COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

relativo à aplicação do 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

{SWD(2025) 40 final}

1. INTRODUÇÃO

O desmantelamento de navios contribui significativamente para a economia circular, uma vez que conduz à reutilização, preparação para a reutilização e reciclagem de grandes quantidades de recursos valiosos (em especial aço de alta qualidade, que normalmente representa entre 75 % e 85 % do peso do navio, bem como outros metais e equipamentos). No entanto, os navios também contêm grandes quantidades de matérias perigosas, tais como amianto, bifenilos policlorados (PCB), metais pesados, óleo, mercúrio e substâncias destruidoras da camada de ozono. Se não forem manuseadas, removidas e eliminadas de forma segura e ambientalmente correta, estas substâncias comportam riscos significativos tanto para a saúde humana como para o ambiente.

O Regulamento da UE relativo à reciclagem de navios (a seguir designado por «Regulamento Reciclagem de Navios» ou «regulamento»)[1] tem por objetivo prevenir, reduzir e eliminar os efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente decorrentes da reciclagem de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro. Antes da adoção do regulamento, 95 % do volume de grandes navios com bandeira de um Estado-Membro da UE e proprietário da UE eram desmantelados fora da OCDE[2], maioritariamente na Ásia Meridional (Índia, Bangladexe e Paquistão) utilizando o chamado «método de varação».

O Regulamento Reciclagem de Navios cumpre o seu propósito prosseguindo três objetivos específicos: i) garantir que os navios com bandeira de um Estado-Membro da UE são desmantelados em estaleiros que operam de forma segura e ambientalmente correta, ii) garantir uma gestão adequada das matérias perigosas a bordo dos navios e iii) facilitar a ratificação da Convenção Internacional de Hong Kong de 2009 para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios (Convenção de Hong Kong)[3]. O Regulamento Reciclagem de Navios contém disposições que vão além da Convenção de Hong Kong, nomeadamente a obrigação de os proprietários de navios com bandeira de um Estado-Membro da UE assegurarem que os seus navios são reciclados exclusivamente em estaleiros que a Comissão tenha incluído numa lista por considerar que cumprem os requisitos em matéria de proteção do ambiente e da saúde humana que constam do regulamento. O regulamento abrange navios de mar de arqueação bruta superior a 500 toneladas[4].

O Regulamento Reciclagem de Navios contém uma cláusula de revisão que exige que, cinco anos após a data de aplicação do regulamento[5], a Comissão apresente «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». Em conformidade com esta cláusula, a Comissão lançou um processo de avaliação do Regulamento Reciclagem de Navios[6]. O presente relatório, juntamente com o documento de trabalho dos serviços da Comissão

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:32013R1257.

[2] Avaliação de impacto de 2012. 74 % na Índia, Paquistão e Bangladexe, 22 % na China, em termos de toneladas brutas, dados de 2009.

[3] A Convenção de Hong Kong entrará em vigor em junho de 2025.

[4] O âmbito de aplicação é semelhante ao da Convenção de Hong Kong. Estão excluídos os navios de guerra, outros navios de serviço público não comercial e navios que, no decurso da sua vida útil completa, operem apenas em águas sob jurisdição do Estado-Membro de bandeira.

[5] O Regulamento Reciclagem de Navios é, no geral, aplicável a partir de 31 de dezembro de 2018, conforme especificado no artigo 32.º, n.º 1, alínea b), pelo que tal significa até 31 de dezembro de 2023.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-Regulamento-da-UE-relativo-a-reciclagem-de-navios-avaliacao_pt.

relativo à avaliação do regulamento, é o resultado deste processo. Se for caso disso, a Comissão poderá apresentar uma proposta de revisão subsequente do regulamento, apoiada por uma avaliação de impacto em conformidade com as orientações e os instrumentos da Comissão sobre «Legislar Melhor»[7].

2. METODOLOGIA

O relatório e a avaliação exaustiva que o acompanha baseiam-se numa ampla consulta das partes interessadas. Esta última incluiu uma consulta pública, inquéritos específicos e entrevistas (com partes interessadas especializadas e com Estados-Membros), um seminário com partes interessadas e um debate no âmbito do grupo de peritos da Comissão sobre a reciclagem de navios. Para ela contribuíram um vasto leque de partes interessadas, incluindo autoridades dos Estados-Membros, organizações não governamentais (ONG) e organizações de investigação, partes interessadas do setor e respetivas associações (por exemplo, armadores e empresas de gestão de navios, estaleiros de reciclagem de navios, indústrias siderúrgicas), sociedades de classificação, empresas de consultoria e instituições financeiras. Também foram amplamente utilizados textos jurídicos, análises bibliográficas e bases de dados para reunir conhecimentos especializados e informações adicionais.

O presente relatório baseia-se igualmente nos relatórios dos Estados-Membros exigidos por força do artigo 21.º, n.º 2, do Regulamento Reciclagem de Navios, os quais abrangem o primeiro período de apresentação de relatórios trianuais de 2019-2022. O anexo IX da avaliação disponibiliza o conteúdo do relatório relativo ao período 2019-2022 e apresenta um resumo, em conformidade com o artigo 21.º, n.ºs 2 e 3.

A avaliação foi realizada em conformidade com os princípios e a metodologia «Legislar Melhor» da Comissão Europeia, utilizando os seus cinco critérios estabelecidos: eficácia, eficiência, relevância, coerência e valor acrescentado da UE. Um estudo de apoio ao relatório de avaliação foi realizado por contratantes externos.

As conclusões da avaliação resultam principalmente de uma abordagem qualitativa, dada a falta de dados quantitativos exaustivos sobre os benefícios e os custos. Os dados quantitativos sobre o impacto do Regulamento Reciclagem de Navios na saúde dos trabalhadores e sobre a poluição dos ambientes costeiro e marinho são limitados devido à falta de transparência do setor da reciclagem de navios. Também faltam, muitas vezes, dados específicos sobre cada estaleiro que abranjam o período anterior à apresentação do pedido de inclusão na Lista Europeia e não é fácil separar o impacto do Regulamento Reciclagem de Navios do impacto de múltiplos fatores externos. Por conseguinte, seriam necessárias obrigações de comunicação de informações mais eficazes, a par de uma metodologia e indicadores harmonizados, para realizar uma avaliação mais quantificada do Regulamento Reciclagem de Navios.

O período de avaliação vai de janeiro de 2013 a dezembro de 2023. Uma vez que a maior parte dos requisitos do Regulamento Reciclagem de Navios começaram a ser aplicáveis a 31 de dezembro de 2018, o mês de dezembro de 2018 foi utilizado como principal ponto de comparação. A avaliação abrange os Estados-Membros e os países do Espaço Económico Europeu, bem como o impacto do Regulamento Reciclagem de Navios nas práticas de reciclagem de navios em países terceiros.

---

[7] https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_pt.

3. CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO

As conclusões da avaliação mostram que o Regulamento Reciclagem de Navios alcançou, em grande medida, todos os seus objetivos em comparação com a situação que seria de esperar se a UE não tivesse intervindo neste domínio. No entanto, a eficácia do regulamento foi significativamente comprometida pela prática, por parte dos armadores, de mudança da bandeira de um Estado-Membro para a de um país terceiro, pouco antes de o navio ser reciclado, bem como, em menor medida, pela débil aplicação das medidas relacionadas com o inventário de matérias perigosas. O presente relatório descreve as principais conclusões da avaliação e sugere domínios a melhorar.

3.1. EFICÁCIA

Primeiro objetivo: garantir que os navios com bandeira de um Estado-Membro da UE são desmantelados em estaleiros que operam de forma segura e ambientalmente correta

O Regulamento Reciclagem de Navios tem como principal objetivo operacional assegurar que, no final da sua vida útil, os navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro sejam desmantelados em estaleiros aprovados pela UE e constantes da Lista Europeia dos estaleiros de reciclagem de navios. Para constar desta lista, o estaleiro de reciclagem de navios deve satisfazer os requisitos ambientais e de segurança do Regulamento Reciclagem de Navios. No caso dos estaleiros situados na UE, as autoridades nacionais competentes devem verificar se estes requisitos são cumpridos e, em caso afirmativo, informar a Comissão de que o estaleiro em questão deve ser incluído na lista. Os estaleiros de reciclagem de navios situados em países terceiros devem apresentar à Comissão um pedido de inclusão na Lista Europeia dos estaleiros de reciclagem de navios. A Comissão avalia a forma como estes estaleiros cumprem os requisitos do Regulamento Reciclagem de Navios, nomeadamente por meio de inspeções no local, antes de decidir da sua inclusão ou não na lista. A primeira Lista Europeia dos estaleiros de reciclagem de navios foi adotada em dezembro de 2016, nela figurando 18 estaleiros situados na UE. No final do período de avaliação, a décima segunda versão da lista[8] continha 45 estaleiros de reciclagem de navios, incluindo 35 situados na Europa (UE, Noruega e Reino Unido), nove na Turquia e um nos EUA. Estão a ser avaliados pedidos apresentados por outros estaleiros, nomeadamente da Índia.

De um modo geral, a inclusão destes estaleiros na Lista Europeia e a perspetiva de inclusão dos candidatos na mesma, associada aos mecanismos de controlo com supervisão independente, contribuíram para o aumento dos padrões ambientais e sociais nas práticas de reciclagem de navios. Os relatórios de mais de 55 inspeções da Comissão a 25 estaleiros em todo o mundo constituem uma valiosa fonte de informação[9] a este respeito, nomeadamente sobre a atenuação das externalidades que afetam a indústria. A Lista Europeia é também um ponto de referência para práticas sustentáveis de reciclagem de navios dentro e fora da UE.

Contudo, a eficácia do Regulamento Reciclagem de Navios foi consideravelmente comprometida pela prática de mudança da bandeira dos navios por parte de empresas da UE, pouco antes de serem reciclados. Estes navios com nova bandeira deixam de estar sujeitos ao Regulamento Reciclagem de Navios e podem ser reciclados em qualquer lugar, uma vez transformados em resíduos fora da UE. Na maior parte dos casos, são desmantelados na Ásia Meridional. Em 2023, embora os navios com bandeira de um Estado-Membro da UE representassem aproximadamente 13 % da frota mundial total, a percentagem de navios em

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:L_202302726.
[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en.

fim de vida com bandeira de um Estado-Membro da UE no momento da reciclagem era inferior a 7 %, em comparação com o número de navios reciclados a nível mundial.

O principal fator determinante para as companhias de transporte marítimo na seleção do estaleiro de reciclagem de navios é o preço que o estaleiro oferece para desmantelar os seus navios. Os preços que os estaleiros situados na Ásia Meridional oferecem têm sido sistematicamente mais elevados do que no resto do mundo, devido, em primeiro lugar, à não internalização de custos ambientais e sociais (externalidades) das práticas de reciclagem de navios nestes estaleiros e, em segundo lugar, à sua capacidade para oferecer preços elevados pela sucata de aço, dada a forte procura por parte do seu setor da construção e a utilização da relaminagem para transformar a sucata de aço, uma forma de reciclagem de aço mais barata do que outras geralmente utilizadas noutros locais.

Neste contexto, apesar da maior sensibilização para a responsabilidade social e ambiental e do facto de a Lista Europeia proporcionar capacidade suficiente para lidar com os navios em fim de vida que arvoram o pavilhão de um Estado-Membro da UE, muitos navios pertencentes a companhias de transporte marítimo da UE não são desmantelados em estaleiros de reciclagem de navios que constam da referida lista. Devido à mudança de pavilhão imediatamente antes da reciclagem, não é muitas vezes possível fazer aplicar as disposições do Regulamento Reciclagem de Navios relativas à obrigação de os armadores procederem ao desmantelamento do navio num estaleiro constante da Lista Europeia.

Segundo objetivo: garantir uma gestão adequada das matérias perigosas a bordo dos navios

É exigido às companhias de transporte marítimo que elaborem um inventário das matérias perigosas para cada um dos seus navios. A qualidade e a exaustividade do inventário são essenciais para garantir práticas de desmantelamento seguras e sustentáveis. Todavia, os dados comunicados voluntariamente durante o período 2021-2023 relativos a inspeções pelo Estado do porto relacionadas com o Regulamento Reciclagem de Navios para verificação do inventário de matérias perigosas revelam que 45 % dos navios inspecionados não cumpriam o regulamento e que, na maioria destes casos, não havia um certificado de inventário, ou equivalente, para os navios que arvoram a bandeira de um país terceiro. No entanto, o certificado com o inventário de matérias perigosas está geralmente disponível na fase de reciclagem, quando são entregues ao estaleiro de reciclagem de navios para facilitar o desmantelamento do navio em causa. Ainda assim, a qualidade e exaustividade dos inventários de matérias perigosas são frequentemente insuficientes. É, portanto, comummente reconhecida a necessidade de uma maior fiabilidade dos mesmos.

Terceiro objetivo: facilitar a ratificação da Convenção de Hong Kong

A avaliação mostra que o Regulamento Reciclagem de Navios contribuiu positivamente para a ratificação da Convenção de Hong Kong. O número mínimo de ratificações para desencadear a sua entrada em vigor foi atingido em 2023, tendo quase 50 % delas sido efetuadas por Estados-Membros. Para além do que a análise dos números de ratificação revela, fica claro que o Regulamento Reciclagem de Navios tem sido durante muitos anos o único instrumento jurídico internacional que estabelece requisitos específicos em matéria de reciclagem de navios e foi uma referência importante utilizada por muitas partes interessadas e autoridades fora da UE.

3.2. EFICIÊNCIA

Com base nas observações e nos dados obtidos a partir dos inquéritos e entrevistas realizados, os custos de aplicação dos requisitos do Regulamento Reciclagem de Navios foram considerados, no geral, baixos a moderados ao longo do período de avaliação. Foram

introduzidas melhorias concretas em estaleiros constantes da Lista Europeia, para que pudessem exercer a sua atividade em conformidade com os requisitos do Regulamento Reciclagem de Navios, pelo que é razoável crer que o mesmo teve um impacto positivo na saúde e no ambiente. A falta de um termo de comparação claro do que teria acontecido na ausência do Regulamento Reciclagem de Navios e a disponibilidade limitada de dados quantitativos significam que não é possível efetuar uma análise custo-benefício e uma monetização totalmente quantificadas, pelo que as conclusões gerais globalmente positivas sobre a eficiência assentam, em grande medida, em dados qualitativos.

Os custos moderados são atribuídos a autorizações de estaleiros de reciclagem de navios pelos Estados-Membros e a vistorias de navios. Os custos associados aos controlos pelo Estado do porto relacionados com o Regulamento Reciclagem de Navios são considerados baixos. Vários Estados-Membros da UE afirmaram, porém, que eram necessários mais recursos, orientações específicas e instrumentos de investigação para que estes controlos sejam eficazes. Os custos variam de um Estado-Membro para outro, dependendo, em primeiro lugar, da importância do transporte marítimo e da reciclagem de navios no Estado-Membro em questão, mas também de diferentes práticas e competências em matéria de aplicação de normas, bem como dos recursos afetados à aplicação do Regulamento Reciclagem de Navios. Os estaleiros de reciclagem situados em países terceiros referem os custos elevados de modernização das suas infraestruturas e práticas para as tornar conformes com o Regulamento Reciclagem de Navios e para que possam ser incluídos na Lista Europeia. No entanto, a inclusão na lista confere benefícios de reputação que se traduzem em efeitos positivos nas receitas e nos investimentos. Para os armadores, os custos relacionados com os inventários de matérias perigosas variam em função do navio e da qualidade do serviço prestado, mas continuam a ser negligenciáveis. O impacto económico negativo do Regulamento Reciclagem de Navios nos armadores, associado à perda de receitas da venda de navios em fim de vida a estaleiros constantes da Lista Europeia, não se concretizou como previsto no momento da adoção do regulamento, devido, nomeadamente, à evasão ao mesmo. Pela mesma razão, o referido regulamento não alterou as desvantagens concorrenciais dos estaleiros de reciclagem de navios da UE, uma vez que a parte da UE no mercado da reciclagem permaneceu limitada.

O Regulamento Reciclagem de Navios tem um número limitado de obrigações de comunicação de informações, que foram todas analisadas e consideradas globalmente proporcionadas. Estão a ser envidados esforços para reduzir os custos de comunicação de informações, por exemplo, para assegurar sinergias com a Convenção de Hong Kong, em conformidade com o princípio «uma só vez». Para reduzir os encargos administrativos, poder-se-ia aumentar o período de validade da inclusão na Lista Europeia (atualmente, cinco anos, após os quais pode ser renovada).

3.3. COERÊNCIA

De um modo geral, o Regulamento Reciclagem de Navios é considerado internamente coerente e consistente. No entanto, é difícil detetar e resolver infrações ao mesmo devido à natureza global e à transparência limitada das operações de transporte marítimo e reciclagem, a uma cadeia de abastecimento complexa que envolve várias partes interessadas e intermediários e ao facto de um navio poder facilmente mudar de bandeira. Tal dificulta a identificação de um navio destinado a ser reciclado, o rastreamento da sua viagem e a responsabilização dos próprios decisores pelas suas ações, o que complica a tarefa das autoridades responsáveis pela aplicação da lei. Além disso, também pode ser problemático determinar qual o regulamento aplicável devido ao duplo estatuto jurídico de um navio em fim de vida enquanto resíduo perigoso e navio. A este respeito, a coerência entre o

Regulamento Reciclagem de Navios e o Regulamento Transferências de Resíduos[10], ambos potencialmente aplicáveis a navios em fim de vida em função das circunstâncias, também é considerada confusa por vezes.

Além disso, embora o Regulamento Reciclagem de Navios seja, em grande medida, coerente com a Convenção de Hong Kong, uma vez que a transpõe para o direito da UE, algumas autoridades públicas e o setor dos transportes marítimos manifestam preocupação com as dificuldades de aplicação que surgirão quando ambos os quadros estiverem em vigor. Os armadores e as autoridades públicas referem igualmente incoerências jurídicas entre a Convenção de Hong Kong e a Convenção de Basileia sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação, que devem ser resolvidas nas instâncias internacionais competentes.

3.4. VALOR ACRESCENTADO DA UE

Na ausência de um instrumento global operacional específico para resolver os problemas da reciclagem de navios a nível internacional, a grande maioria dos participantes no processo de consulta considerou que o Regulamento Reciclagem de Navios proporcionou um muito necessário quadro da UE para a aplicação da Convenção de Hong Kong na UE.

Os argumentos sobre o nível de legislação (da UE ou internacional) mais adequado para dar resposta às questões da reciclagem de navios diferem entre as partes interessadas. As partes interessadas do setor do transporte marítimo e alguns Estados-Membros da UE consideram que a resposta a estas questões seria mais bem dada a nível internacional através da Convenção de Hong Kong, sublinhando a necessidade de condições de concorrência equitativas a nível mundial. Por outro lado, os argumentos a favor da prossecução dos trabalhos nesta matéria a nível da UE remetem para o nível mais elevado de ambição e controlo do Regulamento Reciclagem de Navios em comparação com a Convenção de Hong Kong. Estes argumentos são defendidos, nomeadamente, por ONG, sindicatos e associações de reciclagem de navios.

Estas partes interessadas apoiam unanimemente uma eventual revisão da Convenção de Hong Kong após a sua entrada em vigor, no âmbito da qual a UE deve promover as suas normas mais rigorosas a nível da Organização Marítima Internacional. Tal inclui o estabelecimento de requisitos mais rigorosos em matéria de saúde e ambiente e o estabelecimento de mecanismos de monitorização e controlo mais sólidos, incluindo um controlo independente da conformidade dos estaleiros de reciclagem de navios com requisitos ambientais e de segurança dos trabalhadores adequados.

3.5. RELEVÂNCIA

Prevê-se que o mercado da reciclagem de navios cresça substancialmente num futuro próximo. Por conseguinte, a necessidade de garantir práticas de desmantelamento seguras e sustentáveis, bem como uma gestão e identificação adequadas de matérias perigosas a bordo dos navios, continuará a ser relevante.

A relevância do Regulamento Reciclagem de Navios também deve ser avaliada à luz dos quadros das políticas e da regulamentação da UE, que evoluíram consideravelmente desde a

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1157.

sua adoção. Por se centrar na gestão e no armazenamento ambientalmente corretos de resíduos e matérias perigosas, conduzindo, por sua vez, a uma maior eficiência energética e na utilização dos recursos por meio da reciclagem de matérias (em especial sucata de aço), o Regulamento Reciclagem de Navios é coerente com os objetivos do Pacto Ecológico da UE, do Plano de Ação para a Economia Circular, do Plano de Ação para a Poluição Zero, da comunicação sobre a economia azul sustentável e da transição ecológica no âmbito da taxonomia da UE.

Contudo, de um modo geral, as partes interessadas consideram que o Regulamento Reciclagem de Navios não contribui suficientemente para a estratégia industrial da UE, nomeadamente para assegurar uma indústria siderúrgica da UE competitiva, e que tem potencial para desempenhar um papel mais importante na descarbonização do setor do transporte marítimo. O aumento da reciclagem de navios na UE, com uma correspondente maior utilização de sucata de aço proveniente da reciclagem de navios, poderia proporcionar um abastecimento constante de sucata de elevada qualidade, que a indústria siderúrgica da UE poderia utilizar como matéria-prima para alcançar os seus objetivos de descarbonização. Estes aspetos são particularmente importantes no contexto do futuro Pacto da Indústria Limpa, da Estratégia Marítima Industrial e do Plano de Ação para a Siderurgia. Por último, algumas partes interessadas consideram que o Regulamento Reciclagem de Navios não integra suficientemente o conceito do ciclo de vida na reciclagem dos navios, por meio de uma conceção de fluxo circular de reciclagem e reutilização de materiais (*cradle to cradle*) e de um passaporte completo das matérias para cada navio.

4. ENSINAMENTOS ADQUIRIDOS

Tendo em conta que a eficácia do Regulamento Reciclagem de Navios está a ser consideravelmente comprometida pela mudança de bandeira, há que ponderar a forma de resolver este problema para que as principais disposições do regulamento possam ser aplicadas de forma eficaz. Este aspeto é crucial para alcançar o atual objetivo central do Regulamento Reciclagem de Navios de garantir que os navios com bandeira de um Estado-Membro da UE sejam desmantelados em estaleiros que operam de forma segura e ambientalmente correta. Neste contexto, é essencial, por um lado, clarificar a forma como se determina que um navio se destina a ser reciclado ou se torna resíduo e, por outro, quem é o proprietário responsável, tendo em conta o papel que os compradores a pronto atualmente desempenham no comércio de navios em fim de vida. É, portanto, necessário ter em consideração mecanismos adequados para impedir que os proprietários de navios com bandeira de um Estado-Membro da UE contornem as suas obrigações de reciclagem desses navios em estaleiros constantes da Lista Europeia. Poderiam ser consideradas diferentes opções a este respeito. Uma delas poderia consistir na prossecução dos trabalhos de desenvolvimento de um incentivo financeiro, tal como referido no artigo 29.º do Regulamento Reciclagem de Navios. Tal poderia assumir a forma de uma licença de reciclagem de navios para todos os navios que escalem um porto da UE, colmatando a diferença de receitas entre o desmantelamento em estaleiros constantes da Lista Europeia e o desmantelamento em estaleiros que não operam de forma segura e ambientalmente correta. Uma outra opção poderia ser a aplicação do conceito de «beneficiário efetivo» de um navio, em vez do proprietário registado associado à bandeira de um país. Ambas as ideias suscitaram opiniões polarizadas entre as partes interessadas. O impacto de tais medidas sensíveis no

âmbito do Regulamento Reciclagem de Navios merece uma análise específica noutro contexto.

A possibilidade de atualizar as disposições da Convenção de Hong Kong, com base nas disposições do Regulamento Reciclagem de Navios, é encarada pelas associações de armadores e por alguns Estados-Membros da UE como um possível passo promissor no sentido de normas globais mais ambiciosas e harmonizadas para a reciclagem de navios.

Ao mesmo tempo, também poderia ser ponderada a clarificação das normas do Regulamento Reciclagem de Navios, a fim de assegurar condições de concorrência equitativas para os estaleiros situados na UE. Tal poderá implicar, por exemplo, o desenvolvimento de critérios adicionais e/ou mais específicos para avaliar operações de gestão de resíduos e de valorização do aço, a aplicação de medidas eficazes de controlo da poluição e a utilização de tecnologias e métodos de desmantelamento e reciclagem mais limpos.

A avaliação mostra que o Regulamento Reciclagem de Navios e a Lista Europeia a ele associado têm sido eficazes para garantir uma capacidade suficiente de desmantelamento de navios abrangidos pelo seu âmbito de aplicação (incluindo navios que mudaram de bandeira no ano anterior ao desmantelamento). No entanto, também conclui que é necessário que a capacidade continue a aumentar para poder satisfazer a procura de reciclagem de navios, que deverá aumentar significativamente nos próximos 10 anos.

Para que se possa dispor de inventários mais qualitativos e fiáveis das matérias perigosas, há que considerar possíveis formas de reforçar toda a cadeia de responsabilidades: desde as qualificações dos peritos que elaboram inventários de matérias perigosas e a forma como a declaração de matérias e a declaração de conformidade dos fornecedores são obtidas até à orientação metodológica e aos instrumentos de investigação necessários para a realização de controlos eficazes no âmbito do Regulamento Reciclagem de Navios.

Para fazer cumprir adequadamente o Regulamento Reciclagem de Navios, todos os Estados-Membros da UE devem prever disposições específicas em matéria de sanções em caso de infração ao mesmo e assegurar que as sanções são suficientemente severas para desencorajar o incumprimento. É igualmente necessário clarificar a interação entre o Regulamento Reciclagem de Navios e outros instrumentos jurídicos. A fim de evitar encargos administrativos desnecessários após a entrada em vigor da Convenção de Hong Kong, importa estudar a forma de simplificar os requisitos de comunicação de informações ou os requisitos de certificação decorrentes da coexistência do Regulamento Reciclagem de Navios e da Convenção de Hong Kong.

Por último, em qualquer futura revisão poder-se-ia avaliar melhor a oportunidade de tornar o Regulamento Reciclagem de Navios mais relevante para as ambições da UE em termos de competitividade, resiliência e neutralidade climática da UE, nomeadamente por meio de uma utilização eficiente e circular dos recursos.