. P., da competência deste organismo.

3 — O teor de enxofre dos combustíveis navais deve cumprir o disposto nos artigos 4.º-A e 4.º-B.

4 — O IPTM, I. P., verifica, aleatoriamente, a bordo dos navios, o cumprimento do disposto no número anterior, quando da realização de inspecções para efeitos de certificação, nas acções de inspecções no âmbito do controlo pelo Estado do porto ou através de inspecções aleatórias dedicadas.

5 — Para verificação do cumprimento previsto no n.º 3 é utilizado, de forma apropriada, cada um dos processos seguintes de amostragem, análise e vistoria:

a) Amostragem do combustível naval para queima a bordo, quando do seu fornecimento aos navios, de acordo com as directrizes da OMI, e análise do seu teor de enxofre;

b) Amostragem e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo contido nos reservatórios, quando possível, e nas amostras de bancas seladas a bordo dos navios, para determinação do seu teor de enxofre;

c) Vistoria do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio e das guias de entrega de combustível.

6 — A amostragem deve ser realizada com a frequência necessária, em quantidade suficiente e de modo a que as amostras sejam representativas do combustível utilizado pelos navios nas zonas marítimas, nos portos e nas vias navegáveis interiores pertinentes.

7 — A amostragem referida no número anterior é iniciada na data de entrada em vigor do limite para o teor de enxofre máximo dos combustíveis referidos no n.º 3.

8 — Para combustíveis navais a que não se apliquem os artigos 4.º-A e 4.º-B, o IPTM, I. P., toma, de forma apropriada, medidas razoáveis para controlar o seu teor de enxofre.

9 — [Anterior n.º 2.]

a) Método EN ISO 8754 e EN ISO 14596 para o fuelóleo pesado e os combustíveis navais;

b) Método EN 24260, EN ISO 8754 e EN ISO 14596, para o gasóleo;

c) Nas arbitragens é aplicado o método EN ISO 14596. A interpretação estatística dos resultados da verificação do teor de enxofre dos gasóleos utilizados é feita de acordo com a norma ISO 4259.

CAPÍTULO IV

Coordenação, fiscalização e contra-ordenações

Artigo 7.º

Coordenação global do diploma

1 — As entidades com competência para fiscalizar o cumprimento do presente diploma, nomeadamente a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), o IPTM, I. P., e as direcções regionais do Ministério da Economia e da Inovação devem, até ao final de Março de cada ano civil, enviar à Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) os dados informativos recolhidos nas acções de verificação do cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre, designadamente o número de infracções detectadas.

2 — Cabe à DGEG, nomeadamente:

a) Recolher informação sobre o cumprimento do presente diploma, com excepção do disposto no artigo 4.º-C;

b) Elaborar relatórios sobre o cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre estabelecidos no presente diploma, devendo esses relatórios basear-se nos resultados das amostragens, das análises e vistorias efectuadas durante o ano civil anterior;

c) [Anterior alínea c) do n.º 1];

d) [Anterior alínea d) do n.º 1.]

3 — (Revogado.)

4 — Os relatórios referidos no n.º 2 devem incluir o registo do número total de amostras analisadas por tipo de combustível e indicar a quantidade correspondente de combustível utilizada e o teor de enxofre médio calculado, bem como o número de vistorias efectuadas a bordo dos navios e registar o teor de enxofre médio dos combustíveis navais não abrangidos pelo presente diploma e utilizados no respectivo território.

Artigo 8.º

[...]

1 — Para efeitos do artigo anterior, a DGEG pode exigir dos agentes económicos que introduzem no consumo ou comercializam os fuelóleos pesados ou os gasóleos, incluindo gasóleos navais, informações sobre os programas e métodos de controlo utilizados para determinação das características dos produtos e cumprimento dos teores máximos de enxofre aplicáveis.

2 —

Artigo 9.º

[...]

1 — Sem prejuízo das competências próprias de outras entidades, nomeadamente das direcções regionais de economia e inovação, das comissões de coordenação e desenvolvimento regional do ambiente, da Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território e do IPTM, I. P., a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei cabe à ASAE, ou ao IPTM, I. P., quando se tratar de combustível naval.

2 — Sempre que uma entidade competente tome conhecimento de situações que indiciem a prática de uma contra-ordenação prevista no presente diploma deve dar notícia à ASAE, ou ao IPTM, I. P., quando se tratar de combustível naval, para efeito da instauração e instrução do correspondente processo de contra-ordenação e consequente decisão.

Artigo 10.º

[...]

1 —

a) De € 5000 a € 44891,81, a introdução no consumo ou a comercialização de fuelóleos, gasóleos e combustíveis navais que não satisfaçam os limites do teor de enxofre previstos no presente diploma ou na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º;

b) De € 5000 a € 40 000, o não cumprimento dos valores de emissão de SO₂ definidos nas alíneas c) e d) do n.º 4 do artigo 3.º;

c) De € 2500 a € 40 000, a falta de licença prevista no n.º 5 do artigo 3.º, o não cumprimento das condições previstas no n.º 2 do artigo 4.º-C e a utilização de tecnologia aprovada de redução de emissões sem que os navios cumpram com o previsto no n.º 5 do artigo 4.º-C;

d) De € 1250 a € 30 000, a recusa da prestação de informações solicitadas ao abrigo do artigo 8.º, a falta de registo previsto no n.º 2 do artigo 4.º-B e a forma de preenchimento, conteúdo e de conservação da guia de entrega e das amostras de combustíveis estabelecidas no n.º 8 e alíneas c) a f) do n.º 9 do artigo 4.º-A.

2 — No caso de pessoas singulares, o montante mínimo da coima a aplicar é de € 1000 e o máximo é de € 3740,98.

3 —

4 — Em função da gravidade da infracção e da culpa do infractor, podem ser aplicadas as sanções acessórias previstas no n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 356/89, de 17 de Outubro, pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14

de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

Artigo 11.º

[...]

1 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à ASAE, ou ao IPTM, I. P., se se tratar de combustível naval, cabendo à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade (CACMEP) e ao presidente do Conselho Directivo do IPTM, I. P., respectivamente, a aplicação das coimas e sanções acessórias.

2 —

a)

b) 10% para a entidade que faz a instrução do processo;

c) 10% para a entidade que aplica a coima;

d) 10% para a entidade que dá a notícia da infracção;

e) 10% para a DGEG.»

Artigo 2.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro

São aditados os artigos 4.º-A, 4.º-B e 4.º-C e o anexo I ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, com a seguinte redacção:

«Artigo 4.º-A

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados em zonas de controlo das emissões de SO_x e pelos navios de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos da Comunidade.

1 — Não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SO_x.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos navios de todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da Comunidade.

3 — As disposições dos números anteriores aplicam-se a zonas marítimas, incluindo portos, que a OMI venha a designar como zona de controlo das emissões de SO_x ao abrigo da alínea b) do n.º 3 da regra 14 do anexo VI da MARPOL, no prazo de 12 meses após a data de entrada em vigor dessa designação.

4 — O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é responsável pela aplicação dos números anteriores pelo menos no que se refere a:

a) Navios que arvorem o pavilhão português; e

b) Navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos portugueses, caso sejam designadas zonas de controlo das emissões de SO_x ribeirinhas ao território nacional.

5 — Podem ainda ser aplicadas medidas adicionais a respeito de outros navios, em conformidade com o direito marítimo internacional.

6 — Os navios de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos comunitários não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição.

7 — O IPTM, I. P., é responsável pela aplicação do número anterior, pelo menos relativamente aos navios que arvorem o pavilhão português e aos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos nacionais.

8 — É exigido o correcto preenchimento do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio, que deve incluir as operações de substituição de combustível, como condição para a entrada dos navios em portos nacionais.

9 — Nos termos da regra 18 do anexo VI da Convenção MARPOL, são atribuídas as seguintes obrigações:

a) A DGEG deve manter um registo dos comercializadores de combustível naval;

b) O IPTM, I. P., deve assegurar que a guia de entrega do combustível discrimine o teor de enxofre do combustível abastecido e seja acompanhada de uma amostra selada assinada pelo representante do comercializador e pelo comandante ou pelo oficial responsável pela operação de abastecimento de combustível no final das operações de abastecimento;

c) A guia de entrega de combustível referida na alínea anterior deve conter, pelo menos, a informação especificada no anexo ao presente diploma;

d) A amostra de combustível naval referida na alínea b) deve ser conservada no navio até que o combustível tenha sido em grande parte consumido, mas em qualquer caso por um período nunca inferior a 12 meses contados a partir do momento da entrega;

e) Os comercializadores devem obrigatoriamente conservar uma cópia da guia de entrega de combustível durante, pelo menos, três anos para inspecção e verificação;

f) A guia de entrega de combustível deve ser conservada a bordo dos navios em local facilmente acessível para inspecção, em tempo razoável e deve ser conservada por um período de três anos após a entrega a bordo do combustível naval;

g) O IPTM, I. P., pode inspeccionar as guias de entrega de combustível a bordo de qualquer navio, enquanto o navio se encontra em porto nacional ou terminal no mar;

h) Na sua acção de inspecção, o IPTM, I. P., pode obter uma cópia de cada guia de entrega, exigir ao comandante ou ao responsável pelo navio que certifique que cada cópia é uma cópia conforme a guia de entrega de combustível em questão, podendo ainda verificar o conteúdo de cada guia consultando o porto no qual a guia foi emitida;

i) A inspecção às guias de entrega de combustível e a obtenção de cópias certificadas pelo IPTM, I. P., nos termos da alínea anterior, deve ser efectuada de forma expedita, tanto quanto possível, sem originar atrasos indevidos ao navio devendo em caso de irregularidade ocorrida em combustível obtido em território nacional ser dado conhecimento à DGEG;

j) A DGEG toma as medidas adequadas contra os comercializadores de combustível naval nacionais que forneçam combustível não conforme ao indicado na guia de entrega de combustível, aplicando nomeadamente a legislação relativa ao exercício da sua actividade prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de Fevereiro.

10 — Não pode ser colocado no mercado nacional óleo diesel naval cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa.

Artigo 4.º-B

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados pelos navios de navegação interior e navios atracados em portos comunitários

1 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, os seguintes navios não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,1 % em massa:

a) Navios de navegação interior; e

b) Navios atracados em portos nacionais, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação de substituição do combustível o mais depressa possível depois da atracagem e o mais tarde possível antes da partida.

2 — Quando se procede a uma operação de substituição de combustível, o tempo passado nesta operação tem de ficar registado no diário de navegação, ou no diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio, podendo este ser fiscalizado em qualquer altura pelo IPTM, I. P.

3 — O disposto no n.º 1 não é aplicável:

a) Sempre que, em conformidade com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;

b) Aos navios de navegação interior que possuam um certificado de conformidade com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974, alterada, quando esses navios se encontrem no mar;

c) Aos navios que desliguem todas as máquinas e sejam alimentados a partir das redes de electricidade em terra quando se encontram atracados em portos.

4 — A partir de 1 de Janeiro de 2010 não pode ser colocado no mercado nacional gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,1 % em massa.

Artigo 4.º-C

Experimentação e utilização de novas tecnologias de redução de emissões

1 — Podem ser aprovadas provisoriamente pelo IPTM, I. P., mediante parecer favorável do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e de um organismo reconhecido ao abrigo do Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de Dezembro, experiências com tecnologias de redução de emissões, em colaboração com outros Estados membros, se for caso disso, em navios que arvoem o respectivo pavilhão ou em zonas marítimas sob a sua jurisdição.

2 — Durante as experiências mencionadas no número anterior não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, na condição de:

a) O IPTM, I. P., e a Comissão Europeia serem informados por escrito, pelo menos, seis meses antes de se iniciarem as experiências;

b) A duração das autorizações para as experiências não exceder 18 meses;

c) Todos os navios participantes instalarem equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização em contínuo dos gases emitidos pelas chaminés e o utilizarem durante todo o período de experiência;

d) Todos os navios participantes alcancem reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis especificados no presente decreto-lei;

e) Funcionarem durante todo o período de experiência sistemas adequados de gestão dos resíduos produzidos pelas tecnologias de redução de emissões;

f) Ser avaliado o impacto no meio marinho, em particular nos ecossistemas em portos fechados e estuários durante todo o período de experiência;

g) Serem fornecidos à Comissão Europeia os resultados completos e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo das experiências.

3 — As modalidades e forma de aplicação das condições estabelecidas no número anterior são previamente estabelecidas pela entidade promotora dos ensaios, o IPTM, I. P., e o Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

4 — As tecnologias de redução de emissões para navios que arvoem pavilhão português serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), tendo em conta:

a) As orientações a estabelecer pela OMI;

b) Os resultados de todas as experiências levadas a cabo ao abrigo do n.º 2 do presente artigo;

c) Os efeitos sobre o ambiente, incluindo reduções das emissões alcançáveis, e o impacto sobre os ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários;

d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

5 — Como alternativa à utilização de combustíveis navais de baixo teor de enxofre que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, os navios podem ser autorizados pelo IPTM, I. P., a utilizar uma tecnologia aprovada de redução de emissões, desde que tais navios:

a) Alcancem continuamente reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis, especificados no presente decreto-lei;

b) Estejam equipados com meios de monitorização permanente das emissões;

c) Comprovem mediante documentação que as eventuais quantidades de resíduos por eles descarregados em portos fechados, portos de abrigo e estuários não têm qualquer impacto sobre os respectivos ecossistemas, segundo os critérios estabelecidos pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional a comunicar pelo IPTM, I. P., à OMI.»

ANEXO

Informação a incluir na guia de entrega de combustível referida no artigo 4.º-A

Nome e número IMO do navio receptor: ...

Porto: ...

Data de início da entrega: ...

Nome(s) do produto: ...

Quantidade em toneladas métricas: ...

Densidade a 15°C, kg/m³: ...

Teor de enxofre (% m/m): ...

Para os devidos efeitos se declara e certifica que o combustível naval fornecido está em conformidade com o seguinte:

a) Anexo VI da Convenção MARPOL:

A regra 14 (1)□
 A regra 14 (4)(a)□
 A regra 18 (1).....□

b) Requisitos da Directiva n.º 2005/33/CE□

Tipo de combustível naval: ...
 (Identificação do fornecedor do combustível naval):

Nome completo: ...
 Endereço: ...
 Assinatura e carimbo: ...
 Número de telefone: ...
 Local de emissão: ...
 Data: ...

Artigo 3.º

Actualizações

1 — As referências feitas no Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, à Direcção-Geral de Energia entendem-se como dizendo respeito à DGEG.

2 — As referências feitas no Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, à Direcção-Geral do Ambiente entendem-se como dizendo respeito à Agência Portuguesa do Ambiente.

3 — As referências feitas no Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, às direcções regionais do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território entendem-se como dizendo respeito às Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

4 — As referências feitas no Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, à Inspeção-Geral das Actividades Económicas (IGAE) entendem-se como dizendo respeito à ASAE.

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogadas a alínea *a*) do n.º 1 do artigo 2.º, os n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º, o n.º 3 do artigo 7.º e o n.º 2 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado em anexo, que é parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro, com a redacção actual, incluindo as actualizações constantes do artigo 3.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Março de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*. — *João Titterington Gomes Cravinho*. — *Manuel António Gomes de Almeida de Pinho*.

Promulgado em 1 de Abril de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 3 de Abril de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO

Republicação do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de Novembro

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1 — O presente diploma estabelece limites ao teor de enxofre de determinados tipos de combustíveis líquidos derivados do petróleo, com vista a reduzir as emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão desses combustíveis e a minorar os efeitos nocivos destas emissões no homem e no ambiente, como condição para poderem ser utilizados no território nacional, mar territorial, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição.

2 — O presente diploma transpõe para o direito interno a Directiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de Abril, alterada pela Directiva n.º 2005/33/CE, de 6 de Julho, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais, a qual também fica transposta neste diploma.

3 — O presente diploma aplica-se aos combustíveis líquidos derivados do petróleo, definidos nas alíneas *b*), *c*), *d*), *e*) e *f*) do n.º 1 do artigo 2.º

4 — Os limites ao teor de enxofre dos combustíveis líquidos derivados do petróleo fixados no presente diploma não se aplicam:

a) Aos combustíveis destinados a fins de investigação e ensaio;

b) Aos combustíveis destinados a processamento antes da combustão final;

c) Aos combustíveis destinados a processamento pela indústria refinadora;

d) Aos combustíveis utilizados e colocados no mercado nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, na condição de as entidades regionais competentes assegurarem o cumprimento das normas de qualidade do ar e a não utilização de fuelóleo pesado com teor de enxofre igual ou superior a 3% em massa;

e) Aos combustíveis utilizados por navios de guerra e outros navios em serviço militar; no entanto, deve ser assegurado, mediante a adopção de medidas apropriadas, que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios, que tais navios actuem, na medida do razoável e do praticável, de uma forma coerente com o disposto no presente decreto-lei;

f) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária para o fim específico de garantir a segurança de um navio ou para salvar vidas no mar;

g) Aos combustíveis cuja utilização num navio seja necessária em virtude de danos causados a este ou ao seu equipamento, desde que após a ocorrência dos mesmos tenham sido tomadas todas as medidas razoáveis para prevenir ou minimizar emissões em excesso e para remediar sem demora esses danos, excepto se o armador ou o comandante tiverem agido com intenção de causar danos ou de forma irresponsável;

h) Aos combustíveis utilizados a bordo de navios que empreguem tecnologias aprovadas de redução de emissões, em conformidade com o artigo 4.º-C.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) (Revogada.);*
b) Fuelóleo pesado:
- i) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 51 a 2710 19 69; ou*
ii) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo que, dado o seu intervalo de destilação, fique abrangido na categoria de óleo pesado destinado a ser utilizado como combustível e do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250°C pelo método ASTM D86. Se as condições de destilação não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero é igualmente classificado como fuelóleo pesado;
- c) Gasóleo:*
- i) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49; ou*
ii) Qualquer combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, do qual menos de 65 % em volume (incluindo perdas) destile a 250°C e pelo menos 85 % em volume (incluindo perdas) destile a 350°C pelo método ASTM D86;
- d) Combustível naval, qualquer combustível líquido derivado do petróleo destinado a utilização ou utilizado a bordo de um navio, incluindo os combustíveis definidos na norma ISO 8217;*
e) Óleo diesel naval, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMB e DMC na tabela I da norma ISO 8217;
f) Gasóleo naval, qualquer combustível naval cuja viscosidade ou densidade se situem nos intervalos definidos para as categorias DMX e DMA na tabela I da norma ISO 8217;
g) Instalação de combustão — instalação ou aparelho em que os combustíveis sejam oxidados a fim de utilizar o calor gerado no processo;
h) MARPOL, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, alterada pelo protocolo de 1978;
i) Anexo VI da MARPOL, o anexo intitulado «Regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios», que o protocolo de 1997 adita à MARPOL;
j) Zonas de controlo das emissões de SO_x, as zonas marítimas designadas como tais pela Organização Marítima Internacional (OMI) nos termos do anexo VI da MARPOL;
l) Navio de passageiros, um navio que transporte mais de 12 passageiros, entendendo-se por passageiro qualquer pessoa excepto:
- i) O comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito; e*
ii) Crianças com menos de um ano de idade;

m) Serviço regular, uma série de travessias efectuadas por um navio de passageiros de forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de, ou para o mesmo porto, efectuadas sem escalas intermédias:

- i) Segundo um horário publicado; ou*
ii) Com uma regularidade ou frequência claramente equiparáveis a um horário;

n) Navio de guerra, qualquer navio pertencente às forças armadas, que ostente os sinais exteriores próprios de navios de guerra, sob o comando de um oficial devidamente designado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar;

*o) Navio atracado, um navio amarrado com segurança ou atracado num porto comunitário em operações de carga ou descarga e em estada (*hotelling*), inclusivamente quando não está a efectuar operações de carga;*

p) Navio de navegação interior, um navio particularmente destinado a utilização numa via navegável interior definida na Directiva n.º 82/714/CEE, do Conselho, de 4 de Outubro, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, na redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003, incluindo qualquer navio:

- i) Detentor de um certificado comunitário para embarcações de navegação interior, conforme definido na Directiva n.º 82/714/CEE;*
ii) Detentor de um certificado emitido nos termos do artigo 22.º da Convenção revista para a navegação do Reno;

q) Colocação no mercado, o fornecimento ou disponibilização a terceiros, a título oneroso ou gratuito, em qualquer ponto sob a jurisdição nacional, de combustíveis navais para efeitos de combustão a bordo, excluindo-se o fornecimento ou disponibilização de combustíveis navais para efeitos de exportação em tanques de carga de navios;

r) Regiões ultraperiféricas em Portugal, as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;

s) Tecnologia de redução de emissões, um sistema de depuração de gases de exaustão, ou qualquer outro método tecnológico verificável e aplicável.

t) Métodos ASTM — os métodos definidos pela American Society for Testing and Materials na edição de 1976 das definições e especificações normalizadas dos produtos petrolíferos e lubrificantes.

2 — Não se considera incluída na definição constante da alínea *b)* do número anterior o gasóleo, tal como definido nas alíneas *c)* e *f)* do mesmo número.

3 — Ficam excluídos da definição constante da alínea *c)* do n.º 1:

*a) O combustível para motores diesel, tal como definido na alínea *b)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 235/2004, de 16 de Dezembro;*

b) Os combustíveis usados em máquinas móveis não rodoviárias e em tractores agrícolas.

CAPÍTULO II

Limites máximos de teor de enxofre

Artigo 3.º

Teor de enxofre máximo do fuelóleo pesado

1 — A partir de 1 de Janeiro de 2003, não poderão ser utilizados em território nacional fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1 % em massa.

2 — *(Revogado.)*

3 — *(Revogado.)*

4 — Sem prejuízo de um controlo adequado das emissões pelas autoridades competentes e do número seguinte, o disposto no n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de Agosto, relativa à limitação das emissões para a atmosfera de certos poluentes provenientes de grandes instalações de combustão, consideradas instalações novas de acordo com a definição dada na alínea *l)* do n.º 1 do artigo 2.º do referido decreto-lei, que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para essas instalações no seu anexo IV e aplicados em conformidade com o artigo 4.º do mesmo diploma;

b) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de Agosto, consideradas instalações existentes de acordo com a definição dada na alínea *j)* do n.º 1 do artigo 2.º do referido diploma, se:

i) As suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores a 1700 mg/Nm³ para um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);

ii) A partir de 1 de Janeiro de 2008, as suas emissões de dióxido de enxofre forem iguais ou inferiores às resultantes da observância dos valores-limite de emissão para instalações novas fixados na parte A do anexo IV do referido decreto-lei, aplicando, quando apropriado, os artigos 8.º, 14.º e a alínea *a)* da N.b da parte B) do anexo III, do mesmo diploma;

c) Noutras instalações de combustão não abrangidas pelas alíneas anteriores, cujas emissões de dióxido de enxofre não ultrapassem 1700 mg/Nm³ para um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão (base seca);

d) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizados, não exceder o limite de 1700 mg/Nm³, não se aplicando esta disposição às instalações de combustão abrangidas pela alínea *a)* e, a partir de 1 de Janeiro de 2008, às instalações de combustão abrangidas pela alínea *b)*.

5 — Todas as utilizações previstas nas alíneas do número anterior dependem da concessão de uma licença à instalação de combustão respectiva para a utilização de fuelóleos com um determinado teor de enxofre, a emitir pela DGEG, com o parecer prévio favorável da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) que determinará, igualmente, os limites de emissão para a atmosfera de SO₂ que a unidade em causa deve cumprir.

6 — O disposto no n.º 4 é reapreciado e, se necessário, revisto em função das alterações que venham a ser introduzidas na legislação.

Artigo 4.º

Teor máximo de enxofre do gasóleo

1 — Não poderão ser utilizados em território nacional gasóleos, incluindo o gasóleo naval, cujo teor de enxofre:

a) Exceda 0,20 % em massa, a partir de 1 de Julho de 2000;

b) Exceda 0,10 % em massa, a partir de 1 de Janeiro de 2008.

2 — Até 1 de Janeiro de 2010 em derrogação do disposto no número anterior, por decisão conjunta dos Ministros da Economia e da Inovação e do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional pode ser autorizada a utilização de gasóleo naval com um teor de enxofre superior aos limites definidos no n.º 1 nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

3 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, o gasóleo naval passa a obedecer às disposições previstas no n.º 4 do artigo 4.º-B.

Artigo 4.º-A

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados em zonas de controlo das emissões de SO_x e pelos navios de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos da Comunidade.

1 — Não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5 % em massa, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SO_x.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos navios de todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da Comunidade.

3 — As disposições dos números anteriores aplicam-se a zonas marítimas, incluindo portos, que a OMI venha a designar como zona de controlo das emissões de SO_x ao abrigo da alínea *b)* do n.º 3 da regra 14 do anexo VI da MARPOL, no prazo de 12 meses após a data de entrada em vigor dessa designação.

4 — O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é responsável pela aplicação dos números anteriores pelo menos no que se refere a:

a) Navios que arvorem o pavilhão português; e

b) Navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos portugueses, caso sejam designadas zonas de controlo das emissões de SO_x ribeirinhas ao território nacional.

5 — Podem ainda ser aplicadas medidas adicionais a respeito de outros navios, em conformidade com o direito marítimo internacional.

6 — Os navios de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos comunitários não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5 % em massa, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição.

7 — O IPTM, I. P., é responsável pela aplicação do número anterior, pelo menos relativamente aos navios que arvorem o pavilhão português e aos navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos nacionais.

8 — É exigido o correcto preenchimento do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio, que deve incluir as operações de substituição

de combustível, como condição para a entrada dos navios em portos nacionais.

9 — Nos termos da regra 18 do anexo VI da Convenção MARPOL, são atribuídas as seguintes obrigações:

a) A DGEG deve manter um registo dos comercializadores de combustível naval;

b) O IPTM, I. P., deve assegurar que a guia de entrega do combustível discrimine o teor de enxofre do combustível abastecido e seja acompanhada de uma amostra selada assinada pelo representante do comercializador e pelo comandante ou pelo oficial responsável pela operação de abastecimento de combustível no final das operações de abastecimento;

c) A guia de entrega de combustível referida na alínea anterior deve conter, pelo menos, a informação especificada no anexo ao presente diploma;

d) A amostra de combustível naval referida na alínea b) deve ser conservada no navio até que o combustível tenha sido em grande parte consumido, mas em qualquer caso por um período nunca inferior a 12 meses contados a partir do momento da entrega;

e) Os comercializadores devem obrigatoriamente conservar uma cópia da guia de entrega de combustível durante, pelo menos, três anos para inspeção e verificação;

f) A guia de entrega de combustível deve ser conservada a bordo dos navios em local facilmente acessível para inspeção, em tempo razoável e deve ser conservada por um período de três anos após a entrega a bordo do combustível naval;

g) O IPTM, I. P., pode inspeccionar as guias de entrega de combustível a bordo de qualquer navio, enquanto o navio se encontra em porto nacional ou terminal no mar;

h) Na sua acção de inspeção, o IPTM, I. P., pode obter uma cópia de cada guia de entrega, exigir ao comandante ou ao responsável pelo navio que certifique que cada cópia é uma cópia conforme a guia de entrega de combustível em questão, podendo ainda verificar o conteúdo de cada guia consultando o porto no qual a guia foi emitida;

i) A inspeção às guias de entrega de combustível e a obtenção de cópias certificadas pelo IPTM, I. P., nos termos da alínea anterior, deve ser efectuada de forma expedita, tanto quanto possível, sem originar atrasos indevidos ao navio devendo em caso de irregularidade ocorrida em combustível obtido em território nacional ser dado conhecimento à DGEG;

j) A DGEG toma as medidas adequadas contra os comercializadores de combustível naval nacionais que forneçam, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega de combustível, aplicando nomeadamente a legislação relativa ao exercício da sua actividade prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de Fevereiro.

10 — Não pode ser colocado no mercado nacional óleo diesel naval cujo teor de enxofre exceda 1,5% em massa.

Artigo 4.º-B

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados pelos navios de navegação interior e navios atracados em portos comunitários

1 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, os seguintes navios não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,1% em massa:

a) Navios de navegação interior; e

b) Navios atracados em portos nacionais, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação de substituição do combustível o mais depressa possível depois da atracagem e o mais tarde possível antes da partida.

2 — Quando se procede a uma operação de substituição de combustível, o tempo passado nesta operação tem de ficar registado no diário de navegação, ou no diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio, podendo este ser fiscalizado em qualquer altura pelo IPTM, I. P.

3 — O disposto no n.º 1 não é aplicável:

a) Sempre que, em conformidade com horários publicados, se preveja que os navios estejam atracados por menos de duas horas;

b) Aos navios de navegação interior que possuam um certificado de conformidade com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974, alterada, quando esses navios se encontrem no mar;

c) Aos navios que desliguem todas as máquinas e sejam alimentados a partir das redes de electricidade em terra quando se encontram atracados em portos.

4 — A partir de 1 de Janeiro de 2010, não pode ser colocado no mercado nacional gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,1% em massa.

Artigo 4.º-C

Experimentação e utilização de novas tecnologias de redução de emissões

1 — Podem ser aprovadas provisoriamente pelo IPTM, I. P., mediante parecer favorável do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e de um organismo reconhecido ao abrigo do Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de Dezembro, experiências com tecnologias de redução de emissões, em colaboração com outros Estados membros, se for caso disso, em navios que arvoreem o respectivo pavilhão ou em zonas marítimas sob a sua jurisdição.

2 — Durante as experiências referidas no número anterior, não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, na condição de:

a) O IPTM, I. P., e a Comissão Europeia serem informados por escrito, pelo menos seis meses antes de se iniciarem as experiências;

b) A duração das autorizações para as experiências não exceder 18 meses;

c) Todos os navios participantes instalem equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização em contínuo dos gases emitidos pelas chaminés e o utilizarem durante todo o período de experiência;

d) Todos os navios participantes alcancem reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis, especificados no presente decreto-lei;

e) Funcionarem durante todo o período de experiência sistemas adequados de gestão dos resíduos produzidos pelas tecnologias de redução de emissões;

f) Ser avaliado o impacto no meio marinho, em particular nos ecossistemas em portos fechados e estuários durante todo o período de experiência; e

g) Serem fornecidos à Comissão Europeia os resultados completos e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo das experiências.

3 — As modalidades e forma de aplicação das condições estabelecidas no número anterior serão previamente estabelecidas pela entidade promotora dos ensaios, o IPTM, I. P., e o Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

4 — As tecnologias de redução de emissões para navios que arvorem pavilhão português serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), tendo em conta:

- a) As orientações a estabelecer pela OMI;
- b) Os resultados de todas as experiências levadas a cabo ao abrigo do n.º 2 do presente artigo;
- c) Os efeitos sobre o ambiente, incluindo reduções das emissões alcançáveis, e o impacte sobre os ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários;
- d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

5 — Como alternativa à utilização de combustíveis navais de baixo teor de enxofre que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, os navios podem ser autorizados pelo IPTM, I. P., a utilizar uma tecnologia aprovada de redução de emissões, desde que tais navios:

- a) Alcancem continuamente reduções de emissões pelo menos equivalentes às que teriam sido obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre nos combustíveis, especificados no presente decreto-lei;
- b) Estejam equipados com meios de monitorização permanente das emissões;
- c) Comproven mediante documentação que as eventuais quantidades de resíduos por eles descarregados em portos fechados, portos de abrigo e estuários não têm qualquer impacte sobre os respectivos ecossistemas, segundo os critérios estabelecidos pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional a comunicar pelo IPTM, I. P., à OMI.

CAPÍTULO III

Disposições especiais

Artigo 5.º

Situações de crise de abastecimento

1 — Os limites máximos de teor de enxofre estabelecidos nos artigos 3.º e 4.º do presente diploma podem não ter aplicação em situações de crise de abastecimento de combustíveis ocasionadas pela ocorrência de alterações imprevistas no abastecimento de petróleo bruto, produtos petrolíferos ou outros hidrocarbonetos.

2 — No caso previsto no número anterior, por portaria do Ministro da Economia é fixado o limite máximo de teor de enxofre, para os fuelóleos pesados e gasóleos, bem como o período de duração dessa alteração ao limite máximo de teor de enxofre, o qual nunca poderá exceder seis meses.

3 — A aplicação do disposto no número anterior carece da aprovação da Comissão ou do Conselho Europeu para

a alteração do limite máximo de teor de enxofre para o combustível em causa, devendo o respectivo pedido ser instruído com o parecer favorável do Ministro do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

Artigo 6.º

Amostragens e análises

1 — A verificação de que o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º e 4.º, a efectuar por amostragem, deve iniciar-se no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do limite pertinente para o teor de enxofre máximo do combustível em causa e ser realizado com a frequência necessária, de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado, sendo a promoção da sua verificação da competência das direcções regionais do Ministério da Economia nas áreas onde são territorialmente competentes.

2 — Quando estiverem em causa combustíveis navais, a promoção da verificação prevista no número anterior é da competência das Administrações Portuárias ou, no caso dos portos que se encontram sob gestão directa do IPTM, I. P., da competência deste organismo.

3 — O teor de enxofre dos combustíveis navais deve cumprir o disposto nos artigos 4.º-A e 4.º-B.

4 — O IPTM, I. P., verifica, aleatoriamente, a bordo dos navios, o cumprimento do disposto no número anterior, quando da realização de inspecções para efeitos de certificação, nas acções de inspecções no âmbito do controlo pelo Estado do porto ou através de inspecções aleatórias dedicadas.

5 — Para verificação do cumprimento previsto no n.º 3 é utilizado, de forma apropriada, cada um dos processos seguintes de amostragem, análise e vistoria:

- a) Amostragem do combustível naval para queima a bordo, quando do seu fornecimento aos navios, de acordo com as directrizes da OMI, e análise do seu teor de enxofre;
- b) Amostragem e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo contido nos reservatórios, quando possível, e nas amostras de bancas seladas a bordo dos navios, para determinação do seu teor de enxofre;
- c) Vistoria do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio e das guias de entrega de combustível.

6 — A amostragem deve ser realizada com a frequência necessária, em quantidade suficiente e de modo a que as amostras sejam representativas do combustível utilizado pelos navios nas zonas marítimas, nos portos e nas vias navegáveis interiores pertinentes.

7 — A amostragem referida no número anterior é iniciada na data de entrada em vigor do limite para o teor de enxofre máximo dos combustíveis referidos no n.º 3.

8 — Para combustíveis navais a que não se apliquem os artigos 4.º-A e 4.º-B, o IPTM, I. P., toma, de forma apropriada, medidas razoáveis para controlar o seu teor de enxofre.

9 — O método de referência adoptado para a determinação do teor de enxofre é definido pelo:

- a) Método EN ISO 8754 e EN ISO 14596 para o fuelóleo pesado e os combustíveis navais;
- b) Método EN 24260, EN ISO 8754 e EN ISO 14596, para o gasóleo;

c) Nas arbitragens é aplicado o método EN ISO 14596. A interpretação estatística dos resultados da verificação do teor de enxofre dos gasóleos utilizados será feita de acordo com a norma ISO 4259.

CAPÍTULO IV

Coordenação, fiscalização e contra-ordenações

Artigo 7.º

Coordenação global do diploma

1 — As entidades com competência para fiscalizar o cumprimento do presente diploma, nomeadamente, a ASAE, o IPTM, I. P., as direcções regionais do Ministério da Economia e da Inovação devem, até ao final de Março de cada ano civil, enviar à DGEG os dados informativos recolhidos nas acções de verificação do cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre, designadamente o número de infracções detectadas.

2 — Cabe à DGEG, nomeadamente:

a) Recolher informação sobre o cumprimento do presente diploma, com excepção do disposto no artigo 4.º-C;

b) Elaborar relatórios sobre o cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre estabelecidos no presente diploma, devendo esses relatórios basear-se nos resultados das amostragens, das análises e vistorias efectuadas durante o ano civil anterior;

c) Enviar à Comissão Europeia, até 30 de Junho de cada ano, os relatórios mencionados na alínea anterior;

d) Dar conhecimento à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) dos relatórios mencionados na alínea b).

3 — (*Revogado.*)

4 — Os relatórios referidos no n.º 2 devem incluir o registo do número total de amostras analisadas por tipo de combustível e indicar a quantidade correspondente de combustível utilizada e o teor de enxofre médio calculado, bem como o número de vistorias efectuadas a bordo dos navios e registar o teor de enxofre médio dos combustíveis navais não abrangidos pelo presente diploma e utilizados no respectivo território.

Artigo 8.º

Informação

1 — Para efeitos do artigo anterior, a DGEG pode exigir dos agentes económicos que introduzem no consumo ou comercializam os fuelóleos pesados ou os gasóleos, incluindo gasóleos navais, informações sobre os programas e métodos de controlo utilizados para determinação das características dos produtos e cumprimento dos teores máximos de enxofre aplicáveis.

2 — A forma de apresentação da informação, a sua extensão e periodicidade são definidos por despacho do director-geral da DGEG.

Artigo 9.º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências próprias de outras entidades, nomeadamente das direcções regionais de economia e inovação, das comissões de coordenação e desenvolvimento regional do ambiente, da Inspeção-Geral

do Ambiente e do Ordenamento do Território e do IPTM, I. P., a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma cabe à ASAE, ou ao IPTM, I. P., quando se tratar de combustível naval.

2 — Sempre que uma entidade competente tome conhecimento de situações que indiciem a prática de uma contra-ordenação prevista no presente diploma, deve dar notícia à ASAE, ou ao IPTM, I. P., quando se tratar de combustível naval, para efeito da instauração e instrução do correspondente processo de contra-ordenação e consequente decisão.

Artigo 10.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima:

a) De € 5000 a € 44 891,81, a introdução no consumo ou a comercialização de fuelóleos, gasóleos e combustíveis navais que não satisfaçam os limites do teor de enxofre previstos no presente diploma ou na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º;

b) De € 5000 a € 40 000, o não cumprimento dos valores de emissão de SO_2 definidos nas alíneas c) e d) do n.º 4 do artigo 3.º;

c) De € 2500 a € 400 000, a falta de licença prevista no n.º 5 do artigo 3.º, o não cumprimento das condições previstas no n.º 2 do artigo 4.º-C e a utilização de tecnologia aprovada de redução de emissões sem que os navios cumpram com o previsto no n.º 5 do artigo 4.º-C;

d) De € 1250 a € 30 000, a recusa da prestação de informações solicitadas ao abrigo do artigo 8.º, a falta de registo previsto no n.º 2 do artigo 4.º-B e a forma de preenchimento, conteúdo e de conservação da guia de entrega e das amostras de combustíveis estabelecidas no n.º 8 e nas alíneas c) a f) do n.º 9 do artigo 4.º-A.

2 — No caso de pessoas singulares, o montante mínimo da coima a aplicar é de € 1000 e o máximo é de € 3740,98.

3 — A negligência e a tentativa são puníveis.

4 — Em função da gravidade da infracção e da culpa do infractor, podem ser aplicadas as sanções acessórias previstas no n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 356/89, de 17 de Outubro, pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

Artigo 11.º

Instrução do processo e aplicação das coimas e das sanções acessórias

1 — A instrução dos processos de contra-ordenação compete à ASAE, ou ao IPTM, I. P., quando se tratar de combustível naval, cabendo à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e de Publicidade (CAC-MEP) e ao presidente do Conselho Directivo do IPTM, I. P., respectivamente, a aplicação das coimas e sanções acessórias.

2 — O produto resultante da aplicação das coimas tem a seguinte distribuição:

a) 60% para o Estado;

b) 10% para a entidade que faz a instrução do processo;

c) 10% para a entidade que aplica a coima;

- d) 10% para a entidade que dá a notícia da infracção;
- e) 10% para a DGEG.

Artigo 12.º

Regiões Autónomas

1 — Nas Regiões Autónomas a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das correspondentes coimas e sanções acessórias incumbe aos organismos competentes dos respectivos Governos Regionais.

2 — O produto resultante da aplicação das coimas nas Regiões Autónomas constitui receita própria.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 13.º

Disposições transitórias

1 — As existências de gasóleos, incluindo o gasóleo naval, que à data da publicação deste diploma se encontrem armazenadas em depósitos licenciados sem que o teor de enxofre corresponda ao previsto no artigo 4.º poderão ser escoadas por um período máximo de três meses.

2 — *(Revogado.)*

Artigo 14.º

Revogações

Ficam revogadas as disposições relativas ao teor de enxofre da Portaria n.º 406/96, de 22 de Agosto, a partir da data de produção de efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 3.º

Artigo 15.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação, sem prejuízo do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º, que produz efeitos desde 1 de Julho de 2000.

ANEXO

Informação a incluir na guia de entrega de combustível referida no artigo 4.º-A

Nome e número IMO do navio receptor: ...
Porto: ...
Data de início da entrega: ...
Nome(s) do produto: ...
Quantidade em toneladas métricas: ...
Densidade a 15°C, kg/m³: ...
Teor de enxofre (% m/m): ...

Para os devidos efeitos se declara e certifica que o combustível naval fornecido está em conformidade com o seguinte:

a) Anexo vi da Convenção MARPOL:

A regra 14 (1)
A regra 14 (4)(a)
A regra 18 (1).....

b) Requisitos da Directiva n.º 2005/33/CE

Tipo de combustível naval: ...
(Identificação do fornecedor do combustível naval):

Nome completo: ...
Endereço: ...
Assinatura e carimbo: ...
Número de telefone: ...
Local de emissão: ...
Data: ...