

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E SEGURANÇA NACIONAL

## PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações

**Autor:** Deputado CORONEL ARMANDO

**Relator:** Deputado GENERAL GIRÃO

### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei 1.584, de 2021, de autoria do Deputado Coronel Armando tem como objetivo estabelecer diretrizes a fim de viabilizar procedimentos para as embarcações e cascos abandonados, em especial a reciclagem de estruturas *offshore* removidas do mar para nova destinação em terra, bem como em outras classes de galeras.

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.

O PL 1.584/2021 foi apresentado no dia 28 de abril de 2021. O despacho atual prevê a tramitação, ordinária e conclusiva, pelas Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Relações Exteriores e de Defesa Nacional; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD), já sendo aprovado relatório no âmbito da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável na forma do substitutivo apresentado pelo então relator.

No dia 01 de dezembro de 2021 fui designado Relator no âmbito desta Comissão. Encerrado o prazo para apresentação de emendas, nenhuma foi



apresentada.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O PL 1584/2021 foi distribuído para a CREDN em função do que prevê o art. 32, XV, “g” e “h” (matérias e assuntos atinentes à faixa de fronteira e áreas consideradas indispensáveis à defesa nacional), do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Ao que preceituam os arts. 55, parágrafo único, e o 126, parágrafo único, do RICD, a relatoria será adstrita ao tema Segurança Nacional, de forma que não serão feitas considerações ou apreciações acerca da constitucionalidade dos PL em referência.

Segundo o autor do Projeto de Lei “*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 que sairão do mar e deverão ser encaminhadas para a terra*”.

Salienta, também 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*”.

Sabe-se que o vasto litoral brasileiro é um grande depósito de navios abandonados, sendo um cemitério de embarcações, elevando, sobremaneira o risco dos demais barcos e navios que trafegam pela nossa Amazônia Azul.

Em especial, cita-se o caso mais visível, onde, desde 2013 é noticiado que a Baía de Guanabara, porta de entrada de um dos portos mais importantes do Brasil possui inúmeros navios abandonados, com aproximadamente



50 cascos abandonados naquela região, informação repassada pela Capitania dos Portos.

No ano de 2020 foi veiculada matéria mostrando que a situação não se resolveu<sup>1</sup>, demonstrando que embarcações e cascos abandonados, além de o atrapalhar tráfego da Armada brasileira e frota mercante nacional e internacional em nossas costas, prejudicam sobremaneira a fauna marinha dos locais onde se encontram.

O ato de abandonar embarcações em portos e baías tem gerado impactos em diversas partes do mundo, podendo vir a causar naufrágios em locais não conhecidos ou mesmo parciais, colocando em risco toda e qualquer embarcação que por ali trafega, desde o pequeno pescador, aos grandes navios exportadores e a própria frota naval da Marinha do Brasil.

O mesmo problema se repete nos grandes rios brasileiros, onde seus fundos e suas costas se tornam verdadeiros cemitérios de embarcações, trazendo poluição a estes e ao visual das grandes cidades cortadas pelos grandes rios.

Desta forma, muito bem sugere o autor do projeto que é dar uma nova viabilidade a essas sucatas, sendo necessário um amparo legal a fim de garantir não só a retirada, mas também reaproveitá-los e 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.

Cabe ressaltar que a indústria naval brasileira já foi uma das maiores do mundo em produções de navios, onde resta claro que o presente projeto

1 <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/08/20/acumulo-de-navios-abandonados-transforma-baia-de-guanabara-em-cemiterio-de-embarcacoes.ghtml>



de lei é mais uma medida de fomento neste nicho de mercado, resultando diretamente em um aumento do potencial de geração de emprego e renda para a região dos locais de desmontagem e/ou reciclagem destes navios.

Inegáveis serão os benefícios deste Projeto de Lei, que certamente ultrapassam as questões de limites físicos e geográficos, em que pese seja um importante desafogo de nossas costas, contudo esta solução também atingirá o segmento econômico, social, cultural e ambiental, onde a remoção das embarcações abandonadas e a nova destinação trarão grandes benefícios para as regiões de abandono, colocando de volta ao cenário áreas que hoje não podem ser utilizadas, tanto para a navegação, quanto para a geração de empregos.

Além disso, ajudará a Marinha do Brasil que atualmente possui um papel importantíssimo na fiscalização e conferência destes navios abandonados. Neste ponto ressaltamos que esta importante Força contribuiu de maneira importante para a conclusão, não só deste relatório e aprimoramento legal sobre esta matéria, mas também do substitutivo elaborado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, onde, por meio de Nota Técnica sugeriu importantes complementações ao texto do Projeto de Lei.

Identificou, também, importantes lacunas legais a serem preenchidas, em especial no que se refere a 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 deste setor.

Já no âmbito das atribuições da Autoridade Marítima Brasileira – 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 nota técnica emitida pela Marinha do Brasil concluiu 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”, tendo como sugestão 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”.*

Tais sugestões foram acolhidas pelo substituto proposto e aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, de forma que no âmbito da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, somos pela aprovação do Projeto de Lei 1584/2021, na forma do substitutivo adotado pela CMADS, solicitando apoio aos demais Pares para que votem no mesmo sentido.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputado General Girão  
Relator

