



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2012)118

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO relativo à reciclagem de navios



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos artigos 6.º e 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à reciclagem de navios [COM(2012)118].

A supra identificada iniciativa foi enviada à Comissão de Agricultura e Mar, que não procedeu a qualquer tipo de escrutínio e à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. 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.
2. 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.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

3. O regulamento relativo às transferências de resíduos¹ 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.
4. 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.
5. No entanto, este regulamento é quase sistematicamente ignorado pelos navios embandeirados na UE², o que torna ineficazes tanto as normas internacionais como a legislação da União.
6. 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).

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

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



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

7. Disso decorre que a opção de criar capacidade suplementar de desmantelamento na Europa não tem sido economicamente viável.
8. 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.
9. 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.
10. 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»).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

11. 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 navios³. Em 2006, as Partes na Convenção de Basileia saudaram as iniciativas 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.
12. 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 convenções⁴.
13. 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).
14. 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

³ Decisão VII/26 relativa à gestão ecológica do desmantelamento de navios, adotada na Sétima Conferência das Partes na Convenção de Basileia.

⁴ Ver Decisão VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

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.

15. As Partes na Convenção de Basileia saudaram a adoção da Convenção de Hong Kong em 2010⁵ e empreenderam uma avaliação preliminar da equivalência do nível de controlo e execução proporcionado por esta convenção com o estabelecido pela Convenção de Basileia⁶.

16. 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 Basileia⁷. 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 vigor⁸.

⁵ Decisão OEWG-VII/12 sobre a gestão ecológica do desmantelamento de navios.

⁶ Ver Decisão OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>

⁷ Observações da União Europeia e dos Estados-Membros, disponíveis no seguinte endereço: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁸ Decisão X/AA sobre o desmantelamento ecológico de navios, adotada na Décima Conferência das Partes na Convenção de Basileia.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

17. 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 navios⁹, 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.

⁹ 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.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

– 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.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

Os elementos definidos pela proposta enquadram-se no disposto pelo artigo 192.º n.º1 do Tratado de Funcionamento da União Europeia.

b) Do 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.

Desta forma os objetivos da proposta serão atingidos com maior eficácia através de uma ação comunitária.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

c) Do conteúdo da iniciativa

1. 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;
2. 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 1013/2006¹⁰ no que respeita aos navios abrangidos pela Convenção de Hong Kong;
3. 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).

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar por esta será mais eficazmente atingido através de uma ação da União;

2. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos, a Comissão de Assuntos Europeus, em relação à iniciativa em análise, entende que o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 15 de maio de 2012

O Deputado Autor do Parecer

O Presidente da Comissão

(Sérgio Azevedo)

(Paulo Mota Pinto)

Cenete



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE VI – ANEXO

Relatório da Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

**Parecer da Comissão de Ambiente,
Ordenamento do Território e Poder Local**

[Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho
relativo à reciclagem de navios]

COM (2012) 118

*Deputado
Renato Sampaio (PS)*



Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II - CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa **Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à reciclagem de navios [COM (2012) 118]** foi enviada à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, atento o seu objecto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer, na matéria da sua competência, acompanhada dos documentos de trabalho SEC (2012) 45 e SEC (2012) 47.

PARTE II - CONSIDERANDOS

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 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.

Tal Regulamento dá execução à Convenção de Basileia, bem como a uma alteração 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) - recorde-se que, como estão neles presentes matérias perigosas, os navios são normalmente classificados como resíduos perigosos, sendo, nesta medida, proibido exportá-los para reciclagem em estaleiros de países que não sejam membros da OCDE.

A atual capacidade de reciclagem de navios nos países da OCDE é insuficiente, sendo a capacidade de reciclagem segura e ecológica já existente em países que não são membros da OCDE suficiente para tratar esses navios, prevendo-se mesmo que se continue a expandir até 2015, em resultado das medidas adotadas pelos países recicladores para darem cumprimento aos requisitos da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, adotada em 15 de Maio de 2009, sob a égide da Organização Marítima Internacional e a pedido das Partes na Convenção de Basileia.

Essa mesma Convenção de Hong Kong só poderá entrar em vigor 24 meses após a data da sua ratificação por um mínimo de 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»*, devendo os Estados-Membros ratificar a Convenção o mais rapidamente possível, visando acelerar-se a sua entrada em vigor.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

Importa referir que 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, e 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.

A Convenção prevê 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, concluindo-se que 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, baseando-se os requisitos aplicáveis aos estaleiros de reciclagem de navios nos requisitos da Convenção de Hong Kong.

Por outro lado, 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.

Nestes termos, será 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, devendo tomar-se em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização Marítima Internacional para apoiar a Convenção de Hong Kong.

Assim, os Estados-Membros deverão tomar medidas para impedir a evasão às normas da reciclagem de navios e dar maior transparência a esta atividade, e, 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 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.

Acresce ainda que, para ter em conta a evolução das convenções internacionais pertinentes, deverá equacionar-se a possibilidade de delegar 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, bem como serem-lhe conferidas competências de execução, 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.

Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

1. Princípio da Subsidiariedade

Uma vez que a Proposta de Regulamento não é da competência exclusiva da União, há que atender à observância do princípio da subsidiariedade. Nestes termos, cumprirá recordar que a reciclagem de navios já é abrangida pela legislação europeia, designadamente o regulamento relativo à transferência de resíduos. Por outro lado, só os Estados membros da Organização Marítima Internacional poderão ser Parte na Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009, cabendo aos Estados-Membros um papel essencial na ratificação e na entrada em vigor das disposições daquela Convenção.

Neste enquadramento, conclui-se que uma ação individual por parte dos Estados-Membros não será suficiente, já que nem todos eles consideram prioritária a ratificação da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009, existindo, por esta via, um risco evidente de serem aplicados requisitos jurídicos diferentes aos navios mercantes de grande porte da União, dependendo do Estado-Membro, o que poderia originar a mudanças de bandeira e a concorrência desleal entre os Estados-Membros.

Acresce que 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, pelo que a incorporação da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009, na legislação europeia promoverá a tomada de decisões harmonizada e acelerará o processo de ratificação pelos Estados-Membros.

Por último, uma iniciativa desta natureza por parte da União trará boas perspetivas para a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009, atenta a grande influência da União junto de países terceiros.

Assim, atendendo às características da presente Proposta de Regulamento, aos elementos jurídicos da mesma e ao seu objetivo geral, considera-se que o Princípio da Subsidiariedade é respeitado, já que os objetivos da ação não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, atenta a dimensão e os efeitos da ação prevista, sendo melhor alcançados a nível comunitário.

Acresce que a presente Proposta de Regulamento permitirá obter claras vantagens na prossecução das atividades de todos os operadores envolvidos na reciclagem de navios, concluindo-se que uma ação à escala da União é mais eficaz comparativamente com uma ação a nível nacional.

2. Princípio da Proporcionalidade

Considera-se que a presente Proposta de Regulamento respeita o Princípio da Proporcionalidade, uma vez que não excede o necessário para atingir os objetivos propostos, limitando-se a ação comunitária ao estritamente necessário para atingir os

Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

objetivos dos Tratados, conforme já mencionado. Aliás, 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, e embora a proposta acarrete custos suplementares para os armadores (inventários de matérias perigosas, vistorias), prevê-se que tais custos sejam compensados pelos benefícios sociais e ambientais que se irão obter.

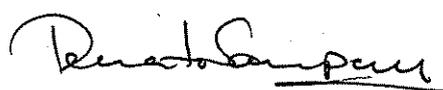
PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local conclui o seguinte:

1. A presente Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho visa prevenir, reduzir e eliminar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente causados pela reciclagem, à exploração e a manutenção dos navios de bandeira de Estados-Membros.
2. A presente Proposta de Regulamento é aplicável aos navios autorizados a arvorar bandeira de um Estado-Membro ou que operem sob tutela deste.
3. A presente Proposta de Regulamento clarifica o âmbito do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e da Diretiva 2008/98/CE, contribuindo para evitar a duplicação de instrumentos regulamentares que têm o mesmo objetivo, e toma em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização Marítima Internacional para apoio à Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009.
4. A presente Proposta de Regulamento respeita os Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade.
5. A Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente Parecer, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus, para os devidos efeitos.

Palácio de São Bento, 8 de Maio de 2012

O Deputado Autor do Parecer,


(Renato Sampaio)

O Presidente da Comissão,


(António Ramos Preto)