

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios

(2002/C 262 E/36)

COM(2002) 396 final — 2002/0149(COD)

(Apresentada pela Comissão em 12 de Julho de 2002)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução geral

Em conformidade com os objectivos políticos definidos no Livro Branco da Comissão sobre a política europeia de transportes ⁽¹⁾, a presente proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho visa reduzir o impacto ambiental negativo das tintas antivegetativas nocivas utilizadas nos navios.

Os navios deslocam-se mais rapidamente na água e consomem menos combustível se os seus cascos estiverem limpos e livres de determinados organismos, como cracas, algas e moluscos, pelo que são revestidos com sistemas antivegetativos. Durante a década de sessenta, a indústria química desenvolveu tintas antivegetativas eficazes e baratas usando compostos metálicos, em especial, o composto organoestânico tributilestano (TBT). Nos anos setenta, a maioria dos navios de mar tinha os cascos pintados com tintas com TBT.

A sensibilização em relação aos efeitos ambientais nocivos dos compostos organoestânicos aumentou progressivamente no final da década de oitenta. Estudos científicos demonstraram que os compostos organoestânicos, em especial o TBT, utilizados como sistemas antivegetativos nos navios representam um risco significativo de impactos negativos em organismos marinhos importantes dos pontos de vista ecológico e económico ⁽²⁾.

Em Dezembro de 1989, a Comunidade decidiu proibir, no seu território, a colocação no mercado de compostos organoestânicos utilizados como biocidas para impedir a fixação de microrganismos nos cascos de embarcações de comprimento inferior a 25 metros ⁽³⁾. Por sua vez, a Organização Marítima Internacional (IMO) reconheceu este risco e recomendou aos governos que tomassem medidas para eliminar as tintas antivegetativas com TBT.

Sob efeito da pressão dos interesses ambientais, a ideia da proibição geral do TBT ganhou terreno na década de noventa e a indústria química começou a desenvolver sistemas antivegetativos alternativos.

Em Novembro de 1999, a Assembleia da IMO solicitou, ao nível mundial, a proibição da aplicação, nos navios, dos compostos organoestânicos que actuam como biocidas nos sistemas antivegetativos até 1 de Janeiro de 2003 e a proibição total da presença destes compostos organoestânicos nos navios até 1 de Janeiro de 2008 ⁽⁴⁾. Para realizar este objectivo, a IMO decidiu elaborar uma convenção juridicamente vinculativa, aplicável ao nível mundial. Nestas circunstâncias, a Comunidade optou por esperar pelo resultado das deliberações no quadro da IMO antes de decidir alargar a proibição da colocação do TBT no mercado em relação a todos os navios ⁽⁵⁾.

Em 5 de Outubro de 2001, no final de uma conferência diplomática que durou cinco dias, a IMO adoptou a Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios (Convenção AFS).

⁽¹⁾ Este Livro Branco [COM(2001) 370 de 12 de Setembro de 2001] realça, nomeadamente, a necessidade de um sistema de transportes moderno ser sustentável, tanto do ponto de vista económico e social, como do ponto de vista ambiental.

⁽²⁾ Foi demonstrado que os compostos organoestânicos são tóxicos e têm propriedades de desregulação hormonal em organismos marinhos.

⁽³⁾ Directiva 89/677/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, que altera pela oitava vez a Directiva 76/769/CEE relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à limitação da colocação no mercado e da utilização de algumas substâncias e preparações perigosas (JO L 398 de 30.12.1989, p. 24).

⁽⁴⁾ Resolução A. 895(21) da IMO, adoptada em 25 de Novembro de 1999.

⁽⁵⁾ Directiva 1999/51/CE da Comissão, de 26 de Maio de 1999, que adapta ao progresso técnico pela quinta vez o anexo I da Directiva 76/769/CEE do Conselho relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à limitação da colocação no mercado e da utilização de algumas substâncias e preparações perigosas (estanho, PCP e cádmio) (JO L 142 de 5.6.1999, p. 22).

Com vista a esta conferência, os Estados-Membros e a Comissão trabalharam em estreita cooperação, tendo plenamente em conta as orientações do Conselho ⁽¹⁾.

A nova convenção da IMO proíbe a utilização de compostos organoestânicos nocivos nas tintas antivegetativas para navios e estabelecer um mecanismo para evitar que, no futuro, sejam utilizadas outras substâncias nocivas nos sistemas antivegetativos.

A nova convenção encontra-se aberta para assinatura desde 1 de Fevereiro de 2002, entrando em vigor 12 meses após a sua ratificação por 25 Estados que representem 25 % da arqueação da frota comercial mundial.

O Anexo A contém um resumo das principais disposições desta convenção.

Nas suas orientações de negociação da Convenção AFS, o Conselho também incitou a Comissão a adoptar todas as medidas adicionais consideradas necessárias para garantir a proibição geral do TBT utilizado nos navios em toda a Comunidade e nos mares que a circundam nas datas recomendadas na Resolução A. 895(21) da IMO.

A Comunidade identificou três objectivos principais a realizar no contexto da conferência diplomática sobre a Convenção AFS:

- Introdução de datas fixas para a proibição do TBT, de modo a transmitir uma mensagem clara aos sectores marítimo e químico,
- Integração do «princípio da precaução», a entender como «ausência de provas científicas concludentes» nos artigos da convenção,
- Adopção de um mecanismo de entrada em vigor adequado ⁽²⁾.

Após análise das conclusões da conferência diplomática e, em especial, à luz dos três objectivos principais, o Conselho ⁽³⁾ e a Comissão congratularam-se com os resultados obtidos ao nível da IMO.

Na sequência da referida conferência, é necessário que os Estados-Membros assinem e ratifiquem a Convenção AFS o mais rapidamente possível.

Tendo em conta o pedido do Conselho acima referido, a Comissão é de opinião que são necessárias medidas adicionais para:

- colocar os Estados-Membros na melhor posição possível, por forma a incentivá-los a ratificar a Convenção AFS, e ultrapassar eventuais obstáculos susceptíveis de impedirem uma ratificação rápida, contribuindo, deste modo, para que a Convenção AFS entre em vigor o mais depressa possível,
- salvaguardar, ao nível comunitário, a realização do principal objectivo da Convenção AFS, ou seja, a proibição da aplicação de compostos organoestânicos nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003 e a proibição completa da sua presença a partir de 1 de Janeiro de 2008.

Por conseguinte, a Comissão:

- recomenda aos Estados-Membros que assinem e ratifiquem a Convenção AFS o mais rapidamente possível,
- adoptará a Directiva ... da Comissão que adapta, pela nona vez, ao progresso técnico o Anexo I da Directiva 76/769/CEE do Conselho, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à limitação da colocação no mercado e da utilização de algumas substâncias e preparações perigosas (compostos organoestânicos),

⁽¹⁾ Conclusões do Conselho, de 12 de Fevereiro de 2001, sobre as negociações finais da Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nos navios.

⁽²⁾ As condições de entrada em vigor estabelecidas na Convenção Marpol (15 Estados representando pelo menos 50 % da arqueação mundial) não foram consideradas adequadas. A experiência mostrou que, nessas circunstâncias, poderiam ser necessários mais de 6 anos para que a Convenção entrasse em vigor.

⁽³⁾ O Conselho «Ambiente» de 21 de Outubro de 2001 tomou conhecimento dos resultados positivos da Conferência AFS, tal como transmitidos pela Presidência belga.

- propõe ao Parlamento Europeu e ao Conselho a adopção, antes do fim de 2002, do presente regulamento que proíbe a aplicação, nos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, dos compostos organoestânicos que actuam como biocidas nos sistemas antivegetativos a partir de 1 de Janeiro de 2003, bem como a presença dos compostos organoestânicos activos nos navios que operam com destino ou partida em portos comunitários a partir de 1 de Janeiro de 2008, independentemente da entrada em vigor da convenção.

Convém realçar que, com o presente regulamento, a Comissão não pretende duplicar a Convenção AFS, cujo âmbito ultrapassa a simples proibição dos compostos organoestânicos.

A Convenção AFS proíbe a utilização de todos os compostos organoestânicos nocivos nas tintas antivegetativas usadas nos navios. Actualmente, esta proibição restringe-se aos compostos organoestânicos, mas a convenção estabelece um mecanismo para evitar a eventual utilização futura de outras substâncias nocivas em sistemas antivegetativos, aplicando o princípio da precaução. Após a entrada em vigor da Convenção AFS, a questão da proibição de qualquer outro sistema antivegetativo nocivo será abordada de forma adequada.

A linha de conduta seguida pela Comissão é ditada pela Resolução n.º 1 da Conferência Internacional sobre o controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios ⁽¹⁾.

Nesta resolução, apesar de uma abordagem pró-activa da proibição da aplicação dos compostos organoestânicos, a Conferência reconheceu que o tempo disponível até 1 de Janeiro de 2003 pode não ser suficiente para permitir a entrada em vigor da convenção até essa data. Desejando que os compostos organoestânicos deixem efectivamente de ser aplicados nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003, a Conferência solicitou aos Estados membros da IMO que aceitassem as disposições da convenção com carácter de urgência. Paralelamente, os sectores em causa foram incitados a absterem-se de colocar no mercado, vender e aplicar compostos organoestânicos o mais tardar a partir da mesma data.

Necessidade de um regulamento

- Dado que a Comunidade não é Parte contratante na Convenção AFS, a ratificação desta convenção é deixada exclusivamente à discrição dos Estados-Membros. A prática mostrou que o processo de ratificação é um exercício complicado, que nem sempre é possível concluir num curto espaço de tempo.
- Na opinião da Comissão, apesar de uma vontade generalizada nesse sentido, apenas um número limitado de Estados deverá ser capaz de ratificar a Convenção AFS antes de 1 de Janeiro de 2003. Uma previsão realista aponta para a entrada em vigor da Convenção AFS vários anos após esta data.
- Além disso, para os Estados-Membros que não consigam ratificar a convenção antes de 1 de Janeiro de 2003, a aplicação retroactiva do requisito «1 de Janeiro de 2003» estabelecido na convenção, poderá criar um obstáculo ao processo de ratificação na sua legislação nacional. Por conseguinte, convém ajudar os Estados-Membros a ultrapassar as dificuldades que possam encontrar relativamente à aplicação retroactiva na sua legislação nacional.
- Em resposta à Resolução n.º 1 da Conferência AFS, os Estados-Membros podem optar pela adopção de medidas nacionais com um âmbito e data de aplicação diferentes. Esta introdução não harmonizada da proibição do TBT na Comunidade seria prejudicial para o sector marítimo, podendo conduzir facilmente a uma distorção da concorrência entre os Estados-Membros. Por conseguinte, a proibição deve ser simultânea.
- Por último, é necessário realçar que os objectivos e resultados pretendidos com a alteração da Directiva 76/769/CE no que respeita à colocação no mercado e utilização de tintas com TBT não afectam os navios pintados com este tipo de tintas no exterior da Comunidade, nem os que operam sob bandeira de um Estado não-membro da UE. Por conseguinte, é necessário alargar a proibição do TBT até 1 de Janeiro de 2003.

⁽¹⁾ Doc. IMO AFS/CONF/25 de 8 de Outubro de 2001.

Por estes motivos, a Comissão propõe a introdução da proibição dos compostos organoestânicos:

- a partir de 1 de Janeiro de 2003, para todos os navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro e,
- o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, para todos os navios que entram num porto comunitário, independentemente da sua bandeira,

através de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, que deverá entrar em vigor antes 1 de Janeiro de 2003.

Principais princípios da proposta

- Não duplicação da Convenção AFS

É importante sublinhar que todos os Estados-Membros expressaram a sua satisfação com o resultado da Conferência AFS, o que permite esperar que todos a ratifiquem e apliquem.

Tendo em conta os compromissos mundiais assumidos ao nível da Assembleia da IMO de 1999 e o «mecanismo de entrada em vigor» mais adequado previsto para a Convenção AFS, bem como a Resolução n.º 1 da Conferência AFS, a Comissão prevê que a referida convenção entre efectivamente em vigor antes de 1 de Janeiro de 2008. No entanto, a nível comunitário, não é possível aceitar que exista uma incerteza quanto à proibição total do TBT nessa data.

Nestas circunstâncias, a Comissão absteve-se de propor o desenvolvimento de legislação ao nível comunitário, pois tal iria obrigatoriamente duplicar as disposições de execução que os Estados-Membros têm de adoptar em conformidade com as suas obrigações enquanto Parte Contratante na Convenção AFS. Convém igualmente não esquecer que alguns Estados-Membros e países terceiros poderão, entretanto, ter-se tornado Partes na convenção. Por conseguinte, seria contraproduutivo criar, com o presente regulamento, um regime de vistoria e certificação diferente do previsto na Conferência AFS. Além disso, a Comissão é de opinião que o regime mais adequado para o controlo da aplicação da proibição de TBT nos navios é o estabelecido na Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto. Mas esta directiva só pode ser utilizada quando a Convenção AFS tiver entrado em vigor. Este é o principal motivo pelo qual, durante o período intercalar, a proibição da utilização de tintas com TBT nocivas não pode ser imposta aos navios que não arvoram uma bandeira comunitária. Como tal, o presente regulamento deve ser considerado como um incentivo no sentido de uma rápida ratificação da Convenção AFS.

- Âmbito restrito

A Convenção AFS foi redigida como uma convenção-quadro. Após a sua entrada em vigor e tendo em devida conta o princípio da precaução, este quadro facilitará a enumeração de quaisquer sistemas antivegetativos nocivos nos navios. Nesta fase, a convenção apenas abrange os compostos organoestânicos que actuam como biocidas em sistemas antivegetativos. Tendo em conta os procedimentos específicos a aplicar para acrescentar novos sistemas antivegetativos nocivos a esta lista, a Comissão é de opinião que o regulamento pode e deve ser limitado aos compostos organoestânicos. No quadro da Convenção AFS, são igualmente abordados de forma adequada o manuseamento e o tratamento, em terra, dos resíduos da remoção de substâncias antivegetativas nocivas.

- Condições semelhantes para todo o sector marítimo

Ao adoptar a Convenção AFS, todos os governos envolvidos expressaram a sua vontade de deixar de aplicar compostos organoestânicos nocivos nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003 e, por conseguinte, solicitaram que fossem tomadas medidas a nível governamental e dos sectores em causa, nos respectivos domínios de competência.

Em resposta a este pedido e no respeito do direito internacional, a Comissão absteve-se de impor a proibição da aplicação das tintas com TBT a todos os navios que entram nos portos europeus. Além disso, é necessário reconhecer que um grande número de países terceiros, que não beneficiam do valor acrescentado de uma regulamentação supranacional, podem ter dificuldade em impor a proibição da aplicação do TBT nos seus navios em 1 de Janeiro de 2003 ⁽¹⁾. Por conseguinte, a Comissão propõe suspender a proibição da aplicação de tintas com TBT nos navios que operam sob bandeira não-comunitária até à entrada em vigor da Convenção AFS.

Qualquer eventual desvantagem competitiva para os armadores ⁽²⁾ e estaleiros ⁽³⁾ da UE decorrente da proibição a partir de 1 de Janeiro de 2003 pode ser evitada através de compromissos voluntários ao nível das organizações profissionais que representam os interesses em causa (Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS) e associações do sector da construção e reparação de navios).

A Comissão acolhe favoravelmente a pronta reacção do sector marítimo internacional no sentido de uma proibição efectiva do TBT com efeito a partir de 1 de Janeiro de 2003, destacando, em especial, as firmes recomendações da Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS). Imediatamente após a Conferência AFS, a ICS sublinhou que a questão de a convenção entrar ou não em vigor até 1 de Janeiro de 2003 era, até certo ponto, uma questão académica, pois as datas fixas de 1 de Janeiro de 2003 e 1 de Janeiro de 2008 deviam ser consideradas como definitivas para qualquer navio da frota de comércio internacional. É nesta realidade económica que a Comissão se baseia para abordar os aspectos da proibição do TBT relacionados o transporte marítimo.

O processo de ratificação escapa totalmente ao controlo da Comunidade. Além disso, não existe qualquer garantia legal de que a proibição prevista para 1 de Janeiro de 2008, comumente aceite, seja efectivamente aplicada nessa data. Como tal, o sector marítimo mundial, que tem de programar a manutenção dos seus navios, exige uma notificação clara e atempada da nova condição ambiental para acesso aos portos comunitários. Por este motivo, a proibição geral dos compostos organoestânicos é introduzida na legislação comunitária.

— Promoção de uma ratificação o mais rápida possível da Convenção AFS ao nível dos Estados de bandeira.

É necessário continuar a encorajar os compromissos voluntários a nível dos Estados de bandeira, em conformidade com a Resolução n.º 1 da Conferência AFS ⁽⁴⁾. Os efeitos positivos da abordagem adoptada pela Comunidade com o presente regulamento também se devem fazer sentir nos outros Estados de bandeira. Os Estados que solicitaram a adesão à União Europeia merecem uma atenção especial. Ao abrigo das condições de adesão, estes também ficarão vinculados pelo presente regulamento na data da sua adesão efectiva à Comunidade.

Em especial, os Estados de bandeira e os registos abertos que proibiram a utilização de tintas com TBT nos seus navios têm interesse, do ponto de vista económico, em garantir que a Convenção AFS entre em vigor o mais rapidamente possível, criando, assim, condições equitativas a nível mundial. O presente regulamento irá, por conseguinte, constituir um incentivo adicional para que os Estados de bandeira ratifiquem a Convenção AFS.

Neste contexto, é necessário realçar que, em conjunto, Chipre, Malta e os Países Bálticos representam 10 % da arqueação bruta mundial. Além disso, a frota dos países do Espaço Económico Europeu (os 15 Estados-Membros + a Noruega e a Islândia) em conjunto com as frotas dos 13 países candidatos representam 30 países e 30,91 % da arqueação mundial.

Partindo do princípio que todos os Estados-Membros cumprem o seu compromisso político de ratificação da Convenção AFS durante 2002/2003, que os países candidatos fazem o mesmo, e tendo em conta que alguns países terceiros também têm essa intenção (Japão, EUA), a convenção poderá entrar em vigor em 2004/2005. No que se refere ao objectivo de garantir a proibição total de compostos organoestânicos o mais tardar em 2005, a Comissão irá acompanhar os progressos da entrada em vigor da Convenção AFS e a sua aplicação pelos navios que arvoram bandeira de países terceiros nas águas da União Europeia.

⁽¹⁾ Neste contexto, convém notar que, de acordo com números do LMIS, em 2001, entraram nos portos europeus 15 875 navios (de arqueação bruta igual ou superior a 500), dos quais 4 503 com bandeira comunitária.

⁽²⁾ De um ponto de vista prático, pode levantar-se a questão de saber se vale verdadeiramente a pena para um armador mudar de bandeira apenas durante alguns anos, tendo em conta que a Convenção AFS irá entrar em vigor alguns anos mais tarde e que a data de 1 de Janeiro de 2008 para a remoção total do TBT se mantém. Além disso, é preciso não esquecer a pressão exercida sobre o sector, que, através da Resolução n.º 1 da Conferência AFS, também foi convidado a aplicar a proibição em 1 de Janeiro de 2003.

⁽³⁾ Convém realçar que, actualmente, ao abrigo da Directiva 76/769/CE, os estaleiros no interior da Comunidade já se encontram em posição de desvantagem competitiva em relação aos estaleiros no exterior da Comunidade.

⁽⁴⁾ O Japão e a Nova Zelândia já proibiram a utilização de tintas com TBT nos seus navios.

— Considerações de carácter jurídico

Para evitar confusões e interpretações menos correctas no que respeita à aplicação de uma convenção ⁽¹⁾ que ainda não entrou em vigor e não interferir negativamente no processo de ratificação, o qual todos esperam que seja o mais curto possível, a Comissão é de opinião que as disposições principais do regulamento (artigos 3.º a 5.º) não devem transpor nem referir a Convenção AFS.

Uma proibição geral (aplicável a todos os navios independentemente da bandeira arvorada) da aplicação do TBT nos navios que entrem num porto comunitário a partir de 1 de Janeiro de 2003 não seria compatível com a Convenção AFS.

A Comissão propõe basear o regulamento no n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE.

Considerações específicas

Artigo 1.º

Define o objectivo do regulamento.

Artigo 2.º

Contém as definições dos termos fundamentais usados no regulamento. A maioria destas definições baseia-se nas da Convenção AFS da IMO.

Artigo 3.º

Define o âmbito do regulamento, ou seja os navios aos quais se aplicarão as disposições do regulamento. O regulamento abrange todos os navios que entrem num porto europeu, independentemente da sua bandeira, a partir de 1 de Janeiro de 2008. Além disso, para dar execução à Resolução n.º 1 da Conferência AFS, são previstas disposições específicas aplicáveis unicamente aos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro. A inclusão dos navios que operam «sob a autoridade de um Estado-Membro» é necessária para abranger as plataformas *offshore*, que também são cobertas pela Convenção AFS.

O regulamento não se aplica aos navios de guerra ou outros navios de um Estado, dado que estes são abrangidos de forma adequada pela Convenção AFS. Por conseguinte, estes navios não devem ser abrangidos pelo regulamento, o qual, fundamentalmente, aborda o período intercalar.

A Convenção AFS também se aplica aos navios que entram num estaleiro. O regulamento não abrange este caso, tendo em conta que a Directiva 76/769/CEE alterada irá cobrir estes navios de forma adequada.

Artigo 4.º

Este artigo introduz a proibição de aplicar compostos organoestânicos nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003. Antes da entrada em vigor da Convenção AFS, a aplicação deste artigo aos navios que não arvoram bandeira de um Estado-Membro é suspensa.

Artigo 5.º

O n.º 1 abrange os navios que arvoram bandeira não comunitária antes de 1 de Janeiro de 2003 e que devem ser revestidos com um novo sistema antivegetativo após essa data, caso os mesmos navios venham a ser transferidos para um registo da UE. Estes navios também são abrangidos pela proibição da aplicação de tintas antivegetativas com compostos organoestânicos activos a partir de 1 de Janeiro de 2003. Trata-se, assim, de mais um incentivo para que os armadores dos países terceiros, incluindo os armadores europeus que exploram os seus navios sob bandeira de um registo aberto, cumpram as recomendações da ICS e considerem a data de 1 de Janeiro de 2003 como uma data fixa. Deste modo, os armadores garantirão o valor de mercado dos seus navios em caso da sua eventual transferência para um registo comunitário.

O n.º 2 também constitui um incentivo para os armadores. Estes sabem que, de qualquer modo, a partir de 1 de Janeiro de 2008, os compostos organoestânicos serão totalmente proibidos na Comunidade, podendo, assim, programar de forma adequada a nova pintura dos seus navios em doca seca.

⁽¹⁾ Plenamente apoiada por todos os Estados-Membros.

Como previsto na Convenção AFS, os efeitos nocivos do compostos organoestânicos podem ser neutralizados quer através da remoção do sistema antivegetativo com jacto de areia, quer do seu revestimento com uma camada isolante.

Artigo 6.º

O n.º 1 dirige-se aos Estados-Membros e deverá permitir-lhes aplicar o regime de vistoria e certificação mais adequado, semelhante ao da Convenção AFS, sem prejudicar a entrada em vigor da mesma convenção.

Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 devem ser vistoriados, independentemente das viagens efectuadas. A Convenção AFS impõe esta condição unicamente no caso dos navios que operam em rotas internacionais.

Em conformidade com a Convenção AFS, os navios de comprimento igual ou superior a 24 metros mas de arqueação bruta inferior a 400 apenas deverão dispor de um atestado de conformidade. O presente regulamento não prevê qualquer vistoria ou certificado específico para estes navios por forma a não impor um encargo excessivo às administrações dos Estados-Membros. No entanto, se tal se revelar necessário numa fase posterior, poderá ser introduzido um regime harmonizado através do procedimento de comitologia.

Para os navios de comprimento inferior a 24 metros, na sua maioria embarcações de recreio e navios de pesca que operam fundamentalmente na Comunidade, não é prevista qualquer vistoria ou certificação específica. Estes navios formam um grupo à parte, que opera fundamentalmente na Comunidade, e serão abrangidos na sua totalidade pelas disposições da Directiva 76/769/CEE alterada.

O n.º 2 refere-se ao reconhecimento de certificados e documentos. As Partes (Estados-Membros e países terceiros) que já aplicarem as disposições da Convenção AFS têm direito a usar os certificados e declarações AFS.

O n.º 3 é uma cláusula de salvaguarda para o caso da convenção não entrar em vigor até 1 de Janeiro de 2007, o que certamente não acontecerá se todos os países europeus a ratificarem antes de 2005.

Artigo 7.º

No que se refere ao controlo dos certificados, é feita uma referência explícita à directiva relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto e às disposições relevantes da Convenção AFS, bem como às orientações a desenvolver pela IMO antes do fim de 2002.

Este artigo aborda o controlo dos navios que arvoram bandeira de um país da UE durante o período intercalar. Dado que o âmbito jurídico da Directiva 95/21/CE está relacionado com convenções internacionais em vigor, esta directiva não pode servir de base jurídica à inspecção de navios pelo Estado do porto ao abrigo do presente regulamento. Por conseguinte, os Estados-Membros devem aplicar disposições equivalentes às da directiva relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto. Foi seguida uma abordagem semelhante no que se refere aos navios de pesca com a Directiva 97/70/CE. Não obstante, a Comissão recomenda que os Estados-Membros desenvolvam um regime *ad hoc* no contexto do Memorando Paris, pelo que apoiará qualquer iniciativa desse tipo.

A Comissão tenciona alterar a Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto a fim de incluir a Convenção AFS nos instrumentos relevantes da mesma directiva.

Caso a convenção não entre em vigor até 1 de Janeiro de 2007, aplicar-se-á uma cláusula de salvaguarda semelhante à introduzida no artigo 6.º.

Artigo 8.º

Prevê a possibilidade de a Comissão de alterar os anexos em condições muito específicas.

Artigo 9.º

Atribui as competências de execução (procedimento de regulamentação) relacionadas com os artigos 6.º, 7.º e 8.º ao comité estabelecido no n.º 1 do artigo 12.º da Directiva 93/75/CE.

Artigo 10.º

Prevê que, um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o avanço da ratificação da Convenção AFS e, se necessário, proponha alterações para garantir uma redução acelerada da presença de compostos antivegetativos nocivos nas águas da União Europeia.

Artigo 11.º

Prevê a entrada em vigor imediata a fim de permitir a proibição efectiva da utilização dos compostos organoestânicos nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003.

Anexo I

O Anexo I estabelece as prescrições mínimas necessárias para garantir uma aplicação correcta do presente regulamento antes da entrada em vigor da Convenção AFS e da sua transposição para a legislação dos Estados-Membros.

A primeira parte trata do regime de vistoria e a segunda do sistema de certificação. Alguns navios já satisfazem a prescrição da Convenção AFS. Isto deve-se à introdução da data fixa de 1 de Janeiro de 2003 no Anexo 1 da convenção e à resposta positiva do sector marítimo (ICS) no sentido da aplicação efectiva da proibição a partir dessa data. Por conseguinte, alguns Estados já emitiram uma circular administrativa que autoriza as sociedades de classificação reconhecidas a emitir, em seu nome, um atestado de conformidade com a Convenção AFS no período anterior à entrada em vigor da convenção. A Comissão recomenda esta prática a todos os Estados-Membros e propõe que este elemento positivo seja devidamente tido em conta no processo de certificação.

Anexos II e III

Estes anexos apresentam os certificados e documentação adequados, em total concordância com a Convenção AFS.

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunidade está seriamente preocupada com os efeitos ambientais nocivos dos compostos organoestânicos utilizados como sistemas antivegetativos nos navios e, em especial, com os revestimentos de tribulêstano (TBT).
- (2) A Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios (Convenção AFS) foi adoptada em 5 de Outubro de 2001, no contexto de uma conferência diplomática realizada sob a égide da

Organização Marítima Internacional (IMO), na qual estiveram presentes os Estados-Membros.

- (3) A Convenção AFS é uma convenção-quadro que permite a proibição dos sistemas antivegetativos nocivos utilizados nos navios segundo procedimentos bem definidos e tendo devidamente em conta o princípio da precaução expresso na Declaração do Rio sobre o ambiente e o desenvolvimento.
- (4) A Convenção AFS, na presente fase, apenas proíbe a aplicação de compostos organoestânicos (revestimentos de TBT) nos navios.
- (5) A Convenção AFS estabelece datas de aplicação fixas: 1 de Janeiro de 2003 para a proibição da aplicação de revestimentos de TBT nos navios e 1 de Janeiro de 2008 para a eliminação da presença de revestimentos de TBT activo nos navios.
- (6) A Convenção AFS entrará em vigor doze meses após a sua ratificação por, pelo menos, 25 Estados que representem, no mínimo, 25 % da arqueação mundial.
- (7) Os Estados-Membros deverão ratificar a Convenção AFS o mais rapidamente possível.

- (8) Os Estados-Membros deverão encontrar-se na melhor posição possível para uma rápida ratificação da Convenção AFS e os eventuais obstáculos susceptíveis de impedir esta ratificação devem ser ultrapassados.
- (9) Consciente de que o tempo disponível até 1 de Janeiro de 2003 pode não ser suficiente para permitir a entrada em vigor da Convenção AFS até essa data e desejando que os compostos organoestânicos deixem efectivamente de ser aplicados nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003, a Conferência Internacional sobre o controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios, na sua Resolução n.º 1, incitou os Estados membros da IMO a prepararem urgentemente a sua vinculação à Convenção e os sectores relevantes a absterem-se de colocar no mercado, vender e aplicar compostos organoestânicos o mais tardar a partir daquela data.
- (10) No seguimento da Conferência AFS, a Comissão [adoptou] a Directiva .../2002/CE da Comissão que adapta, pela nona vez, ao progresso técnico o Anexo I da Directiva 76/769/CEE do Conselho a fim de proibir, a partir de 1 de Janeiro de 2003, a colocação no mercado de compostos organoestânicos para utilização em tintas antivegetativas, para todos os navios independentemente do seu comprimento.
- (11) À luz da Resolução n.º 1 da Conferência AFS, são necessárias medidas adicionais para a aplicação das disposições relativas aos compostos organoestânicos por forma a garantir uma proibição geral do TBT utilizado nos navios em toda a Comunidade e nos mares que a circundam nas datas previstas na Convenção AFS.
- (12) Um regulamento constitui o instrumento jurídico adequado, dado que impõe directamente e num curto prazo de tempo, aos armadores e aos Estados-Membros, disposições precisas a aplicar simultaneamente e do mesmo modo em toda a Comunidade. O presente regulamento, que apenas pretende proibir os compostos organoestânicos, não deverá duplicar a Convenção AFS.
- (13) A incerteza quanto à proibição total dos revestimentos de TBT activo não é aceitável ao nível comunitário. O sector marítimo mundial, que tem de programar a manutenção dos seus navios, deve ser informado clara e atempadamente de que, a partir de 1 de Janeiro de 2008, os navios cujos cascos tenham um revestimento de TBT activo não poderão entrar nos portos comunitários.
- (14) Os países terceiros, em especial os que não beneficiam do valor acrescentado de uma regulamentação supranacional, poderão ter dificuldades técnico-jurídicas para impor, através da legislação nacional, a proibição da aplicação do TBT nos seus navios em 1 de Janeiro de 2003. Por conseguinte, durante o período intercalar que começa em 1 de Janeiro de 2003 e terminará na data de entrada em vigor da Convenção AFS, é necessário suspender a aplicação da proibição da aplicação de tintas com TBT prevista no presente regulamento no que se refere aos navios que operam sob bandeiras não comunitárias.
- (15) Os Estados de bandeira que proibiram a utilização de tintas com TBT nos seus navios têm interesse, do ponto de vista económico, em garantir que a Convenção AFS entre em vigor o mais rapidamente possível, por forma a assegurar condições equitativas a nível mundial. O presente regulamento, que proíbe a aplicação de revestimentos de TBT em todos os navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro a partir de 1 de Janeiro de 2003, deverá constituir um incentivo adicional para que os Estados de bandeira ratifiquem a Convenção AFS.
- (16) As definições e prescrições do presente regulamento deverão, na medida do possível, basear-se nas da Convenção AFS.
- (17) O presente regulamento deverá aplicar-se igualmente aos navios que operam sob a autoridade de um Estado-Membro, a fim de garantir a sua aplicação às plataformas *off-shore*. O regulamento não se aplica aos navios de guerra ou outros navios de um Estado, dado que estes são abrangidos de forma adequada pela Convenção AFS.
- (18) A imposição da proibição de revestimentos de TBT activo a todos os navios registados num Estado-Membro após 1 de Janeiro de 2003 e que arvoram bandeira de um Estado-Membro e cujo sistema antivegetativo foi aplicado, alterado ou substituído após 1 de Janeiro de 2003 deverá constituir um incentivo para o sector marítimo para aplicar a recomendação da Resolução n.º 1 da Conferência AFS.
- (19) É adequado instituir um regime de vistoria e certificação igual ao previsto pela Convenção AFS. Ao abrigo deste regime, todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 terão de ser vistoriados, independentemente da natureza das viagens efectuadas, enquanto os navios de comprimento igual ou superior a 24 metros e de arqueação bruta inferior a 400 apenas deverão dispor de um atestado de conformidade com o regulamento ou a Convenção AFS. A Comunidade deverá ter o direito de introduzir um regime de vistoria harmonizado para estes navios, se tal se revelar necessário numa fase posterior.
- (20) Não é necessário prever uma vistoria ou declaração específica para os navios de comprimento inferior a 24 metros, dado que os mesmos, na sua maioria embarcações de recreio e navios de pesca, serão cobertos de forma adequada pelas disposições da Directiva 76/769/CEE, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à limitação da colocação no mercado e da utilização de algumas substâncias e preparações perigosas ⁽¹⁾.
- (21) Os certificados e os documentos emitidos em conformidade com o presente regulamento, bem como os certificados AFS e as declarações AFS emitidos por Partes na Convenção AFS deverão ser reconhecidos.

⁽¹⁾ JO L 262 de 27.9.1976, p. 201. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/.../CE da Comissão (JO L ...).

- (22) Se a Convenção AFS não entrar em vigor até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão deverá poder adoptar medidas adequadas para que os navios que arvoram bandeira de um país terceiro possam demonstrar a sua conformidade com o presente regulamento, bem como medidas relativas ao controlo da aplicação destas disposições.
- (23) O regime mais adequado para o controlo da aplicação da proibição do TBT nos navios e das prescrições da Convenção AFS é o estabelecido na Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) ⁽¹⁾ e nas alterações que deverão ser introduzidas na mesma directiva em momento oportuno. Tendo em conta o âmbito específico dessa directiva, durante o período intercalar, deverão ser aplicadas disposições equivalentes aos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro.
- (24) Em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾, a Comissão deverá ser autorizada a adaptar os anexos ao presente regulamento através do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da mesma decisão.
- (25) Para avaliar a realização do objectivo do regulamento, a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho e, se necessário, proporá as alterações pertinentes ao mesmo regulamento.
- (26) O presente regulamento deverá entrar em vigor por forma a permitir a proibição efectiva dos compostos organoestânicos nos navios a partir de 1 de Janeiro de 2003,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo

O objectivo do presente regulamento é reduzir ou eliminar os efeitos nocivos, no meio marinho e na saúde humana, dos compostos organoestânicos que actuam como biocidas activos nos sistemas antivegetativos utilizados nos navios que arvoram bandeira ou operam sob a autoridade de um Estado-Membro e nos navios que efectuem viagens com destino ou partida em portos de Estados-Membros qualquer que seja a sua bandeira.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

⁽¹⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 19 de 22.1.2002, p. 17).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

1. «Sistema antivegetativo», um revestimento, tinta, tratamento de superfície, superfície ou dispositivo utilizado num navio para controlar ou impedir a fixação de organismos indesejáveis;
2. «Arqueação bruta», a arqueação bruta calculada em conformidade com as regras de medição da arqueação contidas no Anexo 1 da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969 ou qualquer convenção que se lhe suceda;
3. «Comprimento», o comprimento definido na Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1988, ou qualquer convenção que se lhe suceda;
4. «Navio», uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho, incluindo embarcações de sustentação dinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, estruturas flutuantes, plataformas fixas ou flutuantes, unidades de armazenagem flutuantes (FSU) e unidades de produção, armazenagem e trasfega flutuantes (FPSO);
5. «Convenção AFS», a Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios, adoptada em 5 de Outubro de 2001;
6. «Organização reconhecida», um organismo reconhecido em conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE do Conselho ⁽³⁾;
7. «Certificado AFS», o certificado emitido para os navios em conformidade com as prescrições do Anexo 4 da Convenção AFS;
8. «Declaração AFS», a declaração estabelecida em conformidade com as prescrições do Anexo 4 da Convenção AFS;
9. «Atestado de conformidade AFS», o documento que atesta a conformidade com o Anexo 1 da Convenção AFS, emitido por uma organização reconhecida em nome da Administração de um Estado-Membro;
10. «Período intercalar», o período que começa em 1 de Janeiro de 2003 e termina na data de entrada em vigor da Convenção AFS.

Artigo 3.º

Âmbito

1. O presente regulamento aplica-se:
 - a) aos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro,
 - b) aos navios que não arvoram bandeira de um Estado-Membro, mas operam sob a autoridade de um Estado-Membro e

⁽³⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

c) aos navios não abrangidos pela alínea a) ou b) que entram num porto ou terminal *offshore* de um Estado-Membro.

2. O presente regulamento não se aplica aos navios de guerra, unidades auxiliares ou outros navios da propriedade de um Estado ou por ele explorados, afectos, no momento considerado, exclusivamente a serviços governamentais de carácter não comercial.

Artigo 4.º

Proibição da aplicação de compostos organoestânicos que actuam como biocidas

A partir de 1 de Janeiro de 2003, os compostos organoestânicos que actuam como biocidas em sistemas antivegetativos não podem ser aplicados ou re-aplicados em navios.

Não obstante, durante o período intercalar, esta disposição apenas se aplicará aos navios referidos no n.º 1, alíneas a) e b), do artigo 3.º.

Artigo 5.º

Proibição da presença de compostos organoestânicos que actuam como biocidas

1. É proibida a presença, nos cascos e partes ou superfícies externas dos navios registados num Estado-Membro após 1 de Janeiro de 2003 e que arvoram bandeira de um Estado-Membro, e cujo sistema antivegetativo foi aplicado, alterado ou substituído após 1 de Janeiro de 2003, de compostos organoestânicos que actuem como biocidas nos sistemas antivegetativos, excepto se os mesmos navios tiverem um revestimento que forme uma barreira a estes compostos e evite a sua lixiviação do sistema antivegetativo não conforme subjacente.

2. A partir de 1 de Janeiro de 2008, é proibida a presença, nos cascos e partes ou superfícies externas de todos os navios, independentemente da sua bandeira, de compostos organoestânicos que actuem como biocidas nos sistemas antivegetativos aplicados, excepto se os mesmos navios tiverem um revestimento que forme uma barreira a estes compostos e evite a sua lixiviação do sistema antivegetativo não conforme subjacente.

3. As disposições dos n.ºs 1 e 2 não se aplicam às plataformas fixas e flutuantes, às FSU e às FPSO construídas antes de 1 de Janeiro de 2003 e que não se encontrem em doca seca nessa data ou posteriormente.

Artigo 6.º

Vistoria e certificação

1. No que se refere à vistoria e certificação dos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, aplicar-se-á o seguinte:

a) Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400, com exclusão das plataformas fixas e flutuantes, das FSU e das FPSO, devem ser vistoriados e certificados em conformidade com as prescrições estabelecidas no Anexo I.

b) Os navios de comprimento igual ou superior a 24 metros e de arqueação bruta inferior a 400, com exclusão das plataformas fixas e flutuantes, das FSU e das FPSO, devem dispor de uma declaração AFS ou de uma declaração assinada pelo proprietário ou um seu agente autorizado, elaborada em conformidade com o modelo estabelecido no Anexo III, enquanto prova da sua conformidade com o artigo 4.º.

Se necessário, a Comissão pode instituir um regime harmonizado de vistoria e certificação para os navios em causa, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9.º.

c) Os Estados-Membros podem estabelecer medidas adequadas para os navios não abrangidos pelo disposto nas alíneas a) e b) a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento.

2. No que se refere ao reconhecimento de certificados, declarações e atestados de conformidade, aplicar-se-á o seguinte:

a) A partir de 1 de Janeiro de 2003, os Estados-Membros reconhecerão os certificados AFS válidos emitidos para um navio que arvore bandeira de uma Parte na Convenção AFS e os certificados emitidos em conformidade com o modelo estabelecido no Anexo II pela Administração de qualquer outro Estado-Membro ou por uma organização reconhecida que actue em seu nome.

b) Até 1 de Janeiro de 2004, os Estados-Membros reconhecerão os atestados de conformidade AFS emitidos em nome de outro Estado-Membro.

c) A partir de 1 de Janeiro de 2003, os Estados-Membros reconhecerão as declarações AFS válidas emitidas para um navio que arvore bandeira de uma Parte na Convenção AFS e as declarações assinadas pelo proprietário ou um seu agente autorizado elaboradas em conformidade com o modelo estabelecido no Anexo III.

Estas declarações devem ser acompanhadas por documentação adequada (por exemplo, recibo dos trabalhos de pintura ou factura do contratante) ou conter a autenticação pertinente.

3. Se a Convenção AFS não entrar em vigor até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9.º, adoptará medidas adequadas para que os navios que arvoram bandeira de um país terceiro possam demonstrar a sua conformidade com o artigo 5.º.

*Artigo 7.º***Inspecção pelo Estado do porto**

Durante o período intercalar, os Estados-Membros aplicarão disposições de controlo equivalentes às estabelecidas na Directiva 95/21/CE aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que arvoem bandeira de um Estado-Membro. No que respeita às vistorias e detecção de infracções, os Estados-Membros orientar-se-ão pelas disposições estabelecidas no artigo 11.º da Convenção AFS, bem como pelas directrizes relevantes da Organização Marítima Internacional (IMO).

Se, em 1 de Janeiro de 2007, a Convenção AFS ainda não tiver entrado em vigor, a Comissão estabelecerá disposições adequadas para estes controlos, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9.º.

*Artigo 8.º***Adaptações**

Por forma a ter em conta os desenvolvimentos a nível internacional e, em especial, na Organização Marítima Internacional (IMO) ou reforçar a eficácia do presente regulamento à luz da experiência, os anexos ao presente regulamento podem ser alterados em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 artigo 9.º.

*Artigo 9.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12.º da Directiva 93/75/CE ⁽¹⁾, a seguir designado «o Comité».

2. Sempre que se remeta para o presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, com observância do seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

3. O Comité adoptará o seu regulamento interno.

*Artigo 10.º***Avaliação**

Um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o avanço da ratificação da Convenção AFS e fornecerá informações sobre o grau de utilização de compostos organoestânicos que actuam como biocidas em sistemas anti-vegetativos nos navios que não arvoam bandeira de um Estado-Membro e que operam com destino ou partida em portos europeus. À luz deste relatório, se necessário, a Comissão proporá alterações com vista a garantir uma redução acelerada da contribuição dos navios que não arvoam bandeira de um Estado-Membro para a presença de compostos antivegetativos nocivos nas águas da União Europeia.

*Artigo 11.º***Entrada em vigor**

O presente Regulamento entra em vigor no 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.

⁽¹⁾ JO L 247 de 5.10.1993, p. 19.

ANEXO I

PRESCRIÇÕES DE VISTORIA E CERTIFICAÇÃO APLICÁVEIS AOS SISTEMAS ANTIVEGETATIVOS UTILIZADOS NOS NAVIOS QUE ARVORAM BANDEIRA DE UM ESTADO-MEMBRO**1. Vistorias**

- 1.1. A partir de 1 de Janeiro de 2003, os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400, com exclusão das plataformas fixas e flutuantes, das FSU e das FPSO, serão objecto das seguintes vistorias:
 - a) uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço ou entrar, pela primeira vez, em doca seca para a aplicação de sistemas antivegetativos; e
 - b) uma vistoria quando da alteração ou substituição dos sistemas antivegetativos. Estas vistorias devem ser averbadas no certificado exigido no ponto 2.1.
- 1.2. As vistorias devem permitir garantir que o sistema antivegetativo do navio está em plena conformidade com os artigos 4.º e 5.º.
- 1.3. As vistorias serão efectuadas por funcionários devidamente autorizados pela Administração do Estado-Membro, de outro Estado-Membro ou de uma Parte na Convenção AFS, ou por um inspector nomeado para o efeito por uma dessas administrações ou por uma organização reconhecida e que actue em seu nome.
- 1.4. Salvo disposição em contrário no presente regulamento, relativamente às vistorias previstas no ponto 1.1, os Estados-Membros devem seguir as prescrições estabelecidas no Anexo 4 da Convenção AFS, bem como as directrizes de vistoria da IMO.

2. Certificação

- 2.1. Após conclusão das vistorias referidas na alíneas a) e b) do ponto 1.1, um Estado-Membro que ainda não seja Parte na Convenção AFS emitirá um certificado em conformidade com o modelo estabelecido no Anexo II. Um Estado-Membro que seja Parte na Convenção AFS emitirá um certificado AFS.
 - 2.2. Um Estado-Membro pode aceitar um atestado de conformidade AFS como prova da conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2004, este atestado AFS será substituído pelo certificado referido no ponto 2.1.
 - 2.3. Os Estados-Membros exigirão que os navios referidos no ponto 1.1 disponham de um certificado emitido em conformidade com o ponto 2.1.
 - 2.4. Para efeitos da certificação referida no ponto 2.1, os Estados-Membros devem seguir as prescrições estabelecidas no Anexo 4 da Convenção AFS.
-

ANEXO II

MODELOS DO CERTIFICADO E DO REGISTO DOS SISTEMAS ANTIVEGETATIVOS

O certificado internacional e o registo dos sistemas antivegetativos devem obedecer aos modelos a seguir apresentados.

Caso estes documentos se destinem a ser utilizados unicamente no Estado-Membro, as referências à Convenção AFS podem ser suprimidas.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SISTEMA ANTIVEGETATIVO

(O presente certificado deve ser complementado por um registo dos sistemas antivegetativos)

(Selo oficial) (Estado)

Emitido nos termos das disposições [da Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios e] ⁽¹⁾ do Regulamento . . . do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios

sob a autoridade do Governo de

(Estado)

por

.....
(pessoa ou organização autorizada)

Caso exista um certificado anterior, o presente certificado substitui o certificado com data de

Elementos relativos ao navio ⁽²⁾

Nome do navio:

Distintivo do navio em números ou letras:

Porto de registo:

Arqueação bruta:

Número IMO ⁽³⁾:

O navio não foi objecto da aplicação de qualquer sistema antivegetativo controlado em conformidade com o Anexo 1 da Convenção [e o regulamento] durante ou após a sua construção ☐

O navio foi anteriormente objecto da aplicação de um sistema antivegetativo controlado em conformidade com o Anexo 1 da Convenção [e o regulamento], o qual foi removido em (nome da instalação) em (data) ☐

O navio foi anteriormente objecto da aplicação de um sistema antivegetativo controlado em conformidade com o Anexo 1 da Convenção [e o regulamento], ao qual foi aplicado um revestimento isolante em (nome da instalação) em (data) ☐

O navio foi objecto da aplicação de um sistema antivegetativo controlado em conformidade com o Anexo 1 antes de 1 de Janeiro de 2003, o qual deve ser removido ou ao qual deve ser aplicado um revestimento isolante até 1 de Janeiro de 2008. ☐

⁽¹⁾ A referência à Convenção pode ser suprimida no caso de navios que operem unicamente num Estado-Membro.

⁽²⁾ Em alternativa, os dados relativos ao navio podem ser registados horizontalmente em caixas.

⁽³⁾ Em conformidade com o sistema IMO de identificação de navios adoptado pela Organização Marítima Internacional.

CERTIFICA-SE QUE:

1. O navio foi vistoriado em conformidade com [a regra 1 do Anexo 4 da Convenção e] o Regulamento ... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios; e
2. A vistoria comprova que o sistema antivegetativo do navio obedece às prescrições aplicáveis [do Anexo 1 da Convenção e] ⁽¹⁾ do Regulamento ... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios.

Emitido em:

.....
(Local de emissão do certificado).....
(Data de emissão).....
(Assinatura do funcionário autorizado que emite o certificado)

Data de conclusão da vistoria com base na qual o presente certificado é emitido:

⁽¹⁾ A referência à Convenção pode ser suprimida no caso de navios que operem unicamente num Estado-Membro.

REGISTO DOS SISTEMAS ANTIVEGETATIVOS

O presente registo será anexado em permanência ao certificado internacional de sistema antivegetativo

Elementos relativos ao navio:

Nome do navio:

Distintivo do navio em números ou letras:

Número IMO:

Elementos relativos ao(s) sistema(s) antivegetativo(s) aplicado(s):

Tipo do(s) sistema(s) antivegetativo(s) utilizado(s):

Data(s) de aplicação do(s) sistema(s) antivegetativo(s):

Denominação da(s) empresa(s) e instalação(ões)/local(ais) de aplicação:

Nome do(s) fabricante(s) do(s) sistema(s) antivegetativos(s):

Denominação e cor do(s) sistema(s) antivegetativo(s):

Ingrediente(s) activo(s) e respectivo(s) número(s) CAS (Chemical Abstract Service Registry Number):

Tipo do(s) revestimento(s) isolante(s), se aplicável:

Denominação e cor do(s) revestimento(s) isolante(s), se aplicável:

Data de aplicação do revestimento isolante:

CERTIFICA-SE que o presente registo está correcto em todos os seus elementos.

Emitido em:

(Local de emissão do registo)

(Data de emissão)

(Assinatura do funcionário autorizado que emite o registo)

Autenticação dos registos ⁽¹⁾

CERTIFICA-SE que, em vistoria efectuada em conformidade com [a regra 1(1)(b) do Anexo 4 da Convenção e] o ponto 2.1 do Anexo I do Regulamento ... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios, o navio satisfaz as prescrições pertinentes [da Convenção e] do Regulamento.

Elementos relativos ao(s) sistema(s) antivegetativo(s) aplicado(s):

Tipo do(s) sistema(s) antivegetativo(s) utilizado(s):

Data(s) de aplicação do(s) sistema(s) antivegetativo(s):

Denominação da(s) empresa(s) e instalação(ões)/local(ais) de aplicação:

Nome do(s) fabricante(s) do(s) sistema(s) antivegetativos(s):

Denominação e cor do(s) sistema(s) antivegetativos(s):

Ingrediente(s) activo(s) e respectivo(s) número(s) CAS:

Tipo do(s) revestimento(s) isolante(s), se aplicável:

Denominação e cor do(s) revestimento(s) isolante(s) utilizado(s), se aplicável:

Data de aplicação do revestimento isolante:

Assinatura:

(Assinatura do funcionário autorizado que emite o registo)

Local:

Data ⁽²⁾:

(Selo ou carimbo da autoridade)

⁽¹⁾ Esta página do registo deve ser reproduzida e acrescentada ao registo quando a Administração o considerar necessário.

⁽²⁾ Data de conclusão da vistoria com base na qual o presente certificado é emitido.

ANEXO A

Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios

A nova convenção IMO proíbe a utilização de compostos organoestânicos nocivos em tintas antivegetativas usadas nos navios e estabelece um mecanismo para evitar qualquer eventual utilização futura de outras substâncias nocivas nos sistemas antivegetativos

Os artigos 1.º e 2.º enumeram as obrigações gerais e estabelecem as definições relevantes.

Nos termos da nova Convenção, as Partes na Convenção devem proibir e/ou limitar a utilização de sistemas antivegetativos nocivos nos navios que arvores a sua bandeira, nos navios não autorizados a arvorar a sua bandeira mas que operam sob a sua autoridade e em todos os navios que entrem num dos seus portos, estaleiros ou terminais offshore. (Artigos 3.º a 4.º). Os sistemas antivegetativos a proibir ou controlar são enumerados em anexo (Anexo 1) à Convenção.

O artigo 5.º refere-se às medidas a tomar relativamente aos resíduos da aplicação ou remoção de um sistema antivegetativo.

O artigo 6.º, relativo ao processo para proposta de alterações ao controlo dos sistemas antivegetativos, estabelece o modo como deve ser feita a avaliação de um sistema antivegetativo. Este processo de alteração, em conjunto com o Anexo 2, irá permitir actualizar o Anexo 1, quando necessário e de acordo com um procedimento específico e pormenorizado que envolve o Comité para a Protecção do Meio Marinho da IMO e um «grupo técnico», para garantir a participação de pessoas com as competências relevantes que analisarão propostas relativas a outras substâncias utilizadas nos sistemas antivegetativos com vista à sua eventual proibição ou limitação (artigo 7.º). Os efeitos dos sistemas antivegetativos serão analisados do ponto de vista científico e técnico e monitorizados (artigo 8.º).

O artigo 9.º e o Anexo 3 abordam a comunicação e o intercâmbio de informações relevantes sobre inspectores e sistemas antivegetativos aprovados.

O artigo 10.º e o Anexo 4 estabelecem os sistemas de vistoria e certificação.

O artigo 11.º descreve o sistema de inspecção de navios e de detecção de infracções pelo Estado do porto. A Convenção inclui uma cláusula no artigo 13.º segundo a qual um navio tem direito a compensação se for indevidamente retido ou atrasado no quadro da realização de uma inspecção relacionada com eventuais infracções à Convenção.

O artigo 12.º trata das infracções à Convenção e do estabelecimento de um sistema de sanções. A resolução de litígios e a relação com o Direito do Mar são abordados nos artigos 14.º e 15.º.

O artigo 16.º abrange o procedimento de alteração da própria Convenção. Está prevista a alteração através de um procedimento de aceitação tácita com a participação do Comité para a Protecção do Meio Marinho da IMO.

O artigo 17.º respeita à assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão à Convenção, enquanto que o artigo 18.º estabelece as condições da sua entrada em vigor. A Convenção AFS entrará em vigor doze meses após a sua ratificação por 25 Estados que representem 25% da arqueação mundial.

O artigo 19.º respeita à denúncia da Convenção e o artigo 20.º designa o Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO) como depositário da Convenção.

O Anexo 1 à Convenção estabelece que a partir de 1 de Janeiro de 2003 (data efectiva) não podem ser aplicados ou re-aplicados, nos navios, sistemas antivegetativos que contenham compostos organoestânicos que actuem como biocidas. A partir de 1 de Janeiro de 2008 (data efectiva), é proibida a presença destes compostos nos cascos e partes ou superfícies externas dos navios ou estes devem ter um revestimento que forme uma barreira e evite a lixiviação dos ditos compostos dos sistemas antivegetativos não conformes subjacentes.

- Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que efectuem viagens internacionais (excluindo as plataformas fixas ou flutuantes, as FSU e as FPSO) deverão ser submetidos a uma vistoria inicial antes da sua entrada em serviço ou antes da primeira emissão do certificado internacional de sistema antivegetativo e a uma vistoria sempre que os sistemas antivegetativos sejam alterados ou substituídos.
- Os navios de comprimento igual ou superior a 24 metros e de arqueação bruta inferior a 400 que efectuem viagens internacionais (excluindo as plataformas fixas ou flutuantes, as FSU e as FPSO) terão de dispor de uma declaração relativa aos sistemas antivegetativos assinada pelo respectivo seu proprietário ou pelo seu agente autorizado. A declaração deverá ser acompanhada por documentação adequada, por exemplo recibo dos trabalhos de pintura ou factura do contratante.