

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Decreto-Lei n.º 170-B/2014

de 7 de novembro

A Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, fixa os limites ao teor de enxofre de certos tipos de combustíveis líquidos derivados do petróleo, tendo sido transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro.

A citada Diretiva foi alterada pela Diretiva n.º 2005/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2005, que introduz medidas específicas relativamente ao teor de enxofre dos combustíveis navais, transposta pelo Decreto-Lei n.º 69/2008, de 14 de abril, e ainda, pela Diretiva n.º 2009/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, no que se refere às especificações dos combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior, transposta pelo Decreto-Lei n.º 142/2010, de 31 de dezembro.

O presente decreto-lei transpõe para o direito interno a Diretiva n.º 2012/33/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 2009, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais, prosseguindo os propósitos da anterior legislação, no sentido de contribuir para a gradual redução das emissões de dióxido de enxofre resultantes da combustão de gasóleos não rodoviários e navais e de fuelóleo pesado.

Foram ouvidos, a título facultativo, diversos agentes do setor.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 69/2008, de 14 de abril, e 142/2010, de 31 de dezembro, transpondo para o direito interno a Diretiva n.º 2012/33/UE, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 4.º-A, 4.º-B, 4.º-C, 5.º, 6.º, 7.º, 9.º, 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 69/2008, de 14 de abril, e 142/2010, de 31 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 - [...].

2 - O presente diploma transpõe para o direito interno a Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, alterada pelas Diretivas n.ºs 2005/33/CE, de 6 de julho de 2005, e 2012/33/UE, de 21 de novem-

bro de 2012, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais, as quais ficam transpostas neste diploma.

3 - [...].

4 - [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) Sem prejuízo do artigo 3.º-A, aos combustíveis utilizados a bordo de navios que utilizem métodos de redução de emissões nos termos dos artigos 4.º-C e 4.º-E.

Artigo 2.º

[...]

1 - [...]:

a) [...];

b) [...]:

i) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 27101951 a 27101968, 27102031, 27102035, 27102039;

ii) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exceção do gasóleo, tal como definido nas alíneas *c*) e *d*), 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; ou

iii) Se as condições de destilação, previstas na subalínea anterior, não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero é igualmente classificado como fuelóleo pesado;

c) [...]:

i) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 27101925, 27101929, 27101947, 27101948, 27102017 ou 27102019; ou

ii) Um 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) [...];

e) Oleo diesel naval, qualquer combustível naval correspondente à definição da categoria DMB no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

f) Gasóleo naval, qualquer combustível naval correspondente à definição das categorias DMX, DMA e DMZ no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

l) [...];

m) [...];

n) [...];

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

p) [...];

q) [...];

r) [...];

s) Método de redução de emissões, qualquer acessório, equipamento, dispositivo ou aparelho destinado a ser instalado num navio, ou outros processos, combustíveis alternativos ou métodos de observância da regulamentação, utilizados como alternativa ao combustível naval com baixo teor de enxofre que cumpra os requisitos do presente diploma, que sejam verificáveis, quantificáveis e fiscalizáveis;

t) [...].

2 - [...].

3 - [...].

a) O combustível para motores diesel, tal como definido na alínea g) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 89/2008, de 30 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 142/2010, de 31 de dezembro;

b) [...].

Artigo 3.º

[...]

1 - Não podem ser utilizados em território nacional, fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1 %, em massa.

2 - [...].

3 - [...].

4 - Sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, com mais de 50 MWt, nos termos do capítulo III do referido diploma e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações no anexo V do mesmo ou, se esses limites de emissão não forem aplicáveis de acordo com o diploma, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca;

b) Em instalações de combustão não abrangidas pela alínea anterior cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca;

c) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas as instalações abrangidas pela alínea a), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder 1700 mg/Nm³, considerando um teor

volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca.

5 - Todas as utilizações previstas no número anterior dependem da concessão de uma licença à instalação de combustão respetiva para a utilização de fuelóleos com um determinado teor de enxofre, a emitir pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), com o parecer prévio favorável da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.) que determinará, igualmente, os limites de emissão para a atmosfera de SO₂ que a unidade em causa deve cumprir.

6 - [Revogado].

Artigo 4.º

[...]

1 - Não podem ser utilizados em território nacional gasóleos cujo teor de enxofre exceda 0,10 %, em massa.

2 - [Revogado].

3 - [Revogado].

Artigo 4.º-A

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados em mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, incluindo zonas de controlo das emissões de SO_x e pelos navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia.

1 - No mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

a) 3,50 %, a partir da data de entrada em vigor do presente diploma;

b) 0,50 %, a partir de 1 de janeiro de 2020.

2 - A alínea a) do número anterior não se aplica aos navios de passageiros que efetuem serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia, os quais, até 1 de janeiro de 2020, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição que se situem fora de zonas de controlo das emissões de SO_x, não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,50 % em massa.

3 - No mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição, incluídos em zonas de controlo das emissões de SO_x, não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa, 0,10 %.

4 - As disposições do número anterior 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.

5 - O disposto nos números anteriores é aplicável aos navios que arvoreem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União Europeia, sem prejuízo do artigo seguinte.

6 - A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) é responsável pela aplicação dos números anteriores a navios que arvoreem o

pavilhão português e a navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos portugueses.

7 - A DGRM articula-se com a Autoridade Marítima Nacional, podendo ainda celebrar protocolos com outras entidades, com vista à fiscalização aos navios.

8 - [Anterior n.º 5].

9 - É exigido o correto 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.

10 - [Anterior prómio do n.º 9]:

a) Os comercializadores de combustível naval devem efetuar junto da Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis, E.P.E. (ENMC, E.P.E.), um registo da sua atividade nos termos a definir na regulamentação prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, que é publicitado na sua página eletrónica;

b) As administrações portuárias e a Docapesca-Portos e Lotas, S.A. (Docapesca), nos portos sob a sua gestão, devem assegurar que a guia de entrega do combustível discrimine o teor de enxofre do combustível fornecido 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 I ao presente diploma e do qual faz parte integrante;

d) [Anterior alínea d) do n.º 9];

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

f) [Anterior alínea f) do n.º 9];

g) A DGRM pode inspecionar as guias de entrega de combustível a bordo de qualquer navio, enquanto o navio se encontra em porto ou fundeadouro nacional;

h) Na sua ação de inspeção, a DGRM 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 pela DGRM, nos termos da alínea anterior, deve ser efetuada 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 ENMC, E.P.E.;

j) A ENMC, E.P.E., toma as medidas adequadas contra os comercializadores nacionais de combustível naval, que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega de combustível, aplicando nomeadamente a legislação relativa ao exercício desta atividade prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro;

k) A ENMC, E.P.E., adota as medidas de regularização necessárias para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado em desconformidade com os requisitos aplicáveis.

11 - Se a DGRM detetar que um navio não cumpre as disposições aplicáveis aos combustíveis navais que respeitem o disposto no presente diploma, tem o direito de exigir ao navio que:

a) Apresente um registo das ações empreendidas com vista a tentar assegurar o seu cumprimento; e

b) Forneça provas de que tentou adquirir combustível naval que respeite o disposto no presente diploma de acordo com o seu plano de viagem e, caso o combustível não tenha sido disponibilizado onde estava planeado, de que tentou localizar fontes alternativas desse combustível naval e de que, apesar de fazer todos os esforços para obter combustível naval que respeite o disposto no presente diploma, esse combustível naval não estava disponível para compra.

12 - Nas situações de não cumprimento referidas no número anterior, não pode ser exigido ao navio o desvio da rota planeada ou o atraso indevido da viagem para assegurar o cumprimento dessas disposições.

13 - Se um navio prestar as informações previstas na alínea b) do n.º 11, a DGRM deve ter em conta todas as circunstâncias relevantes e as provas apresentadas, a fim de determinar as medidas adequadas a tomar, incluindo a não adoção de medidas de controlo.

14 - A DGRM notifica a Comissão Europeia quando um navio apresentar provas da não disponibilidade de combustível naval que respeite o disposto no presente diploma, e igualmente a ENMC, E.P.E., quando se trate de um abastecimento realizado em território nacional, para aplicação do disposto na alínea j) do n.º 10.

15 - Os comercializadores de combustíveis navais devem procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais que cumpram o presente diploma e dela dar informação à DGEG, que transmite à Comissão Europeia informação sobre a disponibilidade desses combustíveis navais nos portos e terminais portugueses.

16 - Em caso de não disponibilidade de combustíveis navais que cumpram o presente diploma em território nacional, o navio notifica o seu Estado do pavilhão e a autoridade competente do porto de destino relevante.

17 - [Anterior n.º 10].

Artigo 4.º-B

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados pelos navios em portos nacionais

1 - Os navios em portos nacionais não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação de substituição do combustível o mais depressa possível depois de atracados ou fundeados e o mais tarde possível antes da partida.

2 - [...].

3 - [...].

a) Caso se preveja, em conformidade com horários publicados, que os navios estejam no porto por menos de duas horas;

b) [...].

c) [...].

4 - Não pode ser colocado no mercado nacional gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa.

Artigo 4.º-C

Métodos de redução de emissões

1 - É autorizada, pela DGRM, mediante parecer favorável da APA, I.P., a utilização de métodos de redução de emissões nos portos nacionais, mar territorial, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição, independentemente de estarem situadas dentro ou fora de zonas de controlo das emissões de SO_x, aos navios que arvoreem todos os pavilhões, como alternativa à utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2, 3 e 5 do presente artigo.

2 - Os navios nos quais sejam utilizados os métodos de redução de emissões referidos no número anterior devem reduzir em permanência as suas emissões de dióxido de enxofre em grau pelo menos equivalente ao que conseguiriam obter se utilizassem combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B.

3 - Os valores de emissão equivalentes são determinados de acordo com o anexo II ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

4 - Como alternativa aos métodos de redução de emissões, os navios atracados em portos nacionais, devem poder recorrer à utilização de sistemas de alimentação elétrica localizados em terra.

5 - Os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem cumprir os critérios especificados nos instrumentos referidos no anexo III ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

6 - Os procedimentos a aplicar para a aprovação da utilização dos métodos de redução referidos no n.º 1 são publicados na página eletrónica da DGRM e da APA, I.P., sendo que esta última verifica se os métodos utilizados previstos no n.º 1 são equivalentes à utilização de combustíveis que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B.

Artigo 5.º

[...]

1 - Os limites máximos de teor de enxofre estabelecidos nos artigos 3.º, 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B 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 membro do Governo responsável pela área da energia 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 pode exceder seis meses.

3 - A aplicação do disposto no número anterior carece da aprovação da Comissão Europeia para a alteração do limite máximo de teor de enxofre para o combustível em causa, devendo o respetivo pedido ser instruído com o parecer favorável do membro do Governo responsável pela área do ambiente.

Artigo 6.º

[...]

1 - A verificação de que o teor de enxofre dos combustíveis utilizados satisfaz o disposto nos artigos 3.º, 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B a efetuar por amostragem, a qual deve ser realizada sem demora injustificada, deve iniciar-se na data de entrada em vigor do limite pertinente para o teor de enxofre máximo do combustível em causa e ser realizada periodicamente com a frequência e quantidades necessárias, de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado, e, no caso do combustível naval, do combustível que os navios estejam a utilizar nas zonas marítimas e portos nacionais.

2 - A promoção da verificação referida no número anterior é da competência da ENMC, E.P.E., para os combustíveis constantes dos artigos 3.º e 4.º.

3 - Quando estiverem em causa combustíveis navais, a promoção da verificação prevista no n.º 1 é da competência das administrações portuárias ou, no caso dos portos que se encontram sob gestão direta da Docapesca, da competência deste organismo.

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

5 - [Anterior n.º 4].

6 - Para verificação do cumprimento previsto no n.º 4 é utilizada a vistoria do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio e das guias de entrega de combustível, e, se apropriado, cada um dos processos seguintes de amostragem e análise:

a) Amostragem do combustível naval para queima a bordo, quando do seu fornecimento aos navios, de acordo com as orientações para a colheita de amostras de fuelóleo a fim de determinar o cumprimento do anexo VI revisto da Convenção MARPOL, aprovada em 17 de julho de 2009 nos termos da Resolução 182 (59) do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, e análise do seu teor de enxofre; ou

b) Amostragem e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo contido nos reservatórios, caso seja técnica e economicamente exequível, e nas amostras de bancas seladas a bordo dos navios, para determinação do seu teor de enxofre.

7 - O método de referência adotado para determinação do teor de enxofre é o método ISO 8754 ou EN ISO 14596.

8 - A fim de determinar se o combustível naval entregue aos navios e neles utilizado cumpre os limites de teor de enxofre exigidos pelos artigos 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B, deve utilizar-se o procedimento de verificação estabelecido no apêndice VI do anexo VI da Convenção MARPOL.

9 - A interpretação estatística dos resultados da verificação do teor de enxofre é feita de acordo com a norma ISO 4259.

Artigo 7.º

Coordenação

1 - As entidades com competência para fiscalizar o cumprimento do presente diploma, nomeadamente, a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), a DGRM, as administrações portuárias, a Do-

capasca, e a ENMC, E.P.E., devem, até ao final de março de cada ano civil, enviar à DGEG os dados informativos recolhidos nas ações de verificação do cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre referentes ao ano anterior, designadamente o número de infrações detetadas.

2 - [...];

a) [...];

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 efetuadas, de acordo com o artigo anterior, durante o ano civil anterior;

c) [...];

d) [...].

3 - [...].

4 - [...].

Artigo 9.º

[...]

1 - Sem prejuízo das competências próprias de outras entidades, nomeadamente da ENMC, E.P.E., das comissões de coordenação e desenvolvimento regional do ambiente, da Inspeção-Geral dos Ministérios do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia e da Agricultura e do Mar (IGAMAOT), da DGRM, das administrações portuárias e da Docapesca, a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma cabe à ASAE, ou à DGRM, quando se tratar de combustível naval.

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

Artigo 10.º

[...]

1 - [...].

a) [...];

b) [Revogada];

c) De € 2500 a € 40 000, a falta de licença prevista no n.º 5 do artigo 3.º, a falta de autorização prevista no n.º 1 do artigo 4.º-C e o não cumprimento dos critérios mencionados 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 9 e nas alíneas c) a f) do n.º 10 do artigo 4.º-A.

2 - [...].

3 - [...].

4 - As contraordenações previstas no presente diploma aplica-se o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 setembro, e 323/2001 de 17 de

dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro, podendo consoante a gravidade da infração e a culpa do agente, ser aplicadas as sanções acessórias previstas no n.º 1 do artigo 21.º do referido decreto-lei.

Artigo 11.º

[...]

1 - A instrução dos processos de contraordenação compete à ASAE, ou à DGRM, se se tratar de combustível naval, cabendo ao inspetor-geral da ASAE e ao diretor-geral da DGRM, respetivamente, a aplicação das coimas e sanções acessórias.

2 - [...].

a) [...];

b) 10 % para a entidade que levanta o auto de notícia;

c) 10 % para a entidade instrutora;

d) [Anterior alínea c)];

e) [...].»

Artigo 3.º

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

1 - São aditados os artigos 3.º-A, 4.º-D, 4.º-E e 4.º-F ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 69/2008, de 14 de abril, e 142/2010, de 31 de dezembro, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Teor máximo de enxofre do combustível naval

Não podem ser utilizados em território nacional combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 3,50 %, em massa, com exceção dos combustíveis fornecidos a navios que utilizem os métodos de redução de emissões sujeitos ao artigo 4.º-C em sistemas fechados.

Artigo 4.º-D

Aprovação de métodos de redução de emissões destinados a ser utilizados a bordo de navios que arvoreem pavilhão de um Estado Membro

1 - Os métodos de redução de emissões abrangidos pela Diretiva n.º 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, são aprovados nos termos dessa diretiva.

2 - Os métodos de redução de emissões não abrangidos pelo número anterior são aprovados 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 de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), tendo em conta:

a) As orientações elaboradas pela OMI;

b) Os resultados dos ensaios efetuados ao abrigo do artigo seguinte;

c) Os efeitos no ambiente, incluindo as reduções de emissões alcançáveis, e o impacto nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários; e

d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

Artigo 4.º-E

Ensaaios de novos métodos de redução de emissões

1 - Podem ser aprovadas pela DGRM, mediante parecer favorável da APA, I.P., e de um organismo reconhecido ao abrigo do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, ensaios de métodos de redução de emissões, em colaboração com outros Estados membros, se for caso disso, em navios que arvorem o respetivo pavilhão ou em zonas marítimas sob a sua jurisdição.

2 - Durante os ensaios referidos no número anterior, não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, desde que se encontrem preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

a) A DGRM e a Comissão Europeia sejam informadas por escrito, pelo menos seis meses antes do início dos ensaios;

b) A duração das autorizações para os ensaios não exceda 18 meses;

c) Os navios participantes tenham instalado equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização, em contínuo, dos gases emitidos pelas chaminés e utilizem-no durante todo o período dos ensaios;

d) Os navios participantes tenham alcançado reduções de emissões pelo menos equivalentes às que seriam obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre dos combustíveis, especificados no presente diploma;

e) Tenham funcionado durante todo o período dos ensaios sistemas adequados de gestão dos resíduos gerados pelos métodos de redução de emissões;

f) Seja avaliado o impacto no meio marinho, designadamente nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários, durante todo o período dos ensaios; e

g) Sejam fornecidos pela DGRM à Comissão Europeia os resultados completos e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo dos ensaios.

Artigo 4.º-F

Medidas financeiras

Podem ser adotadas medidas financeiras em benefício dos operadores afetados pelo presente diploma, se essas medidas financeiras forem conformes com as normas aplicáveis aos auxílios estatais e se destinarem a ser utilizadas nesta área.»

2 - São aditados os anexos II e III ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 69/2008, de 14 de abril, e 142/2010, de 31 de dezembro, com a redação constante do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados o n.º 6 do artigo 3.º, o n.º 2 do artigo 8.º, a alínea b) do n.º 1 do artigo 10.º e o n.º 1 do artigo 13.º

do Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 69/2008, de 14 de abril, e 142/2010, de 31 de dezembro.

Artigo 5.º

Republicação

1 - É republicado, no anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, com a redação atual.

2 - Para efeitos da republicação onde se lê «IPTM, I.P.», «Agência Portuguesa do Ambiente» e «APA» deve ler-se, respetivamente, «DGRM» e «Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.» e «APA, I.P.».

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de outubro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Rui Manuel Parente Chancelerelle de Machete* — *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva*.

Promulgado em 5 de novembro de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de novembro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 3.º)

ANEXO II

Limites equivalentes de emissão para os métodos de redução de emissões referidos no n.º 2 do artigo 4.º-C

1 - Os limites máximos de teor de enxofre dos combustíveis navais referidos nos artigos 4.º-A e 4.º-B e nas regras 14.1 e 14.4 do anexo VI da Convenção MARPOL e limites de emissão correspondentes referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º-C, são os seguintes:

Teor de enxofre do combustível naval (% m/m)	Razão de emissões SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v) ²
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

2 - Os limites estabelecidos para as razões de emissões só são aplicáveis quando se utilizam fuelóleos residuais ou destilados de petróleo.

3 - No caso do sistema de tratamento de efluentes gasosos (STEG) absorver CO₂, durante o processo de tratamento do efluente gasoso, a concentração de CO₂ pode ser medida à entrada da unidade STEG, desde que seja possível demonstrar claramente que essa metodologia é correta.

ANEXO III

Critérios de utilização dos métodos de redução de emissões referidos no n.º 5 do artigo 4.º-C

Os métodos de redução de emissões referidos no artigo 4.º-C devem cumprir, pelo menos, os critérios especificados nos seguintes instrumentos, consoante o caso:

Método de redução de emissões	Critérios de utilização
Mistura de combustível naval e de gás vaporizado	Decisão 2010/769/UE, da Comissão, de 13 de dezembro de 2010, que estabelece critérios para a utilização pelos navios de transporte de gás natural liquefeito, como alternativa à utilização de combustíveis navais com baixo teor de enxofre, de métodos tecnológicos que cumpram as exigências do artigo 4.º-B da Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 2005/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2005, no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais.
Sistemas de tratamento de efluentes gasosos.	Resolução MEPC.184(59), aprovada em 17 de julho de 2009 «As águas residuais provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos que utilizem substâncias químicas, aditivos, preparações e substâncias químicas relevantes criados in situ», a que se refere o ponto 10.1.6.1 da Resolução MEPC.184(59), não devem ser descarregados no mar, incluindo portos fechados, portos de abrigo e estuários, a menos que o operador do navio demonstre que essa descarga de águas residuais não tem impactos negativos significativos na saúde humana e no ambiente e que não representam para os mesmos um perigo. Se a substância química utilizada for a soda cáustica, é suficiente que as águas residuais cumpram os critérios estabelecidos na Resolução MEPC.184(59) e o seu pH não seja superior a 8,0.
Biocombustíveis.	A utilização de biocombustíveis na aceção da Diretiva n.º 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis, que cumpram as normas CEN e ISO relevantes. As misturas de biocombustíveis e combustíveis navais devem cumprir as disposições aplicáveis ao enxofre estabelecidas no artigo 3.º-A, nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 4.º-A e no artigo 4.º-B do presente diploma.

ANEXO II

(a que se refere o artigo 5.º)

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto 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 Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, alterada pelas Diretivas n.ºs 2005/33/CE, de 6 de julho de 2005, e 2012/33/UE, de 21 de novembro de 2012, no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis navais, as quais ficam transpostas 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 adoção de medidas apropriadas, que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios, que tais navios atuem, 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, exceto 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;

i) Sem prejuízo do artigo 3.º-A, aos combustíveis utilizados a bordo de navios que utilizem métodos de redução de emissões nos termos dos artigos 4.º-C e 4.º-E.

Artigo 2.º

Definições

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

a) [Revogada];

b) Fuelóleo pesado:

i) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 27101951 a 27101968, 27102031, 27102035, 27102039;

ii) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exceção do gasóleo, tal como definido nas alíneas c) e d), 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; ou

iii) Se as condições de destilação, previstas na subalínea anterior, não puderem ser determinadas pelo método ASTM D86, o produto petrolífero é igualmente classificado como fuelóleo pesado;

c) Gasóleo:

i) Um combustível líquido derivado do petróleo, com exclusão dos combustíveis navais, abrangido pelos códigos NC 27101925, 27101929, 27101947, 27101948, 27102017 ou 27102019; ou

ii) Um 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 à utilização ou utilizado a bordo de um navio, incluindo os combustíveis definidos na norma ISO 8217, e qualquer combustível líquido derivado do petróleo utilizado a bordo de embarcações de navegação interior ou de recreio, definidas na Diretiva n.º 97/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, e na Diretiva n.º 94/25/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de junho;

e) Óleo diesel naval, qualquer combustível naval correspondente à definição da categoria DMB no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

f) Gasóleo naval, qualquer combustível naval correspondente à definição das categorias DMX, DMA e DMZ no quadro I da norma ISO 8217, com exceção da referência ao teor de enxofre;

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 exceto:

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 efetuadas 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, efetuadas 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 num porto, um navio atracado ou fundeado, que está em segurança amarrado ou ancorado num porto comunitário em operações de carga ou descarga e em estada (*hotelling*), inclusivamente quando não está a efetuar operações de carga;

p) [Revogada];

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) Método de redução de emissões, qualquer acessório, equipamento, dispositivo ou aparelho destinado a ser instalado num navio, ou outros processos, combustíveis alternativos ou métodos de observância da regulamentação, utilizados como alternativa ao combustível naval com baixo teor de enxofre que cumpra os requisitos do presente diploma, que sejam verificáveis, quantificáveis e fiscalizáveis;

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 g) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 89/2008, de 30 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 142/2010, de 31 de dezembro;

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

CAPÍTULO II

Limites máximos de teor de enxofre

Artigo 3.º

Teor de enxofre máximo do fuelóleo pesado

1 - Não podem ser utilizados em território nacional, fuelóleos pesados cujo teor de enxofre exceda 1 %, em massa.

2 - [Revogado].

3 - [Revogado].

4 - Sem prejuízo da adequada monitorização das emissões pelas autoridades competentes, o n.º 1 não se aplica aos fuelóleos pesados utilizados:

a) Em instalações de combustão abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, com mais de 50 MWt, nos termos do capítulo III do referido diploma e que respeitem os limites de emissão de dióxido de enxofre previstos para tais instalações no anexo V do mesmo ou, se esses limites de emissão não forem aplicáveis de acordo com o diploma, cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca;

b) Em instalações de combustão não abrangidas pela alínea anterior cuja média mensal de emissões de dióxido de enxofre não exceda 1700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca;

c) Para combustão em refinarias, na condição de a média mensal global das emissões de dióxido de enxofre de todas as instalações de combustão da refinaria, independentemente do tipo de combustível ou combinação de combustíveis utilizado e excluídas as instalações abrangidas pela alínea a), as turbinas a gás e os motores a gás, não exceder 1700 mg/Nm³, considerando um teor volúmico de 3 % de oxigénio nos gases de combustão, base seca.

5 - Todas as utilizações previstas no número anterior dependem da concessão de uma licença à instalação de combustão respetiva para a utilização de fuelóleos com um determinado teor de enxofre, a emitir pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), com o parecer prévio favorável da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.), que determinará, igualmente, os limites de emissão para a atmosfera de SO₂ que a unidade em causa deve cumprir.

6 - [Revogado].

Artigo 3.º-A

Teor máximo de enxofre do combustível naval

Não podem ser utilizados em território nacional combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 3,50 %, em massa, com exceção dos combustíveis fornecidos a navios que utilizem os métodos de redução de emissões sujeitos ao artigo 4.º-C em sistemas fechados.

Artigo 4.º

Teor máximo de enxofre do gasóleo

1 - Não podem ser utilizados em território nacional gasóleos cujo teor de enxofre exceda 0,10 %, em massa.

2 - [Revogado].

3 - [Revogado].

Artigo 4.º-A

Teor de enxofre máximo nos combustíveis navais utilizados em mares territoriais, zonas económicas exclusivas e zonas de controlo da poluição, incluindo zonas de controlo das emissões de SO_x e pelos navios de passageiros que efetuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia.

1 - No mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa:

a) 3,50 %, a partir da data de entrada em vigor do presente diploma;

b) 0,50 %, a partir de 1 de janeiro de 2020.

2 - A alínea a) do número anterior não se aplica aos navios de passageiros que efetuem serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia, os quais, até 1 de janeiro de 2020, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição que se situem fora de zonas de controlo das emissões de SO_x, não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,50 % em massa.

3 - No mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição, incluídos em zonas de controlo das emissões de SO_x, não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda, em massa, 0,10 %.

4 - As disposições do número anterior 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.

5 - O disposto nos números anteriores é aplicável aos navios que arvoreem todos os pavilhões, incluindo os navios cuja viagem se inicie fora da União Europeia, sem prejuízo do artigo seguinte.

6 - A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) é responsável pela aplicação dos números anteriores a navios que arvoreem o pavilhão português e a navios de todos os pavilhões que se encontrem nos portos portugueses.

7 - A DGRM articula-se com a Autoridade Marítima Nacional, podendo ainda celebrar protocolos com outras entidades, com vista à fiscalização aos navios.

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

9 - É exigido o correto 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.

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

a) Os comercializadores de combustível naval devem efetuar junto da Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis, E.P.E. (ENMC, E.P.E.), um registo da sua atividade nos termos a definir na regulamentação prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, que é publicitado na sua página eletrónica;

b) As administrações portuárias e a Docapesca, nos portos sob a sua gestão, devem assegurar que a guia de entrega do combustível discrimine o teor de enxofre do combustível fornecido 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 I ao presente diploma e do qual faz parte integrante;

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, incluindo os navios que realizam bancas, 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) A DGRM pode inspecionar as guias de entrega de combustível a bordo de qualquer navio, enquanto o navio se encontra em porto ou fundeadouro nacional;

h) Na sua ação de inspeção, a DGRM 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 pela DGRM, nos termos da alínea anterior, deve ser efetuada 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 ENMC, E.P.E.;

j) A ENMC, E.P.E., toma as medidas adequadas contra os comercializadores nacionais de combustível naval, que forneçam, comprovadamente, combustível não conforme ao indicado na guia de entrega de combustível, aplicando nomeadamente a legislação relativa ao exercício desta atividade prevista no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro;

k) A ENMC, E.P.E., adota as medidas de regularização necessárias para tornar conforme qualquer combustível naval que seja encontrado em desconformidade com os requisitos aplicáveis.

11 - Se a DGRM detetar que um navio não cumpre as disposições aplicáveis aos combustíveis navais que respeitem o disposto no presente diploma, tem o direito de exigir ao navio que:

a) Apresente um registo das ações empreendidas com vista a tentar assegurar o seu cumprimento; e

b) Forneça provas de que tentou adquirir combustível naval que respeite o disposto no presente diploma de acordo com o seu plano de viagem e, caso o combustível não tenha sido disponibilizado onde estava planeado, de que tentou localizar fontes alternativas desse combustível naval e de que, apesar de fazer todos os esforços para obter combustível naval que respeite o disposto no presente diploma, esse combustível naval não estava disponível para compra.

12 - Nas situações de não cumprimento referidas no número anterior, não pode ser exigido ao navio o desvio da rota planeada ou o atraso indevido da viagem para assegurar o cumprimento dessas disposições.

13 - Se um navio prestar as informações previstas na alínea b) do n.º 11, a DGRM deve ter em conta todas as circunstâncias relevantes e as provas apresentadas, a fim de determinar as medidas adequadas a tomar, incluindo a não adoção de medidas de controlo.

14 - A DGRM notifica a Comissão Europeia quando um navio apresentar provas da não disponibilidade de combustível naval que respeite o disposto no presente diploma, e igualmente a ENMC, E.P.E., quando se trate de um abastecimento realizado em território nacional, para aplicação do disposto na alínea j) do n.º 10.

15 - Os comercializadores de combustíveis navais devem procurar assegurar a disponibilidade de combustíveis navais que cumpram o presente diploma e dela dar informação à DGEG, que transmite à Comissão Europeia informação sobre a disponibilidade desses combustíveis navais nos portos e terminais portugueses.

16 - Em caso de não disponibilidade de combustíveis navais que cumpram o presente diploma em território nacional, o navio notifica o seu Estado do pavilhão e a autoridade competente do porto de destino relevante.

17 - 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 em portos nacionais

1 - Os navios em portos nacionais não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação de substituição do combustível o mais depressa possível depois de atracados ou fundeados 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 pela DGRM.

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

a) Caso se preveja, em conformidade com horários publicados, que os navios estejam no porto por menos de duas horas;

b) [Revogada];

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

4 - Não pode ser colocado no mercado nacional gasóleo naval cujo teor de enxofre seja superior a 0,10 % em massa.

Artigo 4.º-C

Métodos de redução de emissões

1 - É autorizada, pela DGRM, mediante parecer favorável da APA, I.P., a utilização de métodos de redução de emissões nos portos nacionais, mar territorial, zona económica exclusiva e zonas de controlo da poluição, independentemente de estarem situadas dentro ou fora de zonas de controlo das emissões de SO_x, aos navios que

arvoreem todos os pavilhões, como alternativa à utilização de combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2, 3 e 5 do presente artigo.

2 - Os navios nos quais sejam utilizados os métodos de redução de emissões referidos no número anterior devem reduzir em permanência as suas emissões de dióxido de enxofre em grau pelo menos equivalente ao que conseguiriam obter se utilizassem combustíveis navais que respeitem os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B.

3 - Os valores de emissão equivalentes são determinados de acordo com o anexo II ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

4 - Como alternativa aos métodos de redução de emissões, os navios atracados em portos nacionais, devem poder recorrer à utilização de sistemas de alimentação elétrica localizados em terra.

5 - Os métodos de redução de emissões referidos no n.º 1 devem cumprir os critérios especificados nos instrumentos referidos no anexo III ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

6 - Os procedimentos a aplicar para a aprovação da utilização dos métodos de redução referidos no n.º 1 são publicados na página eletrónica da DGRM e da APA, I.P., sendo que esta última verifica se os métodos utilizados previstos no n.º 1 são equivalentes à utilização de combustíveis que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B.

Artigo 4.º-D

Aprovação de métodos de redução de emissões destinados a ser utilizados a bordo de navios que arvoreem pavilhão de um Estado Membro

1 - Os métodos de redução de emissões abrangidos pela Diretiva n.º 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, são aprovados nos termos dessa diretiva.

2 - Os métodos de redução de emissões não abrangidos pelo número anterior são aprovados 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 de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), tendo em conta:

- a) As orientações elaboradas pela OMI;
- b) Os resultados dos ensaios efetuados ao abrigo do artigo seguinte;
- c) Os efeitos no ambiente, incluindo as reduções de emissões alcançáveis, e o impacto nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários; e
- d) A viabilidade da sua monitorização e verificação.

Artigo 4.º-E

Ensaio de novos métodos de redução de emissões

1 - Podem ser aprovadas pela DGRM, mediante parecer favorável da APA, I.P., e de um organismo reconhecido ao abrigo do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, ensaios de métodos de redução de emissões, em colaboração com outros Estados membros, se for caso disso, em navios que arvoreem o respetivo pavilhão ou em zonas marítimas sob a sua jurisdição.

2 - Durante os ensaios referidos no número anterior, não é obrigatória a utilização de combustíveis navais que cumpram os requisitos dos artigos 4.º-A e 4.º-B, desde que

se encontrem preenchidas cumulativamente as seguintes condições:

- a) A DGRM e a Comissão Europeia sejam informadas por escrito, pelo menos seis meses antes do início dos ensaios;
- b) A duração das autorizações para os ensaios não exceda 18 meses;
- c) Os navios participantes tenham instalado equipamento à prova de manipulação não autorizada para a monitorização, em contínuo, dos gases emitidos pelas chaminés e utilizem-no durante todo o período dos ensaios;
- d) Os navios participantes tenham alcançado reduções de emissões pelo menos equivalentes às que seriam obtidas através da aplicação dos limites para o teor de enxofre dos combustíveis, especificados no presente diploma;
- e) Tenham funcionado durante todo o período dos ensaios sistemas adequados de gestão dos resíduos gerados pelos métodos de redução de emissões;
- f) Seja avaliado o impacto no meio marinho, designadamente nos ecossistemas em portos fechados, portos de abrigo e estuários, durante todo o período dos ensaios; e
- g) Sejam fornecidos pela DGRM à Comissão Europeia os resultados completos e tornados públicos, no prazo de seis meses a contar do termo dos ensaios.

Artigo 4.º-F

Medidas financeiras

Podem ser adotadas medidas financeiras em benefício dos operadores afetados pelo presente diploma, se essas medidas financeiras forem conformes com as normas aplicáveis aos auxílios estatais e se destinarem a ser utilizadas nesta área.

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, 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B 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 membro do Governo responsável pela área da energia 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 pode exceder seis meses.

3 - A aplicação do disposto no número anterior carece da aprovação da Comissão Europeia para a alteração do limite máximo de teor de enxofre para o combustível em causa, devendo o respetivo pedido ser instruído com o parecer favorável do membro do Governo responsável pela área do ambiente.

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, 3.º-A,

4.º, 4.º-A e 4.º-B a efetuar por amostragem, a qual deve ser realizada sem demora injustificada, deve iniciar-se na data de entrada em vigor do limite pertinente para o teor de enxofre máximo do combustível em causa e ser realizada periodicamente com a frequência e quantidades necessárias, de modo a que as amostras sejam representativas do combustível analisado, e, no caso do combustível naval, do combustível que os navios estejam a utilizar nas zonas marítimas e portos nacionais.

2 - A promoção da verificação referida no número anterior é da competência da ENMC, E.P.E., para os combustíveis constantes dos artigos 3.º e 4.º.

3 - Quando estiverem em causa combustíveis navais, a promoção da verificação prevista no n.º 1 é da competência das administrações portuárias ou, no caso dos portos que se encontram sob gestão direta da Docapesca, da competência deste organismo.

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

5 - A DGRM verifica, aleatoriamente, a bordo dos navios, o cumprimento do disposto no número anterior, quando da realização de inspeções para efeitos de certificação, nas ações de inspeções no âmbito do controlo pelo estado do porto ou através de inspeções aleatórias dedicadas.

6 - Para verificação do cumprimento previsto no n.º 4 é utilizada a vistoria do diário de navegação, diário do serviço de máquinas ou de outro diário do navio e das guias de entrega de combustível, e, se apropriado, cada um dos processos seguintes de amostragem e análise:

a) Amostragem do combustível naval para queima a bordo, quando do seu fornecimento aos navios, de acordo com as orientações para a colheita de amostras de fuelóleo a fim de determinar o cumprimento do anexo VI revisto da Convenção MARPOL, aprovada em 17 de julho de 2009 nos termos da Resolução 182 (59) do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, e análise do seu teor de enxofre; ou

b) Amostragem e análise do teor de enxofre do combustível naval para queima a bordo contido nos reservatórios, caso seja técnica e economicamente exequível, e nas amostras de bancas seladas a bordo dos navios, para determinação do seu teor de enxofre.

7 - O método de referência adotado para determinação do teor de enxofre é o método ISO 8754 ou EN ISO 14596.

8 - A fim de determinar se o combustível naval entregue aos navios e neles utilizado cumpre os limites de teor de enxofre exigidos pelos artigos 3.º-A, 4.º, 4.º-A e 4.º-B, deve utilizar-se o procedimento de verificação estabelecido no apêndice VI do anexo VI da Convenção MARPOL.

9 - A interpretação estatística dos resultados da verificação do teor de enxofre é feita de acordo com a norma ISO 4259.

CAPÍTULO IV

Coordenação, fiscalização e contraordenações

Artigo 7.º

Coordenação

1 - As entidades com competência para fiscalizar o cumprimento do presente diploma, nomeadamente, a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), a DGRM, as administrações portuárias, a Docapesca, e a

ENMC, E.P.E., devem, até ao final de março de cada ano civil, enviar à DGEG os dados informativos recolhidos nas ações de verificação do cumprimento dos limites máximos de teor de enxofre referentes ao ano anterior, designadamente o número de infrações detetadas.

2 - Cabe à DGEG, nomeadamente:

a) Recolher informação sobre o cumprimento do presente diploma, com exceção 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 efetuadas, de acordo com o artigo anterior, 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 APA, I.P., 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 efetuadas a bordo dos navios e registar o teor de enxofre médio dos combustíveis navais não abrangidos pelo presente diploma e utilizados no respetivo 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 - [Revogado].

Artigo 9.º

Fiscalização

1 - Sem prejuízo das competências próprias de outras entidades, nomeadamente da ENMC, E.P.E., das comissões de coordenação e desenvolvimento regional do ambiente, da Inspeção-Geral dos Ministérios do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia e da Agricultura e do Mar (IGAMAOT), da DGRM, das administrações portuárias e da Docapesca, a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma cabe à ASAE, ou à DGRM, quando se tratar de combustível naval.

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

Artigo 10.º

Contraordenações

1 - Constitui contraordenação, 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) [Revogada];

c) De € 2500 a € 40 000, a falta de licença prevista no n.º 5 do artigo 3.º, a falta de autorização prevista no n.º 1 do artigo 4.º-C e o não cumprimento dos critérios mencionados 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 9 e nas alíneas c) a f) do n.º 10 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 - Às contraordenações previstas no presente diploma aplica-se o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 setembro, e 323/2001 de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro, podendo consoante a gravidade da infração e a culpa do agente, ser aplicadas as sanções acessórias previstas no n.º 1 do artigo 21.º do referido decreto-lei.

Artigo 11.º

Instrução do processo e aplicação das coimas e das sanções acessórias

1 - A instrução dos processos de contraordenação compete à ASAE, ou à DGRM, se se tratar de combustível naval, cabendo ao inspetor-geral da ASAE e ao diretor-geral da DGRM, respetivamente, 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 levanta o auto de notícia;
- c) 10 % para a entidade instrutora;
- d) 10 % para a entidade que aplica a coima;
- e) 10% para a DGEG.

Artigo 12.º

Regiões Autónomas

1 - Nas Regiões Autónomas a instrução dos processos de contraordenação e a aplicação das correspondentes coimas e sanções acessórias incumbe aos organismos competentes dos respetivos 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

[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 recetor: ...

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 Diretiva n.º 2005/33/CE

Tipo de combustível naval: ...

(Identificação do fornecedor do combustível naval):

Nome completo: ...

Endereço: ...

Assinatura e carimbo: ...

Numero de telefone: ...

Local de emissão: ...

Data: ...

ANEXO II

Limites equivalentes de emissão para os métodos de redução de emissões referidos no n.º 2 do artigo 4.º-C

1 - Os limites máximos de teor de enxofre dos combustíveis navais referidos nos artigos 4.º-A e 4.º-B e nas regras 14.1 e 14.4 do anexo VI da Convenção MARPOL

e limites de emissão correspondentes referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º-C, são os seguintes:

Teor de enxofre do combustível naval (% m/m)	Razão de emissões SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

2 - Os limites estabelecidos para as razões de emissões só são aplicáveis quando se utilizam fuelóleos residuais ou destilados de petróleo.

3 - No caso do sistema de tratamento de efluentes gasosos (STEG) absorver CO₂, durante o processo de tratamento do efluente gasoso, a concentração de CO₂ pode ser medida à entrada da unidade STEG, desde que seja possível demonstrar claramente que essa metodologia é correta.

ANEXO III

Critérios de utilização dos métodos de redução de emissões referidos no n.º 5 do artigo 4.º-C

Os métodos de redução de emissões referidos no artigo 4.º-C devem cumprir, pelo menos, os critérios especificados nos seguintes instrumentos, consoante o caso:

Método de redução de emissões	Critérios de utilização
Mistura de combustível naval e de gás vaporizado	Decisão 2010/769/UE, da Comissão, de 13 de dezembro de 2010, que estabelece critérios para a utilização pelos navios de transporte de gás natural liquefeito, como alternativa à utilização de combustíveis navais com baixo teor de enxofre, de métodos tecnológicos que cumpram as exigências do artigo 4.º-B da Diretiva n.º 1999/32/CE, do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva n.º 2005/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2005, no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais.
Sistemas de tratamento de efluentes gasosos.	Resolução MEPC.184(59), aprovada em 17 de julho de 2009 «As águas residuais provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos que utilizem substâncias químicas, aditivos, preparações e substâncias químicas relevantes criados in situ», a que se refere o ponto 10.1.6.1 da Resolução MEPC.184(59), não devem ser descarregados no mar, incluindo portos fechados, portos de abrigo e estuários, a menos que o operador do navio demonstre que essa descarga de águas residuais não tem impactos negativos significativos na saúde humana e no ambiente e que não representam para os mesmos um perigo. Se a substância química utilizada for a soda cáustica, é suficiente que as águas residuais cumpram os critérios estabelecidos na Resolução MEPC.184(59) e o seu pH não seja superior a 8,0.
Biocombustíveis.	A utilização de biocombustíveis na aceção da Diretiva n.º 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis, que cumpram as normas CEN e ISO relevantes. As misturas de biocombustíveis e combustíveis navais devem cumprir as disposições aplicáveis ao enxofre estabelecidas no artigo 3.º-A, nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 4.º-A e no artigo 4.º-B do presente diploma.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR

Decreto-Lei n.º 170-C/2014

de 7 de novembro

O Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 24/2004, de 23 de janeiro, procedeu à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva n.º 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, com as alterações introduzidas pela Diretiva n.º 98/85/CE, da Comissão, de 11 de novembro de 1998, estabelecendo-se um conjunto de normas aplicáveis aos equipamentos marítimos a fabricar ou a comercializar em território nacional ou a instalar em embarcações nacionais sujeitas a certificação de segurança, por força do disposto nas convenções internacionais sobre a matéria.

A regulamentação dos equipamentos a fabricar ou a comercializar nos termos dos normativos acima mencionados foi operada através da Portaria n.º 381/2000, de 28 de junho, alterada pela Portaria n.º 115/2003, de 31 de janeiro.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 24/2004, de 23 de janeiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 18/2009, de 15 de janeiro, 17/2010, de 17 de março, 53/2012, de 8 de março, e 207/2012, de 3 de setembro, transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/75/CE, da Comissão, de 2 de setembro de 2002, que alterou a Diretiva n.º 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, e introduziu alterações ao Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de maio.

Posteriormente, as alterações introduzidas nas convenções internacionais e nas normas de ensaio aplicáveis determinaram a necessidade de se proceder a novas alterações à Diretiva n.º 96/98/CE, do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, alteração essa concretizada através das Diretivas n.ºs 2008/67/CE, da Comissão, de 30 de junho de 2008, 2009/26/CE, da Comissão, de 6 de abril de 2009, 2010/68/UE, da Comissão, de 22 de outubro de 2010, 2011/75/UE, da Comissão, de 2 de setembro de 2011, e 2012/32/UE, da Comissão, de 25 de outubro de 2012, transpostas para a ordem jurídica nacional, respetivamente, pelos Decretos-Leis n.ºs 18/2009, de 15 de janeiro, 17/2010, de 17 de março, 53/2012, de 8 de março, 207/2012, de 3 de setembro, e 104/2013, de 29 de julho.