DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/485 DE LA COMISIÓN

de 17 de marzo de 2025

relativa a la ampliación de la medida adoptada por el Instituto de Salud y Seguridad del Reino Unido a fin de permitir la comercialización y el uso del biocida Biobor JF de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo

[notificada con el número C(2025) 1565]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas ([1]), y en particular su artículo 55, apartado 1, párrafo tercero, en relación con el artículo 5, apartado 4, del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica,

Considerando lo siguiente:

(1) El 1 de mayo de 2024, de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 528/2012, el Health and Safety Executive (Instituto de Salud y Seguridad) del Reino Unido en nombre del Instituto de Salud y Seguridad para Irlanda del Norte («la autoridad competente del Reino Unido») adoptó una decisión destinada a permitir la comercialización y el uso en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte del biocida Biobor JF para el tratamiento antimicrobiano de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves desde el 3 de mayo de 2024 hasta el 30 de octubre de 2024 («la medida»). La autoridad competente del Reino Unido informó de la medida y de su justificación a la Comisión y a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo segundo, del mencionado Reglamento.

(2) Según la información facilitada por la autoridad competente del Reino Unido, la medida era necesaria para proteger la salud pública. La contaminación microbiana de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves está causada por microorganismos, como bacterias, mohos y levaduras, que crecen en el agua decantada y se nutren de los hidrocarburos presentes en el combustible en la interfase combustible-agua. Si no se trata, la contaminación microbiana de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves puede dar lugar al mal funcionamiento de los motores de las aeronaves y poner en peligro su aeronavegabilidad y, por consiguiente, la seguridad de los pasajeros y de la tripulación. Por lo tanto, la prevención de la contaminación microbiana y, en caso de que esta se detecte, su tratamiento son cruciales para evitar problemas operativos en las aeronaves.

(3) Biobor JF contiene 2,2′-(1-metiltrimetilendioxi)bis(4-metil-1,3,2-dioxaborinano) (número CAS 2665-13-6) y 2,2′-oxibis(4,4,6-trimetil-1,3,2-dioxaborinano) (número CAS 14697-50-8) como sustancias activas. Biobor JF es un biocida del tipo de producto 6, a saber, «conservante para los productos durante su almacenamiento», tal como se define en el anexo V del Reglamento (UE) n.º 528/2012. El 2,2′-(1-metiltrimetilendioxi)bis(4-metil-1,3,2-dioxaborinano) y el 2,2′-oxibis(4,4,6-trimetil-1,3,2-dioxaborinano) no han sido evaluados para su uso en los biocidas del tipo de producto 6. Dado que esas sustancias no figuran entre las combinaciones de sustancia y tipo de producto incluidas en el programa de revisión con fecha de 17 de marzo de 2022, tal como se establece en el anexo II del Reglamento Delegado (UE) n.º 1062/2014 de la Comisión ([2]), no están incluidas en el programa de trabajo para el examen sistemático de todas las sustancias activas existentes contenidas en los biocidas a que se refiere el Reglamento (UE) n.º 528/2012. Por consiguiente, el artículo 89 del Reglamento (UE) n.º 528/2012 no es aplicable a esas sustancias activas, que deben ser evaluadas y aprobadas antes de que los biocidas que las contienen puedan autorizarse también a nivel nacional.

([1]) DO L 167 de 27.6.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/528/oj.

([2]) Reglamento Delegado (UE) n.º 1062/2014 de la Comisión, de 4 de agosto de 2014, relativo al programa de trabajo para el examen sistemático de todas las sustancias activas existentes contenidas en los biocidas que se mencionan en el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 294 de 10.10.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/1062/oj).

(4) El 2 de octubre de 2024, la Comisión recibió una solicitud motivada de la autoridad competente del Reino Unido para permitir la ampliación de la medida en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 528/2012. La solicitud motivada se presentó a raíz de la preocupación de que la seguridad del transporte aéreo pudiera seguir estando en peligro a causa de la contaminación microbiana de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves y se basó en el argumento de que Biobor JF es esencial para combatir dicha contaminación microbiana.

(5) Según la información facilitada por la autoridad competente del Reino Unido, el único biocida alternativo recomendado por los fabricantes de aeronaves y motores de aeronaves para el tratamiento de la contaminación microbiana (Kathon™ FP 1.5) se retiró del mercado en marzo de 2020 debido a graves anomalías de funcionamiento de los motores de las aeronaves observadas tras el tratamiento con ese biocida. Por lo tanto, Biobor JF es el único biocida disponible para ese uso recomendado por los fabricantes de aeronaves y de motores de aeronaves.

(6) Como indica la autoridad competente del Reino Unido, el procedimiento alternativo para tratar una contaminación microbiana existente es la retirada manual del depósito, precedida del vaciado de combustible y el drenaje del sistema de combustible de la aeronave. Sin embargo, es posible que no siempre pueda llevarse a cabo este procedimiento y, además, podría exponer a los trabajadores a gases tóxicos, por lo que conviene evitarlo.

(7) Según la información disponible facilitada a la Comisión, el fabricante de Biobor JF ha iniciado el proceso para obtener una autorización del biocida. Se espera que a más tardar a mediados de 2025 se presente una solicitud de aprobación de las sustancias activas que contiene Biobor JF. La aprobación de las sustancias activas y la autorización del biocida constituirían una solución permanente para el futuro, pero completar los procedimientos de aprobación y autorización podría requerir un tiempo considerable.

(8) La falta de control de la contaminación microbiana de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves podría poner en peligro la seguridad del transporte aéreo, y ese peligro no puede controlarse adecuadamente utilizando otro biocida u otros medios. Procede, por tanto, permitir que la autoridad competente del Reino Unido amplíe la acción en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

(9) Puesto que la medida expiró el 30 de octubre de 2024, la presente Decisión debe aplicarse con carácter retroactivo.

(10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Biocidas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El Instituto de Salud y Seguridad del Reino Unido, en nombre del Instituto de Salud y Seguridad para Irlanda del Norte, podrá ampliar hasta el 4 de mayo de 2026 el permiso de comercialización y uso del biocida Biobor JF para el tratamiento antimicrobiano de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es el Instituto de Salud y Seguridad del Reino Unido, en nombre del Instituto de Salud y Seguridad para Irlanda del Norte.

Será aplicable a partir del 31 de octubre de 2024.

Hecho en Bruselas, el 17 de marzo de 2025.

Por la Comisión
Olivér VÁRHELYI
Miembro de la Comisión