

## I

(Atos legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) N.º 1257/2013 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de novembro de 2013

relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) A transferência transfronteiriça para reciclagem de navios que se converteram em resíduos é regulamentada pela Convenção de Basileia de 22 de março de 1989 sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação (a seguir designada «Convenção de Basileia») e pelo Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>. O Regulamento (CE) n.º 1013/2006 dá execução à Convenção de Basileia, bem como a uma alteração <sup>(4)</sup> a essa 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 são membros da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE). Esses navios são geralmente classificados

como resíduos perigosos e é proibido exportá-los da União para reciclagem em estaleiros de países que não são membros da OCDE.

(2) Os mecanismos para controlar a aplicação do atual direito da União e internacional e para assegurar a sua aplicação não estão adaptados às características específicas dos navios e do transporte marítimo internacional. Os esforços envidados no âmbito da cooperação interagências entre a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Organização Marítima Internacional (OMI) e o Secretariado da Convenção de Basileia permitiram chegar a um acordo sobre a introdução de requisitos obrigatórios a nível mundial destinados a garantir uma solução eficiente e eficaz para as práticas perigosas e poluentes de reciclagem de navios, sob a forma da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios (a seguir designada «Convenção de Hong Kong»).

(3) A atual capacidade de reciclagem de navios nos países da OCDE legalmente acessível aos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro é insuficiente. A atual capacidade de reciclagem de navios segura e ambientalmente correta em países que não são membros da OCDE é suficiente para tratar todos os navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro e prevê-se que continue a expandir-se até 2015 em resultado das medidas adotadas pelos países recicladores para dar cumprimento aos requisitos da Convenção de Hong Kong.

(4) A Convenção de Hong Kong foi adotada em 15 de maio de 2009, sob os auspícios da Organização Marítima Internacional. A Convenção de Hong Kong entrará em vigor apenas 24 meses após a data da sua ratificação por, no mínimo, 15 Estados cujas frotas mercantes combinadas representem, 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. Essa Convenção abrange o projeto, a construção, a exploração e a preparação dos navios, de forma a facilitar a reciclagem segura e ambientalmente correta sem comprometer

<sup>(1)</sup> JO C 299 de 4.10.2012, p. 158.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 22 de outubro de 2013 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de novembro de 2013.

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos (JO L 190 de 12.7.2006, p. 1).

<sup>(4)</sup> Alteração à Convenção de Basileia («alteração relativa à proibição»), adotada pela Decisão III/1 das Partes na Convenção de Basileia.

a segurança e a eficiência operacional dos navios. A Convenção abrange igualmente a exploração dos estaleiros de reciclagem de navios de forma segura e ambientalmente correta, bem como a criação de um mecanismo de execução adequado para a reciclagem de navios.

- (5) O presente regulamento destina-se a facilitar a rápida ratificação da Convenção de Hong Kong, tanto no interior da União como pelos países terceiros, aplicando aos navios e aos estaleiros de reciclagem de navios controlos proporcionados com base na referida Convenção.
- (6) 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 ambientalmente correta dos navios, para prevenir, reduzir ou minimizar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente. Tendo isso em conta, o presente regulamento deverá conferir proteção contra os eventuais efeitos adversos das matérias perigosas presentes a bordo de todos os navios que façam escala em portos e ancoradouros de um Estado-Membro, assegurando simultaneamente o cumprimento das disposições aplicáveis a essas matérias no âmbito do direito internacional. A fim de assegurar o controlo do cumprimento dos requisitos relativos às matérias perigosas previstos no presente regulamento, os Estados-Membros deverão aplicar as disposições nacionais de transposição da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(1)</sup>. Atualmente, os inspetores do Estado do porto têm por tarefa verificar a certificação e realizar ativamente testes para as matérias perigosas, nomeadamente amianto, nos termos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»). O Memorando de Entendimento de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto prevê uma abordagem harmonizada para estas atividades.
- (7) O presente regulamento tem também por finalidade reduzir as disparidades entre os operadores da União, dos países da OCDE e dos países terceiros relevantes, em termos de saúde e segurança no local de trabalho e de normas ambientais, e dirigir os navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro para estaleiros de reciclagem de navios que apliquem métodos seguros e ambientalmente corretos de desmantelamento de navios, em vez de os dirigirem para locais que não respeitam as normas, como é atualmente a prática. Desse modo, reforçar-se-á também a competitividade da reciclagem e do tratamento seguros e ambientalmente corretos dos navios nos estaleiros de reciclagem de navios situados num Estado-Membro. O estabelecimento de uma Lista Europeia dos estaleiros de reciclagem de navios (a seguir designada «Lista Europeia») que satisfazem os requisitos do presente regulamento contribuirá para esses objetivos, bem como para uma melhor aplicação da Convenção, na medida em que facilitará o controlo dos navios enviados para reciclagem pelo Estado-Membro cuja bandeira arvoram. Os requisitos aplicáveis aos estaleiros de reciclagem de navios deverão basear-se nos requisitos da Convenção de Hong Kong. A este respeito, os estaleiros de reciclagem

de navios aprovados nos termos do presente regulamento deverão satisfazer os requisitos necessários para garantir a proteção do ambiente, a proteção da saúde e a segurança dos trabalhadores, bem como a gestão ambientalmente correta dos resíduos valorizados a partir dos navios reciclados. No caso dos estaleiros de reciclagem de navios situados num país terceiro, os requisitos aplicáveis deverão garantir um elevado nível de proteção da saúde humana e do ambiente, que seja globalmente equivalente ao previsto na União. Por conseguinte, os estaleiros de reciclagem de navios que não satisfaçam estes requisitos mínimos não deverão ser incluídos na Lista Europeia.

- (8) O princípio da igualdade no direito da União deverá ser aplicado, e a sua aplicação acompanhada, em especial no âmbito do estabelecimento e atualização da Lista Europeia relativamente aos estaleiros de reciclagem de navios situados num Estado-Membro e aos estaleiros de reciclagem de navios situados num país terceiro que satisfaçam os requisitos previstos no presente regulamento.
- (9) Os Estados-Membros são incentivados a adotar medidas adequadas para assegurar que os navios excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento atuem de forma compatível com o presente regulamento, tanto quanto razoável e exequível.
- (10) A fim de evitar duplicação de esforços, é necessário excluir os navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro abrangidos pelo presente regulamento do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e da Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(2)</sup>. O Regulamento (CE) n.º 1013/2006 aplica-se às transferências de resíduos provenientes da União, com exclusão de determinadas categorias de resíduos às quais seja aplicável um regime alternativo. O presente regulamento sujeita os navios por ele abrangidos a controlos ao longo de todo o seu ciclo de vida e destina-se a garantir que esses navios são reciclados de forma ambientalmente correta. Por conseguinte, há que especificar que os navios sujeitos a regimes de controlo alternativos ao longo de todo o seu ciclo de vida nos termos do presente regulamento não deverão ficar sujeitos à aplicação do Regulamento (CE) n.º 1013/2006. Os navios que não sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da Convenção de Hong Kong nem do presente regulamento, assim como quaisquer resíduos presentes a bordo do navio que não resultem da operação do navio, deverão continuar a estar sujeitos ao Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e às Diretivas 2008/98/CE e 2008/99/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(3)</sup>.
- (11) É facto reconhecido que os navios continuam a estar sujeitos a outras convenções internacionais, a fim de garantir a segurança da sua operação no mar na fase operacional do seu ciclo de vida e que, embora possam exercer determinados direitos e liberdades de navegação, estão sujeitos à obrigação de comunicação prévia de entrada no porto. Os Estados deverão poder optar por

<sup>(1)</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>(2)</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

<sup>(3)</sup> Diretiva 2008/99/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à proteção do ambiente através do direito penal (JO L 328 de 6.12.2008, p. 28).

aplicar controlos suplementares de acordo com outros tratados internacionais. Por conseguinte, considera-se desnecessário prever controlos de trânsito suplementares no presente regulamento.

- (12) Na interpretação dos requisitos do presente regulamento, deverão ser tomadas em consideração as diretrizes elaboradas pela OMI (a seguir designadas «diretrizes da OMI») para apoiar a Convenção de Hong Kong.
- (13) Para efeitos do presente regulamento, o termo «reciclagem» não deverá ter a aceção que lhe é dada pela Diretiva 2008/98/CE. O presente regulamento deverá, por conseguinte, introduzir uma definição específica para o termo «reciclagem de navios».
- (14) O Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> dá execução, a nível da União, ao Sistema Mundial Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos. Tal regulamento, em conjunto com a Diretiva 67/548/CEE do Conselho <sup>(2)</sup> e a Diretiva 1999/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, fornece orientações úteis para a determinação daquilo que se entende por matéria perigosa.
- (15) A conservação a bordo do navio, ao longo de todo o seu ciclo de vida, de um inventário de matérias perigosas é um requisito essencial previsto na Convenção de Hong Kong e no presente regulamento. Nos termos da Regra 8(2) da Convenção de Hong Kong, os navios destinados a ser reciclados deverão minimizar as quantidades de resíduos resultantes da sua operação no período prévio à sua entrada num estaleiro de reciclagem de navios. Se os resíduos resultantes da operação se destinarem a ser entregues com o navio a um estaleiro de reciclagem de navios, as suas quantidades aproximadas e a sua localização deverão ser enumeradas na parte II do inventário.
- (16) Os Estados-Membros deverão tomar medidas para impedir a evasão às regras em matéria de reciclagem de navios e dar maior transparência a esta atividade. Como previsto na Convenção de Hong Kong, os Estados-Membros deverão comunicar informações sobre os navios para os quais foram emitidos certificados de inventário e sobre os navios para os quais foram recebidas declarações de conclusão da reciclagem de navios, assim como informações sobre os casos de reciclagem ilegal de navios e sobre as medidas de acompanhamento que tomaram.
- (17) Os Estados-Membros deverão estabelecer o regime das sanções aplicáveis em caso de infração às disposições

do presente regulamento e garantir que essas sanções são aplicadas de forma a impedir a evasão às regras de reciclagem de navios. As sanções, que poderão ser de natureza civil ou administrativa, deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

- (18) De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, cabe aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros interpretar, em toda a medida do possível, o direito processual relativo às condições que devem estar preenchidas para intentar uma ação administrativa ou judicial em conformidade com os objetivos do artigo 9.º, n.º 3, da Convenção de Aarhus.
- (19) No interesse da proteção da saúde humana e do ambiente e tendo em conta o princípio do «poluidor-pagador», a Comissão deverá avaliar a possibilidade de se criar um mecanismo financeiro aplicável a todos os navios que façam escala em portos e ancoradouros de um Estado-Membro, independentemente da bandeira que arvozem, a fim de gerar recursos que permitam facilitar a reciclagem e o tratamento ambientalmente corretos dos navios sem incentivar as mudanças de bandeira.
- (20) A fim de ter em conta a evolução da Convenção de Hong Kong, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização dos anexos I e II do presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>.
- (22) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, prevenir, reduzir ou eliminar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente causados pela reciclagem, exploração e manutenção dos navios que arvozem a bandeira de um Estado-Membro, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, devido ao caráter internacional do transporte marítimo e da reciclagem de navios, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, que altera e revoga as Diretivas 67/548/CEE e 1999/45/CE, e altera o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 (JO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> Diretiva 67/548/CEE do Conselho, de 27 de junho de 1967, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem das substâncias perigosas (JO 196 de 16.8.1967, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 1999/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de maio de 1999, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem das preparações perigosas (JO L 200 de 30.7.1999, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## TÍTULO I

### OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

#### Artigo 1.º

##### Objeto e finalidade

O presente regulamento tem por finalidade prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar os acidentes, lesões e outros efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente causados pela reciclagem de navios. O presente regulamento tem por finalidade reforçar a segurança e a proteção da saúde humana e do meio marinho da União ao longo de todo o ciclo de vida dos navios, em especial a fim de assegurar que as matérias perigosas provenientes da sua reciclagem sejam objeto de uma gestão ambientalmente correta.

O presente regulamento também estabelece regras destinadas a assegurar uma gestão adequada das matérias perigosas a bordo dos navios.

Além disso, o presente regulamento destina-se a facilitar a ratificação da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios, de 2009 (a seguir designada «Convenção de Hong Kong»).

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento, com exceção do artigo 12.º, aplica-se aos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.

O artigo 12.º aplica-se aos navios que arvoram a bandeira de um país terceiro que façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro.

2. O presente regulamento não se aplica:

- a) aos navios de guerra, às unidades auxiliares da Marinha ou a outros navios que sejam propriedade de um Estado ou por ele explorados e utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial;
- b) aos navios de arqueação bruta (GT) inferior a 500 toneladas;
- c) aos navios que durante todo o seu ciclo de vida operem unicamente em águas sob a soberania ou jurisdição do Estado-Membro cuja bandeira arvoram.

#### Artigo 3.º

##### Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Navio», uma embarcação de qualquer tipo que opera ou operou no meio marinho, incluindo submersíveis, estruturas flutuantes, plataformas flutuantes, plataformas autoelevadoras, unidades de armazenagem flutuantes (FSU) e unidades flutuantes de produção, armazenagem e transferência (FPSO), bem como uma embarcação desarmada ou sem meios de propulsão;
- 2) «Navio novo», um navio:
  - a) cujo contrato de construção é celebrado na data de aplicação do presente regulamento ou posteriormente;
  - b) na ausência de contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou que se encontrava em fase equivalente de construção, seis meses após a data de aplicação do presente regulamento ou posteriormente; ou
  - c) cuja entrega tem lugar trinta meses após a data de aplicação do presente regulamento ou posteriormente;
- 3) «Navio-tanque», um navio-petroleiro, tal como definido no anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção Marpol), ou um navio-tanque para o transporte de substâncias líquidas nocivas (NLS), tal como definido no anexo II da mesma Convenção;
- 4) «Matérias perigosas», todas as matérias ou substâncias suscetíveis de ocasionar riscos para a saúde humana e/ou o ambiente;
- 5) «Resíduos resultantes da operação», as águas residuais e os produtos residuais resultantes da operação normal dos navios sujeitos aos requisitos da Convenção Marpol;
- 6) «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, preparação para reutilização ou reutilização, assegurando a gestão ao mesmo tempo das matérias perigosas e outras, e que inclui operações conexas tais como o armazenamento e tratamento dos componentes e dos materiais no local, mas não o seu posterior processamento ou eliminação noutras instalações;
- 7) «Estaleiro de reciclagem de navios», uma área delimitada, seja um estaleiro ou uma instalação, localizada num Estado-Membro ou num país terceiro e utilizada para a reciclagem de navios;
- 8) «Empresa de reciclagem de navios», o proprietário do estaleiro de reciclagem de navios ou qualquer outra organização ou pessoa que assumiu, perante o proprietário do estaleiro de reciclagem, a responsabilidade pela atividade de reciclagem de navios;

- 9) «Administração», uma entidade governamental designada por um Estado-Membro como responsável pelas funções relacionadas com os navios que arvoram a sua bandeira, ou com os navios que operam sob a autoridade desse Estado;
- 10) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (1);
- 11) «Autoridade competente», a autoridade ou autoridades governamentais designadas por um Estado-Membro ou país terceiro como responsáveis pelos estaleiros de reciclagem de navios, dentro de uma zona geográfica delimitada ou uma área de competência, para todas as operações realizadas no território sob jurisdição desse Estado;
- 12) «Arqueação bruta», a arqueação bruta (GT), calculada de acordo com as regras de arqueação constantes do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969, ou de uma convenção que a substitua;
- 13) «Pessoa competente», uma pessoa com qualificações e formação adequadas e com conhecimentos, experiência e aptidões suficientes para o desempenho de tarefas específicas;
- 14) «Armador», a pessoa singular ou coletiva em nome da qual o navio está registado, incluindo a pessoa singular ou coletiva à qual o navio pertence durante um período limitado, na pendência da sua venda ou entrega a um estaleiro de reciclagem de navios, ou, na ausência de registo, a pessoa singular ou coletiva à qual o navio pertence ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que assumiu, perante a pessoa à qual o navio pertence, a responsabilidade pela exploração do navio, bem como a pessoa coletiva que explora um navio propriedade de um Estado;
- 15) «Instalação nova», a instalação de sistemas, equipamento, isolamento ou outros materiais num navio após a data de aplicação do presente regulamento;
- 16) «Plano de reciclagem do navio», um plano elaborado pelo operador do estaleiro de reciclagem de navios, para cada navio específico a reciclar sob a sua responsabilidade, tendo em conta as diretrizes e resoluções pertinentes da OMI;
- 17) «Plano do estaleiro de reciclagem de navios», um plano elaborado pelo operador do estaleiro de reciclagem de navios e adotado pelo conselho de administração ou pelo órgão de direção adequado da empresa de reciclagem de navios, que descreve os processos e procedimentos operacionais envolvidos na reciclagem de navios no estaleiro de reciclagem e que abrange, em especial, a segurança e formação dos trabalhadores, a proteção da saúde humana e do ambiente, as atribuições e responsabilidades do pessoal, a preparação e intervenção para as situações de emergência e os sistemas de monitorização, comunicação e conservação de registos, tendo em conta as diretrizes e resoluções pertinentes da OMI;
- 18) «Seguro para entrada», um espaço que satisfaz todos os seguintes critérios:
- a) o teor de oxigénio na atmosfera e a concentração de vapores inflamáveis estão dentro de limites seguros;
  - b) as concentrações de matérias tóxicas na atmosfera 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 atmosféricas existentes, mantidas conforme prescrito;
- 19) «Seguro para trabalho a quente», um espaço que satisfaz todos os seguintes critérios:
- a) há condições seguras, não explosivas, incluindo a ausência de gases, para a utilização de equipamento de soldadura elétrica a arco 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 18;
  - c) as condições atmosféricas existentes não se alteram em resultado do trabalho a quente;
  - d) todos os espaços adjacentes foram limpos, tornados inertes ou tratados em grau suficiente para evitar a deflagração ou a propagação de incêndios;
- 20) «Declaração de conclusão da reciclagem», uma declaração, emitida pelo operador do estaleiro de reciclagem de navios, que atesta que a reciclagem do navio foi concluída nos termos do presente regulamento;
- 21) «Certificado de inventário», um certificado específico do navio que é emitido aos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, nos termos do artigo 9.º, e que é complementado com um inventário de matérias perigosas nos termos do artigo 5.º;
- 22) «Certificado de navio pronto a reciclar», um certificado específico do navio que é emitido aos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro, nos termos do artigo 9.º, n.º 9, e que é complementado com um inventário de matérias perigosas nos termos do artigos 5.º, n.º 7, e por um plano de reciclagem do navio aprovado nos termos do artigo 7.º;

(1) Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11).

23) «Declaração de conformidade», um certificado específico do navio, que é emitido aos navios que arvoram a bandeira de um país terceiro e que é complementado com um inventário de matérias perigosas nos termos do artigo 12.º;

24) «Toneladas de deslocamento leve (LDT)», o peso, expresso em toneladas, de um navio sem carga, combustível, óleo lubrificante nos depósitos de armazenagem, água de lastro, água doce, água de alimentação das caldeiras, provisões de bordo, passageiros e tripulantes e respetivas bagagens e que corresponde à soma do peso do casco, estrutura, máquinas, equipamentos e instalações do navio.

2. Para efeitos do artigo 7.º, n.º 2, alínea d), e dos artigos 13.º, 15.º e 16.º:

a) «Resíduos», «resíduos perigosos», «tratamento» e «gestão de resíduos» têm a mesma aceção que no artigo 3.º da Diretiva 2008/98/CE;

b) por «inspeção no local» entende-se uma inspeção do estaleiro de reciclagem de navios, que verifica se as condições no local correspondem às descritas na documentação fornecida;

c) por «trabalhador» entende-se qualquer pessoa que exerce uma atividade, de forma regular ou temporária, no âmbito de uma relação laboral, incluindo o pessoal empregado por contratantes e subcontratantes;

d) por «gestão ambientalmente correta» entende-se todos os passos viáveis a seguir com vista a assegurar que a gestão dos resíduos e das matérias perigosas seja de molde a proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos adversos que possam advir desses resíduos e matérias.

3. Para efeitos do n.º 1, ponto 13, 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 essa exposição.

Sem prejuízo da Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, a autoridade competente pode definir critérios adequados para a designação dessas pessoas e determinar as funções que lhes serão confiadas.

## TÍTULO II

### NAVIOS

#### Artigo 4.º

#### Controlo das matérias perigosas

A instalação ou utilização, nos navios, de matérias perigosas referidas no anexo I é proibida ou restringida conforme especi-

ficado no anexo I, sem prejuízo de outros requisitos previstos no direito da União aplicável que possam exigir medidas suplementares.

#### Artigo 5.º

#### Inventário de matérias perigosas

1. Cada navio novo deve ter a bordo um inventário de matérias perigosas que identifique pelo menos as matérias perigosas referidas no anexo II que estejam presentes na estrutura ou equipamentos do navio, a sua localização e quantidades aproximadas.

2. Sem prejuízo do artigo 32.º, n.º 2, alínea b), os navios existentes devem respeitar, tanto quanto possível, o disposto no n.º 1.

Os navios enviados para reciclagem devem respeitar, tanto quanto possível, o disposto no n.º 1 do presente artigo a partir da data de publicação da Lista Europeia dos estaleiros de reciclagem de navios (a seguir designada «Lista Europeia») prevista no artigo 16.º, n.º 2.

Sem prejuízo do artigo 32.º, n.º 2, alínea b), aquando da elaboração do inventário de matérias perigosas, devem ser identificadas pelo menos as matérias perigosas enumeradas no anexo I.

3. O inventário de matérias perigosas deve:

a) ser específico para cada navio;

b) apresentar elementos comprovativos de que o navio cumpre com a proibição ou as restrições de instalação ou utilização de matérias perigosas, nos termos do artigo 4.º;

c) ser elaborado tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI;

d) ser verificado pela administração ou por uma organização reconhecida por ela autorizada.

4. Além do disposto no n.º 3, no caso dos navios existentes deve ser elaborado um plano que descreva a verificação visual ou por amostragem em cuja base é estabelecido o inventário de matérias perigosas, tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI.

5. O inventário de matérias perigosas deve ser constituído por três partes:

a) a lista das matérias perigosas referidas nos anexos I e II, nos termos do disposto no n.º 1 e no n.º 2 do presente artigo, existentes na estrutura ou nos equipamentos do navio, com uma indicação da sua localização e a quantidade aproximada destas (parte I);

<sup>(1)</sup> Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais (JO L 255 de 30.9.2005, p. 22).

b) a lista dos resíduos resultantes da operação presentes a bordo do navio (parte II);

c) a lista das provisões que se encontram a bordo do navio (parte III).

6. A parte I do inventário de matérias perigosas deve ser devidamente mantida e atualizada durante toda a vida útil do navio, de forma a atender às instalações novas em que se utilizem matérias perigosas referidas no anexo II e a qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos do navio.

7. Antes da reciclagem, e tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI, deve incorporar-se no inventário de matérias perigosas, além da parte I devidamente mantida e atualizada, a parte II relativa aos resíduos resultantes da operação e a parte III relativa às provisões de bordo, devendo o inventário ser verificado pela administração ou por uma organização reconhecida por ela autorizada.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 24.º, no que diz respeito à atualização das listas de elementos para o inventário de matérias perigosas constantes dos anexos I e II, a fim de assegurar que as listas incluem pelo menos as substâncias enumeradas nos apêndices I e II da Convenção de Hong Kong.

A Comissão adota um ato delegado específico para cada substância a aditar aos anexos I ou II ou a eliminar dos mesmos.

#### Artigo 6.º

##### Requisitos gerais aplicáveis aos armadores

1. Ao preparar um navio para o enviar para reciclagem, os armadores devem:

a) facultar ao operador do estaleiro de reciclagem de navios todas as informações relativas ao navio necessárias para a elaboração do plano de reciclagem do navio previsto no artigo 7.º;

b) notificar por escrito a administração pertinente, num prazo a fixar por essa administração, da intenção de reciclar o navio em determinado(s) estaleiro(s) de reciclagem de navios. A notificação deve incluir, pelo menos:

i) o inventário de matérias perigosas, e

ii) todas as informações relativas ao navio facultadas nos termos da alínea a).

2. Os armadores devem assegurar que os navios destinados a ser reciclados:

a) são reciclados exclusivamente em estaleiros de reciclagem de navios constantes da Lista Europeia;

b) levam a cabo as suas operações, no período prévio à sua entrada no estaleiro de reciclagem de navios, de modo a minimizar as quantidades de resíduos da carga, de fuelóleo restante e de resíduos resultantes da operação que permaneçam a bordo;

c) dispõem de um certificado de navio pronto a reciclar emitido pela administração ou por uma organização reconhecida por ela autorizada antes de qualquer reciclagem do navio e após receção do plano de reciclagem do navio aprovado nos termos do artigo 7.º, n.º 3.

3. Os armadores devem garantir que os navios-tanque chegam ao estaleiro de reciclagem de navios com os tanques de carga e as casas das bombas em condições que permitam a sua certificação como seguros para trabalho a quente.

4. Os armadores devem facultar ao operador do estaleiro de reciclagem de navios uma cópia do certificado de navio pronto a reciclar emitido nos termos do artigo 9.º.

5. Os armadores são responsáveis pelo navio e devem tomar as medidas necessárias para assegurar a sua conformidade com os requisitos da administração do Estado-Membro cuja bandeira arvora até que o operador do estaleiro de reciclagem de navios aceite a responsabilidade pelo navio. O operador do estaleiro de reciclagem pode recusar aceitar o navio para reciclagem se a condição do navio não corresponder de forma substancial aos dados constantes do certificado de inventário, inclusive caso a parte I do inventário de matérias perigosas não esteja devidamente mantida e atualizada, de forma a atender às modificações da estrutura e dos equipamentos do navio. Nessas circunstâncias, o armador permanece responsável pelo navio e deve do facto informar sem demora a administração.

#### 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. O plano de reciclagem deve atender a quaisquer considerações específicas para esse navio que não estejam abrangidas pelo plano do estaleiro de reciclagem de navios ou que exijam procedimentos especiais.

2. O plano de reciclagem do navio deve:

a) ser elaborado pelo operador do estaleiro de reciclagem de navios em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção de Hong Kong e tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI e as informações pertinentes relativas ao navio facultadas pelo armador nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea a), de modo a que o seu conteúdo corresponda às informações constantes do inventário de matérias perigosas;

b) clarificar se, e até que ponto, os eventuais trabalhos preparatórios, tais como o tratamento prévio, a identificação de perigos potenciais e a retirada das provisões, se vão realizar num local que não seja o estaleiro de reciclagem identificado no plano de reciclagem do navio. O plano de reciclagem do navio deverá especificar o local em que o navio ficará situado durante as operações de reciclagem e incluir um plano conciso para a chegada e colocação segura do navio a reciclar;

- c) incluir informações sobre a determinação, manutenção e monitorização das condições de segurança para a entrada num espaço e do trabalho a quente para o navio em questão, tendo em conta características como a estrutura, configuração e carga anterior do navio, bem como outras informações necessárias sobre a implementação do plano de reciclagem do navio;
- d) incluir informações sobre o tipo e a quantidade de matérias perigosas e resíduos resultantes da reciclagem do navio em questão, incluindo as matérias e resíduos identificados no inventário de matérias perigosas, e sobre a forma como essas matérias e resíduos serão geridos e armazenados no estaleiro de reciclagem, bem como em instalações posteriores;
- e) ser elaborado separadamente, em princípio, para cada um dos estaleiros de reciclagem de navios em causa, se se pretender recorrer a mais do que um estaleiro de reciclagem, e identificar a ordem de utilização e as atividades autorizadas que serão executadas em cada estaleiro de reciclagem.

3. O plano de reciclagem do navio deve ser tácita ou expressamente aprovado pela autoridade competente de acordo com os requisitos do estado onde está situado o estaleiro de reciclagem de navios, se aplicável.

Considera-se que houve aprovação expressa quando a autoridade competente notificar, por escrito, a sua decisão sobre o plano de reciclagem do navio ao operador do estaleiro de reciclagem de navios, ao armador e à administração.

Pode presumir-se que houve aprovação tácita se a autoridade competente não tiver comunicado, por escrito, nenhuma objeção ao plano ao operador do estaleiro de reciclagem de navios, ao armador ou à administração, dentro de um prazo de reexame fixado de acordo com os requisitos do estado onde está situado o estaleiro de reciclagem de navios, quando aplicável, e notificado nos termos do artigo 15.º, n.º 2, alínea b).

4. Os Estados-Membros podem exigir que a sua administração envie à autoridade competente do Estado em que está situado o estaleiro de reciclagem de navios as informações facultadas pelo armador nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea b) e os seguintes elementos:

- i) data em que o navio foi registado no Estado cuja bandeira arvora;
- ii) número de identificação do navio (número OMI);
- iii) número do casco, atribuído aquando da entrega do navio em novo;
- iv) nome e tipo do navio;
- v) porto de registo do navio;
- vi) nome e endereço do armador e número OMI de identificação do armador registado;
- vii) nome e endereço da empresa;

viii) nome de todas as sociedades de classificação que tenham procedido à classificação do navio;

ix) características principais do navio [comprimento de fora a fora (LOA), boca (na ossada), pontal (na ossada), toneladas de deslocamento leve (LDT), arqueação bruta e líquida, tipo e potência da máquina].

#### Artigo 8.º

##### Vistorias

1. As vistorias dos navios são realizadas por funcionários da administração ou de uma organização reconhecida por ela autorizada, tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI.

2. Se a administração recorrer a organizações reconhecidas para a realização de vistorias, conforme descrito no n.º 1, ela habilita tais organizações, no mínimo, a:

- exigir que os navios por elas vistoriados cumpram o disposto no presente regulamento, e
- realizar vistorias a pedido das autoridades apropriadas dos Estados-Membros.

3. Os navios são objeto das seguintes vistorias:

- a) uma vistoria inicial;
- b) uma vistoria de renovação;
- c) uma vistoria adicional;
- d) uma vistoria final.

4. A vistoria inicial de um navio novo é realizada antes de o navio entrar em serviço, ou antes de o certificado de inventário ser emitido. No caso de navios existentes, a vistoria inicial é realizada até 31 de dezembro de 2020. A vistoria verifica que a parte I do inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do presente regulamento.

5. A vistoria de renovação é realizada periodicamente a intervalos fixados pela administração, que não devem exceder cinco anos. A vistoria de renovação verifica que a parte I do inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do presente regulamento.

6. A vistoria adicional, seja ela geral ou parcial em função das circunstâncias, é realizada, quando solicitada pelo armador, após uma modificação, substituição ou reparação significativa na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas instalações, no arranjo interior e nos materiais, e que tenha um impacto no inventário de matérias perigosas. A vistoria é conduzida de modo a garantir que todas as modificações, substituições ou reparações significativas foram efetuadas de forma a assegurar que o navio continue a satisfazer os requisitos do presente regulamento, e que a parte I do inventário de matérias perigosas é alterada consoante necessário.



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

Essa vistoria verifica que:

- a) o inventário de matérias perigosas satisfaz os requisitos do artigo 5.º;
- b) o plano de reciclagem do navio reflete corretamente as informações constantes do inventário de matérias perigosas e satisfaz os requisitos do artigo 7.º;
- c) o estaleiro de reciclagem em que o navio se destina a ser reciclado está inscrito na Lista Europeia.

8. No que respeita aos navios existentes destinados a reciclagem, as vistorias inicial e final podem ser realizadas ao mesmo tempo.

#### Artigo 9.º

##### Emissão e confirmação de certificados

1. Após conclusão, com resultados positivos, de uma vistoria inicial ou de renovação, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada emite um certificado de inventário. Esse certificado é complementado com a parte I do inventário de matérias perigosas a que se refere o artigo 5.º, n.º 5, alínea a).

Se a vistoria inicial e final forem realizadas ao mesmo tempo, conforme previsto no artigo 8.º, n.º 8, só é emitido o certificado de navio pronto a reciclar a que se refere o n.º 9 do presente artigo.

A Comissão adota atos de execução para estabelecer o modelo do certificado de inventário, a fim de assegurar a sua coerência com o apêndice 3 da Convenção de Hong Kong. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º do presente regulamento.

2. Após conclusão, com resultados positivos, de uma vistoria adicional realizada nos termos do artigo 8.º, n.º 6, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada confirma, a pedido do armador, um certificado de inventário.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada emite ou confirma, consoante o caso, um certificado de inventário, se a vistoria de renovação tiver sido concluída com resultados positivos:

- a) no período de três meses anteriores à data de fim de validade do certificado de inventário existente, e o novo certificado for válido desde a data em que a vistoria de renovação tiver sido concluída até uma data não ulterior, em mais de cinco anos, à data de fim de validade do certificado de inventário existente;

- b) após a data de fim de validade do certificado de inventário existente, e o novo certificado for válido desde a data em que a vistoria de renovação tiver sido concluída até uma data não ulterior, em mais de cinco anos, à data de fim de validade do certificado de inventário existente;

- c) mais de três meses antes da data de fim de validade do certificado de inventário existente, e o novo certificado for válido desde a data em que a vistoria de renovação tiver sido concluída até uma data não ulterior, em mais de cinco anos, à data de conclusão da vistoria de renovação.

4. Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída com resultados positivos e não for possível emitir ou colocar a bordo do navio um novo certificado de inventário antes da data de fim de validade do certificado existente, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada confirma o certificado existente, sendo este aceite como válido por um novo período que não pode ser superior a cinco meses a contar da data de fim de validade.

5. No caso de um certificado de inventário emitido por um período inferior a cinco anos, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada pode prorrogar a validade do certificado existente por um novo período que não pode ser superior a cinco anos.

6. Em circunstâncias especiais determinadas pela administração, não é necessário que o novo certificado de inventário tenha a data de fim de validade do certificado existente, como exigido pelo n.º 3, alíneas a) e b), e pelos n.ºs 7 e 8. Nessas circunstâncias especiais, o novo certificado é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de conclusão da vistoria de renovação.

7. Se, na data de fim de validade do certificado de inventário, o navio não se encontrar num porto ou ancoradouro em que vai ser sujeito a vistoria, a administração pode, se for adequado, prorrogar a validade do certificado de inventário por um período não superior a três meses para permitir que o navio conclua a sua viagem até ao porto em que vai ser vistoriado. A concessão de qualquer prorrogação fica condicionada à conclusão da vistoria nesse porto antes da partida do navio. O navio ao qual foi concedida a prorrogação não está autorizado, após a sua chegada ao porto em que vai ser vistoriado, a sair dele sem dispor de um novo certificado. Concluída a vistoria de renovação, o novo certificado é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de fim de validade do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

8. No caso de um navio que efetue viagens curtas, a administração pode prorrogar um certificado de inventário que não tenha sido prorrogado nas condições referidas no n.º 7 por um período de graça máximo de um mês a contar da sua data de fim de validade. Concluída a vistoria de renovação, o novo certificado de inventário é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de fim de validade do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

9. Após conclusão, com resultados positivos, de uma vistoria final nos termos do artigo 8.º, n.º 7, a administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada emite um certificado de navio pronto a reciclar. Esse certificado é complementado com o inventário de matérias perigosas e com o plano de reciclagem do navio.

A Comissão adota atos de execução para estabelecer o modelo do certificado de navio pronto a reciclar, a fim de assegurar a sua coerência com o apêndice 4 da Convenção de Hong Kong. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º do presente regulamento. Os certificados de navio pronto a reciclar emitidos após uma vistoria final nos termos do disposto no primeiro parágrafo do presente número são aceites pelos outros Estados-Membros e considerados, para efeitos do presente regulamento, como tendo a mesma validade que os certificados de navio pronto a reciclar por eles emitidos.

#### Artigo 10.º

##### Vigência e validade dos certificados

1. Sem prejuízo do artigo 9.º, é emitido um certificado de inventário por um período a determinar pela administração, o qual não deve ser superior a cinco anos.
2. Um certificado de inventário emitido ou confirmado nos termos do artigo 9.º deixa de ser válido nos seguintes casos:
  - a) se a condição do navio não corresponder de forma substancial aos dados constantes do certificado de inventário, inclusive quando a parte I do inventário de matérias perigosas não estiver devidamente mantida e atualizada de forma a atender às modificações da estrutura e dos equipamentos do navio, tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI;
  - b) caso a vistoria de renovação não tenha sido concluída dentro dos intervalos especificados no artigo 8.º, n.º 5.
3. A administração ou uma organização reconhecida por ela autorizada emite um certificado de navio pronto a reciclar, por um período não superior a três meses.
4. O certificado de navio pronto a reciclar emitido nos termos do artigo 9.º, n.º 9, deixa de ser válido quando a condição do navio não corresponder de forma substancial aos dados constantes do certificado de inventário.
5. Não obstante o disposto no n.º 3, a validade do certificado de navio pronto a reciclar pode ser prorrogada pela administração ou por uma organização reconhecida por ela autorizada, para efeitos de uma única viagem direta com destino ao estaleiro de reciclagem de navios.

#### Artigo 11.º

##### Controlo pelo Estado do porto

1. Os Estados-Membros aplicam medidas de controlo de navios nos termos da respetiva legislação nacional, tendo em conta a Diretiva 2009/16/CE. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as inspeções efetuadas limitam-se a verificar que existe a bordo ou um certificado de inventário ou um certificado de

navio pronto a reciclar, o qual, se válido, é considerado suficiente para a inspeção ser aprovada.

2. Pode ser feita uma inspeção pormenorizada pela autoridade pertinente de um Estado-Membro que exerça atividades de controlo pelo Estado do porto, tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI, caso um navio não tenha a bordo um certificado válido ou existam motivos claros para crer que:

- a) a condição do navio ou o seu equipamento não correspondem de forma substancial aos dados constantes desse certificado, à parte I do inventário de matérias perigosas, ou a ambos; ou
- b) não foi aplicado nenhum procedimento, a bordo do navio, para a manutenção da parte I do inventário de matérias perigosas.

3. Os navios podem ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banidos dos portos ou terminais *off-shore* sob jurisdição de um Estado-Membro caso não apresentem às autoridades pertinentes desse Estado-Membro uma cópia do certificado de inventário ou do certificado de navio pronto a reciclar, conforme adequado e a pedido dessas autoridades pertinentes, sem prejuízo do artigo 9.º. O Estado-Membro que tome estas medidas informa imediatamente a administração em causa. A não atualização do inventário de matérias perigosas não constitui uma deficiência punível com detenção, mas quaisquer incoerências nesse inventário devem ser comunicadas à administração em causa e devem estar corrigidas por ocasião da vistoria seguinte.

4. O acesso a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade pertinente de um Estado-Membro em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, ou para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o armador, o operador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade pertinente desse Estado-Membro, para assegurar que o navio entre em segurança no porto ou ancoradouro.

#### Artigo 12.º

##### Requisitos aplicáveis aos navios que arvoram a bandeira de um país terceiro

1. Sem prejuízo do artigo 32.º, n.º 2, alínea b), quando façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, os navios que arvoram a bandeira de um país terceiro devem ter a bordo um inventário de matérias perigosas que cumpra o disposto no artigo 5.º, n.º 2.

Não obstante o primeiro parágrafo, o acesso a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade pertinente de um Estado-Membro em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, ou para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o armador, o operador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade pertinente desse Estado-Membro, para assegurar que o navio entre em segurança no porto ou ancoradouro.

2. A instalação das matérias perigosas referidas no anexo I em navios que arvoram a bandeira de um país terceiro, enquanto fazem escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, é proibida ou restringida conforme especificado no anexo I.

A utilização das matérias perigosas referidas no anexo I em navios que arvoram a bandeira de um país terceiro, enquanto fazem escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, é proibida ou restringida conforme especificado no anexo I, sem prejuízo das isenções e disposições transitórias aplicáveis a tais matérias segundo o direito internacional.

3. O inventário de matérias perigosas deve ser específico para cada navio, ser elaborado tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI e indicar que o navio cumpre o disposto no n.º 2 do presente artigo. Na elaboração do inventário de matérias perigosas, devem ser identificadas pelo menos as matérias perigosas enumeradas no anexo I. Para os navios que arvoram a bandeira de um país terceiro, deve ser elaborado um plano que descreva a verificação visual/por amostragem em cuja base é estabelecido o inventário de matérias perigosas tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI.

4. O inventário de matérias perigosas deve ser devidamente mantido e atualizado durante toda a vida útil do navio, de forma a atender às instalações novas em que se utilizem matérias perigosas referidas no anexo II e a qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos do navio, tendo em conta as isenções e disposições transitórias aplicáveis a tais matérias segundo o direito internacional.

5. Os navios que arvoram a bandeira de um país terceiro podem ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banidos dos portos ou terminais *off-shore* sob jurisdição de um Estado-Membro caso não apresentem às autoridades pertinentes desse Estado-Membro uma cópia da declaração de conformidade nos termos dos n.ºs 6 e 7, juntamente com o inventário de matérias perigosas, conforme adequado e a pedido dessas autoridades. O Estado-Membro que tome estas medidas informa imediatamente as autoridades pertinentes do país terceiro cuja bandeira o navio em causa arvora. A não atualização do inventário de matérias perigosas não constitui uma deficiência punível com detenção, mas quaisquer incoerências nesse inventário devem ser comunicadas às autoridades pertinentes do país terceiro cuja bandeira o navio arvora.

6. A declaração de conformidade é emitida após verificação do inventário de matérias perigosas pelas autoridades pertinentes do país terceiro cuja bandeira o navio arvora ou uma organização por elas autorizada, nos termos das normas nacionais. A declaração de conformidade pode ter por base o apêndice 3 da Convenção de Hong Kong.

7. A declaração de conformidade e o inventário de matérias perigosas são redigidos numa língua oficial das autoridades de emissão pertinentes do país terceiro cuja bandeira o navio arvora e, no caso de a língua utilizada não ser o inglês, o francês ou o espanhol, incluem uma tradução para uma dessas línguas.

8. Sem prejuízo do artigo 32.º, n.º 2, alínea b), os navios que arvoram a bandeira de um país terceiro que pretendam registar-se na bandeira de um Estado-Membro devem assegurar a existência a bordo um inventário de matérias perigosas que cumpra o disposto no artigo 5.º, n.º 2, ou que tal inventário seja elaborado no período de seis meses a contar do registo na bandeira desse Estado-Membro ou durante uma das vistorias seguintes ao abrigo do artigo 8.º, n.º 3, aquela que ocorrer primeiro.

### TÍTULO III

#### ESTALEIROS DE RECICLAGEM DE NAVIOS

##### Artigo 13.º

#### Requisitos para a inclusão dos estaleiros de reciclagem de navios na Lista Europeia

1. Para ser inscrito na Lista Europeia, um estaleiro de reciclagem de navios deve satisfazer os requisitos seguintes, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção de Hong Kong e tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI, da OIT, da Convenção de Basileia e da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes, e outras diretrizes internacionais:

- a) estar autorizado pelas suas autoridades competentes a efetuar as suas operações de reciclagem de navios;
- b) estar projetado e construído e ser explorado de uma forma segura e ambientalmente correta;
- c) funcionar a partir de estruturas construídas;
- d) dispor de sistemas de gestão e monitorização e de procedimentos e técnicas que tenham como objetivo prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar:
  - i) os riscos sanitários para os trabalhadores em causa e para a população na vizinhança do estaleiro de reciclagem de navios, e
  - ii) os efeitos adversos para o ambiente causados pela reciclagem;
- e) elaborar um plano do estaleiro de reciclagem de navios;

- f) prevenir efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente, incluindo demonstrando que todas as fugas são controladas, em especial nas zonas entremarés;
- g) assegurar a gestão e o armazenamento seguros e ambientalmente corretos dos resíduos e das matérias perigosas, nomeadamente:
- i) garantir a contenção de todas as matérias perigosas presentes a bordo durante todo o processo de reciclagem do navio, de forma a impedir a libertação dessas matérias perigosas para o ambiente; além disso, assegurar que as matérias perigosas e os resíduos gerados durante o processo de reciclagem do navio apenas são manipulados em solos impermeáveis com sistemas de drenagem eficazes;
  - ii) garantir que todos os resíduos gerados pela atividade de reciclagem do navio e as suas quantidades são documentados e transferidos unicamente para instalações de gestão de resíduos, incluindo de reciclagem de resíduos, autorizadas a efetuar o seu tratamento sem pôr em perigo a saúde humana e de forma ambientalmente correta;
- h) elaborar e manter um plano de preparação e de intervenção para as situações de emergência; assegurar o rápido acesso aos equipamentos de intervenção de emergência, como os equipamentos e veículos de combate a incêndios, ambulâncias e gruas, ao navio e a todas as zonas do estaleiro de reciclagem de navios;
- i) prover a segurança e a formação dos trabalhadores, assegurando, nomeadamente, a utilização de equipamento de proteção individual nas operações que o exijam;
- j) 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;
- k) acordar em cumprir os requisitos previstos no n.º 2.

2. O operador de um estaleiro de reciclagem de navios fica obrigado a:

- a) enviar o plano de reciclagem do navio, depois de aprovado nos termos do artigo 7.º, n.º 3, ao armador e à administração ou organização reconhecida por ela autorizada;
- b) comunicar à administração que o estaleiro de reciclagem está pronto em todos os aspetos para dar início à reciclagem do navio;
- c) uma vez concluída a reciclagem total ou parcial de um navio nos termos do presente regulamento, enviar uma declaração de conclusão de reciclagem à administração que emitiu o certificado de navio pronto a reciclar, no prazo de 14 dias a contar da data da reciclagem total ou parcial em conformidade com o plano de reciclagem. A declaração de

conclusão deve incluir um relatório sobre os incidentes e acidentes nocivos para a saúde humana e/ou o ambiente, caso tenham ocorrido.

3. A Comissão adota atos de execução para estabelecer os modelos:

- a) do relatório referido no n.º 2, alínea b), do presente artigo, a fim de assegurar a sua coerência com o apêndice 6 da Convenção de Hong Kong, e
- b) da declaração referida no n.º 2, alínea c), do presente artigo, a fim de assegurar a sua coerência com o apêndice 7 da Convenção de Hong Kong.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º do presente regulamento.

#### Artigo 14.º

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

1. Sem prejuízo de outras disposições do direito da União aplicáveis, as autoridades competentes autorizam os estaleiros de reciclagem de navios localizados no seu território que satisfaçam os requisitos estabelecidos no artigo 13.º a efetuar a reciclagem de navios. Essa autorização pode ser concedida às respetivas instalações de reciclagem por um período máximo de cinco anos e renovada em conformidade.

Desde que sejam cumpridos os requisitos do presente regulamento, quaisquer licenças emitidas nos termos de outras disposições de direito nacional ou da União aplicáveis podem ser combinadas, numa única licença, com a autorização a que se refere o presente artigo, se tal evitar a duplicação desnecessária de informações e a duplicação de trabalho pelo operador do estaleiro de reciclagem de navios ou da empresa de reciclagem de navios ou pela autoridade competente. Em tais casos, a autorização pode ser prorrogada em conformidade com o regime de licenças referido no primeiro parágrafo, mas sem exceder um período máximo de cinco anos.

2. Os Estados-Membros estabelecem e atualizam a lista dos estaleiros de reciclagem de navios que tenham autorizado nos termos do n.º 1.

3. A lista referida no n.º 2 é comunicada sem demora à Comissão até 31 de março de 2015.

4. Se um estaleiro de reciclagem de navios deixar de cumprir os requisitos estabelecidos no artigo 13.º, o Estado-Membro onde está situado esse estaleiro de reciclagem suspende ou retira a autorização que lhe foi concedida ou exige que a empresa de reciclagem de navios em causa tome medidas corretivas, e informa sem demora do facto a Comissão.

5. Se um estaleiro de reciclagem de navios for autorizado nos termos do n.º 1, o Estado-Membro em causa informa sem demora do facto a Comissão.

*Artigo 15.º***Estaleiros de reciclagem de navios situados num país terceiro**

1. Uma empresa de reciclagem de navios proprietária de um estaleiro de reciclagem de navios situado fora da União que pretenda reciclar navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro apresenta à Comissão um pedido de inscrição desse estaleiro na Lista Europeia.

2. O pedido a que se refere o n.º 1 é acompanhado pelos elementos comprovativos de que o estaleiro de reciclagem de navios em causa cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 13.º para efetuar a reciclagem de navios e ser incluído na Lista Europeia nos termos do artigo 16.º.

Em especial, a empresa de reciclagem de navios:

- a) designa a licença ou autorização que as autoridades competentes lhe concederam para efetuar a reciclagem de navios e, se for caso disso, a licença ou autorização que as autoridades competentes concederam a todos os seus contratantes e subcontratantes diretamente envolvidos no processo de reciclagem de navios, e fornece todas as informações referidas no artigo 16.º, n.º 2;
- b) indica se o plano de reciclagem do navio será aprovado pela autoridade competente por procedimento tácito ou expresse, especificando o período de reexame previsto para a aprovação tácita, de acordo com os requisitos nacionais, quando aplicável;
- c) confirma que apenas aceitará os navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro para reciclagem nos termos do disposto no presente regulamento;
- d) apresenta elementos comprovativos de que o estaleiro de reciclagem é capaz de estabelecer, manter e monitorizar os critérios de segurança para entrada e para trabalho a quente durante todo o processo de reciclagem do navio;
- e) fornece um mapa do perímetro do estaleiro de reciclagem e dos locais no seu interior onde se efetuam as operações de reciclagem;
- f) especifica, para cada matéria perigosa referida no anexo I e para outras matérias perigosas que possam fazer parte da estrutura do navio:
  - i) se o estaleiro de reciclagem está autorizado a proceder à remoção das matérias perigosas. Caso esteja autorizado para tal, é identificado o pessoal responsável autorizado a proceder à remoção e são apresentados elementos comprovativos da sua aptidão;
  - ii) o processo de gestão de resíduos que será aplicado dentro ou fora do estaleiro — incineração, deposição em aterro ou outro método de tratamento de resíduos —, o nome e o endereço da instalação de tratamento de resíduos, se

esta for diferente do estaleiro de reciclagem de navios, e apresenta elementos comprovativos de que o processo aplicado será executado sem pôr em perigo a saúde humana e de uma forma ambientalmente correta;

- g) confirma que a empresa adotou um plano para o estaleiro de reciclagem, tendo em conta as diretrizes pertinentes da OMI;
- h) fornece as informações necessárias para identificar o estaleiro de reciclagem.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução para especificar o modelo aplicável às informações requeridas para a identificação do estaleiro de reciclagem de navios. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º.

4. Para ser incluídos na Lista Europeia, os estaleiros de reciclagem de navios localizados em países terceiros devem receber um certificado que ateste que cumprem os requisitos estabelecidos no artigo 13.º, após uma inspeção no local por um verificador independente com a habilitação adequada. A empresa de reciclagem de navios apresenta tal certificado à Comissão ao requerer a inclusão na Lista Europeia e, posteriormente, de cinco em cinco anos, aquando da renovação da inclusão na Lista. A inclusão inicial na Lista e a sua renovação são complementadas por uma revisão intercalar para confirmação do cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 13.º.

O pedido de inclusão na Lista Europeia implica que as empresas de reciclagem de navios aceitam a possibilidade de que o estaleiro de reciclagem em causa seja sujeito a inspeções no local pela Comissão ou por agentes que atuam em seu nome, antes ou depois da sua inclusão na Lista Europeia, a fim de verificar se são cumpridos os requisitos estabelecidos no artigo 13.º. O verificador independente, a Comissão ou os agentes que atuam em seu nome cooperam com as autoridades competentes do país terceiro onde está localizado o estaleiro de reciclagem, para efetuarem essas inspeções no local.

A Comissão pode emitir notas de orientação técnica, a fim de facilitar essa certificação.

5. Para efeitos do artigo 13.º, apenas se pode considerar que foi cumprido o requisito de gestão ambientalmente correta, no que respeita à operação em causa de valorização ou eliminação de resíduos, se a empresa 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 globalmente equivalentes às normas pertinentes internacionais e da União.

6. A empresa de reciclagem de navios fornece sem demora elementos comprovativos atualizados, caso haja alteração das informações fornecidas à Comissão e, em todo o caso, declara, três meses antes de expirar cada um dos períodos quinquenais de inclusão na Lista Europeia, que:

- a) os elementos comprovativos que forneceu são completos e atualizados;
- b) o estaleiro de reciclagem de navios continua e continuará a cumprir os requisitos do artigo 13.º.

#### Artigo 16.º

##### Estabelecimento e atualização da Lista Europeia

1. A Comissão adota atos de execução para estabelecer uma 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 num país terceiro cuja inclusão se baseie numa avaliação das informações e elementos comprovativos fornecidos ou recolhidos em conformidade com o artigo 15.º.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º.

2. A Lista Europeia é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no *sítio web* da Comissão até 31 de dezembro de 2016. É dividida em duas sublistas indicando os estaleiros de reciclagem de navios situados num Estado-Membro e os estaleiros de reciclagem de navios situados num país terceiro.

A Lista Europeia inclui todas as seguintes informações sobre os estaleiros de reciclagem de navios:

- a) o método de reciclagem;
- b) o tipo e dimensão dos navios que podem ser reciclados;
- c) quaisquer limitações e condições de funcionamento do estaleiro de reciclagem, inclusive no que respeita à gestão de resíduos perigosos;
- d) a descrição pormenorizada do procedimento expresso ou tácito, a que se refere o artigo 7.º, n.º 3, para a aprovação do plano de reciclagem do navio pela autoridade competente;
- e) o volume anual máximo de reciclagem de navios.

3. A Lista Europeia indica a data em que expira a inclusão do estaleiro de reciclagem de navios. Cada inscrição é válida por um período máximo de cinco anos e renovável.

4. A Comissão adota atos de execução para atualizar regularmente a Lista Europeia a fim de:

- a) inscrever um estaleiro de reciclagem de navios na Lista Europeia, em qualquer dos seguintes casos:
- i) o estaleiro seja autorizado nos termos do artigo 14.º; ou
- ii) a sua inclusão na Lista Europeia seja decidida nos termos do n.º 1, alínea b), do presente artigo;

b) retirar um estaleiro de reciclagem de navios da Lista Europeia, em qualquer dos seguintes casos:

- i) o estaleiro deixe de cumprir com os requisitos estabelecidos no artigo 13.º; ou
- ii) os elementos comprovativos atualizados não tiverem sido fornecidos pelo menos três meses antes de expirar o período de cinco anos estabelecido no n.º 3 do presente artigo.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º.

5. Ao estabelecer e atualizar a Lista Europeia, a Comissão age em conformidade com os princípios consagrados nos Tratados e com as obrigações internacionais da União.

6. Os Estados-Membros comunicam à Comissão todas as informações que possam ser relevantes no contexto da atualização da Lista Europeia. A Comissão transmite todas as informações relevantes aos demais Estados-Membros.

#### TÍTULO IV

##### DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS GERAIS

#### Artigo 17.º

##### Línguas

1. O plano de reciclagem do navio referido no artigo 7.º é redigido numa língua aceite pelo Estado que autoriza o estaleiro de reciclagem de navios. Se a língua utilizada não for o inglês, o francês ou o espanhol, o plano de reciclagem do navio é traduzido para uma dessas línguas, exceto se a administração considerar que isso não é necessário.

2. O certificado de inventário e o certificado de navio pronto a reciclar emitidos nos termos do artigo 9.º são redigidos numa língua oficial da administração emissora. Se a língua utilizada não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto inclui uma tradução para uma dessas línguas.

#### Artigo 18.º

##### Designação das autoridades competentes e das administrações

1. Os Estados-Membros designam as autoridades competentes e as administrações responsáveis pela aplicação do presente regulamento e notificam a Comissão dessas designações. Os Estados-Membros notificam imediatamente à Comissão quaisquer alterações a essas informações.

2. A Comissão publica no seu *sítio web* as listas das autoridades competentes e administrações designadas e atualiza essas listas quando for caso disso.

*Artigo 19.º***Designação de pessoas de contacto**

1. Os Estados-Membros e a Comissão designam, cada qual, uma ou mais pessoas de contacto responsáveis por informar ou aconselhar as pessoas singulares ou coletivas que solicitem informações. A pessoa de contacto da Comissão transmite às pessoas de contacto dos Estados-Membros todas as perguntas recebidas que a estes digam respeito, e vice-versa.

2. Os Estados-Membros notificam à Comissão a designação das pessoas de contacto. Os Estados-Membros notificam imediatamente à Comissão quaisquer alterações a essas informações.

3. A Comissão publica no seu sítio *web* as listas das pessoas de contacto designadas e atualiza essas listas quando for caso disso.

*Artigo 20.º***Reunião das pessoas de contacto**

A pedido dos Estados-Membros ou sempre que o considere oportuno, a Comissão organiza periodicamente reuniões das pessoas de contacto para análise das questões suscitadas pela aplicação do presente regulamento. As partes interessadas são 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 pertinência da sua presença.

## TÍTULO V

**COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÃO E EXECUÇÃO***Artigo 21.º***Relatórios dos Estados-Membros**

1. Cada Estado-Membro envia à Comissão um relatório com os seguintes elementos:

- a) a lista dos navios que arvoram a sua bandeira para os quais foi emitido um certificado de navio pronto a reciclar, bem como o nome da empresa de reciclagem de navios e a localização do estaleiro de reciclagem de navios, tal como indicados no certificado de navio pronto a reciclar;
- b) a lista dos navios que arvoram a sua bandeira a respeito dos quais foi recebida uma declaração de conclusão da reciclagem;
- c) informações sobre os casos de reciclagem ilegal de navios e sobre as sanções e medidas de acompanhamento que tomou.

2. De três em três anos, os Estados-Membros enviam o relatório por via eletrónica à Comissão, o mais tardar no período de nove meses a contar do fim do triénio que o relatório abrange.

O primeiro relatório eletrónico abrange o período que vai da data de aplicação do presente regulamento até ao final do primeiro período regular de três anos especificado no artigo 5.º da Diretiva 91/692/CEE do Conselho<sup>(1)</sup>, coincidente depois da data de início do primeiro período de comunicação.

<sup>(1)</sup> Diretiva 91/692/CEE do Conselho, de 23 de dezembro de 1991, relativa à normalização e à racionalização dos relatórios sobre a aplicação de determinadas diretivas respeitantes ao ambiente (JO L 377 de 31.12.1991, p. 48).

A Comissão publica um relatório sobre a aplicação do presente regulamento no prazo de nove meses após a receção dos relatórios dos Estados-Membros.

3. A Comissão introduz essas informações numa base de dados eletrónica permanentemente acessível ao público.

*Artigo 22.º***Execução nos Estados-Membros**

1. Os Estados-Membros criam disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

2. Os Estados-Membros cooperam entre si a nível bilateral ou multilateral, para facilitar a prevenção e deteção de eventuais casos de evasão e infração ao presente regulamento.

3. Os Estados-Membros designam os membros do seu pessoal permanente responsáveis pela cooperação referida no n.º 2. Essa informação é enviada à Comissão, que distribui a tais membros uma lista consolidada.

4. Os Estados-Membros comunicam à Comissão as disposições da legislação nacional relativas à execução do presente regulamento e as sanções aplicáveis.

*Artigo 23.º***Pedido de intervenção**

1. As pessoas singulares ou coletivas afetadas, ou que possam vir a ser afetadas por uma violação do artigo 13.º, em articulação com o artigo 15.º e o artigo 16.º, n.º 1, alínea b), do presente regulamento, ou que tenham um interesse suficiente no processo de decisão ambiental relativo a uma violação do artigo 13.º, em articulação com o artigo 15.º e o artigo 16.º, n.º 1, alínea b), do presente regulamento têm o direito de solicitar à Comissão que intervenha nos termos do presente regulamento relativamente a tal violação ou risco iminente da mesma.

Considera-se que o interesse de qualquer organização não governamental que promova a proteção do ambiente e cumpra os requisitos estabelecidos no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(2)</sup> é suficiente para efeitos do primeiro parágrafo.

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

2. O pedido de intervenção é acompanhado das informações e dados relevantes em apoio desse pedido.

3. Se o pedido de intervenção e as informações e dados que o acompanham demonstrarem, de modo plausível, que houve violação do artigo 13.º, em articulação com o artigo 15.º e o artigo 16.º, n.º 1, alínea b), ou que há risco iminente de tal violação, a Comissão atende a esses pedidos de intervenção e informações e dados. Nessas circunstâncias, a Comissão dá à empresa de reciclagem de navios em causa a oportunidade de expor a sua posição quanto ao pedido de intervenção e às informações e dados que o acompanham.

4. Sem demora e nos termos das disposições aplicáveis do direito da União, a Comissão informa as pessoas que lhe apresentaram um pedido nos termos do n.º 1 da sua decisão de deferir ou indeferir o pedido de intervenção, justificando essa decisão.

## TÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 24.º

##### Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 8, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 30 de dezembro de 2013. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 8, 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 de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação 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 artigo 5.º, n.º 8, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### Artigo 25.º

##### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artigo 26.º

##### Disposição transitória

A partir da data de publicação da Lista Europeia, os Estados-Membros podem, antes da data de aplicação do presente regulamento, autorizar a reciclagem de navios em estaleiros de reciclagem incluídos na Lista Europeia. Nessas circunstâncias, não se aplica o Regulamento (CE) n.º 1013/2006.

#### Artigo 27.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 que arvoram a bandeira de um Estado-Membro abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

(\*) Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).».

#### Artigo 28.º

##### Alteração da Diretiva 2009/16/CE

Ao anexo IV da Diretiva 2009/16/CE é aditado o seguinte ponto:

- «49. Certificado de inventário de matérias perigosas ou declaração de conformidade, consoante aplicável, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

(\*) Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).».



**Artigo 29.º****Incentivo financeiro**

Até 31 de dezembro de 2016, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a viabilidade de um instrumento financeiro que facilite a reciclagem segura e ambientalmente correta de navios e, se tal for apropriado, fá-lo acompanhar de uma proposta legislativa.

**Artigo 30.º****Reexame**

1. A Comissão avalia quais as infrações ao presente regulamento que deverão ser incluídas no âmbito da Diretiva 2008/99/CE, de forma a obter uma equivalência das disposições em matéria de infrações entre o presente regulamento e o Regulamento (CE) n.º 1013/2006. A Comissão apresenta relatório dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 31 de dezembro de 2014 e, se tal for apropriado, fá-lo acompanhar de uma proposta legislativa.

2. A Comissão reexamina o presente regulamento o mais tardar 18 meses antes da data de entrada em vigor da Convenção de Hong Kong e, se tal for apropriado, apresenta ao mesmo tempo as propostas legislativas adequadas para esse efeito. Esse reexame pondera a oportunidade de incluir na Lista Europeia os estaleiros de reciclagem de navios autorizados nos termos da Convenção de Hong Kong, para evitar duplicação de esforços e encargos administrativos.

3. A Comissão reexamina periodicamente o presente regulamento e, se tal for apropriado, apresenta em tempo útil propostas que deem conta da evolução das convenções internacionais, nomeadamente da Convenção de Basileia, caso seja necessário.

4. Não obstante o n.º 2, a Comissão apresenta, cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do mesmo, acompanhado, se tal for apropriado, por propostas legislativas destinadas a assegurar que sejam cumpridos os seus objetivos e garantido e justificado o seu impacto.

**Artigo 31.º****Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo 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 Estrasburgo, em 20 de novembro de 2013.

*Pelo Parlamento Europeu*

O Presidente

M. SCHULZ

**Artigo 32.º****Aplicação**

1. O presente regulamento aplica-se a partir da primeira das duas datas seguintes, mas não antes de 31 de dezembro de 2015:

a) seis meses após a data em que o volume anual máximo combinado da reciclagem de navios efetuada nos estaleiros de reciclagem incluídos na Lista Europeia constituir pelo menos 2,5 milhões de toneladas de deslocamento leve (LDT). O volume anual de reciclagem de navios obtido num estaleiro de reciclagem é dado pela soma do peso, expresso em LDT, dos navios que foram reciclados nesse estaleiro num determinado ano. O volume anual máximo de reciclagem de navios é determinado selecionando o valor mais alto atingido no anterior período de 10 anos para cada estaleiro de reciclagem ou, no caso de um estaleiro de reciclagem recentemente autorizado, o valor anual mais alto atingido nesse estaleiro; ou

b) em 31 de dezembro de 2018.

2. Contudo, em relação às disposições a seguir indicadas, aplicam-se as seguintes datas de aplicação:

a) o artigo 2.º, o artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, e os artigos 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 25.º e 26.º aplicam-se a partir de 31 de dezembro de 2014;

b) o artigo 5.º, n.º 2, primeiro e terceiro parágrafos, e o artigo 12.º, n.ºs 1 e 8, aplicam-se a partir de 31 de dezembro de 2020.

3. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* um aviso relativo à data de aplicação do presente regulamento, quando estiverem cumpridas as condições previstas no n.º 1, alínea a).

4. Se um Estado-Membro tiver encerrado o seu registo nacional de navios ou, durante um período de três anos, não tiver tido navios registados sob a sua bandeira, e enquanto não houver navios registados sob a sua bandeira, esse Estado-Membro pode derrogar do disposto no presente regulamento, com exceção dos artigos 4.º, 5.º, 11.º, 12.º, 13.º e 14.º, do artigo 16.º, n.º 6, e dos artigos 18.º, 19.º, 20.º, 21.º e 22.º. Quando um Estado-Membro tencionar fazer uso desta derrogação, notifica a Comissão o mais tardar na data de aplicação do presente regulamento. Qualquer alteração subsequente é também comunicada à Comissão.

*Pelo Conselho*

O Presidente

V. LEŠKEVIČIUS

## ANEXO I

## CONTROLO DAS MATÉRIAS PERIGOSAS

Matérias perigosas	Definições	Medidas de controlo
Amianto	Matérias que contêm amianto	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de matérias que contenham amianto.
Substâncias que empobrecem a camada de ozono	<p>Substâncias regulamentadas definidas no artigo 1.º, n.º 4, do Protocolo de Montreal sobre as Substâncias que Deterioram a Camada de Ozono, de 1987, enumeradas nos anexos A, B, C ou E do referido protocolo, em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo.</p> <p>A bordo dos navios podem encontrar-se, sem que esta lista seja exaustiva, as seguintes substâncias que empobrecem a camada de ozono:</p> <p>Halon 1211 bromoclorodifluorometano</p> <p>Halon 1301 bromoclorotrifluorometano</p> <p>Halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoretano (também denominado Halon 114B2)</p> <p>CFC-11 triclorofluorometano</p> <p>CFC-12 diclorodifluorometano</p> <p>CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano</p> <p>CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano</p> <p>CFC-115 cloropentafluoroetano</p> <p>HCFC-22 clorodifluorometano</p>	Estão proibidas em todos os navios instalações novas que contenham substâncias que empobrecem a camada de ozono.
Bifenilos policlorados (PCB)	Por «bifenilos policlorados» entende-se os compostos aromáticos em que os átomos de hidrogénio na molécula de bifenilo (dois anéis de benzeno ligados por uma ligação simples carbono-carbono) podem ser substituídos por um número de átomos de cloro que pode ir até dez.	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de matérias que contenham bifenilos policlorados.
Ácido sulfónico perfluorooctano (PFOS) <sup>(1)</sup>	Por «ácido sulfónico perfluorooctano (PFOS)» entende-se o ácido sulfónico perfluorooctano e seus derivados.	Estão proibidas instalações novas que contenham ácido sulfónico perfluorooctano (PFOS) e seus derivados, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 850/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> .
Compostos e sistemas antivegetativos	Compostos e sistemas antivegetativos regulamentados pelo anexo I da Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, de 2001 (Convenção AFS), em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo.	1. Está proibida em todos os navios a utilização de sistemas antivegetativos que contenham compostos organoestânicos como biocidas ou qualquer outro sistema antivegetativo cuja aplicação ou uso seja proibido pela Convenção AFS.

Matérias perigosas	Definições	Medidas de controlo
		2. Em todos os navios novos ou instalações novas nos navios é proibido aplicar ou utilizar compostos ou sistemas antivegetativos de forma incompatível com a Convenção AFS.

<sup>(1)</sup> Não se aplica aos navios que arvoram a bandeira de um país terceiro.

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 850/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo a poluentes orgânicos persistentes, e que altera a Diretiva 79/117/CEE (JO L 158 de 30.4.2004, p. 7).

## ANEXO II

**LISTA DE ELEMENTOS PARA O INVENTÁRIO DE MATÉRIAS PERIGOSAS**

1. Todas as matérias perigosas enumeradas no anexo I
  2. Cádmio e compostos de cádmio
  3. Crómio hexavalente e compostos de crómio hexavalente
  4. Chumbo e compostos de chumbo
  5. Mercúrio e compostos de mercúrio
  6. Bifenilos polibromados (PBB)
  7. Éteres difenílicos polibromados (PBDE)
  8. Naftalenos policlorados (mais de três átomos de cloro)
  9. Substâncias radioativas
  10. Determinadas parafinas cloradas de cadeia curta (alcanos, C10-C13, cloro)
  11. Retardadores de chama bromados (HBCDD)
-