

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

Autor: Deputado CORONEL ARMANDO

Relator: Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão, para análise de mérito da matéria, o Projeto de Lei nº 1.584, de 2021, de autoria do Deputado Coronel Armando, que “dispõe sobre a reciclagem de embarcações”.

O projeto é composto por 21 artigos, agrupados em 11 capítulos, quais sejam: I – Objeto e Campo de Aplicação; II – Definições; III – Inventário de Materiais Perigosos; IV – Preparo da Embarcação; V – Plano de Reciclagem da Embarcação; VI – Vistorias e Inspeções; VII – Certificados e Seguros; VIII – Medidas de Controle; IX – Estaleiros de Reciclagem de Embarcações; X – Instrumentos Econômicos; e XI – Disposições Finais.

Segundo o Autor, há previsão de desativação de grande número de plataformas empregadas na extração de petróleo em nosso País. Acrescenta que “o novo regulamento europeu impede armadores de bandeira daquela comunidade de enviarem seus navios para a reciclagem em estaleiros que não estejam na sua própria lista certificada. Assim, abre-se uma oportunidade para o Brasil atuar nesse mercado”.

Dessa forma, o objetivo da proposição é “estabelecer as diretrizes e os procedimentos que devem envolver toda a cadeia de reciclagem de estruturas off-shore removidas do mar para reciclagem em terra, bem como para embarcações das mais diversas classes”.

A matéria foi distribuída, para análise de mérito, às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; e de Viação e Transportes e, para verificação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Tramita em regime ordinário e está sujeita à deliberação conclusiva das Comissões.



* CD259766338000 *

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em 01/10/2021, foi apresentado o Parecer do Relator, Deputado Evair Vieira de Melo, pela aprovação, com Substitutivo e, em 23/11/2021, aprovado o Parecer.

Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em 04/07/2022, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado General Girão, pela aprovação, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS). Em 23/11/2022, foi aprovado o Parecer.

Nesta Comissão, foram apresentadas 6 emendas, todas de autoria do Deputado Hugo Leal, as quais seguem descritas.

A Emenda nº 1 pretende inserir Anexo ao PL, contendo relação de materiais perigosos restritos, além de exigir o inventário de materiais perigosos apenas para embarcações estrangeiras fabricadas a partir da entrada em vigor da lei.

A Emenda nº 2 intenta suprimir o § 3º do art. 12, que trata das medidas de controle de embarcações estrangeiras que não disponham de cópia do certificado de inventário ou do certificado de embarcação pronta para reciclagem.

A Emenda nº 3 tem o propósito de inserir Anexo ao PL, contendo lista de elementos para o inventário de “matérias perigosas”. Também altera a redação do § 6º do art. 6, restringindo a apresentação de inventário simplificado de materiais perigosos a embarcações existentes destinadas à reciclagem.

A Emenda nº 4 pretende alterar a cláusula de vigência para dispositivos específicos.

A Emenda nº 5 pretende alterar a redação do caput do § 4º do art. 9º, que trata da vistoria final.

A Emenda nº 6 pretende alterar o art. 7º, para retirar a obrigatoriedade de reciclagem em estaleiros nacionais, que passaria a ter caráter prioritário, e suprimir dispositivos referentes a exigências para preparo da embarcação para reciclagem.

É o relatório.



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

II - VOTO DO RELATOR

Em 2009, a Organização Marítima Internacional (OMI/IMO), organismo especializado da Organização das Nações Unidas (ONU), aprovou a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (Convenção de Hong Kong).

A edição da norma foi motivada por questões relativas à segurança e à saúde de pessoas, ao meio ambiente e ao bem estar no âmbito da indústria de reciclagem de navios e pretendeu abordar de maneira efetiva, em um instrumento legal impositivo, os riscos ambientais, de saúde ocupacional e de segurança relacionados à reciclagem de navios, levando em consideração as características específicas do transporte marítimo e a necessidade de assegurar a retirada adequada de navios que tenham chegado ao fim de sua vida útil.

Além do desmantelamento e da reciclagem da embarcação ao final de sua vida útil, a norma dispõe sobre a proibição ou restrição do uso de materiais potencialmente perigosos em embarcações de países signatários e sobre a proibição da utilização desses materiais em embarcações que estejam em seus portos, estaleiros e terminais. Tal medida impõe a presença a bordo de inventário de materiais potencialmente perigosos, emitido pela autoridade do respectivo País.

Esses importantes aspectos foram oportunamente incorporados ao projeto de lei sob análise. À época de sua apresentação, entretanto, não havia previsão de que a Convenção entrasse em vigor, a qual dependia do cumprimento de alguns requisitos: i) mínimo de 15 Estados assinando a Convenção sem reserva de ratificação; ii) frota mercante desses Estados correspondendo a 40% da arqueação bruta da frota mercante mundial; e iii) volume anual máximo conjunto de reciclagem, nos últimos 10 anos, de ao menos 3% da arqueação bruta da frota mercante dos Estados.

Atualmente, o cenário é bastante distinto. Esses requisitos já foram cumpridos e, portanto, a Convenção de Hong Kong já possui data para início de seus efeitos: 26 de junho de 2025. Diante disso, entendemos que serão necessários alguns ajustes no texto legal, por meio de Substitutivo, ressaltando que a adesão do Brasil a essa Convenção é indispensável para que estaleiros brasileiros possam efetuar reciclagem de embarcações de bandeiras de países aderentes.

Ademais, independentemente da adesão do Brasil à Convenção, o País deve adotar práticas compatíveis com as adotadas em âmbito internacional, de modo a facilitar o controle de embarcações estrangeiras em águas sob



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

jurisdição nacional e, ao mesmo tempo, o tráfego de embarcações brasileiras em águas sob jurisdição de outras nações. Dessa forma, foi incluída no Substitutivo a obrigação de as embarcações estrangeiras cumprirem as exigências da Convenção referentes ao inventário de materiais potencialmente perigosos. Para as embarcações existentes, optamos por transição mais suave, remetendo a regulamento o início da exigência do inventário de materiais potencialmente perigosos.

Além disso, muitos conceitos e comandos já estabelecidos na Convenção não foram incluídos no texto do Substitutivo. Optamos por fazer referência a ela quando necessário. Evita-se, assim, incompatibilidade de redações e eventual anacronismo da legislação brasileira.

Ainda, algumas regras procedimentais de execução da lei foram remetidas a regulamento, com o objetivo de excluir dispositivos típicos de normas infralegais e possibilitar alterações mais céleres.

Por fim, entendemos que a aprovação deste projeto de lei irá mostrar à comunidade marítima internacional o compromisso de nosso País com a segurança e sustentabilidade nas atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.584, de 2021, do Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, e das Emendas nos 4 e 6, na forma do Substitutivo anexo, e pela rejeição das Emendas nos 1 a 3 e 5.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2025.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
Relator



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

Dispõe sobre reciclagem de embarcações.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

OBJETO E CAMPO DE APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre reciclagem de embarcações, estabelecendo as diretrizes e regras para a prática dessa atividade em território nacional.

§ 1º Esta Lei se aplica:

I - às embarcações de propriedade brasileira ou não, com arqueação bruta maior ou igual a quinhentos;

II - às embarcações brasileiras com arqueação bruta menor que quinhentos, no caso de dispositivos especificamente direcionados a elas;

III - às embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, no que se refere ao inventário de materiais potencialmente perigosos e, quando aplicável, o certificado de embarcação pronta para reciclagem;

IV - às pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, responsáveis pela reciclagem de embarcações.

§ 2º Esta Lei não se aplica a navios de guerra, auxiliares ou outros utilizados temporariamente em serviço governamental não comercial, independentemente de suas bandeiras.

Art. 2º Aplica-se à reciclagem de embarcações, além do previsto nesta Lei, o disposto na legislação vigente referente a segurança dos



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

trabalhadores, segurança da navegação e controle de poluição ambiental, bem como nos atos internacionais ratificados pelo Brasil, sem prejuízo das normas estabelecidas:

I- pelo Ministério do Trabalho e Emprego;

II – pela autoridade marítima;

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

IV – pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES

Art. 3º 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, conforme a Convenção de Hong Kong;

III – certificado sobre inventário de materiais potencialmente perigosos: certificado estatutário específico da embarcação, emitido por autoridade competente, conforme a Convenção de Hong Kong;

IV - Convenção de Hong Kong: Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009;

V – declaração de término da reciclagem: declaração, emitida pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações ou de entidade especializada acreditada junto ao órgão competente, que atesta a



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

conclusão da reciclagem da embarcação, conforme a Convenção de Hong Kong;

VI – embarcação: qualquer construção que se enquadre no conceito de Navio definido na Convenção de Hong Kong;

VII – embarcação existente: aquela que não é nova;

VIII – embarcação nova: aquela:

a) cujo contrato de construção é celebrado a partir de 24 meses após a entrada 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;

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

X – estaleiro de reciclagem de embarcações: estabelecimento em área delimitada, seja estaleiro, terminal portuário ou outra área utilizada para atividades da indústria naval ou para a reciclagem de embarcações;

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

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

XIII – materiais potencialmente perigosos: substâncias capazes de ocasionar riscos para a saúde humana ou o meio ambiente, conforme definidas pela Convenção Hong Kong;

XIV – operador de estaleiro de reciclagem: pessoa física ou jurídica responsável por estaleiro de reciclagem de embarcações;



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

XV – 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 demais normas aplicáveis.

XVI – 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 meio 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 demais legislações aplicáveis;

XVII – 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 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 estaleiro de reciclagem de embarcações;

XVIII – reciclagem de embarcações: atividade de desmantelamento total ou parcial de embarcação em estaleiro de reciclagem de embarcações, com o fim de recuperar componentes e materiais para reutilização, recondicionamento e reciclagem assegurando, ao mesmo tempo, a gestão dos materiais potencialmente perigosos e outros, incluindo



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

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;

XIX – 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); e

XX – resíduos resultantes da reciclagem: efluentes e resíduos gerados durante o processo de reciclagem de embarcações sujeitas às normas e legislações ambientais brasileiras.

CAPÍTULO III

INVENTÁRIO DE MATERIAIS POTENCIALMENTE PERIGOSOS

Art. 4º Cada embarcação nova deve ter a bordo inventário de materiais potencialmente 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 potencialmente 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 potencialmente perigosos, listados na Convenção de Hong Kong.

III – ser aprovado pela autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada.

§ 2º O inventário de materiais potencialmente perigosos deve ser devidamente mantido e atualizado até a reciclagem da embarcação, de forma a atender às modificações e acréscimos nas instalações em que se



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

utilizem materiais potencialmente perigosos e a qualquer modificação relevante da estrutura e dos equipamentos da embarcação, nos termos do regulamento.

§ 3º 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 da estrutura e dos equipamentos da embarcação, a partir da qual será estabelecido o inventário de materiais potencialmente perigosos.

CAPÍTULO IV

PREPARO DA EMBARCAÇÃO

Art. 5º 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; e

II – notificar por escrito a autoridade marítima e demais órgãos pertinentes, quanto à intenção de reciclar a embarcação, nos termos do regulamento.

§ 1º O responsável pela embarcação deve assegurar que a embarcação destinada à reciclagem:

I – somente seja reciclada no exterior, se for embarcação brasileira, caso seja comprovada a inexistência ou indisponibilidade de estaleiros brasileiros do tipo e porte adequados à reciclagem pretendida, ou quando estes oferecerem a melhor oferta, nos termos do regulamento.

II – disponha de certificado de embarcação pronta para reciclagem, emitido pelo agente da autoridade marítima ou por entidade



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

especializada por ela autorizada, antes da reciclagem da embarcação e após a recepção do plano de reciclagem da embarcação.

§ 2º O responsável pela embarcação deve também:

I – fornecer ao operador de estaleiro de reciclagem de embarcações, antes do início da execução da reciclagem, cópia do certificado de embarcação pronta para reciclagem; e

II – tomar as medidas necessárias para assegurar sua conformidade com os requisitos previstos em regulamento, até que o operador de estaleiro de reciclagem de embarcações assuma a responsabilidade por ela.

§ 3º Previamente à entrega da embarcação no estaleiro de reciclagem, o operador de estaleiro pode recusar a embarcação para reciclagem, na forma do regulamento, se suas condições não corresponderem de forma substancial aos dados constantes no certificado de inventário, incluindo a hipótese de não manutenção ou não atualização do inventário de materiais potencialmente perigosos, em vista de modificações na estrutura ou nos equipamentos da embarcação.

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

§ 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 tratada conforme regulamento.

CAPÍTULO V

PLANO DE RECICLAGEM DA EMBARCAÇÃO



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

Art. 6º O plano de reciclagem da embarcação deve ser elaborado antes do início do processo de reciclagem e atender às considerações específicas que não estejam abrangidas pelo plano de reciclagem de embarcações do estaleiro ou que exijam 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 responsável, de modo que o seu conteúdo considere as informações constantes no inventário de materiais potencialmente 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 potencialmente perigosos e resíduos resultantes da reciclagem da embarcação, incluindo os identificados no inventário de materiais potencialmente 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.



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

§ 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.

CAPÍTULO VI

VISTORIAS E INSPEÇÕES

Art. 7º 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 o inventário de materiais potencialmente 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.

§ 2º A vistoria de renovação verifica se o inventário de materiais potencialmente perigosos atende aos requisitos desta Lei, nos termos e intervalos máximos fixados pela autoridade marítima.

§ 3º A vistoria adicional, que pode ser geral ou parcial, é feita a pedido do responsável da embarcação, após modificação, substituição ou reparo significativo na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

instalações, no arranjo interior ou nos materiais, que cause impacto no inventário de materiais potencialmente perigosos, para verificar se a embarcação continua a atender aos requisitos desta Lei e, se necessário, para que o inventário de materiais potencialmente perigosos seja retificado.

§ 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 potencialmente perigosos atende aos requisitos previstos nesta Lei e no regulamento;

II – se o plano de reciclagem da embarcação reflete corretamente as informações constantes no inventário de materiais potencialmente perigosos; e

III – se o estaleiro de reciclagem para o qual a embarcação se destina está inscrito na lista de estaleiros.

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

CAPÍTULO VII

MEDIDAS DE CONTROLE

Art. 8º A autoridade marítima aplicará as medidas de controle das embarcações nos termos desta Lei.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no § 2º, 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.



* C D 2 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

§ 2º Pode ser feita inspeção pormenorizada pelo agente da autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, caso a embarcação não tenha a bordo certificado de inventário, certificado de embarcação pronta para reciclagem válido ou exista suspeita de que os documentos não condizem com o estado atual da embarcação.

§ 3º As embarcações estrangeiras podem ser objeto de aviso, detenção, expulsão ou banimento dos portos ou terminais sob jurisdição do Estado Brasileiro caso não apresentem aos agentes da autoridade marítima cópia do certificado de inventário ou do certificado de embarcação pronta para reciclagem, devendo o Estado da bandeira ser informado da violação a esta Lei.

§ 4º A não atualização do inventário de materiais potencialmente perigosos não constitui 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 menor que quinhentos, antes de iniciarem o processo de reciclagem, deverão solicitar o cancelamento de inscrição ou registro junto ao Tribunal Marítimo ou à autoridade marítima.

§ 7º Qualquer embarcação fundeada ou atracada na área de responsabilidade de um porto, apresentando indícios de que possa oferecer risco à segurança da navegação, deve ser submetida a inspeção dos agentes da autoridade marítima e, no caso da confirmação da existência desse risco, o proprietário da embarcação deve providenciar o restabelecimento da sua



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

condição de segurança, sob pena da embarcação ser apreendida e leiloada nos termos da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Art. 9º A embarcação que arvora bandeira de país terceiro, ao fazer escala em porto ou fundeadouro brasileiro, deve ter a bordo inventário de materiais potencialmente perigosos que cumpra o disposto na Convenção de Hong Kong.

§ 1º Aplica-se às embarcações a que se refere o *caput* o disposto no § 5º do art. 8º.

§ 2º Para a substituição de bandeira de país terceiro para bandeira brasileira, a embarcação deve ter inventário de materiais potencialmente perigosos, ou tal inventário deve ser obtido no período de seis meses a contar do registro no Tribunal Marítimo ou da inscrição na autoridade marítima, ou, caso ocorra antes, durante uma das vistorias obrigatórias.

CAPÍTULO VIII

ESTALEIRO DE RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Art. 10. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve atender aos seguintes requisitos, observadas as diretrizes pertinentes da Organização Marítima Internacional (OMI), da Convenção de Hong Kong, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Convenção da Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes e das demais convenções internacionais das quais o Brasil seja parte, bem como o disposto no art. 2º e:

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;



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

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 – 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 meio ambiente causados pela reciclagem;

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

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

VII – assegurar a gestão e o armazenamento seguros e ambientalmente corretos dos resíduos e dos materiais potencialmente perigosos, de forma a:

a) garantir a contenção de todos os materiais potencialmente 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 potencialmente 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;

VIII – elaborar e manter plano de preparação e de



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

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 gruas, à embarcação e a todas as zonas do estaleiro de reciclagem de embarcações;

IX – estabelecer medidas para garantir a saúde e a integridade física e a devida capacitação dos trabalhadores;

X – 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 meio ambiente, comunicando-os à autoridade competente; e

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

XII – preferencialmente atuar em parceria com unidades centralizadas de cooperativas ou associações de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis.

§ 1º Os estaleiros que cumprirem as exigências previstas neste artigo devem constar de lista de estaleiros, elaborada e atualizada na forma do regulamento.

§ 2º 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.

§ 3º 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 aos órgãos competentes, na forma do regulamento.

§4º: A destinação sustentável dos resíduos tratados na alínea "c" do inciso VII será preferencialmente realizada no território nacional por empresas certificadas pela autoridade competente.

Art. 11. O estaleiro de reciclagem de embarcações está autorizado a reciclar embarcação com arqueação bruta menor que



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

quinhentos, desde que ela já esteja com a sua inscrição ou registro cancelado, conforme disposto no § 6º do art. 8º.

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 menor que quinhentos, para as providências devidas, na forma do regulamento.

Art. 12. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve ter licença ambiental aprovada pelo órgão competente do Sisnama, desde que atenda aos requisitos estabelecidos no art. 10, 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. 10, 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.



* C D 2 2 5 9 7 6 6 3 3 3 8 0 0 0 *

CAPÍTULO IX

INSTRUMENTOS ECONÔMICOS

Art. 13. 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 de reciclagem;

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. 14. 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. 15. 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 relacionadas.

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



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

III - organizações de catadores de materiais recicláveis e entidades representativas desse segmento de trabalhadores.

CAPITULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. 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. 17. O Responsável pela embarcação que será reciclada, ao promover o cancelamento da inscrição ou registro da embarcação junto ao Tribunal Marítimo ou à Autoridade Marítima, ou junto ao seu Estado de bandeira, deverá requerer junto à Receita Federal do Brasil a devida baixa do regime tributário e aduaneiro especiais em que se encontra admitida no país, devendo ser aplicado regime especial de tributação, conforme lei específica.

Art. 18. O regime especial de tributação para a importação de embarcações e bens destinados à reciclagem e descomissionamento, em estaleiro nacional autorizado, deverá ser instituído por meio de lei específica, bem como regulamentado, considerando o Decreto nº 6.759, de fevereiro de 2009.

Art. 19. Fica proibida o desmantelamento e reciclagem de embarcação, deliberadamente, encalhada na praia (beaching) ou no estuário de rios, ficando o responsável pela embarcação sujeito às sanções administrativas previstas no regulamento.

Art. 20. O artigo 49 da Lei nº 12.305/10, de 2 de Agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos, bem como rejeitos, excetuados os casos:



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

§3º Fica permitida, mediante licenciamento ambiental federal e comprovação de descontaminação, a importação de embarcações descomissionadas e destinadas ao desmantelamento, desde que:

- I - Acompanhadas de inventário de materiais perigosos (IHM);
- II - Destinadas a estaleiros ou empresas certificadas segundo norma ambiental específica;
- III - Atendam à Convenção de Hong Kong ou equivalente;." (NR).

Art. 21. 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 medidas previstas no § 3º do art. 8º desta Lei. Os valores das multas a serem aplicadas poderão ser atualizados por ato da autoridade marítima.

Art. 22. Compete à autoridade marítima estabelecer normas para vistorias, visando à emissão de certificados de inventário e de embarcação pronta para reciclagem conforme regulamento.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação oficial, exceto:

I – o art. 2º e os arts. 10 a 12, que passam a vigorar a partir da publicação desta Lei;

II – o art. 4º, *caput* e § 1º, e o art. 9º, que passam a vigorar a partir de 1º de janeiro do segundo ano subsequente ao da data de publicação desta Lei; e

III – o art. 4º, § 3º, que passa a vigorar após a edição da



* C D 2 5 9 7 6 6 3 3 8 0 0 0 *

respectiva regulamentação.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2025.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
Relator

Apresentação: 29/05/2025 09:44:49.153 - CVT
PRL 2 CVT => PL 1584/2021

PRL n.2



* C D 2 2 5 9 7 6 6 3 3 3 8 0 0 0 *



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259766338000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Lindenmeyer