



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.12.2002
COM(2002) 780 final

2002/0310 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

A resposta da Comissão ao derrame de hidrocarbonetos causado pelo petroleiro PRESTIGE em Novembro de 2002 ao largo da costa da Galiza, em Espanha, deve ser vista à luz das medidas tomadas após o grave derrame ao largo da costa francesa da Bretanha, resultante do acidente do ERIKA, em Dezembro de 1999. Pouco depois do acidente do ERIKA, a Comissão apresentou uma série de propostas destinadas a evitar a ocorrência de novos acidentes desse género. Uma das medidas conhecidas por “Erika I” foi a proposta de um regulamento relativo à retirada de serviço dos petroleiros de casco simples. Esse regulamento foi adoptado em 18 de Fevereiro de 2002 e é aplicável desde 1 de Setembro de 2002¹. Esta medida foi igualmente acordada a nível internacional, quando a Organização Marítima Internacional adoptou uma revisão da regra 13G do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) 73/78, na 46ª reunião do Comité para a Protecção do Meio Marinho, realizada em Abril de 2001. Os calendários para a introdução dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente que acabaram por ser adoptados a nível da UE e a nível internacional eram menos ambiciosos do que os inicialmente propostos pela Comissão Europeia.

Com o afundamento de mais um petroleiro de casco simples, com 26 anos de idade, que transportava 77 000 toneladas de fuelóleo pesado, e a consequente ameaça de danos ambientais ainda mais graves do que o ERIKA em 1999, tornou-se claro que o plano internacional e o plano comunitário anteriormente acordado não eram suficientemente ambiciosos.

Na sua comunicação sobre o reforço da segurança marítima, em resposta ao acidente do PRESTIGE (COM(2002)681 final), a Comissão anunciou uma série de medidas destinadas a minimizar os riscos de futuros acidentes com navios como o ERIKA e o PRESTIGE. Na reunião do Conselho “Transportes” de 6 de Dezembro de 2002, os ministros apelaram a uma aceleração do calendário para a retirada de serviço dos petroleiros de casco simples, à aplicação do programa de avaliação do estado dos navios aos petroleiros com 15 anos e à conclusão de acordos administrativos pelos Estados-Membros, com vista à recusa de entrada nos seus portos, terminais e fundeadouros de petroleiros de casco simples que transportem petróleo e fracções petrolíferos mais pesados.

A Comissão propõe que se atinjam esses objectivos através da alteração do Regulamento (CE) nº 417/2002 de modo a torná-lo consonante com a proposta inicial da Comissão.

¹ JO L 64 de 7.3.2002, p.1. Regulamento (CE) nº 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 2099/2002 (JO L324 de 29.11.2002, p.1).

2. ACÇÃO PROPOSTA A NÍVEL COMUNITÁRIO

Em **síntese**, a Comissão propõe **três alterações** ao actual regulamento:

1. Introdução de uma disposição que obriga a que os petróleos e fracções petrolíferos pesados apenas sejam transportados por petroleiros de casco duplo.
2. Uma revisão do programa de retirada de serviço, de modo a garantir, nomeadamente, que os petroleiros de casco simples da categoria 1 não operem depois de atingidos os 23 anos de idade e a partir de 2005, ou, 28 anos e 2010 para a categoria 2 e 28 anos e 2015 para a categoria 3.
3. Uma aplicação mais generalizada do regime de inspecção especial para os petroleiros (o programa de avaliação do estado dos navios), que visa avaliar a solidez estrutural dos petroleiros de casco simples com mais de 15 anos.

2.1 **Proibição do transporte dos petróleos e fracções petrolíferas mais pesados em petroleiros de casco simples**

O fuelóleo pesado encontra-se entre os hidrocarbonetos mais poluentes. Devido ao seu valor comercial relativamente baixo e aos riscos comparativamente pequenos de incêndio ou explosão, é normalmente transportado em petroleiros mais antigos prestes a atingirem o fim da sua vida económica, ou seja, navios que apresentam os maiores riscos em termos de segurança. Como indicado na comunicação da Comissão sobre o reforço da segurança marítima em resposta ao acidente do Prestige, esta anomalia é, para a Comissão, uma questão altamente preocupante.

A Comissão **propõe**, por conseguinte, **a proibição do transporte de petróleos e fracções petrolíferas pesados em petroleiros de casco simples com destino a - ou com partida de - portos de um Estado-Membro da UE.**

Os petróleos e fracções petrolíferas pesados em causa são o fuelóleo pesado, o petróleo bruto pesado, os resíduos de óleos, os betumes e os alcatrões. Quando derramados no mar, os petróleos pesados apresentam um comportamento diferente do dos petróleos e fracções mais leves. Devido à sua fraca volatilidade e elevada viscosidade (resistência a fluir), os petróleos pesados evaporam-se mais lentamente do que os petróleos e fracções mais leves e dispersam-se dificilmente. Por conseguinte, tais petróleos tendem a formar manchas e apenas se degradam muito lentamente, podendo causar graves danos ecológicos aos ecossistemas dos meios marinhos e costeiros. Em contrapartida, os acidentes que envolvem derrames de petróleos mais leves podem causar poluição atmosférica, devido à evaporação desses produtos.

O enorme desafio com que se vê confrontada a população costeira nas operações de limpeza do fuelóleo pesado após o naufrágio do PRESTIGE é bem visível na costa espanhola.

Quadro 1: Volumes de hidrocarbonetos importados e exportados anualmente (extra-UE e intra-UE) por via marítima, total UE 15 (milhões de t).

<i>Produto</i>	<i>Importação</i>	<i>Exportação</i>
Fuelóleo pesado	35,7	28,2
Petróleo bruto pesado*	70,0	0
Betumes e alcatrões	0,18	0,55
Resíduos de óleos	0	0
Comércio total de hidrocarbonetos para/de portos da UE	circa 800,0	

Fonte: Eurostat (COMEXT)

**Estimativa - Em 2001, o petróleo bruto pesado representou cerca de 15% de todo o petróleo bruto importado pela UE.*

Segundo indicações do sector, existe já hoje em dia capacidade suficiente em petroleiros de casco duplo para garantir que a presente proposta não cause perturbações a nível da segurança do aprovisionamento.

2.2 Aceleração do actual programa de retirada de serviço dos petroleiros de casco simples

2.2.1 Legislação actual

Para efeitos de retirada de serviço, as categorias de petroleiros são determinadas em função da arqueação, da construção e da idade do navio. Definiram-se as seguintes categorias:

- Categoria 1: os chamados petroleiros de casco simples "pré-MARPOL", ou seja, os navios para transporte de petróleo bruto com porte bruto igual ou superior a 20 000 toneladas e navios para transporte de produtos petrolíferos com porte bruto igual ou superior a 30 000 toneladas, que não dispõem de tanques de lastro segregado em localizações de protecção.
- Categoria 2 : os petroleiros de casco simples "MARPOL", com o mesmo porte que os da categoria 1, mas equipados com tanques de lastro segregado em localizações de protecção.
- Categoria 3 : os petroleiros de casco simples com porte inferior ao das categorias 1 e 2, mas superior a 5 000 toneladas.

Nota: Os petroleiros da categoria 1 foram geralmente construídos antes de 1982 e os da categoria 2 entre 1982 e 1996.

O programa de retirada de serviço dos petroleiros de casco simples actualmente em vigor por força do Regulamento (CE) nº 417/2002 estabelece o seguintes calendário (datas-limite) para a) os petroleiros que acedam a portos e a terminais no mar sob jurisdição dos Estados-Membros e b) os petroleiros que arvoreem pavilhão dos Estados-Membros:

- 2007 para os petroleiros da categoria 1;

- 2015 para os petroleiros das categorias 2 e 3.

Em segundo lugar, o regulamento impõe limites de idade para as diferentes categorias de petroleiros de casco simples em função da sua categoria e do ano de construção. Esses limites de idade situam-se geralmente entre os 26 e os 30 anos.

Os limites de idade acima mencionados e as datas para a retirada de serviço foram estabelecidos paralelamente e em conformidade com as idades-limite estabelecidas na regra internacional pertinente elaborada pela OMI: Regra 13G (revista) do Anexo I da Convenção MARPOL.

O estabelecimento do programa atrás mencionado a nível europeu e internacional partiu de uma proposta de regulamento apresentada pela Comissão integrada no pacote ERIKA I, de 21 de Março de 2000. No entanto, a proposta inicial perdeu bastante força no processo legislativo subsequente.

A Comissão propusera, nomeadamente, como datas-limite para a retirada dos petroleiros das categorias 1, 2 e 3 respectivamente 2005, 2010 e 2015. Como já referido, as primeiras duas datas foram alteradas para 2007 e 2015 respectivamente.

Igualmente importante foi a alteração da idade-limite para os petroleiros da categoria 1. A Comissão propusera uma idade-limite máxima de 23 anos para esta categoria mais antiga de petroleiros, mas essa idade foi alterada para 26 a 30 anos na legislação finalmente adoptada.

O Prestige e o Erika eram petroleiros da categoria 1 com 26 anos na altura do seu acidente fatal. O Prestige seria retirado de serviço, de acordo com a legislação actual, em Março de 2005.

2.2.2 Alterações propostas ao programa de retirada de serviço

Os graves derrames de hidrocarbonetos em águas comunitárias resultantes dos acidentes do ERIKA e do PRESTIGE suscitaram sérias preocupações acerca da pertinência dos limites de idade estabelecidos no Regulamento nº 417/2002.

O objectivo das alterações introduzidas na presente proposta é baixar os limites de idade e reduzir os prazos para a retirada de serviço dos navios para o nível inicialmente proposto no pacote ERIKA I, por forma a garantir uma maior protecção do meio marinho.

Os petroleiros da categoria 1 são os mais vulneráveis e os mais antigos, pelo que devem ser retirados de serviço urgentemente. A data-limite para a utilização desses petroleiros no âmbito do presente regulamento deixa, por conseguinte, de ser 2007 e passa a ser 2005, com um limite de idade de 23 anos.

Os petroleiros da categoria 2 - os chamados petroleiros MARPOL - oferecem maior resistência em caso de encalhe ou colisão. Em consonância com o Oil Pollution Act de 1990, dos Estados Unidos, a Comissão propôs como data-limite 2010 e idade-limite 28 anos. Regressa-se, assim, à proposta inicial da Comissão, mas, quando o Regulamento (CE) nº 417/2002 é mais exigente, as suas disposições mantêm-se.

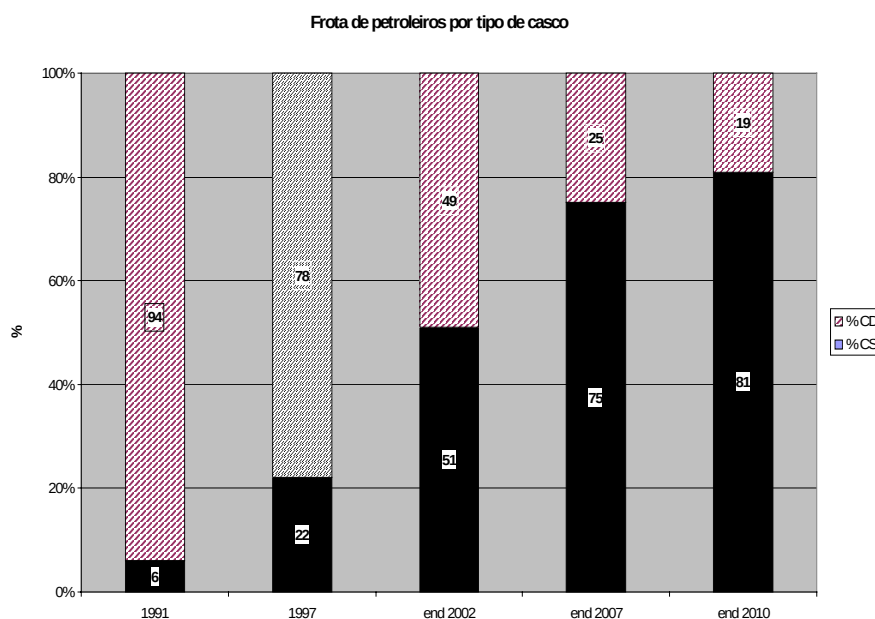
Para os petroleiros mais pequenos, de porte bruto inferior a 20 000/30 000 t, ou seja, os petroleiros da categoria 3, que muitas vezes operam no tráfego regional, as regras estabelecidas no Regulamento 417/2002 divergem apenas ligeiramente da proposta inicial ERIKA I. No entanto, propõe-se que a idade-limite para esses navios não exceda em caso algum os 28 anos, como proposto também para a categoria 2.

2.2.3 Impacto das medidas propostas na frota de petroleiros

A aceleração da retirada de serviço dos petroleiros de casco simples para o transporte de todos os tipos de hidrocarbonetos afectará não só os petroleiros de casco simples que arvoram pavilhão comunitário, mas também a frota mundial de petroleiros que demandam portos comunitários. O tráfego de hidrocarbonetos para ou de portos comunitários representa cerca de 28% do tráfego total com petroleiros.

A frota mundial de petroleiros tem uma capacidade de cerca de 330 milhões de toneladas de porte bruto e é, neste momento, objecto de um processo rápido de modernização. O sector dos petroleiros parece já ter antecipado a aplicação do actual programa de retirada de serviço, como ilustra o gráfico seguinte:

Gráfico 1: Previsões actuais para a substituição da frota mundial de petroleiros de casco simples. Fonte: Intertanko



De acordo com os dados divulgados pela Associação Internacional de Armadores Independentes de Navios-tanque (Intertanko), o sector dos petroleiros está actualmente empenhado no mais intenso programa de renovação dos últimos 15 anos. As actividades de renovação no início de 2002 eram mais intensas do que em 1985, ano em que o sector atingiu o pico dos desmantelamentos, tendo enviado para os estaleiros de demolição 30 milhões de toneladas de porte bruto (dwt). Até 2005, haverá que abater à frota existente 60 milhões de dwt para compensar a chegada dos petroleiros de casco duplo já encomendados.

A actual carteira de encomendas (estaleiros de todo o mundo) inclui 600 petroleiros com porte bruto superior a 10 000 t, totalizando 60 milhões de toneladas de dwt. Espera-se que a presente proposta dê um impulso à construção de novas unidades.

Tendo em conta o actual excesso de capacidade da frota mundial de petroleiros e a enorme quantidade de petroleiros encomendados, não há motivo para reexaminar quaisquer perturbações a nível do aprovisionamento de hidrocarbonetos em resultado da presente proposta. A Comissão tem, no entanto, consciência do impacto económico considerável que a proposta pode ter no sector dos petroleiros e apresentará, logo que possível, uma análise económica mais aprofundada.

2.3 Programa de avaliação do estado dos navios

O programa de avaliação do estado dos navios (CAS - *Condition Assessment Scheme*), introduzido pelo Regulamento (CE) nº 417/2002, é um programa de inspecções suplementares reforçadas especificamente desenvolvido para detectar as debilidades estruturais dos petroleiros de casco simples. As inspecções são efectuadas todos os dois anos e meio pelo Estado de bandeira ou pelas Sociedades de Classificação em seu nome. Essas inspecções reforçadas são fundamentais, dado que a segurança de um navio não é determinada apenas pela sua idade, mas também pela integridade da sua estrutura, muitas vezes dependente de outros factores, como, por exemplo, a manutenção.

A ideia central da actual legislação da UE e da OMI é que os petroleiros de casco simples das categorias 1 ou 2 que não tenham ainda atingido a idade-limite apenas possam continuar a operar depois de 2005 ou 2010 respectivamente se tiverem passado na vistoria efectuada no âmbito do CAS. Caso contrário, tais petroleiros, embora relativamente novos, podem não ser autorizados a operar para ou a partir de portos comunitários ou sob bandeiras comunitárias.

O Regulamento (CE) nº 417/2002, bem como a regra 13G do Anexo I da MARPOL, exige presentemente que os petroleiros das categorias 1 e 2 cumpram as exigências do programa CAS após a data de aniversário da entrega do navio, respectivamente em 2005 e 2010. Presentemente, o CAS **não** se aplica aos navios de menor porte da categoria 3. No entanto, uma vez que também esses navios podem causar problemas graves de poluição, a Comissão propõe que sejam igualmente obrigados a cumprir esse programa.

A Comissão propõe, por conseguinte, a introdução do requisito de que as restantes categorias de petroleiros de casco simples sejam submetidas ao CAS a partir dos 15 anos de idade. A Comissão tem consciência de que esse programa geral pode colocar uma certa pressão na capacidade disponível de inspectores habilitados a efectuarem essas vistorias, pelo que considera 2005 a data apropriada para o arranque.

3. CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

3.1 Objectivo e âmbito de aplicação (1.1 e 1.2)

O artigo 1º é alterado para prever o novo objectivo de proibição da utilização de petroleiros de casco simples para o transporte de petróleo e fracções petrolíferas pesados (*nº 1 do artigo 1º*).

O âmbito de aplicação é ligeiramente alterado de modo a abranger igualmente os fundeadouros, ou seja, de modo a abranger os petroleiros com porte bruto igual ou superior a 5 000 t que entrem num porto, terminal no mar ou fundeadouro sob jurisdição de um Estado-Membro, independentemente do pavilhão que arvoem, ou

que arvoreem pavilhão de um Estado-Membro. Esta alteração é consonante com a Directiva 95/21/CE alterada², que inclui no seu âmbito de aplicação os fundeadouros nos casos em que o Estado do porto tem jurisdição e pode efectuar inspecções.(nº 2, alínea a), do artigo 1º)

Além disso, o âmbito de aplicação é alterado de modo a abranger os petroleiros com porte bruto igual ou superior a 600 t, para garantir que a proibição do transporte de petróleos e fracções petrolíferas pesados em petroleiros de casco simples se aplique igualmente aos pequenos petroleiros com porte bruto entre 600 e 5 000 t. Esta disposição é consonante com o limite inferior de porte proposto inicialmente pela Comissão (nº 2, alínea b), do artigo 2º).

3.2 Proibição da utilização de petroleiros de casco simples para o transporte dos petróleos e fracções petrolíferas pesados mais poluentes (nº 3 do artigo 1º e nº 4, alínea b), do artigo 1º)

A nova definição 14 especifica quais os petróleos e fracções petrolíferas pesados que não poderão ser transportados para ou de portos da UE, instalações no mar ou fundeadouros em petroleiros de casco simples, e as novas definições 15, 16, 17 e 18 especificam as características desses petróleos e fracções. As definições utilizadas são as dos códigos das Nomenclaturas Combinadas (códigos NC) do Regulamento (CE) nº 1832/2002 da Comissão, de 1 de Agosto de 2002, que altera o Anexo I do Regulamento (CEE) nº 2658/87 do Conselho, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum. Os tipos de hidrocarbonetos em causa são os que apresentam elevada viscosidade, que, em caso de derrame, ou submergem ou flutuam no mar, causando as formas mais graves de poluição dos meios marinho e costeiro (nº 3 do artigo 1º).

Essa proibição é introduzida no novo nº 2 do artigo 4º. Nos termos desta disposição, todo o transporte de petróleos e fracções petrolíferas pesados para ou de portos da UE será feito por petroleiros de casco duplo, independentemente do seu pavilhão.

O anterior nº 2 do artigo 4º é suprimido, dado que diz respeito aos requisitos especiais para os petroleiros da categoria 1 com mais de 25 anos. Como o novo limite de idade proposto para esses navios é 23 anos, essa disposição tornou-se supérflua (nº 4, alínea b), do artigo 1º).

3.3 Aceleração da retirada de serviço dos petroleiros de casco simples (nº 4, alínea a), do artigo 1º)

O calendário para a retirada de serviço dos petroleiros de casco simples estabelecido no Regulamento nº 417/2002 é agora revisto, passando a prever uma nova idade-limite de 23 anos para os petroleiros da categoria 1 e uma idade máxima de 28 anos para os petroleiros das categorias 2 e 3. Estas alterações são consonantes com os limites de idade inicialmente propostos pela Comissão, o mesmo acontecendo com as novas datas-limite reintroduzidas pelo presente regulamento, respectivamente 2005, 2010 e 2015 (nº 4, alínea a), do artigo 1º).

² JO L157 de 7.7.1995, p.1, alterada.

3.4 Aplicação antecipada do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) (nº 5 do artigo 1º)

O nº 5 do artigo 1º propõe a alteração do artigo 5º do Regulamento (CE) nº 417/2002, de modo a garantir que todos os restantes petroleiros de casco simples com mais de 15 anos cumpram as exigências do programa CAS após a data de aniversário da sua entrega, respectivamente em 2005 e 2010. A data de 2005 dará aos Estados de bandeira e às sociedades de classificação que efectuem inspecções em seu nome tempo suficiente para se prepararem para as inspecções CAS em causa. A idade de 15 anos é consonante com a prática estabelecida de submeter os petroleiros a inspecções reforçadas para detectar deficiências relacionadas com a idade.

A exigência de submissão ao CAS para os petroleiros da categoria 1 que escalem portos da UE ou que arvore pavilhões comunitários torna-se desnecessária, dado que, de acordo com a presente proposta, esses navios sairão de serviço até 2005. Em contrapartida, o artigo 5º é alterado por forma a incluir os petroleiros da categoria 3. Aplicar-se-á o CAS tal como adoptado na Resolução MEPC 94(46), e na redacção que lhe foi dada pela Resolução MEPC 99(48), tendo em conta as datas de execução e as categorias de petroleiros especificadas no presente regulamento.

4. QUADRO DE ADOPÇÃO

Dada a urgência de garantir uma maior segurança no tráfego marítimo de hidrocarbonetos e dado que esta medida está abrangida pelo procedimento de co-decisão, a Comissão insta as instituições comunitárias com poderes de decisão - o Parlamento Europeu e o Conselho - a adoptarem esta medida no mais breve prazo possível, de modo a garantir a sua entrada em vigor antes do final de Março de 2003.

A Comissão apela, além disso, aos Estados-Membros para que garantam que em sede da Organização Marítima Internacional sejam adoptadas medidas semelhantes para maximizar o seu efeito e que seja previsto um programa de inspecção adequado, equivalente ao CAS, também para os petroleiros de casco duplo com mais de 15 anos.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n° 417/2002 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n° 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando nos termos do artigo 251º do Tratado⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n° 417/2002⁷ estabelece um programa acelerado de introdução dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente da Convenção MARPOL 73/78 para os navios petroleiros de casco simples, de modo a reduzir os riscos de poluição accidental por hidrocarbonetos em águas europeias.
- (2) A Comunidade está seriamente preocupada com o facto de os limites de idade para a exploração dos petroleiros de casco simples previstos nesse regulamento não serem suficientemente estritos e considera, no rescaldo do naufrágio do “PRESTIGE”, um petroleiro de casco simples, da categoria 1, com a mesma idade que o “ERIKA”, ou seja, 26 anos, que convém baixar esses limites de idade.
- (3) A comunicação da Comissão sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos⁸ propôs para a retirada de serviço de três categorias de petroleiros de casco simples limites de idade de, respectivamente, 23, 28 e 25 a 30 anos e as datas-limite 2005, 2010 e 2015 respectivamente. A proposta original previa que o regulamento se aplicasse aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 t. Os

³ JO C [...], [...], p. [...].

⁴ JO C [...], [...], p. [...].

⁵ JO C [...], [...], p. [...].

⁶ OJ C , , p. .

⁷ JO L 64 de 7.3.2002, p.1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n° 2099/2002 (JO L 324 de 29.11.2002, p.1).

⁸ COM(2000) 142 final de 21.3.2000.

limites que acabaram por ser incluídos no Regulamento (CE) nº 417/2002 após as negociações são menos rigorosos sob todos os aspectos.

- (4) A comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o reforço da segurança marítima⁹, em resposta ao acidente do Prestige, indicava que a Comissão tencionava propor um regulamento que proibisse o transporte de fuelóleo pesado em petroleiros de casco simples de ou para portos dos Estados-Membros.
- (5) Nas suas conclusões de 6 de Dezembro de 2002, o Conselho convidou a Comissão a apresentar, com carácter urgente, uma proposta relativa à aceleração da retirada de serviço dos petroleiros de casco simples e que previsse a aplicação do programa de avaliação do estado dos navios a todos os tipos de petroleiros com mais de 15 anos. O Conselho decidiu, além disso, que os petróleos e fracções petrolíferas pesados apenas poderão ser transportados em petroleiros de casco duplo.
- (6) O programa de avaliação do estado dos navios visa detectar as debilidades estruturais dos petroleiros com uma certa idade e deve, por conseguinte, aplicar-se, a partir de 2005, a todos os petroleiros com mais de 15 anos.
- (7) Na sua resolução PE XXXX sobre “A catástrofe do petroleiro Prestige frente às costas da Galiza”, de 21 de Novembro de 2002, o Parlamento Europeu apelou à tomada de medidas mais rigorosas que possam entrar em vigor mais rapidamente e declarou que este novo desastre com um petroleiro vem sublinhar mais uma vez a necessidade de uma acção efectiva ao nível internacional e comunitário tendo em vista uma melhoria significativa da segurança marítima.
- (8) O Regulamento (CE) nº 417/2002 deve ser alterado em conformidade,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O Regulamento (CE) nº 417/2002 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 1º é aditado o seguinte texto:

“ e proibir o transporte de ou para portos dos Estados-Membros de petróleos e fracções petrolíferas pesados em petroleiros de casco simples.”
- 2) O artigo 2º é alterado do seguinte modo:
 - (a) o primeiro travessão do nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

“- que demandem os portos, os terminais no mar ou os fundeadouros sob jurisdição dos Estados-Membros, qualquer que seja o seu pavilhão, ou”
 - (b) no nº 1, é aditado o seguinte parágrafo:

“Para efeitos do disposto no nº 2 do artigo 4º, o presente regulamento aplica-se aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas.”

⁹ COM(2002) 681 final de 3.12.2002.

3) No artigo 3º, são aditados os seguintes números:

“14. “petróleos e fracções petrolíferas pesados”, fuelóleo pesado, petróleo bruto pesado, resíduos de óleos, betumes e alcatrões;

15. “fuelóleo pesado”, todos os produtos petrolíferos dos códigos NC¹⁰ 2710 19 51, 2710 19 55, 2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65 e 2710 19 69;

16. “petróleo bruto pesado”, óleos brutos de petróleo do código NC 2709 00 90 cujo grau API é inferior a 30;

17. “resíduos de óleos”, resíduos que contêm principalmente óleos derivados do petróleo ou minerais betuminosos, misturados ou não com água, dos códigos NC 2710 91 00 e 2710 99 00;

18. “betumes e alcatrões”, todos os produtos petrolíferos dos códigos NC 2713 20 00, 2713 90 10, 2713 90 90 e 2715 00 00.”

4) O artigo 4º é alterado do seguinte modo:

(a) as alíneas a), b) e c) do nº 1 passam a ter a seguinte redacção:

“(a) Para os petroleiros da categoria 1:

- 2003 para os navios entregues em 1980 ou em data anterior,
- 2004 para os navios entregues em 1981,
- 2005 para os navios entregues em 1982 ou em data ulterior;

(b) Para os petroleiros da categoria 2:

- 2003 para os navios entregues em 1975 ou em data anterior,
- 2004 para os navios entregues em 1976,
- 2005 para os navios entregues em 1977,
- 2006 para os navios entregues em 1978 e 1979,
- 2007 para os navios entregues em 1980 e 1981,
- 2008 para os navios entregues em 1982,
- 2009 para os navios entregues em 1983,
- 2010 para os navios entregues em 1984 ou em data ulterior;

(c) Para os petroleiros da categoria 3:

¹⁰ Definidos no Regulamento (CE) nº 1832/2002 da Comissão, de 1 de Agosto de 2002, que altera o Anexo I do Regulamento (CEE) nº 2658/87 do Conselho, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum.(JO L 290 de 28.10.2002, p.197)”

- 2003 para os navios entregues em 1975 ou em data anterior,
- 2004 para os navios entregues em 1976,
- 2005 para os navios entregues em 1977,
- 2006 para os navios entregues em 1978 e 1979,
- 2007 para os navios entregues em 1980 e 1981,
- 2008 para os navios entregues em 1982,
- 2009 para os navios entregues em 1983,
- 2010 para os navios entregues em 1984,
- 2011 para os navios entregues em 1985,
- 2012 para os navios entregues em 1986,
- 2013 para os navios entregues em 1987,
- 2014 para os navios entregues em 1988,
- 2015 para os navios entregues em 1989 ou em data ulterior.”

(b) O nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

“2. A nenhum navio petroleiro que transporte petróleos ou fracções petrolíferas pesados, independentemente do pavilhão que arvore, será permitido demandar os portos, os terminais no mar e os fundeadouros sob jurisdição de um Estado-Membro, salvo se for de casco duplo.”

5) O artigo 5º passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 5º

Observância do programa de avaliação do estado dos navios da categoria 1 e da categoria 2

1. Os petroleiros com mais de 15 anos de idade não poderão entrar nos portos, instalações no mar ou fundeadouros sob jurisdição de um Estado-Membro após o aniversário da data da sua entrega, em 2005 para os navios das categorias 1 e 2, excepto se cumprirem o programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6º.
2. As autoridades competentes de um Estado-Membro apenas poderão autorizar os petroleiros com mais de 15 anos que arvoram pavilhão desse Estado-Membro a continuarem a operar após o aniversário da data da sua entrega, em 2005 para os navios das categorias 2 e 3, se cumprirem o programa de avaliação do estado dos navios a que se refere o artigo 6º.”

Artigo 2º

A Presidência do Conselho, em nome dos Estados-Membros, e a Comissão informarão conjuntamente a OMI da adopção do presente regulamento, fazendo referência ao nº 3 do artigo 211º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Marítimo.

Artigo 3º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

Feito em Bruxelas,

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*