

# COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

## PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

**Autor:** Deputado CORONEL ARMANDO

**Relator:** Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.584, de 2021, de autoria do nobre Deputado CORONEL ARMANDO, objetiva estabelecer as diretrizes e os procedimentos que devem envolver a cadeia de reciclagem de estruturas *off-shore* removidas do mar para reciclagem em terra, bem como para embarcações das mais diversas classes. Ele versa também sobre toda a gestão de materiais perigosos nessas embarcações, que deverá constar em seu inventário, além de dar suporte aos interessados e aos agentes públicos sobre os procedimentos que devem ser seguidos nas instalações de reciclagem.

Dividido em onze capítulos, o projeto de lei especifica seu objeto e campo de aplicação, trata das definições aplicáveis à futura lei, bem como do inventário de materiais perigosos, do preparo e do plano de reciclagem da embarcação, das vistorias e inspeções, dos certificados e seguros, das medidas de controle, dos estaleiros de reciclagem de embarcações e dos instrumentos econômicos, concluindo com as disposições finais.

Na Justificação, o ilustre autor alega que *“o Brasil deverá ser o terceiro maior mercado de descomissionamento off-shore nos próximos dez anos. A expectativa é que pelo menos 102 plataformas (31 flutuantes e 71 fixas) sejam desativadas na próxima década, o que deverá perfazer um total de recursos movimentados da ordem de R\$ 90 bilhões. Parte desses recursos está direcionada para o processo de remoção e reciclagem dessas estruturas*

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



*que sairão do mar e deverão ser encaminhadas para a terra”. S. Exa. conclui que, com a aprovação do projeto, “poder-se-á vislumbrar a criação de um novo mercado, com potencial para geração de emprego, renda, tributos e uma nova cadeia de serviços no Brasil”.*

Proposição tramitando em regime ordinário, nos termos do art. 151, III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD, sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do RICD, foi ela distribuída, além desta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), também às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN) e de Viação e Transportes (CVT), além da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos do art. 54 do RICD. Aberto o prazo de cinco sessões, a partir de 15/06/2021, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

No já longínquo ano de 2013, portanto há quase uma década, veiculou-se na mídia que a Baía de Guanabara estava se tornando um cemitério de embarcações, com dezenas de navios abandonados, que elevavam o risco para o meio ambiente e para quem navegava por aquelas águas<sup>1</sup>. De fato, ao longo dos últimos anos, dezenas de barcos e navios tiveram esse destino, seja na baía citada, seja em outros locais do litoral brasileiro. Segundo um levantamento da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, realizado naquele ano, havia cerca de 50 cascos abandonados perto de uma das maiores ilhas da baía. De lá para cá, o problema agravou-se.

Largadas assim, ao léu, essas embarcações podem se converter em fontes de poluição, por conterem óleo e metais pesados, obrigando à adoção de ações de manutenção no intuito de minimizar eventuais impactos provocados pelos elementos poluentes neles contidos, ainda mais em face de tais estruturas se localizarem no ambiente marinho.

Além da poluição, as embarcações naufragadas também importam risco à segurança da navegação, em especial quando ficam parcialmente submersas, problema que se agrava durante o período de

<sup>1</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/09/cascos-abandonadas-tornam-baia-de-guanabara-uma-especie-de-cemiterio.html>.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



navegação noturna. Pescadores, esportistas náuticos e práticos de navios são unânimes em reconhecer que os cascos em tais condições representam um perigo, especialmente para quem não está habituado a navegar por esses locais. Assim, é necessário não só retirá-los e reaproveitá-los, mas impedir que outras embarcações tenham o mesmo destino no fim de sua vida útil.

Uma das opções de aproveitamento dessas carcaças é a sua transformação em recifes artificiais, para atrair vida marinha, mas não antes de passar por um processo de limpeza, com a retirada de todos os metais e as substâncias perigosas. Outra opção é a indústria da reciclagem, que tende a ser uma atividade cativa para os estaleiros e a indústria de atendimento do setor, além de criar uma cadeia de serviços específica, principalmente para o setor siderúrgico, que demanda sucata ferrosa, como citado pelo nobre autor na Justificação do PL.

A Marinha do Brasil (MB) tem envidado esforços para gerar mecanismos institucionais para a retirada desses cascos soçobrados. Como exemplo, em 2016, por meio da Portaria nº 120/EMA, e conforme o disposto nas normas da Autoridade Marítima Brasileira – AMB, foi autorizada a realização de pesquisa com o objetivo de localizar e identificar embarcações na Baía de Guanabara e, três anos depois, tentou-se a assinatura de um acordo de cooperação com o Ministério do Meio Ambiente – MMA e o Ministério Público Federal – MPF.

A MB também capitaneou um grupo de trabalho, por meio da EMGEPRON (Cluster Naval), objetivando ajudar a preencher lacunas na legislação federal e mitigar judicializações relacionadas ao perdimento de massa falida de empresas de navegação que, na prática, personificam as embarcações soçobradas, e que, se bem gerenciadas, como já dito, podem viabilizar o surgimento de um nicho de serviços e alavancar a economia local.

Por todo o citado, posiciono-me favoravelmente à aprovação da proposição. Ocorre que, encerrado o prazo de cinco sessões para a apresentação de emendas ao projeto, que transcorreu *in albis* de 15/6 a 23/6/2021, a Marinha do Brasil encaminhou Nota Técnica (NT/MB) a este Relator, datada de 30/7/2021, em que tece considerações ao PL em análise, com as quais concordo e ora as incorporo em meu Substitutivo, apresentado anexo.



Em resumo, em vista das atribuições da AMB previstas na Constituição Federal (art. 142), na Lei Complementar nº 97/1999 (que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas), na Lei nº 9.537/1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), na Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais) e na Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo), a NT/MB conclui que *“a AMB não possui atribuição legal, prevista na LESTA ou na legislação marítima nacional para tratar de assuntos específicos que envolvam o controle de estaleiros e de cascos de embarcações”* (p. 4/6).

Desta forma, a NT/MB sugere que *“as atribuições criadas para a AMB em matéria ambiental, diferente da tríade de atribuições prevista na LESTA, sejam vertidas para o órgão ambiental competente, em especial aquelas dos artigos 14, 15 e 16 do PL”* (p. 4/6). Tais sugestões foram incorporadas ao Substitutivo, com as devidas adequações resultantes da transferência dessas atribuições da AMB para o órgão competente do Sisnama.

Em seguida, a NT/MB sugere outras quatro “emendas”: no art. 4º, inciso I; no art. 11, *caput* e parágrafo único; no art. 12, § 2º; e no art. 21, *caput*, as quais foram integralmente acatadas, com pequenas adaptações de redação. Por fim, a NT/MB ainda destaca quatro aspectos que já estão inseridos no texto da proposição, concluindo de forma favorável à sua aprovação, desde que acatadas as “emendas” sugeridas e vertidas as atribuições de matéria ambiental para o órgão competente.

Este também é o meu posicionamento, razão pela qual sou pela **aprovação do Projeto de Lei nº 1.584, de 2021, na forma do Substitutivo anexo.**

É como voto.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2021.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

Relator

2021-13660



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL****SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021**

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

O Congresso Nacional decreta:

**CAPÍTULO I****OBJETO E CAMPO DE APLICAÇÃO**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a reciclagem de embarcações, estabelecendo as diretrizes para a gestão integrada e o gerenciamento dessa atividade, incluindo as responsabilidades dos gestores da reciclagem e do poder público e os instrumentos econômicos aplicáveis.

Art. 2º Estão sujeitas à observância desta Lei as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, responsáveis, direta ou indiretamente, pela reciclagem de embarcações, bem como as que desenvolvam ações relacionadas à gestão integrada e ao gerenciamento dessa atividade.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica aos estaleiros de reciclagem de embarcações, bem como a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, com exceção de:

I – embarcações com comprimento total inferior a oito metros sem propulsão mecânica fixa; e

II – embarcações da Marinha do Brasil.

Art. 3º Aplica-se à reciclagem de embarcações, além do previsto nesta Lei, o disposto nas Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, bem como, entre outras, nas normas estabelecidas:



I – pela Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia;

II – pela autoridade marítima;

III – pelos órgãos do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS), do Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária (Suasa) e do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Sinmetro);

IV – pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);

V – pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen); e

VI – pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

## **CAPÍTULO II**

### **DEFINIÇÕES**

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I – armador: pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

II – certificado de embarcação pronta para reciclagem: certificado de inventário complementado por plano de reciclagem da embarcação, aprovado nos termos do art. 8º;

III – certificado de inventário: certificado estatutário específico da embarcação emitido pela autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, nos termos do art. 10, complementado por inventário de materiais perigosos, nos termos do art. 6º;

IV – declaração de conclusão de reciclagem: declaração, emitida pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações ou de entidade especializada acreditada junto ao órgão competente do Sisnama, que atesta a conclusão da reciclagem da embarcação, nos termos desta Lei;

V – embarcação: qualquer construção, incluindo as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade



marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI – embarcação existente: aquela que não é nova;

VII – embarcação nova: aquela:

a) cujo contrato de construção é celebrado a partir da data de vigência desta Lei;

b) cuja quilha, na ausência de contrato de construção, foi assente, ou que se encontrava em fase equivalente de construção, após seis meses da data de vigência desta Lei; ou

c) entregue após trinta meses da data de vigência desta Lei;

VIII – empresa de reciclagem de embarcações: pessoa jurídica proprietária de estaleiro de reciclagem de embarcações ou qualquer outra organização ou pessoa que assuma, perante o proprietário, a responsabilidade pela atividade de reciclagem de embarcações;

IX – estaleiro de reciclagem de embarcações: estabelecimento em área delimitada, seja um estaleiro, seja uma instalação, utilizada para a reciclagem de embarcações;

X – instalação nova: instalação de sistema, equipamento, isolamento ou outros materiais numa embarcação após a data de vigência desta Lei;

XI – lista de estaleiros: relação dos estaleiros de reciclagem de embarcações autorizados pelo poder público a realizar essa atividade;

XII – materiais perigosos: substâncias capazes de ocasionar riscos para a saúde humana ou o ambiente;

XIII – operador de estaleiro de reciclagem: pessoa física ou jurídica responsável pelo estaleiro de reciclagem de embarcações;

XIV – plano de reciclagem da embarcação: plano, elaborado pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações, para cada embarcação a ser reciclada sob a sua responsabilidade, observadas as diretrizes desta Lei e das normas citadas no art. 3º;



XV – plano do estaleiro de reciclagem de embarcações: plano elaborado pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações e adotado pelo conselho de administração ou pelo órgão de direção adequado da empresa de reciclagem de embarcações, que descreve os processos e procedimentos operacionais envolvidos na reciclagem de embarcações no estaleiro de reciclagem e que abrange, em especial, a segurança e a capacitação dos trabalhadores, a proteção da saúde humana e do ambiente, as atribuições e as responsabilidades do pessoal, a preparação e a intervenção para as situações de emergência e os sistemas de monitorização, comunicação e armazenamento de registros, observadas as diretrizes desta Lei e das normas citadas no art. 3º;

XVI – responsável pela embarcação:

a) proprietário da embarcação, pessoa física ou jurídica em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

b) pessoa, associação de pessoas, corpo de indivíduos ou empresa registrada como proprietária da embarcação;

c) qualquer organização ou pessoa que assuma a responsabilidade pela operação da embarcação no lugar de seu proprietário;

d) empresa que esteja registrada como operadora ou operando uma embarcação de propriedade do governo de país terceiro; ou

e) pessoa, empresa ou associação de pessoas ou de empresas que detenha a propriedade da embarcação por período limitado, até sua venda ou entrega a um estaleiro de reciclagem de embarcações;

XVII – reciclagem de embarcações: atividade de desmantelamento total ou parcial de uma embarcação em estaleiro de reciclagem de embarcações, com o fim de recuperar componentes e materiais para reprocessamento, preparação para reutilização ou reutilização, assegurando, ao mesmo tempo, a gestão dos materiais perigosos e outros, incluindo operações conexas, como o armazenamento e o tratamento dos componentes e dos materiais no local, e excluindo seu posterior processamento ou eliminação em outras instalações; e

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



XVIII – resíduos resultantes da operação: águas e produtos residuais resultantes da operação normal das embarcações sujeitas aos requisitos da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – Marpol.

### **CAPÍTULO III**

#### **INVENTÁRIO DE MATERIAIS PERIGOSOS**

Art. 5º É proibida ou restringida a instalação ou a utilização de materiais perigosos nas embarcações, nos termos do regulamento, sem prejuízo das diretrizes emanadas de outras normas em vigor.

Art. 6º Cada embarcação nova deve ter a bordo inventário de materiais perigosos, que relaciona as substâncias presentes na estrutura ou nos equipamentos da embarcação, bem como sua localização e quantidade aproximada, nos termos do regulamento.

§ 1º O inventário de materiais perigosos deve:

I – ser específico para cada embarcação;

II – apresentar elementos comprovativos de que a embarcação cumpre com a proibição ou as restrições de instalação ou de utilização de materiais perigosos, nos termos do art. 5º;

III – ser elaborado observadas as diretrizes desta Lei; e

IV – ser verificado pela autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada.

§ 2º O inventário de materiais perigosos deve ser constituído por três partes:

I – lista dos materiais perigosos, estabelecida em regulamento, existentes na estrutura ou nos equipamentos da embarcação, com indicação de sua localização e quantidade aproximada (parte I);

II – lista dos resíduos resultantes da operação presentes a bordo da embarcação (parte II); e

III – lista das provisões que se encontram a bordo da embarcação (parte III).



§ 3º A parte I do inventário de materiais perigosos deve ser devidamente mantida e atualizada durante toda a vida útil da embarcação, de forma a atender às instalações novas em que se utilizem materiais perigosos, nos termos do regulamento, e a qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos da embarcação.

§ 4º Antes da reciclagem, e observadas as diretrizes desta Lei, deve-se incorporar ao inventário de materiais perigosos, 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 autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada.

§ 5º As listas de elementos integrantes do inventário de materiais perigosos serão estabelecidas pela autoridade marítima.

§ 6º As medidas de adaptação das embarcações existentes ao disposto neste artigo serão fixadas em regulamento, devendo incluir plano que descreva a verificação visual ou por amostragem a partir do qual será estabelecido o inventário de materiais perigosos, observadas as diretrizes desta Lei.

§ 7º As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos) estão isentas de possuírem a bordo o inventário de materiais perigosos.

## CAPÍTULO IV

### PREPARO DA EMBARCAÇÃO

Art. 7º Para preparar uma embarcação para envio à reciclagem, o responsável por ela deve:

I – fornecer ao operador de estaleiro de reciclagem de embarcações todas as informações relativas à embarcação necessárias para a elaboração do plano de reciclagem previsto no art. 8º; e

II – notificar por escrito ao agente da autoridade marítima pertinente, em prazo a ser por este fixado, a intenção de reciclar a embarcação



em determinado estaleiro de reciclagem, fornecendo todas as informações relativas a ela, incluindo o inventário de materiais perigosos.

§ 1º O responsável pela embarcação deve assegurar que a embarcação destinada a reciclagem, com as exceções previstas no parágrafo único do art. 2º:

I – seja reciclada exclusivamente em estaleiros nacionais de reciclagem de embarcações constantes na lista de estaleiros, conforme disposto no § 1º do art. 16;

II – tenha sido operada, no período prévio à sua entrada no estaleiro de reciclagem de embarcações, de modo a minimizar a quantidade de resíduos da carga, de óleo combustível restante e de resíduos resultantes da operação que permaneçam a bordo; e

III – disponha de certificado de embarcação pronta para reciclagem, emitido pelo agente da autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, antes da reciclagem da embarcação e após a recepção do plano de reciclagem da embarcação aprovado nos termos do § 2º do art. 8º.

§ 2º O responsável pela embarcação deve também:

I – garantir que navios-tanques cheguem ao estaleiro de reciclagem de embarcações com os tanques de carga e as praças de bombas em condições que permitam a sua certificação como seguros para trabalho a quente;

II – fornecer ao operador de estaleiro de reciclagem de embarcações uma cópia do certificado de embarcação pronta para reciclagem; e

III – tomar as medidas necessárias para assegurar sua conformidade com os requisitos da autoridade marítima, até que o operador de estaleiro de reciclagem de embarcações assuma a responsabilidade por ela.

§ 3º O operador de estaleiro pode recusar a embarcação para reciclagem se suas condições não corresponderem de forma substancial aos dados constantes no certificado de inventário, incluindo a hipótese de não



manutenção ou não atualização da parte I do inventário de materiais perigosos, em vista de modificações na estrutura ou nos equipamentos da embarcação.

§ 4º Nas circunstâncias indicadas no § 3º deste artigo, o responsável pela embarcação não se desincumbe de sua responsabilidade, devendo informar essa situação no mesmo dia ao agente da autoridade marítima pertinente.

§ 5º Qualquer embarcação fundeada ou atracada em um porto, fundeadouro ou estaleiro é de responsabilidade do responsável por ela, independentemente do seu estado de conservação.

§ 6º Qualquer embarcação com arqueação bruta (AB) maior ou igual a 100 (cem), fundeada ou atracada em um porto, que deixar de atender aos requisitos mínimos de segurança para navegar, permanecendo mais do que cinco anos na mesma área geográfica, deve ser submetida a inspeção dos agentes da autoridade marítima para voltar a navegar ou, se constatado o fim de sua vida útil, deve ser encaminhada à reciclagem, sob pena de apreensão pela autoridade marítima, conforme previsto na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

## CAPÍTULO V

### PLANO DE RECICLAGEM DA EMBARCAÇÃO

Art. 8º O plano de reciclagem da embarcação deve ser elaborado antes do início do processo de reciclagem e atender às considerações específicas para a embarcação que não esteja abrangida pelo plano de reciclagem de embarcações do estaleiro ou que exija procedimentos especiais.

§ 1º O plano de reciclagem da embarcação deve:

I – ser elaborado pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações em conformidade com as disposições desta Lei e com as informações relativas à embarcação fornecidas pelo armador, nos termos do inciso I do *caput* do art. 7º, de modo a que o seu conteúdo corresponda às informações constantes no inventário de materiais perigosos;



II – incluir informações sobre a determinação, a manutenção e a monitorização das condições de segurança para a entrada no estaleiro de reciclagem e para o trabalho a quente sobre a embarcação, consideradas sua estrutura, configuração e cargas transportadas anteriormente, bem como outras informações necessárias à implementação do plano de reciclagem da embarcação;

III – conter informações sobre o tipo e a quantidade de materiais perigosos e resíduos resultantes da reciclagem da embarcação, incluindo os identificados no inventário de materiais perigosos, e sobre a forma como eles serão geridos e armazenados no estaleiro de reciclagem de embarcações e em instalações posteriores;

IV – ser elaborado separadamente para cada estaleiro de reciclagem de embarcações, caso se recorra a mais de um deles, identificando-se a ordem de utilização e as atividades autorizadas em cada um; e

V – conter o plano de gerenciamento de resíduos perigosos aprovado pelo órgão competente do Sisnama e, se couber, do SNVS, conforme disposto no art. 39 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.

§ 2º O plano de reciclagem da embarcação deve ser aprovado pelo órgão competente do Sisnama, de acordo com os requisitos estabelecidos no licenciamento ambiental do estaleiro de reciclagem de embarcações e, se couber, do SNVS e da Cnen.

§ 3º Embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos) estão isentas da elaboração de plano de reciclagem da embarcação.

## **CAPÍTULO VI**

### **VISTORIAS E INSPEÇÕES**

Art. 9º As vistorias relacionadas ao processo de reciclagem de embarcação devem ser realizadas pela autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, observadas as diretrizes desta Lei, e serão dos seguintes tipos:

I – inicial;



II – de renovação;

III – adicional; ou

IV – final.

§ 1º A vistoria inicial verifica se a parte I do inventário de materiais perigosos atende aos requisitos desta Lei, sendo realizada, no caso de embarcações novas, antes de elas entrarem em serviço ou antes de o certificado de inventário ser emitido, e, no caso das embarcações existentes, em prazo a ser determinado pelo regulamento, nos termos do § 6º do art. 6º.

§ 2º A vistoria de renovação verifica se a parte I do inventário de materiais perigosos atende aos requisitos desta Lei, sendo realizada em intervalos máximos de cinco anos, fixados pela autoridade marítima.

§ 3º A vistoria adicional, que pode ser geral ou parcial, é feita a pedido do armador, após modificação, substituição ou reparo significativo na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas instalações, no arranjo interior ou nos materiais, que cause impacto no inventário de materiais perigosos, para verificar se a embarcação continua a atender aos requisitos desta Lei e, se necessário, para que a parte I do inventário de materiais perigosos seja retificada.

§ 4º A vistoria final é realizada antes de a embarcação ser retirada de serviço e de se dar início à reciclagem, com o propósito de verificar:

I – se o inventário de materiais perigosos atende aos requisitos do art. 6º;

II – se o plano de reciclagem da embarcação reflete corretamente as informações constantes no inventário de materiais perigosos e atende aos requisitos do art. 8º; e

III – se o estaleiro de reciclagem para o qual a embarcação se destina está inscrito na lista de estaleiros, conforme disposto no § 1º do art. 16.

§ 5º No caso de embarcações existentes destinadas a reciclagem, as vistorias inicial e final podem ser realizadas simultaneamente.



§ 6º As vistorias previstas neste artigo não se aplicam às embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos).

## CAPÍTULO VII

### CERTIFICADOS E SEGUROS

Art. 10. Compete à autoridade marítima estabelecer normas para vistorias, visando à emissão de certificados de inventário e de embarcação pronta para reciclagem.

Art. 11. As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 300 (trezentos) devem possuir seguro de risco para cascos, cascos e máquinas, remoção de destroços, cargas, proteção e indenização e repatriação de marítimos, dentre outros julgados pertinentes para garantir a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação aquaviária e a prevenção da poluição por embarcações nas águas jurisdicionais brasileiras.

Parágrafo único. Compete à autoridade marítima autuar o responsável pela embarcação que não possuir o seguro previsto no *caput* deste artigo, aplicando-se-lhe as sanções previstas na legislação, incluindo multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), sem prejuízo das penas previstas no § 3º do art. 12 desta Lei.

## CAPÍTULO VIII

### MEDIDAS DE CONTROLE

Art. 12. A autoridade marítima aplicará as medidas de controle das embarcações nos termos desta Lei.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no § 2º deste artigo, as inspeções efetuadas limitam-se a verificar se existe a bordo o certificado de inventário ou o certificado de embarcação pronta para reciclagem, o qual, se válido, é considerado suficiente para a inspeção ser aprovada.

§ 2º Pode ser feita uma inspeção pormenorizada pelo agente da autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, observadas as diretrizes desta Lei, caso a embarcação não tenha a bordo um certificado de inventário ou um certificado de embarcação pronta para reciclagem válido ou existam motivos claros para crer que:

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



I – a condição da embarcação ou o seu equipamento não correspondem de forma substancial aos dados constantes nesse certificado, à parte I do inventário de materiais perigosos, ou a ambos; ou

II – não foi aplicado nenhum procedimento, a bordo da embarcação, para a manutenção da parte I do inventário de materiais perigosos.

§ 3º As embarcações estrangeiras podem ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banimento dos portos ou terminais *off-shore* sob jurisdição do Estado Brasileiro caso não apresentem aos agentes da autoridade marítima uma cópia do certificado de inventário ou do certificado de embarcação pronta para reciclagem, conforme adequado e a pedido desses agentes, sem prejuízo do previsto no art. 10, devendo o Estado da bandeira ser informado da violação a esta Lei.

§ 4º A não atualização do inventário de materiais perigosos não constitui uma deficiência punível com detenção, mas quaisquer incoerências nesse inventário devem ser comunicadas à autoridade marítima e estar corrigidas por ocasião da vistoria seguinte.

§ 5º O acesso a porto ou fundeadouro brasileiro específico pode ser autorizado pelo agente da autoridade marítima em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o armador, o operador ou o comandante da embarcação tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade marítima, para assegurar que a embarcação entre em segurança no porto ou fundeadouro.

§ 6º As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos), antes de iniciarem o processo de reciclagem, deverão solicitar o cancelamento de inscrição ou registro junto ao Tribunal Marítimo ou à autoridade marítima.

Art. 13. A embarcação que arvora a bandeira de um país terceiro, ao fazer escala em porto ou fundeadouro brasileiro, deve ter a bordo inventário de materiais perigosos que cumpra o disposto no § 2º do art. 6º.



§ 1º Aplica-se às embarcações a que se refere o *caput* deste artigo o disposto no § 5º do art. 12.

§ 2º É proibida ou restringida a instalação ou a utilização dos materiais perigosos listados em regulamento, em embarcação que arvore a bandeira de um país terceiro, enquanto faz escala em porto ou fundeadouro brasileiro, sem prejuízo das isenções e das disposições transitórias aplicáveis a tais materiais, segundo o direito internacional.

§ 3º O inventário dos materiais perigosos deve ser específico para cada embarcação, ser elaborado observadas as diretrizes desta Lei e indicar que a embarcação cumpre o disposto no § 2º deste artigo.

§ 4º Na elaboração do inventário de materiais perigosos, devem ser identificados pelo menos os materiais perigosos listados em regulamento.

§ 5º Para a embarcação que arvore a bandeira de um país terceiro deve ser elaborado um plano que descreva a verificação visual ou por amostragem que baseie o inventário de materiais perigosos, observadas as diretrizes desta Lei.

§ 6º O inventário de materiais perigosos deve ser devidamente mantido e atualizado durante toda a vida útil da embarcação, de forma a atender às instalações novas em que se utilizem materiais perigosos listados em regulamento e a qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos da embarcação, tendo em conta as isenções e disposições transitórias aplicáveis a tais materiais, segundo o direito internacional.

§ 7º A embarcação que arvore a bandeira de um país terceiro pode ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banimento dos portos ou terminais *off-shore* sob jurisdição do Estado Brasileiro, caso não apresente ao agente da autoridade marítima cópia da declaração de conformidade, nos termos dos §§ 9º, 10 e 11 deste artigo, juntamente com o inventário de materiais perigosos, conforme adequado e a pedido desse agente.

§ 8º A não atualização do inventário de materiais perigosos não constitui deficiência punível com detenção, mas quaisquer incoerências nesse



inventário devem ser comunicadas às autoridades pertinentes do país terceiro cuja bandeira a embarcação arvore.

§ 9º A declaração de conformidade é emitida após verificação do inventário de materiais perigosos pelas autoridades pertinentes do país terceiro cuja bandeira a embarcação arvore ou uma organização por elas autorizada, nos termos das normas nacionais.

§ 10. A declaração de conformidade prevista no § 9º deste artigo pode ter por base a Resolução MEPC.210 (63) – 2012, da Organização Marítima Internacional (OMI), e os requisitos previstos na Convenção da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito.

§ 11. A declaração de conformidade prevista no § 9º deste artigo e o inventário de materiais perigosos, quando não emitidos na língua portuguesa, inglesa, francesa ou espanhola, deverão estar acompanhados de tradução para uma dessas línguas.

§ 12. A embarcação que arvore a bandeira de um país terceiro, mas que pretenda arvorar a bandeira brasileira, deve assegurar a existência a bordo de inventário de materiais perigosos que cumpra o disposto no § 1º do art. 6º, ou que tal inventário seja elaborado no período de seis meses a contar do registro no Tribunal Marítimo ou da inscrição na autoridade marítima, ou ainda durante uma das vistorias seguintes previstas no art. 9º, a que primeiro ocorrer.

## CAPÍTULO IX

### ESTALEIRO DE RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Art. 14. Para ser inscrito na lista de estaleiros, o estaleiro de reciclagem de embarcações deve atender aos seguintes requisitos, observadas as diretrizes pertinentes da Organização Marítima Internacional (OMI), da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Convenção da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito e da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes, entre outras diretrizes internacionais, bem como o disposto no art.

3º:

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>



I – ter registro no Cadastro Nacional de Operadores de Resíduos Perigosos, conforme disposto no art. 38 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010;

II – possuir alvará de funcionamento expedido pela autoridade local, bem como licenças ambiental e urbanística;

III – estar projetado e construído e ser explorado de forma segura e ambientalmente correta, de acordo com as normas de uso e ocupação do solo;

IV – funcionar a partir de estruturas construídas para essa finalidade;

V – dispor de sistemas de gestão, de acompanhamento e de procedimentos e técnicas que tenham como objetivo prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar:

a) os riscos sanitários para os trabalhadores do estaleiro de reciclagem de embarcações e para a população na vizinhança; e

b) os efeitos adversos para o ambiente causados pela reciclagem;

VI – elaborar um plano do estaleiro de reciclagem de embarcações;

VII – prevenir efeitos adversos para a saúde humana e o ambiente, demonstrando que todas as fugas são controladas, em especial nas zonas entre marés;

VIII – assegurar a gestão e o armazenamento seguros e ambientalmente corretos dos resíduos e dos materiais perigosos, nomeadamente:

a) garantir a contenção de todos os materiais perigosos presentes a bordo durante todo o processo de reciclagem de embarcação, de forma a impedir sua liberação para o ambiente;

b) assegurar que os materiais perigosos e os resíduos gerados durante o processo de reciclagem de embarcação apenas sejam manipulados



em solos impermeáveis ou impermeabilizados, com sistemas de drenagem eficazes; e

c) garantir que todos os resíduos gerados pela atividade de reciclagem da embarcação e suas quantidades sejam documentados e transferidos unicamente para instalações de gestão de resíduos, incluindo as de reciclagem de resíduos, autorizadas a efetuar o seu tratamento, sem expor ao perigo a saúde humana e de forma ambientalmente correta;

IX – elaborar e manter um plano de preparação e de intervenção para as situações de emergência que assegure o rápido acesso aos equipamentos de intervenção de emergência, como os equipamentos e os veículos de combate a incêndios, ambulâncias e guas, à embarcação e a todas as zonas do estaleiro de reciclagem de embarcações;

X – estabelecer medidas para garantir a saúde e a integridade físicas e a devida capacitação dos trabalhadores;

XI – estabelecer registros de incidentes, acidentes, desastres, doenças profissionais e efeitos crônicos que constituam ou possam constituir riscos para a segurança dos trabalhadores, a saúde humana e o ambiente, comunicando-os à autoridade competente; e

XII – acordar em cumprir os requisitos previstos no § 2º deste artigo.

§ 1º O órgão competente do Sisnama definirá a documentação necessária a ser juntada ao requerimento de solicitação de inclusão na lista de estaleiros pelo operador do estaleiro de reciclagem de embarcações interessado.

§ 2º Uma vez concluída a reciclagem total ou parcial da embarcação, nos termos desta Lei, o operador de estaleiro de reciclagem de embarcações fica obrigado a enviar declaração de conclusão de reciclagem ao agente da autoridade marítima que emitiu o certificado de embarcação pronta para reciclagem e ao órgão competente do Sisnama, para as providências devidas, no prazo de 14 (quatorze) dias, a contar da data da reciclagem total ou parcial, em conformidade com o plano de reciclagem da embarcação.



Art. 15. Sem prejuízo do disposto no § 6º do art. 9º, o estaleiro de reciclagem de embarcações está autorizado a reciclar embarcação com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos), desde que ela já esteja com a sua inscrição e/ou registro cancelado, conforme disposto no § 6º do art. 12.

Parágrafo único. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve comunicar ao agente da autoridade marítima e ao órgão competente do Sisnama a finalização do processo de reciclagem de embarcação com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos), para as providências devidas, no prazo de 14 (quatorze) dias, a contar da data da reciclagem.

Art. 16. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve ter licença ambiental aprovada pelo órgão competente do Sisnama, desde que atenda aos requisitos estabelecidos no art. 14, por período máximo de cinco anos e renovada em conformidade com as diretrizes desta Lei.

§ 1º O órgão ambiental federal do Sisnama estabelecerá e atualizará a lista dos estaleiros de reciclagem de embarcações autorizados nos termos do *caput* deste artigo, a partir dos dados fornecidos pelos órgãos estaduais e municipais do Sisnama.

§ 2º A não observância dos requisitos estabelecidos no art. 14, a critério do órgão competente do Sisnama a que o estaleiro de reciclagem de embarcações esteja submetido, poderá levar à suspensão ou ao cancelamento da licença que lhe foi concedida, podendo ser impostas medidas corretivas.

§ 3º A inclusão do estaleiro na lista de estaleiros de reciclagem de embarcações não eximirá o interessado das demais obrigações administrativas e legais perante outros órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, quando aplicável, nas esferas federal, estaduais, do Distrito Federal e municipais.

## CAPÍTULO X

### INSTRUMENTOS ECONÔMICOS

Art. 17. O poder público poderá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para atender, prioritariamente, às iniciativas de:



I – prevenção e redução da geração de resíduos sólidos no processo produtivo;

II – estruturação de sistemas de reciclagem de embarcações e de logística reversa;

III – desenvolvimento de pesquisas voltadas para tecnologias limpas aplicáveis à reciclagem de embarcações; e

IV – desenvolvimento de sistemas de gestão ambiental e empresarial voltados para a melhoria dos processos produtivos e ao reaproveitamento dos resíduos.

Art. 18. No fomento ou na concessão de incentivos creditícios destinados a atender às diretrizes desta Lei, as instituições oficiais de crédito podem estabelecer critérios diferenciados de acesso dos beneficiários aos créditos do Sistema Financeiro Nacional para investimentos produtivos.

Art. 19. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, no âmbito de suas competências, poderão instituir normas com o objetivo de conceder incentivos fiscais, financeiros ou creditícios, respeitadas as limitações da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, às:

I – indústrias e entidades dedicadas à reutilização, ao tratamento e à reciclagem de resíduos sólidos produzidos no território nacional; e

II – empresas dedicadas à limpeza urbana e a atividades a ela relacionadas.

## **CAPÍTULO XI**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 20. Sem prejuízo da obrigação de, independentemente da existência de culpa, reparar os danos causados, a ação ou omissão das pessoas físicas ou jurídicas que importe inobservância aos preceitos desta Lei ou de seu regulamento sujeita os infratores às sanções previstas em lei, em especial às fixadas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e em seu regulamento.



Art. 21. Esta Lei entra em vigor 1 (um) ano após a data de sua publicação, com as seguintes exceções:

I – o art. 3º, o art. 6º, § 6º, e os arts. 14, 15 e 16 passam a vigorar a partir da publicação desta Lei; e

II – o art. 6º, *caput* e § 1º, e o art. 13, *caput* e §§ 1º e 12, passam a vigorar a partir de 1º de janeiro do segundo ano subsequente ao da data de publicação desta Lei.

Sala da Comissão, em        de        de 2021.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO  
Relator

2021-13660



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215602098700>

