

S



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 23.3.2012  
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à reciclagem de navios**

{ SWD(2012) 45 final}  
{ SWD(2012) 47 final}

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **1.1. Contexto geral e fundamentos da proposta**

As práticas poluentes e perigosas de desmantelamento de navios continuam a ser motivo de grande preocupação. No fim da sua vida útil, a maior parte dos navios mercantes de mar de grande porte é desmantelada em estaleiros que recorrem a métodos com impactos ambientais e sanitários consideráveis. Esses aspetos negativos impedem que a reciclagem de navios se torne uma indústria verdadeiramente sustentável.

É previsível que esta situação se agrave, já que se prevê o desmantelamento de um grande número de navios nos próximos anos, devido à sobrecapacidade da frota mundial, que, segundo as estimativas, se deverá manter, pelo menos, nos próximos 5 a 10 anos. Prevê-se, além disso, que o próximo pico de demolições, por volta de 2015, decorrente dos prazos de retirada de serviço dos petroleiros de casco simples, vá beneficiar essencialmente os estaleiros de baixa qualidade.

O regulamento relativo às transferências de resíduos<sup>1</sup> aplica na União Europeia os requisitos da Convenção de Basileia sobre o controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação. Aplica também o disposto numa alteração à Convenção (a chamada «proibição de Basileia»), que proíbe a exportação de resíduos perigosos para fora da OCDE. Essa alteração não entrou ainda em vigor à escala internacional por não ter sido ratificada por um número suficiente de Estados.

Nos termos desse regulamento, os navios embandeirados na UE enviados para desmantelamento são classificados como resíduos perigosos por neles estarem presentes substâncias perigosas. Sendo assim, só podem ser desmantelados em países da OCDE. No entanto, este regulamento é quase sistematicamente ignorado pelos navios embandeirados na UE<sup>2</sup>, o que torna ineficazes tanto as normas internacionais como a legislação da União.

Esse incumprimento generalizado está relacionado, em primeiro lugar, com a falta de capacidade de reciclagem na OCDE, nomeadamente para os navios de maior porte. A capacidade existente à escala europeia é utilizada para o desmantelamento de navios de pequeno porte e de navios do Estado, mas não para os navios mercantes de mar de grande porte. Tal como a construção naval, o desmantelamento de navios tem-se transferido nas últimas décadas de países europeus para países não-OCDE, por razões de ordem económica (a procura de aço, os baixos custos da mão de obra, a não internalização dos custos ambientais). Disso decorre que a opção de criar capacidade suplementar de desmantelamento na Europa não tem sido economicamente viável.

Fora da OCDE há uma capacidade significativa de reciclagem, designadamente na China, na Índia, no Paquistão e no Bangladesh. Prevê-se que os estaleiros localizados nos países da

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos.

<sup>2</sup> Em 2009, mais de 90 % dos navios embandeirados na UE foram desmantelados fora da OCDE, na sua maioria na Ásia do Sul.

OCDE e na China, bem como alguns estaleiros localizados na Índia, conseguirão, até 2015, cumprir os requisitos da Convenção de Hong Kong.

A capacidade atual existente na China (2,83 milhões de LDT – toneladas de deslocamento leve –<sup>3</sup> em 2009) é, de facto, já amplamente suficiente para absorver todos os navios de bandeiras da UE até 2030 (o volume máximo anual no período 2012-2030 será de 1,88 milhões de LDT) e um novo estaleiro com a capacidade de um milhão de LTD iniciará dentro em breve as suas atividades. Esta evolução é o resultado das medidas tomadas pelas autoridades públicas para promover especificamente o mercado ecológico de reciclagem de navios e encerrar estaleiros de baixa qualidade, assim como dos investimentos em estaleiros de reciclagem seguros e ecológicos efetuados por armadores europeus responsáveis.

Em segundo lugar, a situação atual do mercado da reciclagem de navios favorece os estaleiros do Bangladesh, da Índia e (em menor grau) do Paquistão, enquanto os concorrentes da UE, da Turquia e da China, que têm normas técnicas mais elevadas, só conseguem ocupar nichos de mercado, como o dos navios de pequeno porte, dos navios do Estado, incluindo os vasos de guerra, ou da frota de armadores responsáveis.

Por último, a legislação atual não está adaptada às características específicas dos navios. É difícil determinar quando um navio se converte em resíduo. Para decidirem da reciclagem de um navio, os armadores comparam os custos e benefícios de manterem o navio em serviço e do seu envio para desmantelamento.

Se essa decisão é tomada quando o navio está em águas internacionais ou em águas sob jurisdição do Estado reciclador, é muito difícil, ou mesmo impossível, aplicar os procedimentos do regulamento relativo às transferências de resíduos. Além disso, os navios de comércio que largam de portos e águas europeus para desmantelamento otimizam, em geral, a sua última viagem, transportando mercadorias para a Ásia. Se o armador não declarar a sua intenção de desmantelar um navio à largada deste de um porto da UE, as autoridades competentes não podem, em geral, intervir. O regulamento relativo às transferências de resíduos estabelece direitos e obrigações para o Estado exportador, o Estado importador e, se for o caso, os Estados de trânsito. Contudo, os Estados portuários não estão necessariamente informados da intenção do armador de reciclar um navio. Por último, também não é invulgar que um navio seja vendido a outro operador, a pretexto de que continuará no ativo, unicamente para ser transferido para um estaleiro de desmantelamento.

Para aplicarem a legislação em vigor, e, nomeadamente, a proibição de exportar navios em fim de vida para fora da OCDE, os Estados-Membros teriam de fazer um esforço desproporcionado de coerção, devido à carência de capacidade de reciclagem nos países da OCDE, assim como à possibilidade legal de os navios se transferirem para outro Estado de registo («Estado de bandeira»).

Para melhorar a situação, as Partes na Convenção de Basileia solicitaram, em 2004, à Organização Marítima Internacional (OMI) que estabelecesse requisitos obrigatórios para a reciclagem de navios<sup>4</sup>. Em 2006, as Partes na Convenção de Basileia saudaram as iniciativas

---

<sup>3</sup> O peso de um navio abatido para sucata é, na maior parte dos casos, expresso em toneladas de deslocamento leve (LDT), isto é, excluindo a carga, o combustível, o lastro, etc., e equivale aproximadamente ao peso do aço presente no navio.

<sup>4</sup> Decisão VII/26 relativa à gestão ecológica do desmantelamento de navios, adotada na Sétima Conferência das Partes na Convenção de Basileia.

tomadas pela OMI na elaboração do projeto de Convenção sobre a reciclagem de navios e reconheceram a necessidade de se evitar a duplicação de instrumentos com o mesmo objetivo. As Partes foram convidadas a avaliar o nível de controlo e execução estabelecido pela Convenção de Basileia na sua integralidade e o nível previsto de controlo e execução que proporcionaria o projeto de convenção sobre reciclagem de navios na sua integralidade, e a comparar as duas convenções<sup>5</sup>.

Em maio de 2009, a Organização Marítima Internacional adotou a Convenção Internacional de Hong Kong sobre a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios (a seguir, «Convenção de Hong Kong»). Quando entrar em vigor, esta convenção exigirá que as Partes (incluindo os Estados-Membros) desmantelem os seus navios mercantes de grande porte unicamente em países que sejam parte na Convenção. Nestes poderão incluir-se os países asiáticos, cujos estaleiros de desmantelamento de navios deverão cumprir as normas internacionalmente aceites (superiores às normas atuais). O tratamento dado por esses estaleiros aos navios de Partes não contratantes deverá ser análogo ao dado aos navios de bandeira das Partes na Convenção (cláusula de não aplicação de tratamento mais favorável).

A Convenção de Hong Kong foi adotada em 2009, mas terá de ser ratificada por um número suficiente de grandes Estados de bandeira e Estados recicladores para entrar em vigor e começar a produzir efeitos, o que não deverá acontecer antes de 2020, no mínimo. A Convenção entrará em vigor vinte e quatro meses após a data em que estejam reunidas as seguintes condições:

- terem assinado a Convenção, sem reservas quanto à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou depositado o instrumento requerido de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, no mínimo, 15 Estados,
- cujas frotas mercantes combinadas constituam, no mínimo, 40 % da arqueação bruta da frota mercante mundial, e
- cujo volume máximo anual combinado de reciclagem de navios nos 10 anos anteriores represente, no mínimo, 3 % da arqueação bruta das suas frotas mercantes combinadas.

As Partes na Convenção de Basileia saudaram a adoção da Convenção de Hong Kong em 2010<sup>6</sup> e empreenderam uma avaliação preliminar da equivalência do nível de controlo e execução proporcionado por esta convenção com o estabelecido pela Convenção de Basileia<sup>7</sup>.

Em abril de 2010 a União Europeia e os Estados-Membros finalizaram a sua avaliação, que concluiu que a Convenção de Hong Kong parece proporcionar um nível de controlo e execução pelo menos equivalente ao proporcionado pela Convenção de Basileia em relação aos navios classificados como resíduos ao abrigo da Convenção de Basileia<sup>8</sup>.

Em outubro de 2011, as Partes na Convenção de Basileia apelaram para a ratificação da Convenção de Hong Kong, de forma a tornar possível a sua entrada em vigor<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Ver Decisão VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

<sup>6</sup> Decisão OEWG-VII/12 sobre a gestão ecológica do desmantelamento de navios.

<sup>7</sup> Ver Decisão OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>

<sup>8</sup> Observações da União Europeia e dos Estados-Membros, disponíveis no seguinte endereço: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

<sup>9</sup> Decisão X/AA sobre o desmantelamento ecológico de navios, adotada na Décima Conferência das Partes na Convenção de Basileia.

A Comissão adotou um Livro Verde intitulado *Melhorar as práticas de desmantelamento de navios*, em 2007, e uma comunicação que apresenta uma estratégia da UE para o desmantelamento de navios<sup>10</sup>, em 2008. Essa estratégia visava a adoção de medidas para melhorar o mais rapidamente possível as condições de desmantelamento de navios, inclusive no período de transição anterior à entrada em vigor da Convenção de Hong Kong: nomeadamente, preparar o estabelecimento de medidas sobre os elementos fundamentais da Convenção, incentivar ações voluntárias do setor, prestar assistência técnica e apoio aos países em desenvolvimento e melhorar o cumprimento da legislação atual. Foram os seguintes os resultados da estratégia:

- Adoção de uma Convenção que melhorará a qualidade da reciclagem de navios, com os seus procedimentos adaptados às características específicas dos navios e com o estabelecimento de requisitos pormenorizados a cumprir pelos estaleiros de reciclagem modernizados;
- Apoio às ações voluntárias do setor previamente à entrada em vigor da Convenção:
  - aplicação voluntária dos requisitos e diretrizes da Convenção (por exemplo, elaboração de inventários de matérias perigosas),
  - adoção de contratos de venda ecológicos,
  - investimentos em estaleiros de reciclagem seguros e ecológicos;
- Realização de estudos, projetos de investigação e projetos-piloto para avaliar a evolução da situação e promover melhores tecnologias de reciclagem dos navios do âmbito da Convenção de Hong Kong e de outros navios.
- Iniciativas tomadas pela Comissão para melhorar a aplicação do regulamento relativo às transferências de resíduos, sempre que foi alertada para o envio de navios para desmantelamento.
- Assistência a países recicladores mediante a subvenção, prevista no quadro do programa temático para o ambiente e a gestão sustentável dos recursos naturais, incluindo a energia (ENRTP), ao «programa global de reciclagem sustentável dos navios», gerido conjuntamente pelos secretariados de Convenção de Basileia, da Organização Marítima Internacional e da Organização Internacional do Trabalho.

## **1.2. Objetivo da proposta**

O objetivo do regulamento relativo à reciclagem de navios é reduzir significativamente os impactos negativos da reciclagem de navios de bandeiras UE, em especial na Ásia do Sul, sem criar encargos económicos desnecessários. O regulamento proposto põe em vigor antecipadamente os requisitos da Convenção de Hong Kong, acelerando, desse modo, a sua entrada em vigor à escala mundial.

---

<sup>10</sup> Comunicação COM(2008) 767 final, de 19 de novembro de 2008, que apresenta a estratégia da UE para melhorar as práticas de desmantelamento de navios, e a respetiva avaliação de impacto apresentada no documento de trabalho dos serviços da Comissão SEC(2008) 2846.

### **1.3. Disposições em vigor no domínio da proposta**

A proposta diz respeito à adoção de um regulamento sobre a reciclagem de navios. O novo regulamento destina-se a substituir o atual Regulamento (CE) n.º 1013/2006<sup>11</sup> no que respeita aos navios abrangidos pela Convenção de Hong Kong.

## **2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

### **2.1. Consulta das partes interessadas**

Para elaborar a avaliação de impacto que acompanha a presente proposta legislativa, a Comissão consultou as partes interessadas e recorreu a competências externas, através de um processo de consulta pública, que decorreu entre abril e junho de 2009, e de quatro seminários de peritos.

Na sua maioria, as partes interessadas apoiam claramente a rápida ratificação da Convenção de Hong Kong por parte dos Estados-Membros, para acelerar a sua entrada em vigor incentivando a ratificação por outros Estados. Muitas partes interessadas estão a favor da aplicação antecipada da Convenção pela UE, pois consideram inaceitável esperar pela sua entrada em vigor, quando os trabalhadores do setor do desmantelamento de navios continuam a ser vítimas de acidentes mortais ou de ferimentos graves no seu trabalho e se registam danos ambientais consideráveis. Algumas consideram que a UE não deveria impor requisitos adicionais aos da Convenção. Os contributos, o resumo das respostas à consulta pública e os relatórios sobre o seminário em que participaram as partes interessadas estão disponíveis na Internet<sup>12</sup>.

O Parlamento Europeu, o Comité Económico e Social Europeu e o Conselho debateram a comunicação e adotaram, respetivamente, uma resolução, em 26 de março de 2009<sup>13</sup>, um parecer, em 13 de maio de 2009<sup>14</sup> e conclusões, em 21 de outubro de 2010<sup>15</sup>, relativas à estratégia da UE para melhorar as práticas de desmantelamento de navios.

### **2.2. Avaliação de impacto**

A Comissão efetuou uma avaliação de impacto para analisar as diferentes opções de criação de um regime de reciclagem de navios que possa ser aplicado de forma efetiva. A análise examinou o impacto económico, social e ambiental das diferentes opções.

As recomendações do comité de avaliação do impacto (CAI) foram tidas em conta, referindo-se as principais alterações propostas à necessidade de definir melhor os problemas, apresentar mais claramente, no cenário de base, as medidas já adotadas nos países recicladores, consolidar a lógica de intervenção e articular melhor os objetivos específicos e

---

<sup>11</sup> Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos.

<sup>12</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

<sup>13</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>

<sup>14</sup> [http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009\\_ac.doc&language=EN](http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=EN)

<sup>15</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf)

operacionais com os problemas e as necessidades, assim como reforçar a avaliação das opções estratégicas no que se refere, em especial, às potenciais dificuldades futuras de execução e de cumprimento.

Apenas o pacote de medidas D satisfaz plenamente os objetivos identificados, como se demonstra na avaliação de impacto.

Esta opção consiste em introduzir um regulamento *ad hoc* que abranja os navios do âmbito da Convenção de Hong Kong (navios mercantes de mar de grande porte). Esse regulamento deverá abranger o ciclo de vida completo dos navios de bandeiras UE, aplicar antecipadamente os requisitos da Convenção de Hong Kong e, como autorizado pela Convenção, introduzir requisitos ambientais mais rigorosos para os estaleiros de reciclagem. A reciclagem dos navios de bandeiras UE só será autorizada em estaleiros que cumpram os requisitos.

Os Estados-Membros serão informados por escrito, e em tempo útil, da intenção dos armadores de enviarem navios para reciclagem. Este requisito, bem como a introdução de sanções que sejam, no mínimo, equivalentes às aplicáveis ao abrigo da legislação atual, garantirá o cumprimento. Embora seja difícil esperar que os estaleiros que praticam atualmente o método do desmantelamento em varadouro consigam cumprir os referidos requisitos, é possível que estaleiros de melhor qualidade consigam futuramente cumprir esses critérios. Para evitar confusões, duplicação de esforços e encargos administrativos, os navios abrangidos por esta nova legislação deixariam de estar abrangidos pelo regulamento relativo às transferências de resíduos.

Este pacote de medidas constitui a base da presente proposta.

### **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **3.1. Síntese da proposta**

A presente proposta legislativa de um novo regulamento *ad hoc* visa os navios abrangidos pela Convenção de Hong Kong (navios mercantes de mar de grande porte). Abrange o ciclo de vida completo dos navios embandeirados na UE, dá execução a alguns dos requisitos da Convenção de Hong Kong (estabelecimento do inventário de matérias perigosas, obrigação de proceder à reciclagem dos navios em estaleiros seguros e ecológicos, estabelecimento de requisitos gerais aplicáveis aos navios previamente à reciclagem) e, como autorizado pela Convenção, introduz disposições ambientais mais rigorosas, que é necessário estabelecer antes da entrada em vigor da Convenção (requisitos para os estaleiros de reciclagem de navios, criação de uma lista europeia de estaleiros de reciclagem, celebração de um contrato entre o armador e o estaleiro de reciclagem).

*Obrigação de estabelecer e atualizar o inventário das matérias perigosas presentes a bordo dos navios*

Os navios embandeirados na UE terão de estabelecer e manter atualizado durante toda a sua vida útil o inventário das matérias perigosas presentes a bordo. Enquanto aos navios novos de bandeira de Estados-Membros se exige a elaboração imediata do inventário, os navios existentes terão cinco anos para o fazer, exceto se forem enviados para desmantelamento antes do fim desse prazo.

O inventário deve ser atualizado e completado antes de o navio ser enviado para reciclagem, de modo a garantir que o estaleiro de reciclagem selecionado tem condições de gerir todas as matérias perigosas e resíduos presentes a bordo e está autorizado para tanto.

*Os navios embandeirados nos Estados-Membros deverão ser desmantelados em estaleiros de reciclagem de navios seguros e ecológicos*

Com base nos requisitos técnicos da Convenção de Hong Kong foi elaborada uma lista de requisitos a cumprir pelos estaleiros de reciclagem de navios. Foram introduzidos requisitos suplementares, para melhor proteger a saúde pública e o ambiente e, especialmente, para garantir que todos os resíduos perigosos serão tratados de uma forma ecológica, quer nos estaleiros de reciclagem, quer no caso de serem transferidos para instalações de gestão de resíduos.

Os estaleiros de reciclagem que cumpram esses requisitos solicitarão a sua inclusão na lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios. A reciclagem dos navios embandeirados nos Estados-Membros só é autorizada em estaleiros que constem da lista europeia.

Quando a Convenção de Hong Kong entrar em vigor, as Partes deverão elaborar e transmitir listas de estaleiros de reciclagem a que tenham concedido autorização em conformidade com a Convenção. Essas listas serão transmitidas à Organização Marítima Internacional para difusão, conforme necessário. Será necessário reexaminar o regulamento relativo à reciclagem de navios quando essas listas de estaleiros estiverem disponíveis à escala internacional, para evitar encargos administrativos e duplicação de esforços em relação à lista europeia. Poderia, por exemplo, introduzir-se um mecanismo de reconhecimento mútuo.

*Requisitos específicos a cumprir previamente à reciclagem*

Os navios embandeirados nos Estados-Membros deverão minimizar a quantidade de resíduos perigosos presentes a bordo (que podem também estar presentes em resíduos da carga, fuelóleo, etc.) antes de entregar o navio a um estaleiro de reciclagem.

No caso específico dos navios-tanque, os armadores terão de garantir que os navios chegam ao estaleiro de reciclagem em estado de receberem o certificado que atesta o cumprimento dos critérios de segurança para entrada e para trabalhos a quente, de modo a evitar explosões e acidentes (mortais) dos trabalhadores do estaleiro.

*Melhorar o cumprimento da legislação da União*

Contrariamente à legislação em vigor, o regulamento proposto tem por base o sistema de controlo e execução da Convenção de Hong Kong, que é especificamente concebido para os navios e o transporte marítimo internacional (certificados, vistorias, obrigações específicas do Estado de bandeira, etc.).

Ao permitir que os navios sejam reciclados em estaleiros localizados fora do grupo de países da OCDE, contanto que cumpram os requisitos e figurem na lista europeia, o regulamento contribuirá também para a solução do problema atual da falta de capacidade de reciclagem legalmente acessível aos armadores.

Além disso, os Estados-Membros serão informados por escrito, e em tempo útil, da intenção dos armadores de enviarem navios para reciclagem, eliminando assim a dificuldade de determinar em que momento um navio se converte em resíduo. Os Estados-Membros receberão informações sobre a data prevista de início e conclusão da reciclagem. Comparando



a lista dos navios para os quais emitiram um certificado de inventário com a lista dos navios reciclados em estaleiros autorizados, os Estados-Membros poderão mais facilmente detetar os casos de reciclagem ilegal. Além disso, serão introduzidas sanções mais específicas e precisas do que as previstas na atual legislação. Estas disposições, conjugadas com a disponibilidade de capacidade suficiente de reciclagem segura e ecológica legalmente acessível, bem como de um sistema de controlo bem adaptado às características específicas dos navios, garantirão um melhor cumprimento da legislação.

Por último, para evitar confusões, duplicação de esforços e encargos administrativos, os navios abrangidos por esta nova legislação deixarão de estar abrangidos pelo Regulamento relativo a transferências de resíduos.

### **3.2. Base jurídica**

A proposta é baseada no artigo 192.º, n.º 1, do TFUE.

### **3.3. Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, visto que a proposta não é da competência exclusiva da UE.

A reciclagem de navios já é abrangida pela legislação europeia, designadamente o regulamento relativo à transferência de resíduos.

A União Europeia não pode ser Parte na Convenção de Hong Kong, já que esta faculdade é reservada aos Estados membros da Organização Marítima Internacional. Os Estados-Membros terão, por isso, um papel essencial, sobretudo enquanto Estados de bandeira, na ratificação e na entrada em vigor das disposições daquela Convenção.

A ação individual por parte dos Estados-Membros não será suficiente, já que nem todos eles consideram prioritária a ratificação da Convenção de Hong Kong. Existe um risco evidente de serem aplicados requisitos jurídicos diferentes aos navios mercantes de grande porte da UE, dependendo do Estado-Membro interessado. Esta situação poderia dar origem a mudanças de bandeira e a concorrência desleal entre os Estados-Membros enquanto Estados de bandeira.

A criação de uma lista europeia dos estaleiros de reciclagem de navios que cumprem os requisitos evitará a duplicação de esforços dos Estados-Membros e facilitará os seus procedimentos de controlo enquanto Estados de bandeira.

A incorporação da Convenção de Hong Kong na legislação europeia promoverá a tomada de decisões harmonizada e acelerará o processo de ratificação pelos Estados-Membros. Além disso, a iniciativa tempestiva da UE poderá influenciar os países terceiros em muito maior grau do que as ações individuais dos Estados-Membros, sendo, assim, mais suscetível de levar a Convenção de Hong Kong a entrar rapidamente em vigor. Por conseguinte, junto com a presente proposta de regulamento, é apresentada uma proposta de decisão do Conselho que autoriza os Estados-Membros a ratificarem ou a aderirem, no interesse da União Europeia, à Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009.

### **3.4. Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Os encargos suplementares para os operadores económicos e as autoridades nacionais limitam-se ao necessário para garantir que a reciclagem de navios é efetuada de forma segura e ecológica. Embora a proposta acarrete custos suplementares para os armadores (inventários de matérias perigosas, vistorias), prevê-se que esses custos sejam compensados pelos substanciais benefícios sociais e ambientais que se obterão.

### **3.5. Escolha do instrumento**

O instrumento proposto é um regulamento.

Um regulamento é o instrumento jurídico apropriado, dado que impõe de forma direta, e num curto prazo de tempo, aos armadores e aos Estados-Membros, uma série de requisitos precisos a aplicar ao mesmo tempo e do mesmo modo em toda a União. O estabelecimento de requisitos em prol de estaleiros de reciclagem de navios seguros e ecológicos e de uma lista europeia de estaleiros de reciclagem garantirá, nomeadamente, a aplicação harmonizada da Convenção de Hong Kong.

## **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não tem incidência no orçamento da UE.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

### **relativo à reciclagem de navios**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A transferência transfronteiras para reciclagem de navios que se converteram em resíduos é regulamentada pela Convenção de Basileia sobre o Controlo dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação (a seguir, «Convenção de Basileia») e pelo Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferência de resíduos<sup>16</sup>. O Regulamento (CE) n.º 1013/2006 dá execução à Convenção de Basileia, bem como a uma alteração<sup>17</sup> da Convenção, adotada em 1995, que ainda não entrou em vigor ao nível internacional e que proíbe a exportação de resíduos perigosos para países que não sejam membros da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económicos (OCDE). Dado que neles estão presentes matérias perigosas, os navios são geralmente classificados como resíduos perigosos e é, por conseguinte, proibido exportá-los para reciclagem em estaleiros de países que não sejam membros da OCDE.
- (2) Os mecanismos para controlar e fazer aplicar a legislação atual ao nível internacional e europeu não estão adaptados às características específicas dos navios e do transporte marítimo internacional e mostraram-se ineficazes na prevenção das práticas perigosas e poluentes de reciclagem de navios.
- (3) A atual capacidade de reciclagem de navios nos países da OCDE legalmente acessível aos navios de bandeira de Estados-Membros é insuficiente. A capacidade de reciclagem segura e ecológica já existente em países que não são membros da OCDE é

---

<sup>16</sup> JO L 190 de 12.7.2006, p. 1.

<sup>17</sup> Alteração à Convenção de Basileia («proibição de Basileia»), adotada pela Decisão III/1 das Partes na Convenção de Basileia.

suficiente para tratar esses navios e prevê-se que continue a expandir-se até 2015 em resultado das medidas adotadas pelos países recicladores para darem cumprimento aos requisitos da Convenção de Hong Kong.

- (4) A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios («Convenção de Hong Kong») foi adotada em 15 de maio de 2009, sob os auspícios da Organização Marítima Internacional, a pedido das Partes na Convenção de Basileia. A Convenção de Hong Kong só poderá entrar em vigor 24 meses após a data da sua ratificação por, no mínimo, 15 Estados que representem uma frota mercante combinada de, pelo menos, 40 % da arqueação bruta da frota mercante mundial e cujo volume máximo anual combinado de reciclagem de navios nos 10 anos anteriores represente, no mínimo, 3 % da arqueação bruta das suas frotas mercantes combinadas. Os Estados-Membros deverão ratificar a Convenção o mais rapidamente possível, para acelerar a sua entrada em vigor. A Convenção abrange o projeto, a construção, a exploração e a preparação dos navios, de forma a facilitar a reciclagem segura e ecológica sem comprometer a segurança e a eficiência operacional dos navios; abrange igualmente a exploração dos estaleiros de reciclagem de navios de forma segura e ecológica, bem como a criação de um mecanismo de execução adequado para a reciclagem de navios.
- (5) A Convenção de Hong Kong prevê expressamente que as suas Partes tomem medidas mais rigorosas consentâneas com o direito internacional, no que respeita à reciclagem segura e ecológica dos navios, para prevenir, reduzir ou minimizar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente. O estabelecimento de uma lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios que cumprem os requisitos do presente regulamento contribuirá para esse objetivo, bem como para uma melhor aplicação da Convenção, na medida em que facilitará o controlo pelos Estados de bandeira dos navios enviados para reciclagem. Os requisitos aplicáveis aos estaleiros de reciclagem de navios deverão basear-se nos requisitos da Convenção de Hong Kong.
- (6) Os Estados de bandeira que enviam os seus navios para estaleiros de reciclagem modernizados que satisfazem os requisitos da Convenção de Hong Kong têm um interesse económico em garantir que a Convenção de Hong Kong entre em vigor o mais rapidamente possível, por forma a garantir condições equitativas à escala mundial.
- (7) Os navios não abrangidos pela Convenção de Hong Kong e pelo presente regulamento deverão continuar a ser reciclados em conformidade com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e da Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas<sup>18</sup>.
- (8) É necessário clarificar o âmbito do presente regulamento, do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e da Diretiva 2008/98/CE, para evitar a duplicação de instrumentos regulamentares que têm o mesmo objetivo.

---

<sup>18</sup>

JO L 312 de 22.11.2008, p. 3.

- (9) Na interpretação dos requisitos do presente regulamento devem tomar-se em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização Marítima Internacional para apoiar a Convenção de Hong Kong.
- (10) Os Estados-Membros deverão tomar medidas para impedir a evasão às normas da reciclagem de navios e dar maior transparência a esta atividade. Como previsto na Convenção de Hong Kong, os Estados-Membros devem comunicar os dados relativos aos navios para os quais se emitiram certificados e inventário e àqueles em relação aos quais se receberam declarações de conclusão da reciclagem, assim como informações sobre casos de reciclagem ilegal e sobre as medidas de acompanhamento que tomaram.
- (11) Os Estados-Membros deverão estabelecer normas para aplicação de sanções em caso de infração às disposições do presente regulamento e garantir que essas sanções são aplicadas de forma a impedir a evasão às normas de reciclagem de navios. As sanções, que poderão ser de natureza civil ou administrativa, devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (12) Para ter em conta a evolução das convenções internacionais pertinentes, deverá delegar-se na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita à atualização dos anexos do presente regulamento. É muito importante que a Comissão proceda a consultas durante os trabalhos preparatórios, incluindo a nível de peritos. No contexto da preparação e elaboração de atos delegados, a Comissão deverá garantir a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (13) A fim de garantir condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão. As referidas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão<sup>19</sup>.
- (14) Dado que o objetivo de prevenir, reduzir ou eliminar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente causados pela reciclagem, a exploração e a manutenção dos navios embandeirados nos Estados-Membros não pode ser alcançado em grau suficiente pelos Estados-Membros, devido ao caráter internacional do transporte marítimo e da reciclagem de navios, e pode, portanto, ser realizado mais cabalmente ao nível da União, esta pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se alcançar aquele objetivo,

---

<sup>19</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## **TÍTULO I — ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES**

### *Artigo 1.º*

#### *Objetivo*

O objetivo do presente regulamento é prevenir, reduzir ou eliminar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente causados pela reciclagem, a exploração e a manutenção dos navios de bandeira de Estados-Membros.

### *Artigo 2.º*

#### *Definições*

1. Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições:
  - (1) «Navio»: uma nave de qualquer tipo que opere ou tenha operado no meio marinho, incluindo submersíveis, estruturas flutuantes, plataformas flutuantes, plataformas auto-elevatórias, unidades de armazenagem flutuantes (FSU) e unidades de produção, armazenagem e trasfega flutuantes (FPSO), bem como um navio desaparelhado ou sem meios de propulsão;
  - (2) «Navio novo»:
    - (a) um navio cujo contrato de construção seja formalizado na data de entrada em vigor do presente regulamento ou posteriormente; ou
    - (b) no caso de não ter sido formalizado um contrato de construção, um navio cuja quilha estava assente, ou cuja construção se encontrava numa fase equivalente na data de entrada em vigor do presente regulamento ou seis meses depois; ou
    - (c) um navio cuja entrega teve lugar na data de entrada em vigor do presente regulamento ou trinta meses depois;
  - (3) «Navio-tanque»: um petroleiro, conforme definido no anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), ou um navio-tanque NLS, conforme definido no anexo II da mesma Convenção;
  - (4) «Matérias perigosas»: todas as matérias ou substâncias suscetíveis de ocasionar riscos para a saúde humana ou o ambiente, incluindo as substâncias consideradas perigosas nos termos da Diretiva 67/548/CEE do Conselho<sup>20</sup> e do Regulamento n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup>;

---

<sup>20</sup> JO L 196 de 16.8.1967, p. 1.

<sup>21</sup> JO L 353 de 31.12.2008, p. 1.

- (5) «Reciclagem de navios»: a atividade de desmantelamento total ou parcial de um navio num estaleiro de reciclagem de navios, com o fim de recuperar componentes e materiais para reprocessamento e reutilização, tomando a cargo ao mesmo tempo as matérias perigosas e outras, e que inclui operações conexas tais como o armazenamento e tratamento dos componentes e das matérias *in situ*, mas não o seu processamento ou eliminação noutras instalações;
- (6) «Estaleiro de reciclagem de navios»: uma área delimitada, seja um terreno, um estaleiro ou uma instalação, localizada no território de um Estado-Membro ou de um país terceiro e utilizada para a reciclagem de navios;
- (7) «Empresa de reciclagem»: o proprietário do estaleiro de reciclagem ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido a responsabilidade pela atividade de reciclagem de navios por incumbência do proprietário do estaleiro de reciclagem;
- (8) «Administração»: uma entidade governamental designada por um Estado como responsável, dentro de uma zona geográfica delimitada ou de uma área de competência, pelas funções relacionadas com os navios autorizados a arvorar bandeira, ou os navios que operam sob a tutela desse Estado;
- (9) «Autoridade competente»: a entidade governamental designada por um Estado como responsável, dentro de uma zona geográfica delimitada ou de uma área de competência, pelas funções relacionadas com os estaleiros de reciclagem de navios que operam no território sob jurisdição desse Estado;
- (10) «Arqueação bruta»: a arqueação bruta (GT), calculada de acordo com as regras de cálculo da arqueação constantes do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, ou de uma convenção que a substitua;
- (11) «Pessoa competente»: uma pessoa com qualificações e formação adequadas e com conhecimentos, experiência e aptidões suficientes para o desempenho de tarefas específicas;
- (12) «Entidade patronal»: uma pessoa singular ou coletiva que emprega um ou mais trabalhadores na atividade de reciclagem de navios;
- (13) «Armador»: a pessoa singular ou coletiva em nome da qual a propriedade do navio está registada, incluindo a pessoa singular ou coletiva que é proprietária do navio durante um período limitado, na pendência da venda ou entrega deste a um estaleiro de reciclagem, ou, caso não exista registo, a pessoa singular ou coletiva à qual o navio pertence ou a organização ou pessoa que assume a responsabilidade pela exploração do navio por incumbência da pessoa a quem o navio pertence, bem como a pessoa coletiva que explora um navio propriedade de um Estado.
- (14) «Nova instalação»: instalação de sistemas, equipamento, isolamento ou outros materiais num navio após a data de entrada em vigor do presente regulamento;
- (15) «Seguro para entrada»: um espaço no navio que satisfaz os seguintes critérios:
- (a) O teor ambiente de oxigénio e a concentração de vapores inflamáveis estão dentro de limites seguros;

- (b) As concentrações ambientes das matérias tóxicas estão dentro de limites admissíveis;
  - (c) Nenhum resíduo ou matéria associado aos trabalhos autorizados pela pessoa competente dará origem à libertação descontrolada de matérias tóxicas ou a concentrações perigosas de vapores inflamáveis nas condições ambientes prescritas;
- (16) «Seguro para trabalho a quente»: um espaço no navio que satisfaz os seguintes critérios:
- (a) Há condições seguras, não explosivas, incluindo a ausência de gases inflamáveis, para a utilização de equipamento de soldadura por arco elétrico ou a gás, equipamento de corte ou maçaricos ou outros dispositivos de chama nua, bem como para operações de trituração ou que elevem a temperatura ou deem origem a faíscas;
  - (b) Estão satisfeitos os critérios de segurança para entrada estabelecidos no ponto 15;
  - (c) As condições ambientes não se alterarão em resultado do trabalho a quente;
  - (d) Todos os espaços adjacentes foram limpos ou tratados em grau suficiente para evitar a deflagração ou a propagação de incêndios;
- (17) «Inspeção do local»: inspeção do estaleiro de reciclagem, para confirmar as condições descritas na documentação verificada;
- (18) «Declaração de conclusão da reciclagem»: declaração emitida pelo estaleiro de reciclagem, que atesta que a reciclagem do navio foi efetuada em conformidade com o presente regulamento;
- (19) «Trabalhador»: qualquer pessoa que trabalhe, de forma regular ou temporária, no âmbito de uma relação laboral, incluindo o pessoal empregado por subcontratantes;
- (20) «Organização reconhecida»: uma organização reconhecida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup>;
2. Para efeitos do n.º 1, ponto 11, uma pessoa competente pode ser um trabalhador qualificado ou um funcionário administrativo capaz de reconhecer e avaliar os perigos e riscos profissionais e a exposição dos trabalhadores a matérias potencialmente perigosas ou a condições inseguras num estaleiro de reciclagem de navios e de determinar as medidas de proteção e as precauções necessárias para eliminar ou reduzir esses perigos, riscos ou exposição.

Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>, a autoridade competente pode definir os critérios adequados para a designação dessas pessoas e determinar as funções que lhes serão confiadas.

---

<sup>22</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

<sup>23</sup> JO L 255 de 30.9.2005, p. 22.



### *Artigo 3.º*

#### *Âmbito de aplicação*

1. O presente regulamento é aplicável aos navios autorizados a arvorar bandeira de um Estado-Membro ou que operem sob tutela deste.
2. O presente regulamento não é aplicável:
  - (a) Aos navios de guerra, às unidades auxiliares da Marinha ou a outros navios do Estado ou por este explorados e afetos, no momento considerado, unicamente a serviços governamentais de carácter não comercial;
  - (b) Aos navios de arqueação inferior a 500 GT;
  - (c) Aos navios que durante todo o seu ciclo de vida operem unicamente em águas sob a soberania ou jurisdição do Estado cuja bandeira estão autorizados a arvorar.

## **TÍTULO II - NAVIOS**

### *Artigo 4.º*

#### *Controlo das matérias perigosas*

1. É proibida em todos os navios qualquer nova instalação em que se utilizem amianto ou bifenilos policlorados, em conformidade com a Diretiva 96/59/CE<sup>24</sup>.
2. É proibida em todos os navios qualquer nova instalação em que se utilizem substâncias regulamentadas, enumeradas no Regulamento (CE) n.º 1005/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup>.
3. É proibida qualquer nova instalação em que se utilizem ácido perfluorooctanossulfónico (PFOS) e seus derivados, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 757/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>26</sup>.
4. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas seguintes:
  - (a) proibir ou restringir a utilização das matérias perigosas referidas nos n.ºs 1 a 3 nos navios autorizados a arvorar a sua bandeira ou que operem sob sua tutela;

---

<sup>24</sup> JO L 243 de 24.9.1996, p. 31.

<sup>25</sup> JO L 286 de 31.10.2009, p. 1.

<sup>26</sup> JO L 223 de 25.8.2010, p. 29.

- (b) proibir ou restringir a utilização das referidas matérias nos navios que se encontrem nos seus portos, estaleiros de construção naval, estaleiros de reparação naval ou terminais no mar;
- (c) garantir de forma efetiva que os navios cumprem os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b).

### *Artigo 5.º*

#### *Inventário das matérias perigosas*

1. Deve ser conservado a bordo de cada navio novo um inventário das matérias perigosas.
2. Antes de um navio ser enviado para reciclagem deve estabelecer-se um inventário das matérias perigosas, que será conservado a bordo.
3. Os navios existentes registados num país terceiro e que solicitem o seu registo num Estado-Membro devem assegurar que é conservado a bordo um inventário das matérias perigosas.
4. O inventário das matérias perigosas deve:
  - (a) ser específico para cada navio;
  - (b) apresentar elementos de prova de que o navio cumpre a proibição ou as restrições de utilização de matérias perigosas, em conformidade com o artigo 4.º;
  - (c) identificar, no mínimo, as matérias perigosas enumeradas no anexo I, presentes na estrutura ou nos equipamentos do navio, bem como a sua localização e quantidade aproximada.
5. Além do disposto no n.º 4, no caso dos navios existentes deve elaborar-se um plano que descreva a verificação visual/por amostragem com base na qual se estabeleceu o inventário de matérias perigosas.
6. O inventário de matérias perigosas deve consistir em três partes:
  - (a) a lista das matérias perigosas referidas no anexo I presentes na estrutura ou nos equipamentos do navio, bem como a localização e a quantidade aproximada destas (parte I);
  - (b) a lista dos resíduos presentes a bordo, incluindo os resíduos da exploração do navio (parte II);
  - (c) o inventário das provisões que se encontram a bordo quando é tomada a decisão do envio do navio para reciclagem (parte III).
7. A parte I do inventário de matérias perigosas deve ser devidamente completada e atualizada durante toda a vida útil do navio, de forma a atender às novas instalações

em que se utilizem matérias perigosas referidas no anexo I e qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos do navio.

8. Antes da reciclagem, deve incorporar-se no inventário, além da parte I devidamente completada e atualizada, a parte II relativa aos resíduos da exploração e a parte III relativa às provisões de bordo, devendo o inventário ser verificado pelo Estado-Membro cuja bandeira o navio arvora.
9. A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização da lista de elementos para o inventário de matérias perigosas constante do anexo I.

### *Artigo 6.º*

#### *Preparação para a reciclagem: requisitos gerais*

1. Os armadores devem assegurar que os navios:
  - (a) São reciclados apenas, previamente à publicação da lista europeia, em estaleiros de reciclagem de navios localizados na União ou num país membro da OCDE;
  - (b) São reciclados apenas, depois da publicação da lista europeia, em estaleiros de reciclagem de navios que dela constem;
  - (c) Levam a cabo as suas operações, no período prévio à sua entrada no estaleiro de reciclagem, de modo que minimize a quantidade de resíduos da carga, do fuelóleo restante e de resíduos da exploração que permaneçam a bordo;
  - (d) Dispõem de um inventário completo e atualizado das matérias perigosas, em conformidade com o artigo 5.º;
  - (e) São certificados pelo Estado-Membro cuja bandeira arvoram como prontos para reciclagem, antes de qualquer atividade de reciclagem.
2. Os armadores devem também garantir que os navios-tanque chegam ao estaleiro de reciclagem com os tanques de carga e a(s) casa(s) das bombas certificados como seguros para entrada e para trabalho a quente.

### *Artigo 7.º*

#### *Plano de reciclagem do navio*

1. Antes da reciclagem de um navio, deve ser elaborado um plano de reciclagem específico para o navio.
2. O plano de reciclagem deve:

- (a) Ser elaborado pelo estaleiro de reciclagem, tendo em conta as informações prestadas pelo armador em conformidade com o artigo 9.º, n.º 3, alínea b);
- (b) Ser redigido numa língua oficial do país que emitiu a autorização do estaleiro de reciclagem de navios e, caso a língua utilizada não seja espanhol, francês ou inglês, ser traduzido para uma dessas línguas;
- (c) Incluir informações sobre a determinação, manutenção e monitorização dos critérios de segurança para entrada e para trabalho a quente, bem como outras informações necessárias;
- (d) Incluir informações sobre o tipo e a quantidade de matérias perigosas e resíduos decorrentes da reciclagem do navio, incluindo as matérias identificadas no inventário, e sobre a forma como essas matérias e resíduos serão geridos no estaleiro, bem como nas instalações de gestão de resíduos a jusante;
- (e) Quando se recorra a mais do que um estaleiro de reciclagem, identificar os estaleiros que serão utilizados e especificar as operações de reciclagem e a ordem por que serão executadas em cada estaleiro autorizado.

#### *Artigo 8.º*

##### *Vistorias*

1. As vistorias devem ser efetuadas por funcionários da administração ou de uma organização reconhecida que atue em nome desta.
2. Os navios devem ser objeto das seguintes vistorias:
  - (a) uma vistoria inicial;
  - (b) uma vistoria de renovação;
  - (c) uma vistoria adicional;
  - (d) uma vistoria final.
3. A vistoria inicial deve ser realizada antes de o navio entrar em serviço, ou antes de o certificado de inventário ser emitido. Os funcionários que a realizam devem verificar se a parte I do inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do presente regulamento.
4. A vistoria de renovação deve ser realizada periodicamente a intervalos fixados pela administração, que não devem, contudo, exceder cinco anos. Os funcionários que a realizam devem verificar se a parte I do inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do presente regulamento.
5. A vistoria adicional, seja ela geral ou parcial, pode ser realizada a pedido do armador, após uma modificação, substituição ou reparação importante a nível da

estrutura, do equipamento, dos sistemas, das instalações, do arranjo interior e dos materiais. Os funcionários que a realizam devem certificar-se de que todas essas modificações, substituições ou reparações importantes foram efetuadas de uma forma que permite que o navio satisfaça os requisitos do presente regulamento e verificar se a parte I do inventário de matérias perigosas foi alterada em conformidade.

6. A vistoria final será realizada antes de o navio ser retirado de serviço e antes de se dar início à reciclagem.

Os funcionários que a realizam devem verificar-se:

- (a) o inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do presente regulamento;
  - (b) o plano de reciclagem do navio reflete corretamente as informações constantes do inventário de matérias perigosas;
  - (c) o plano de reciclagem do navio contém as informações relativas:
    - (1) à determinação, manutenção e monitorização dos critérios de segurança para entrada e para trabalho a quente;
    - (2) ao tratamento das matérias perigosas e dos resíduos da reciclagem no estaleiro de reciclagem de navios, assim como em qualquer instalação autorizada de tratamento de resíduos;
  - (d) existe um contrato entre o armador e o estaleiro de reciclagem de navios, nos termos do artigo 9.º;
  - (e) o estaleiro de reciclagem onde o navio será reciclado está inscrito na lista europeia.
7. No que respeita aos navios existentes destinados a desmantelamento, as vistorias inicial e final serão realizadas ao mesmo tempo.

#### *Artigo 9.º*

##### *Contrato entre o armador e o estaleiro de reciclagem de navios*

1. O armador e o estaleiro de reciclagem de navios que satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 12.º devem celebrar um contrato relativamente a todos os navios que devam ser reciclados.
2. O contrato deve produzir efeitos, o mais tardar, desde a data do pedido da vistoria final prevista no artigo 8.º, n.º 1, alínea d), até a reciclagem estar concluída.
3. O contrato incluirá as seguintes obrigações para o armador:
  - (a) Aplicar os requisitos gerais de preparação da reciclagem previstos no artigo 6.º;

- (b) Facultar ao estaleiro de reciclagem todas as informações relativas ao navio necessárias para a elaboração do plano de reciclagem do navio previsto no artigo 7.º;
  - (c) Recuperar o navio antes ou depois de se iniciar a reciclagem, se tecnicamente viável, caso a quantidade de matérias perigosas a bordo não corresponda substancialmente ao inventário e não permita a reciclagem adequada do navio.
4. O contrato incluirá as seguintes obrigações para o estaleiro de reciclagem de navios:
- (a) Elaborar, em concertação com o armador, um plano de reciclagem específico do navio em questão, em conformidade com o artigo 7.º;
  - (b) Notificar o armador do início planeado da reciclagem do navio, segundo o modelo que consta do anexo II;
  - (c) Proibir o início de qualquer operação de reciclagem do navio antes da apresentação da notificação referida na alínea b);
  - (d) Notificar, por escrito, as autoridades competentes, no decurso dos preparativos de receção de um navio para reciclagem, da intenção de reciclar o navio, no mínimo 14 dias antes do início previsto das operações de reciclagem, comunicando os elementos seguintes:
    - i) nome do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar;
    - ii) data em que o navio foi registado nesse Estado;
    - iii) número de identificação do navio (número IMO);
    - iv) número do casco, atribuído quando da entrega do navio em novo;
    - v) nome e tipo do navio;
    - vi) porto em que o navio está registado;
    - vii) nome e endereço do armador e número IMO de identificação do armador registado;
    - viii) nome e endereço da companhia e número IMO de identificação da companhia;
    - ix) nome de todas as sociedades de classificação que tenham procedido à classificação do navio;
    - x) características principais do navio – comprimento de fora a fora (LOA), boca (na ossada), pontal (na ossada), deslocamento leve, arqueação bruta e líquida, tipo e potência da máquina;
    - xi) inventário de matérias perigosas; e
    - xii) projeto do plano de reciclagem do navio;

- (e) Transferir todos os resíduos produzidos no estaleiro de reciclagem unicamente para instalações de tratamento de resíduos autorizadas pelas autoridades competentes a efetuar o seu tratamento e eliminação de uma forma segura e ecológica;
  - (f) Comunicar ao armador, quando a reciclagem parcial ou total de um navio esteja concluída em conformidade com o presente regulamento, a conclusão da reciclagem do navio, segundo o modelo que consta do anexo III.
- 5. A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização do modelo da notificação do início previsto da reciclagem do navio constante do anexo II.
  - 6. A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização do modelo da declaração de conclusão da reciclagem do navio constante do anexo III.

### *Artigo 10.º*

#### *Emissão e averbamento dos certificados*

- 1. Após a conclusão da vistoria inicial ou de renovação ou de uma vistoria adicional a pedido do armador, o Estado-Membro deve emitir um certificado de inventário segundo o modelo constante do anexo IV. Esse certificado deve ser complementado com a parte I do inventário de matérias perigosas.

A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização do modelo do certificado de inventário constante do anexo IV.
- 2. Após a conclusão com resultados positivos da vistoria final, prevista no artigo 8.º, n.º 6, a administração deve emitir um certificado de navio pronto a reciclar, segundo o modelo constante do anexo V. Esse certificado deve ser complementado com o inventário de matérias perigosas e com o plano de reciclagem do navio.
- 3. A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização do modelo do certificado de navio pronto a reciclar constante do anexo V. Um certificado de navio pronto a reciclar emitido após uma vistoria realizada em conformidade com o disposto no n.º 2, deve ser aceite pelos outros Estados-Membros e considerado, para efeitos do presente regulamento, como tendo a mesma validade que os certificados por estes emitidos.
- 4. Os certificados de navio pronto a reciclar são emitidos e averbados pela administração ou por uma organização reconhecida que atue em nome desta.

## *Artigo 11.º*

### *Vigência e validade dos certificados*

1. O certificado de inventário é emitido por um período a determinar pela administração, o qual não deverá ser superior a cinco anos.
2. O certificado de inventário emitido nos termos do artigo 10.º do presente regulamento deixa de ser válido nos seguintes casos:
  - (a) Quando o estado do navio não corresponda de forma substancial aos dados constantes do certificado, incluindo quando a parte I do inventário de matérias perigosas não esteja completada e atualizada, de forma a atender às modificações da estrutura ou dos equipamentos do navio;
  - (b) Quando a vistoria de renovação não tenha sido realizada no intervalo prescrito pela administração, o qual não deve ser superior a cinco anos;
  - (c) Quando o certificado não tenha sido emitido nem averbado em conformidade com o artigo 10.º do presente regulamento.
3. O certificado de navio pronto a reciclar emitido nos termos do artigo 10.º do presente regulamento deixa de ser válido quando o estado do navio não corresponda de forma substancial aos dados constantes do certificado.
4. A administração deve emitir o certificado de navio pronto a reciclar por um período não superior a três meses. A validade do certificado de navio pronto a reciclar pode ser prorrogada pela administração ou por uma organização reconhecida que atue em nome desta para efeitos de uma viagem única direta com destino ao estaleiro de reciclagem.

## **TÍTULO III - ESTALEIROS DE RECICLAGEM DE NAVIOS**

## *Artigo 12.º*

### *Requisitos para os estaleiros de reciclagem de navios*

Os navios devem ser reciclados unicamente em estaleiros de reciclagem de navios que figurem na lista europeia.

Para ser inscrito na lista europeia, um estaleiro de reciclagem de navios deve satisfazer os requisitos seguintes:

- (a) estar projetado e construído e ser explorado de uma forma segura e ecológica;
- (b) dispor de sistemas de gestão e de controlo e de procedimentos e técnicas que não constituam riscos sanitários para os trabalhadores afetados nem para a população da



vizinhança e que permitam evitar, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar os efeitos adversos para o ambiente causados pela reciclagem;

- (c) evitar efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente;
- (d) elaborar e aprovar um plano do estaleiro;
- (e) elaborar e manter um plano de preparação e de intervenção para as situações de emergência;
- (f) garantir a segurança e a formação dos trabalhadores, assegurando, nomeadamente, a utilização de equipamento de proteção pessoal nas operações que o exijam;
- (g) estabelecer registos de incidentes, acidentes, doenças profissionais e efeitos crónicos e, se as autoridades competentes o exigirem, comunicar todos os incidentes, acidentes, doenças profissionais ou efeitos crónicos que constituam, ou possam constituir, riscos para a segurança dos trabalhadores, a saúde humana e o ambiente;
- (h) garantir a gestão segura e ecológica das matérias perigosas;
- (i) estar autorizado pelas autoridades competentes a efetuar as suas operações;
- (j) garantir o acesso dos equipamentos de intervenção de emergência, tal como o equipamento de combate a incêndios, e de veículos, ambulâncias e gruas a todas as zonas do estaleiro;
- (k) garantir a contenção de todas as matérias perigosas presentes a bordo do navio durante as operações de reciclagem, de forma a impedir a libertação dessas matérias perigosas para o ambiente e, em especial, para as zonas intertidais;
- (l) demonstrar que se controlam todas as fugas, em especial nas zonas intertidais;
- (m) manipular as matérias perigosas e os resíduos unicamente em solos impermeáveis com sistemas de drenagem eficazes;
- (n) garantir que todos os resíduos das operações de reciclagem são transferidos unicamente para instalações de gestão de resíduos autorizadas a efetuar o seu tratamento e eliminação, sem pôr em perigo a saúde humana e de forma ecológica.

Para efeitos da alínea n), pode considerar-se que foi satisfeito o requisito de gestão ecológica, no que respeita à operação em causa de valorização ou eliminação de resíduos, se o estaleiro de reciclagem de navios puder demonstrar que a instalação de gestão de resíduos recetora funcionará segundo normas de proteção da saúde humana e do ambiente equivalentes às estabelecidas na legislação da União.

### *Artigo 13.º*

#### *Elementos de prova a apresentar pelos estaleiros de reciclagem de navios*

O estaleiro de reciclagem de navios deve apresentar elementos de prova de que satisfaz os requisitos para poder efetuar a reciclagem dos navios e ser inscrito na lista europeia estabelecidos no artigo 12.º.

O estaleiro de reciclagem de navios deve, nomeadamente:

- (1) indicar as referências da permissão, licença ou autorização concedida pelas autoridades competentes para o exercício da atividade de reciclagem de navios e especificar as limitações de dimensão (comprimento, boca e deslocamento leve máximos) dos navios que está autorizado a reciclar, bem como outras restrições aplicáveis;
- (2) certificar que só aceitará navios de bandeira de Estados-Membros para reciclagem em conformidade com as disposições do presente regulamento;
- (3) apresentar elementos de prova de que é capaz de determinar, manter e monitorizar os critérios de segurança para entrada e para trabalho a quente durante todas as operações de reciclagem;
- (4) fornecer um mapa do perímetro do estaleiro e dos locais no seu interior onde se efetuam as operações de reciclagem;
- (5) especificar, em relação a cada matéria referida no anexo I e a qualquer outra matéria perigosa que possa estar presente na estrutura do navio:
  - (a) se está autorizado a proceder à remoção das matérias perigosas. Se for esse o caso, indicar o pessoal responsável autorizado a proceder à remoção e apresentar elementos comprovativos da sua aptidão;
  - (b) o processo de gestão de resíduos que será aplicado no estaleiro – incineração, deposição em aterro ou outro método de tratamento – e apresentar elementos de prova de que o processo aplicado será executado sem pôr em perigo a saúde humana nem prejudicar o ambiente, nomeadamente:
    - i) sem criar riscos para a água, o ar, o solo, a flora ou a fauna;
    - ii) sem causar incómodo devido ao ruído ou aos odores;
    - iii) sem danificar a paisagem e os sítios de interesse;
  - (c) o processo de gestão de resíduos que será aplicado se as matérias perigosas forem transferidas para uma instalação de tratamento de resíduos a jusante, localizada fora do estaleiro. Deve ser fornecida a seguinte informação sobre cada instalação de tratamento de resíduos a jusante:
    - i) nome e endereço da instalação;

- ii) elementos de prova de que a instalação está autorizada a tratar as matérias perigosas;
- iii) descrição do processo de tratamento dos resíduos;
- iv) elementos de prova de que o processo de tratamento dos resíduos será executado sem pôr em perigo a saúde humana nem prejudicar o ambiente, nomeadamente:
  - sem criar riscos para a água, o ar, o solo, a flora ou a fauna;
  - sem causar incómodo devido ao ruído ou aos odores;
  - sem danificar a paisagem e os sítios de interesse.

#### *Artigo 14.º*

##### *Autorização de estaleiros de reciclagem de navios localizados nos Estados-Membros*

1. As autoridades competentes devem autorizar os estaleiros de reciclagem de navios localizados no seu território, que satisfaçam os requisitos estabelecidos no artigo 12.º, a efetuar a reciclagem de navios. A autorização pode ser concedida por um período máximo de cinco anos.
2. Os Estados-Membros devem estabelecer e atualizar a lista dos estaleiros de reciclagem de navios que tenham autorizado em conformidade com o n.º 1.
3. A lista referida no n.º 2 deve ser notificada à Comissão com a maior brevidade e antes de transcorrido um ano da data de entrada em vigor do presente regulamento.
4. Se um estaleiro de reciclagem de navios deixar de satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 12.º, o Estado-Membro deve retirar-lhe a autorização e informar a Comissão o mais rapidamente possível.
5. Se um novo estaleiro de reciclagem de navios tiver sido autorizado em conformidade com o n.º 1, o Estado-Membro deve informar a Comissão o mais rapidamente possível.

#### *Artigo 15.º*

##### *Estaleiros de reciclagem de navios localizados fora da União*

1. Uma empresa de reciclagem localizada fora da União que pretenda reciclar navios de bandeira de Estados-Membros deve apresentar à Comissão um pedido de inscrição do seu estaleiro de reciclagem de navios na lista europeia.
2. Esse pedido deve ser acompanhado pelas informações e elementos de prova prescritos no artigo 13.º e no anexo VI que comprovem que o estaleiro de reciclagem de navios satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 12.º.

A Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, no que respeita à atualização do modelo de identificação do estaleiro de reciclagem de navios constante do anexo VI.

3. O pedido de inscrição na lista europeia implica a aceitação, por parte do estaleiro de reciclagem de navios da possibilidade de ser objeto de inspeção no local pela Comissão ou por agentes atuando em nome desta, antes ou depois da sua inscrição na lista europeia, para fins de verificação da sua conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 12.º.
4. A Comissão decidirá, mediante um ato de execução, da inscrição na lista europeia de um estaleiro de reciclagem de navios localizado fora da União, com base na avaliação das informações e elementos de prova fornecidos em conformidade com o n.º 2. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento de exame prescrito no artigo 27.º, n.º 2.

### *Artigo 16.º*

#### *Elaboração e atualização da lista europeia*

1. A Comissão deve estabelecer, mediante um ato de execução adotado em conformidade com o procedimento de exame prescrito no artigo 27.º, a lista europeia dos estaleiros de reciclagem de navios:
  - (a) localizados na União e notificados pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3;
  - (b) localizados fora da União e cuja inscrição foi decidida em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4.
2. A lista europeia é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no sítio Web da Comissão, trinta e seis meses, o mais tardar, após a data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. Uma vez adotada a lista europeia, a Comissão deve atualizar regularmente, mediante atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame prescrito no artigo 27.º:
  - (a) a fim de nela inscrever um estaleiro de reciclagem de navios, em qualquer dos seguintes casos:
    - i) o estaleiro foi autorizado em conformidade com o disposto no artigo 13.º;
    - ii) a inscrição do estaleiro na lista europeia foi decidida em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4;
  - (b) a fim de dela retirar um estaleiro de reciclagem de navios, em qualquer dos seguintes casos:
    - (1) o estaleiro deixou de satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 12.º;

- (2) o estaleiro foi inscrito na lista há mais de cinco anos e não forneceu elementos de prova de que continua a satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 12.º.
4. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão todas as informações que possam ser relevantes no contexto da atualização da lista europeia. A Comissão deve transmitir toda a informação relevante aos restantes Estados-Membros.

## **TÍTULO IV - DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS GERAIS**

### *Artigo 17.º*

#### *Língua*

O certificado de inventário e o certificado de navio pronto a reciclar devem ser redigidos numa língua oficial do Estado-Membro que emitiu a autorização do estaleiro de reciclagem de navios e, caso a língua utilizada não seja espanhol, francês ou inglês, ser traduzido para uma dessas línguas.

### *Artigo 18.º*

#### *Designação das autoridades competentes*

Os Estados-Membros devem designar as autoridades competentes responsáveis pela aplicação do presente regulamento e informar a Comissão dessas designações.

### *Artigo 19.º*

#### *Designação de pessoas de contacto*

1. Os Estados-Membros e a Comissão devem designar, cada qual, uma ou mais pessoas de contacto responsáveis por informar ou orientar as pessoas singulares ou coletivas que solicitem informações. A pessoa de contacto da Comissão deve transmitir às pessoas de contacto dos Estados-Membros todas as perguntas recebidas que a estes digam respeito, e vice-versa.
2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão da designação das pessoas de contacto.

### *Artigo 20.º*

#### *Reunião das pessoas de contacto*

A Comissão deve, a pedido dos Estados-Membros ou sempre que o considere oportuno, organizar periodicamente reuniões das pessoas de contacto para análise das questões

suscitadas pela aplicação do presente regulamento. As partes interessadas devem ser convidadas a participar nestas reuniões, ou em pontos específicos dos seus trabalhos, desde que todos os Estados-Membros e a Comissão estejam de acordo quanto à utilidade da sua presença.

## **TÍTULO V - ELABORAÇÃO DE RELATÓRIOS E EXECUÇÃO**

### *Artigo 21.º*

#### *Requisitos de notificação e apresentação de relatórios aplicáveis aos armadores*

Um armador deve:

- (a) Notificar, por escrito, à administração, pelo menos 14 dias antes do início previsto das operações de reciclagem, a sua intenção de enviar um navio para reciclagem, de forma a permitir que a administração se prepare para a vistoria e a certificação exigidas pelo presente regulamento;
- (b) Transmitir à administração a notificação do início planeado da reciclagem do navio, elaborada pelo estaleiro de reciclagem, como exigido pelo artigo 9.º, n.º 4, alínea b);
- (c) Transmitir à administração a declaração de conclusão da reciclagem do navio, elaborada pelo estaleiro de reciclagem de navios, como exigido pelo artigo 9.º, n.º 4, alínea f);

### *Artigo 22.º*

#### *Relatórios dos Estados-Membros*

1. Cada Estado-Membro deve enviar à Comissão um relatório com as seguintes informações:
  - (a) a lista dos navios que arvoram a sua bandeira para os quais foi emitido um certificado de inventário, bem como o nome da empresa de reciclagem e a localização do estaleiro de reciclagem de navios, como indicado no certificado de navio pronto a reciclar;
  - (b) a lista dos navios que arvoram a sua bandeira em relação aos quais se tenha recebido uma declaração de conclusão da reciclagem;
  - (c) informações sobre casos de reciclagem ilegal e sobre as medidas acompanhamento que tomou.
2. Cada Estado-Membro deve transmitir o relatório até 31 de dezembro de 2015 e, daí em diante, de dois em dois anos.
3. Os relatórios devem ser apresentados à Comissão por via eletrónica.

## *Artigo 23.º*

### *Execução nos Estados-Membros*

1. Os Estados-Membros devem garantir a aplicação de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas aos navios que:
  - (a) não tenham a bordo o inventário de matérias perigosas exigido pelos artigos 5.º e 28.º;
  - (b) tenham sido enviados para reciclagem sem que estejam satisfeitos os requisitos gerais da preparação estabelecidos no artigo 6.º;
  - (c) tenham sido enviados para reciclagem sem o certificado de inventário exigido pelo artigo 6.º;
  - (d) tenham sido enviados para reciclagem sem o certificado de navio pronto a reciclar exigido pelo artigo 6.º;
  - (e) tenham sido enviados para reciclagem sem a notificação por escrito à administração exigida pelo artigo 21.º;
  - (f) tenham sido reciclados de um modo não conforme com o plano de reciclagem do navio exigido pelo artigo 7.º.
2. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Em especial, se um navio é enviado para reciclagem num estaleiro de reciclagem não inscrito na lista europeia, as sanções aplicáveis devem, no mínimo, corresponder ao preço pago ao armador pelo seu navio.
3. Os Estados-Membros devem cooperar no plano bilateral ou multilateral, para facilitar a prevenção e deteção de casos possíveis de evasão e infração ao presente regulamento.
4. Os Estados-Membros devem designar os membros do seu pessoal permanente responsável pela cooperação referida no n.º 3. Essa informação deve ser enviada à Comissão, que distribuirá aos referidos membros uma lista consolidada.
5. Quando um navio é vendido e enviado, transcorridos menos de seis meses, para reciclagem num estaleiro não inscrito na lista europeia, as sanções devem ser:
  - (a) impostas conjuntamente ao último e penúltimo armadores, se o navio ainda arvorar a bandeira de um Estado-Membro da União Europeia;
  - (b) impostas exclusivamente ao penúltimo armador, se o navio já não arvorar a bandeira de um Estado-Membro da União Europeia.
6. Os Estados-Membros podem prever isenções das sanções referidas no n.º 5 para os casos em que os armadores não tenham vendido os seus navios com a intenção de os fazer reciclar. Nesse caso, os Estados-Membros devem exigir elementos de prova em apoio da alegação do armador, incluindo uma cópia do contrato de venda.

7. Os Estados-Membros devem notificar regularmente à Comissão as disposições da legislação nacional relativas à execução do presente regulamento e as sanções aplicáveis.

#### *Artigo 24.º*

##### *Pedido de intervenção*

1. As pessoas singulares ou coletivas afetadas, ou que possam vir a ser afetadas por uma infração ao presente regulamento, ou que tenham um interesse suficiente no processo de decisão ambiental relativo a uma infração ao regulamento, ou, alternativamente, que invoquem a violação de um direito, se o direito processual administrativo de um Estado-Membro assim o impuser como requisito prévio, têm o direito de apresentar às pessoas de contacto de um Estado-Membro as suas observações relativamente à situação de infração, ou de risco iminente de infração, ao presente regulamento de que tenham conhecimento, bem como de solicitar a intervenção da autoridade competente nos termos do presente regulamento.

Considera-se que o interesse de qualquer organização não-governamental que promova a proteção do ambiente e satisfaça os requisitos previstos na legislação nacional é suficiente, para efeitos de ter um interesse suficiente no processo de decisão ambiental relativo à infração ao regulamento. Considera-se também que essas organizações têm direitos suscetíveis de ser violados para efeitos de invocarem a violação de um direito, se o direito processual administrativo de um Estado-Membro assim o impuser como requisito prévio.

2. O pedido de intervenção deve ser acompanhado das informações e dados relevantes em apoio das observações apresentadas sobre a infração ao regulamento.
3. Se o pedido de intervenção e as observações que o acompanham demonstrarem, de modo plausível, a existência de infração ao regulamento, a autoridade competente deve atender às observações e ao pedido. Nessas circunstâncias, a autoridade competente deve dar à empresa de reciclagem a oportunidade de expor a sua opinião quanto ao pedido de intervenção e às observações que o acompanham.
4. Logo que possível, e, em todo o caso, conforme prescrevam as disposições de direito nacional aplicáveis, a autoridade competente deve informar da sua decisão de deferir ou indeferir o pedido de intervenção as pessoas referidas no n.º 1 que lhe tenham apresentado observações, justificando essa decisão.
5. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar os n.ºs 1 e 4 aos casos de infração iminente ao presente regulamento.



## *Artigo 25.º*

### *Acesso à justiça*

1. Os Estados-Membros devem garantir que as pessoas referidas no artigo 24.º, n.º 1, têm direito de recorrer a um tribunal ou outro organismo público independente e imparcial, competente para controlar a legalidade processual e substantiva das decisões, dos atos ou das omissões da autoridade competente no contexto do presente regulamento.
2. O presente regulamento não prejudica as disposições de direito nacional que regula o acesso à justiça nem as que impõem o esgotamento prévio das vias administrativas antes do recurso ao tribunal.

## **TÍTULO VI - DISPOSIÇÕES FINAIS**

## *Artigo 26.º*

### *Exercício da delegação*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão sob reserva das condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referidos nos artigos 5.º, 9.º, 10.º e 15.º é conferido à Comissão por um período indeterminado, a contar da entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes referida no artigo 2.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou na data posterior nela especificada, mas não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do n.º 2 só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato às duas instituições, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## *Artigo 27.º*

### *Comitologia*

1. A Comissão é assistida por um comité, na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o procedimento previsto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

## *Artigo 28.º*

### *Disposição transitória*

1. Deve ser estabelecido para todos os navios, o mais tardar cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento, um inventário de matérias perigosas.
2. Na pendência da publicação da lista europeia, os Estados-Membros podem autorizar a reciclagem de navios em estaleiros localizados fora da União, na condição de se ter verificado, com base nas informações fornecidas pelo armador do navio e pelo estaleiro de reciclagem ou obtidas por outros meios, que o estaleiro de reciclagem satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 12.º,.

## *Artigo 29.º*

### *Alteração do Regulamento (CE) n.º 1013/2006*

Ao artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 é aditada a seguinte alínea:

«i) Os navios abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º XX [*inserir título completo do presente regulamento*] (\*).

---

JO L [...] de [...], p. [...].»

## *Artigo 30.º*

### *Reexame*

A Comissão deve reexaminar o presente regulamento o mais tardar dois anos após a data de entrada em vigor da Convenção de Hong Kong. Esse reexame deve considerar a oportunidade da inscrição de estaleiros autorizados pelas Partes na Convenção de Hong Kong na lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios, para evitar a duplicação de esforços e encargos administrativos.

*Artigo 31.º*

O presente regulamento entra em vigor no trigésimo sexagésimo quinto dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## **ANEXO I**

### **LISTA DE ELEMENTOS QUE DEVEM INCLUIR-SE NO INVENTÁRIO DE MATÉRIAS PERIGOSAS**

1. Matérias que contêm amianto
2. Substâncias que empobrecem a camada de ozono: substâncias regulamentadas definidas no artigo 1.º, n.º 4, do Protocolo de Montreal relativo às substâncias que empobrecem a camada de ozono, enumeradas nos anexos A, B, C ou E do referido protocolo, em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo. A bordo dos navios podem encontrar-se, sem que esta lista seja exaustiva, as seguintes destas substâncias:
  - Halon 1211 (bromoclorodifluorometano)
  - Halon 1301 (bromotrifluorometano), halon 2402 (1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoretoano, também denominado halon 114B2)
  - CFC-11 (triclorofluorometano), CFC-12 (diclorodifluorometano), CFC-113 (1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano)
  - CFC-114 (1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano), CFC-115 (cloropentafluoroetano)
3. Matérias que contêm bifenilos policlorados (PCB)
4. Compostos e sistemas antivegetativos regulamentados pelo anexo I da Convenção internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios (Convenção AFS)
5. Matérias que contêm ácido perfluorooctanossulfónico (PFOS) e seus derivados
6. Cádmio e compostos de cádmio
7. Crómio hexavalente e compostos de crómio hexavalente
8. Chumbo e compostos de chumbo
9. Mercúrio e compostos de mercúrio
10. Bifenilos polibromados (PBB)
11. Éteres difenílicos polibromados (PBDE)
12. Naftalenos policlorados (mais de 3 átomos de cloro)
13. Substâncias radioativas
14. Determinadas parafinas cloradas de cadeia curta (alcanos, C10-C13, cloro)
15. Retardadores de chama bromados (HBCDD)

## **ANEXO II**

### **MODELO DE NOTIFICAÇÃO DO INÍCIO PREVISTO DA RECICLAGEM DO NAVIO**

O ..... (*nome do estaleiro de reciclagem*)

localizado em ..... (*endereço completo do estaleiro de reciclagem*)

inscrito na lista europeia estabelecida pelo Regulamento (UE) n.º XXXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., relativo à reciclagem de navios, e autorizado a levar a cabo operações de reciclagem de navios sob a tutela do Governo de

..... (*local de emissão da autorização*)

por ..... (*designação completa da autoridade competente*)

em (dd/mm/aaaa)..... (*data de emissão*)

Notifica pela presente que o estaleiro de reciclagem está pronto para todos os efeitos para dar início à reciclagem do navio ..... (*número IMO*)

É anexado o certificado de navio pronto para reciclar emitido nos termos do Regulamento (UE) n.º XXXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., relativo à reciclagem de navios, sob a tutela do Governo de

..... (*designação completa do Estado*)

por ..... (*designação completa da pessoa ou entidade autorizada nos termos do Regulamento (UE) n.º XXXX*)

em (dd/mm/aaaa) ..... (*data de emissão*).

Assinatura .....

### **ANEXO III**

#### **MODELO DA DECLARAÇÃO DE CONCLUSÃO DA RECICLAGEM DO NAVIO**

O presente documento é uma declaração de conclusão da reciclagem do navio ..... (nome do navio na data de receção para reciclagem / no ponto de irradiação do registo)

##### ***Dados relativos ao navio recebido para reciclagem***

Número ou letras distintivos	
Porto de registo	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número IMO de identificação do armador registado	
Número IMO de identificação da companhia	
Data de construção	

##### **CONFIRMA-SE QUE:**

O navio foi reciclado em conformidade com o plano de reciclagem do navio e com o Regulamento (UE) n.º XXXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., relativo à reciclagem de navios, em:

..... (nome e localização do estaleiro de reciclagem de navios)

e a reciclagem do navio foi concluída em: (dd/mm/aaaa) .....  
(data de conclusão)

Emitida em ..... (local de emissão da declaração de conclusão) em  
(dd/mm/aaaa) ..... (data de emissão)

***(assinatura do proprietário do estaleiro de reciclagem de navios ou do seu representante)***

## **ANEXO IV**

### **MODELO DO CERTIFICADO DE INVENTÁRIO**

*(selo oficial) (Estado)*

Emitido em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., relativo à reciclagem de navios (a seguir, «o regulamento»)

**sob a tutela do Governo de**

..... *(designação completa do Estado)*

por

..... *(pessoa ou organização autorizada nos termos do regulamento)*

#### ***Dados relativos ao navio***

Nome do navio	
Número ou letras distintivos	
Porto de registo	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número IMO de identificação do armador registado	
Número IMO de identificação da companhia	
Data de construção	

#### ***Dados da parte I do inventário de matérias perigosas***

Número de identificação/verificação da parte I do inventário de matérias perigosas:  
.....

CERTIFICA-SE QUE:

1. O navio foi vistoriado em conformidade com o artigo 8.º do regulamento;
2. A vistoria mostra que a parte I do inventário de matérias perigosas satisfaz integralmente os requisitos aplicáveis do regulamento.

Data de conclusão da vistoria com base na qual é emitido o presente certificado:  
..... (dd/mm/aaaa)

O presente certificado é válido até: ..... (dd/mm/aaaa)

Emitido em ..... (local de emissão do certificado)  
(dd/mm/aaaa) .....

(data de emissão) (assinatura do funcionário autorizado que emite o certificado)

(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO  
SE INFERIOR A CINCO ANOS<sup>27</sup>**

O navio satisfaz as disposições aplicáveis do regulamento, e, em conformidade com o artigo 10.º do regulamento, o presente certificado será aceite como válido até (dd/mm/aaaa):  
.....

Assinatura: ..... (assinatura do funcionário autorizado)

Local:

Data: (dd/mm/aaaa)

(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE CONCLUSÃO DA VISTORIA DE RENOVAÇÃO<sup>28</sup>**

O navio satisfaz as disposições aplicáveis do regulamento, e, em conformidade com o artigo 10.º do regulamento, o presente certificado será aceite como válido até (dd/mm/aaaa): .....

Assinatura: ..... (assinatura do funcionário autorizado)

Local:

Data: (dd/mm/aaaa)

(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

---

<sup>27</sup> Na vistoria, esta página do averbamento deve ser reproduzida e anexada ao certificado, caso a administração o considere necessário.

<sup>28</sup> Na vistoria, esta página do averbamento deve ser reproduzida e anexada ao certificado, caso a administração o considere necessário.



**AVERBAMENTO DE PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO  
ATÉ À CHEGADA DO NAVIO AO PORTO DE VISTORIA OU POR UM PERÍODO  
DE GRAÇA<sup>29</sup>**

O presente certificado será, em conformidade com o artigo 10.º do regulamento, aceite como válido até (dd/mm/aaaa): .....

Assinatura: ..... (*assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....

Data: (dd/mm/aaaa).....

*(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

**AVERBAMENTO DA VISTORIA ADICIONAL<sup>30</sup>**

Na vistoria adicional, em conformidade com o artigo 8.º do regulamento, comprovou-se que o navio satisfaz as disposições aplicáveis do regulamento.

Assinatura: ..... (*assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....

Data: (dd/mm/aaaa).....

*(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

---

<sup>29</sup> Na vistoria, esta página do averbamento deve ser reproduzida e anexada ao certificado, caso a administração o considere necessário.

<sup>30</sup> Na vistoria, esta página do averbamento deve ser reproduzida e anexada ao certificado, caso a administração o considere necessário.

## **ANEXO V**

### **MODELO DE CERTIFICADO DE NAVIO PRONTO A RECICLAR**

*(selo oficial) (Estado)*

Emitido em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º XXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de ....., relativo à reciclagem de navios (a seguir, «o regulamento»), sob a tutela do Governo de:

..... *(designação completa do Estado)*

por

..... *(pessoa ou entidade autorizada nos termos do regulamento)*

#### ***Dados relativos ao navio***

Nome do navio	
Número ou letras distintivos	
Porto de registo	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número IMO de identificação do armador registado	
Número IMO de identificação da companhia	
Data de construção	

#### ***Dados relativos ao estaleiro de reciclagem de navios***

Nome do estaleiro	
Número de identificação distintivo do estaleiro <sup>31</sup>	
Endereço completo	

<sup>31</sup> Número de identificação, indicado na lista europeia.

Data de cessação da validade do documento que atesta a conformidade com o regulamento	
---	--

***Dados relativos ao inventário de matérias perigosas***

Número de identificação/verificação do inventário de matérias perigosas: .....

***Dados relativos ao plano de reciclagem do navio***

Número de identificação/verificação do plano de reciclagem do navio: :.....

Nota: O plano de reciclagem do navio, previsto no artigo 7.º do regulamento, é uma parte essencial do certificado de navio pronto a reciclar e deve sempre acompanhar o referido certificado.

**CERTIFICA-SE QUE:**

1. O navio foi vistoriado em conformidade com o artigo 8.º do regulamento;
2. O navio dispõe de um inventário válido de matérias perigosas, em conformidade com o artigo 5.º do regulamento;
3. O plano de reciclagem do navio, exigido pelo artigo 7.º do regulamento, reflete adequadamente os dados constantes do inventário de matérias perigosas, previsto no artigo 5.º do regulamento, e contém as informações relativas à determinação, manutenção e monitorização dos critérios de segurança para entrada e para trabalho a quente;
4. O estaleiro de reciclagem de navios em que o navio será reciclado está inscrito na lista europeia, em conformidade com o artigo 16.º do regulamento.

O presente certificado é válido até (dd/mm/aaaa) ..... (data)

Emitido em ..... (local de emissão do certificado)

(dd/mm/aaaa) .....

(data de emissão) (assinatura do funcionário autorizado que emite o certificado)

(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)

**AVERBAMENTO DE PRORROGAÇÃO DA VALIDADE DO CERTIFICADO  
POR UM PERÍODO DE GRAÇA ATÉ À CHEGADA DO NAVIO AO ESTALEIRO  
DE RECICLAGEM DE NAVIOS<sup>32</sup>**

O presente certificado será, em conformidade com o artigo 8.º do regulamento, aceite como válido para uma viagem única direta

do porto de: .....

ao porto de: .....

Assinatura: ..... (*assinatura do funcionário autorizado*)

Local: .....

Data: (*dd/mm/aaaa*).....

*(selo ou carimbo, consoante o caso, da autoridade)*

---

<sup>32</sup> Na vistoria, esta página do averbamento deve ser reproduzida e anexada ao certificado, caso a administração o considere necessário.

## **ANEXO VI**

### **MODELO DA IDENTIFICAÇÃO DO ESTALEIRO DE RECICLAGEM DE NAVIOS**

#### **Identificação do estaleiro de reciclagem de navios**

Nome do estaleiro	
Número de identificação distintivo da empresa de reciclagem	
Endereço completo	
Pessoa de contacto principal	
Telefone	
Endereço de correio eletrónico	
Nome, endereço e dados de contacto da empresa de reciclagem	
Língua(s) de trabalho	