



Art. 2º Aplicam-se aos resíduos sólidos, além do disposto nesta Lei, nas Leis nos 11.445, de 5 de janeiro de 2007, 9.974, de 6 de junho de 2000, e 9.966, de 28 de abril de 2000, as normas estabelecidas 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).

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

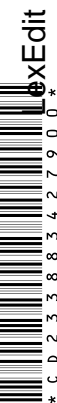
I – descomissionamento: processo formado pelo conjunto de ações e procedimentos técnicos, com o intuito de garantir que o complexo sistema que compõe o navio e/ou embarcação seja corretamente desativado, preservando o meio ambiente, e minimizando riscos para a segurança da área e ambiental;

II - locais de descomissionamento: estaleiros de reciclagem de navios e embarcações devidamente credenciados e autorizados a funcionar pelas autoridades competentes locais;

II - reciclagem: processo de transformação dos resíduos sólidos que envolve a alteração de suas propriedades físicas, físico-químicas ou biológicas, com vistas à transformação em insumos ou novos produtos, observadas as condições e os padrões estabelecidos pelos órgãos competentes do Sisnama e, se couber, do SNVS e do Suasa;

III - rejeitos: resíduos sólidos que, depois de esgotadas todas as possibilidades de tratamento e recuperação por processos tecnológicos disponíveis e economicamente viáveis, não apresentem outra possibilidade que não a disposição final ambientalmente adequada;

IV - resíduos sólidos: material, substância, objeto ou bem descartado resultante de atividades humanas em sociedade, a cuja destinação final se procede, se propõe proceder ou se está obrigado a proceder, nos estados sólido ou semissólido,





bem como gases contidos em recipientes e líquidos cujas particularidades tornem inviável o seu lançamento na rede pública de esgotos ou em corpos d'água, ou exijam para isso soluções técnica ou economicamente inviáveis em face da melhor tecnologia disponível;

V - responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos: conjunto de atribuições individualizadas e encadeadas dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, dos consumidores e dos titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, para minimizar o volume de resíduos sólidos e rejeitos gerados, bem como para reduzir os impactos causados à saúde humana e à qualidade ambiental decorrentes do ciclo de vida dos produtos, nos termos desta Lei;

VI - reutilização: processo de aproveitamento dos resíduos sólidos sem sua transformação biológica, física ou físico-química, observadas as condições e os padrões estabelecidos pelos órgãos competentes do Sisnama e, se couber, do SNVS e do Suasa;

VII - navios e embarcações abandonadas: todas aquelas que estejam fundeadas em baías, bacias, mares, lagos, lagoas, lagoas, lagoas, rios e seus afluentes e nas demais águas sob jurisdição nacional em estado de abandono em período superior a 5 (cinco) anos.

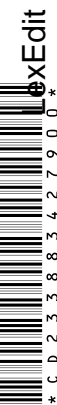
TÍTULO II

DA POLÍTICA NACIONAL DE RESÍDUOS SÓLIDOS

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 4º A Política Nacional de Descomissionamento de Navios e Embarcações Abandonadas em Águas Sob Jurisdição Nacional reúne o conjunto de princípios, objetivos, instrumentos, diretrizes, metas e ações adotados pelo Governo Federal, isoladamente ou em regime de cooperação com Estados, Distrito Federal, Municípios ou particulares, com vistas à gestão integrada e ao gerenciamento ambientalmente adequado dos navios e embarcações abandonados em águas sob jurisdição nacional, bem como resíduos sólidos e líquidos oriundos desse processo.





Art. 5º A Política Nacional de Descomissionamento de Navios e Embarcações Abandonadas em Águas Sob Jurisdição Nacional integra a Política Nacional do Meio Ambiente e articula-se com a Política Nacional de Educação Ambiental, regulada pela Lei no 9.795, de 27 de abril de 1999, com a Política Federal de Saneamento Básico, regulada pela Lei nº 11.445, de 2007, e com a Lei no 11.107, de 6 de abril de 2005.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

Art. 6º São princípios da Política Nacional de Descomissionamento de Navios e Embarcações Abandonadas em Águas Sob Jurisdição Nacional:

I - a prevenção e a precaução;

II - o poluidor-pagador e o protetor-recebedor;

III - a visão sistêmica, na gestão dos resíduos sólidos, que considere as variáveis ambiental, social, cultural, econômica, tecnológica e de saúde pública;

IV - o desenvolvimento sustentável;

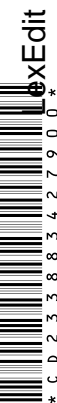
V - a ecoeficiência, mediante a compatibilização entre o fornecimento, a preços competitivos, de bens e serviços qualificados que satisfaçam as necessidades humanas e tragam qualidade de vida e a redução do impacto ambiental e do consumo de recursos naturais a um nível, no mínimo, equivalente à capacidade de sustentação estimada do planeta;

VI - a cooperação entre as diferentes esferas do poder público, o setor empresarial e demais segmentos da sociedade;

VII - a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos;

VIII - o reconhecimento do resíduo sólido reutilizável e reciclável como um bem econômico e de valor social, gerador de trabalho e renda e promotor de cidadania;

IX - o respeito às diversidades locais e regionais;





X - o direito da sociedade à informação e ao controle social;

XI - a razoabilidade e a proporcionalidade.

Art. 7º São objetivos da Política Nacional de Descomissionamento de Navios e Embarcações Abandonadas em Águas Sob Jurisdição Nacional:

I - proteção da saúde pública e da qualidade ambiental;

II - não geração, redução, reutilização, reciclagem e tratamento dos resíduos sólidos, bem como disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos;

III - estímulo à adoção de padrões sustentáveis de produção e consumo de bens e serviços;

IV - adoção, desenvolvimento e aprimoramento de tecnologias limpas como forma de minimizar impactos ambientais;

V - redução do volume e da periculosidade dos resíduos perigosos;

VI - incentivo à indústria da reciclagem, tendo em vista fomentar o uso de matérias-primas e insumos derivados de materiais recicláveis e reciclados;

VII - gestão integrada de resíduos sólidos;

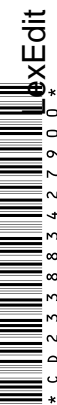
VIII - articulação entre as diferentes esferas do poder público, e destas com o setor empresarial, com vistas à cooperação técnica e financeira para a gestão integrada de resíduos sólidos;

IX - capacitação técnica continuada na área de resíduos sólidos;

X - regularidade, continuidade, funcionalidade e universalização da prestação dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, com adoção de mecanismos gerenciais e econômicos que assegurem a recuperação dos custos dos serviços prestados, como forma de garantir sua sustentabilidade operacional e financeira, observada a Lei nº 11.445, de 2007;

XI - prioridade, nas aquisições e contratações governamentais, para:

a) Produtos reciclados e recicláveis;





b) Bens, serviços e obras que considerem critérios compatíveis com padrões de consumo social e ambientalmente sustentáveis;

XII - estímulo à implementação da avaliação do ciclo de vida do produto;

XIII - incentivo ao desenvolvimento de sistemas de gestão ambiental e empresarial voltados para a melhoria dos processos produtivos e ao reaproveitamento dos resíduos sólidos, incluídos a recuperação e o aproveitamento energético;

XIV - estímulo à rotulagem ambiental e ao consumo sustentável.

CAPÍTULO III DAS COMPETÊNCIAS

Art. 8º Compete a Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e as autoridades portuárias responsáveis pela gestão dos portos públicos dos estados, atuando em conjunto ou isoladamente, identificarem, fiscalizarem e atestarem o estado de abandono do navio e/ou embarcação, procedendo de imediato com a remoção do mesmo, rebocando-o para o local credenciado mais próximo, para o devido descomissionamento.

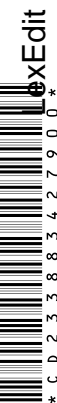
§1º A Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), as autoridades portuárias responsáveis pela gestão dos portos públicos dos estados, agirão de ofício ou quando provocada por denúncias, sejam elas dos órgãos ambientais de nível municipal, estadual ou federal, seja de entidades públicas ou privadas, seja das entidades de classe, seja esta denúncia oriunda da sociedade civil.

§2º Todo o navio/embarcação deve ser reciclado nesse processo de descomissionamento, incluindo-se:

I - Anteparas, vigias, guindastes, ferros e mobília;

II - asbestos, óleos, peças enferrujadas, substâncias químicas cancerígenas, poeiras, vapores tóxicos e combustíveis.

§3º Os componentes tóxicos dos navios/embarcações devem receber tratamento especial de reciclagem e destinação, quais sejam:





- I – Chumbo,
- II – Cobre,
- III – Mercúrio,
- IV - Ácido sulfúrico,
- V – Amianto,
- VI – Combustíveis.

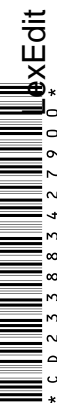
§4º Não havendo capacidade técnica e expertise da empresa de reciclagem no manuseio desses componentes tóxicos, deverá sublocar esses serviços e mão de obra específica.

CAPÍTULO IV **DA OBTENÇÃO DE RECURSOS**

Art. 9º Os recursos obtidos com a venda de equipamentos e a reciclagem do material oriundo do descomissionamento de navios e embarcações serão assim distribuídos:

- I. 30% (trinta por cento) dos recursos obtidos serão da empresa que efetuou o descomissionamento, para pagamento de despesas de operação;
- II. 70% (setenta por cento) dos recursos obtidos serão reservados ao Poder Público que destinará o montante obtido para quitar dívidas na seguinte ordem:
 - a) Dívidas oriundas de arresto, sequestro ou penhora, quando houver;
 - b) Dívidas trabalhistas, quando houver;
 - c) Dívidas oriundas de cobrança de taxas, impostos, encargos e emolumentos devidos, quando houver.

Art. 10º Os recursos obtidos do descomissionamento de navios e embarcações da parte reservada ao Poder Público deverão ser depositados em conta corrente a ser designada pela autoridade estadual competente.





Art. 11º Os órgãos marítimos estaduais deverão editar atos normativos disciplinando o descomissionamento compulsório de navios e embarcações, principalmente no que tange a destinação de recursos recebidos, sendo obrigatória a criação de um Fundo, caso o ente federativo ainda não possua.

§1º Os recursos excedentes deste Fundo deverão ter sua utilização obrigatoriamente direcionada a despoluição de baías, bacias, mares, rios e seus afluentes.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas todas as disposições em contrário.

Art. 10º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

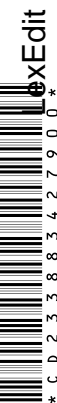
JUSTIFICAÇÃO

Existem em todo o Brasil centenas de navios e embarcações abandonadas em nossos mares, bacias, baías, rios e seus afluentes. Muitas das vezes esse encalhe é deliberado.

No entanto, um dos maiores óbices para o desenvolvimento do descomissionamento no Brasil é a legislação esparsa e pouco clara, envolvendo um vasto número de agentes públicos com seus próprios regimentos. Esse amalgamado legislativo pode constituir um difícil entrave para possíveis investimentos, principalmente os estrangeiros, no setor.

A vida útil de um navio dura cerca de 20 a 25 anos. Após esse período, no qual as embarcações acabam acumulando resíduos e ferrugem pelas viagens constantes, as empresas de navegação decidem substituí-las devido o alto custo de manutenção.

Navios e embarcações abandonadas em mares, rios, baías e bacias não só trazem perigo iminente ao meio ambiente como também causa insegurança e alto risco de acidentes.





O descomissionamento de navios e embarcações não só trás benefícios para o meio ambiente, como também gera milhares de empregos.

A implementação de uma Política Nacional robusta de descomissionamento de navios e embarcações abandonadas demanda uma abordagem integrada, envolvendo diversos setores governamentais, entidades privadas e a sociedade civil. Essa política deve ser dinâmica, adaptando-se às mudanças nas práticas globais e na tecnologia para garantir a sustentabilidade dos oceanos e a segurança marítima.

Ante o exposto, e certos da importância da presente iniciativa para o aprimoramento da ordem jurídica e da arquitetura institucional de nosso País, esperamos contar com o apoio de nossos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2023.

SARGENTO PORTUGAL
Deputado Federal PODE/RJ

