



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.584-C, DE 2021

(Do Sr. Coronel Armando)

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. EVAIR VIEIRA DE MELO); da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação deste, na forma do Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (relator: DEP. GENERAL GIRÃO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste; do Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; das Emendas de Comissão nºs 4 e 6, com substitutivo; e pela rejeição das Emendas de Comissão nºs 1 a 3 e 5 (relator: DEP. ALEXANDRE LINDENMEYER).

DESPACHO:

ÀS 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).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emendas apresentadas (6)
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CORONEL ARMANDO)

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:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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, na pendência de sua venda ou entrega a estaleiro de reciclagem de embarcações;

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 uma 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 à autoridade marítima, 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 armazenagem 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 assume 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 detém 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

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 uma 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 uma 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, mas deverão 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:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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 uma 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:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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. Compete à autoridade marítima elaborar norma exigindo 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.

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, 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:

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 arvora 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 arvora 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.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



§ 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 arvora.

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

§ 10. A declaração de conformidade 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 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 arvora 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

ESTALEIROS 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:

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 A autoridade marítima 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 O operador de estaleiro de reciclagem de embarcações fica obrigado a:

I – enviar o plano de reciclagem da embarcação, depois de aprovado nos termos do § 2º do art. 8º, ao armador e à autoridade marítima ou à entidade especializada por ela autorizada;



II – comunicar à autoridade marítima que o estaleiro está pronto em todos os aspectos para dar início à reciclagem da embarcação;

III – uma vez concluída a reciclagem total ou parcial da embarcação, nos termos desta Lei, enviar declaração de conclusão de reciclagem ao agente da autoridade marítima que emitiu o certificado de embarcação pronta para reciclagem, 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, os estaleiros de reciclagem de embarcações estão autorizados 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 a finalização do processo de reciclagem de embarcação com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 300 (trezentos), no prazo de 14 (quatorze) dias, a contar da data da reciclagem total.

Art. 16. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve ser autorizado a funcionar pela autoridade local, 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 A autoridade marítima estabelecerá e atualizará a lista dos estaleiros de reciclagem de embarcações autorizados nos termos do *caput* deste artigo.

§ 2º A não observância dos requisitos estabelecidos no art. 14, a critério do agente da autoridade marítima a que o estaleiro de reciclagem de embarcações esteja submetido, poderá levar à suspensão ou ao cancelamento da autorização 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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



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 a partir de 1º de janeiro do ano seguinte ao da 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.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), 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 bilhões¹. 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. O montante ainda não considera outras estruturas metálicas que podem estar no fundo do mar, as quais precisarão ser removidas em função dos processos de monitoramento e identificação do leito nos locais onde existe a exploração petrolífera, uma vez que também têm potencial para ser recicladas e reinseridas na cadeia produtiva.



1 <https://www.poder360.com.br/economia/destruicao-de-plataformas-de-petroleo-deve-movimentar-r-90-bilhoes-em-10-anos/>. Acesso em: 22/10/2020.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



* C D 2 1 5 8 3 0 7 0 7 4 0 0 *

Além disso, o mercado de reciclagem de estruturas marítimas abarca tanto plataformas de petróleo quanto navios mercantes e militares das mais variadas classes. Anualmente, cerca de 800 navios mercantes são reciclados no mundo, sendo que 80% desse mercado está concentrado no sul da Ásia, Índia, Bangladesh, Paquistão e Turquia. Contudo, 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.

Diferentemente da construção, em que os armadores e os estaleiros precisam de subsídio para a construção das embarcações, a reciclagem tende a ser um fluxo perene de serviços, uma vez que busca atender à demanda dos governos e dos armadores, para uma destinação sustentável de suas embarcações, o 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.

Diante dessas oportunidades e dos interesses de alguns setores nacionais em que esse mercado possa aqui se consolidar, surge a necessidade da elaboração de uma norma legal que possa servir de guia orientador para todos os interessados em atuar nesse segmento em águas brasileiras. A lei novel deverá auxiliar a autoridade marítima, bem como a agências reguladoras, entes governamentais, operadoras de petróleo, armadores de navios, estaleiros, empresas siderúrgicas, de tratamento de resíduos e de reciclagem, entre outros, a realizar a atividade de maneira segura e ambientalmente correta.

O objetivo deste projeto de lei, portanto, 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. Também há que considerar toda a gestão de material perigoso, que deverá constar no inventário de materiais perigosos, além de dar suporte aos interessados e aos agentes públicos sobre os procedimentos que devem ser seguidos nas instalações de reciclagem.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



O Brasil passará a ter uma legislação mais moderna, sendo protagonista em todo o ciclo da indústria naval, desde a construção de embarcações, manutenção e a reciclagem – a qual inclui a desmontagem.

Assim, são propostos diversos capítulos, que envolvem todo o processo, com o objetivo de oferecer transparência para todos os interessados. A partir daí, 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.

Na oportunidade, ressalta-se que esta proposição foi construída por muitas mãos, não se trata de um projeto exclusivo de um parlamentar. Nesse sentido, destaca-se a participação, no processo de elaboração, do “Grupo de Economia do Mar”, constituído por engenheiros especializados e antigos comandantes da Marinha.

Desta forma, solicito o apoio dos nobres Pares para a rápida aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado CORONEL ARMANDO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Armando
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215830707400>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário
em águas sob jurisdição nacional e dá outras
providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive 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 - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou

suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

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

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

.....
.....

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;
III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não sejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo

de água. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.379, de 6/1/2011\)*](#)

.....

.....

LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III - às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;

IV - às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

Capítulo I DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil;

.....

.....

LEI Nº 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010

Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO III

DAS DIRETRIZES APLICÁVEIS AOS RESÍDUOS SÓLIDOS

CAPÍTULO IV

DOS RESÍDUOS PERIGOSOS

Art. 37. A instalação e o funcionamento de empreendimento ou atividade que gere ou opere com resíduos perigosos somente podem ser autorizados ou licenciados pelas autoridades competentes se o responsável comprovar, no mínimo, capacidade técnica e econômica, além de condições para prover os cuidados necessários ao gerenciamento desses resíduos.

Art. 38. As pessoas jurídicas que operam com resíduos perigosos, em qualquer fase do seu gerenciamento, são obrigadas a se cadastrar no Cadastro Nacional de Operadores de Resíduos Perigosos.

§ 1º O cadastro previsto no *caput* será coordenado pelo órgão federal competente do Sisnama e implantado de forma conjunta pelas autoridades federais, estaduais e municipais.

§ 2º Para o cadastramento, as pessoas jurídicas referidas no *caput* necessitam contar com responsável técnico pelo gerenciamento dos resíduos perigosos, de seu próprio quadro de funcionários ou contratado, devidamente habilitado, cujos dados serão mantidos atualizados no cadastro.

§ 3º O cadastro a que se refere o *caput* é parte integrante do Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais e do Sistema de Informações previsto no art. 12.

Art. 39. As pessoas jurídicas referidas no art. 38 são obrigadas a elaborar plano de gerenciamento de resíduos perigosos e submetê-lo ao órgão competente do Sisnama e, se couber, do SNVS, observado o conteúdo mínimo estabelecido no art. 21 e demais exigências previstas em regulamento ou em normas técnicas.

§ 1º O plano de gerenciamento de resíduos perigosos a que se refere o *caput* poderá estar inserido no plano de gerenciamento de resíduos a que se refere o art. 20.

§ 2º Cabe às pessoas jurídicas referidas no art. 38:

I - manter registro atualizado e facilmente acessível de todos os procedimentos relacionados à implementação e à operacionalização do plano previsto no *caput*;

II - informar anualmente ao órgão competente do Sisnama e, se couber, do SNVS, sobre a quantidade, a natureza e a destinação temporária ou final dos resíduos sob sua responsabilidade;

III - adotar medidas destinadas a reduzir o volume e a periculosidade dos resíduos sob sua responsabilidade, bem como a aperfeiçoar seu gerenciamento;

IV - informar imediatamente aos órgãos competentes sobre a ocorrência de acidentes ou outros sinistros relacionados aos resíduos perigosos.

§ 3º Sempre que solicitado pelos órgãos competentes do Sisnama e do SNVS, será assegurado acesso para inspeção das instalações e dos procedimentos relacionados à implementação e à operacionalização do plano de gerenciamento de resíduos perigosos.

§ 4º No caso de controle a cargo de órgão federal ou estadual do Sisnama e do SNVS, as informações sobre o conteúdo, a implementação e a operacionalização do plano previsto no *caput* serão repassadas ao poder público municipal, na forma do regulamento.

Art. 40. No licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades que operem com resíduos perigosos, o órgão licenciador do Sisnama pode exigir a contratação de seguro de responsabilidade civil por danos causados ao meio ambiente ou à saúde pública, observadas as regras sobre cobertura e os limites máximos de contratação fixados em regulamento.

Parágrafo único. O disposto no *caput* considerará o porte da empresa, conforme regulamento.

.....

.....

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente,

em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

§ 2º As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

§ 3º Nas referências:

I - à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, estão compreendidos:

a) o Poder Executivo, o Poder Legislativo, neste abrangidos os Tribunais de Contas, o Poder Judiciário e o Ministério Público;

b) as respectivas administrações diretas, fundos, autarquias, fundações e empresas estatais dependentes;

II - a Estados entende-se considerado o Distrito Federal;

III - a Tribunais de Contas estão incluídos: Tribunal de Contas da União, Tribunal de Contas do Estado e, quando houver, Tribunal de Contas dos Municípios e Tribunal de Contas do Município.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei Complementar, entende-se como:

I - ente da Federação: a União, cada Estado, o Distrito Federal e cada Município;

II - empresa controlada: sociedade cuja maioria do capital social com direito a voto pertença, direta ou indiretamente, a ente da Federação;

III - empresa estatal dependente: empresa controlada que receba do ente controlador recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária;

IV - receita corrente líquida: somatório das receitas tributárias, de contribuições, patrimoniais, industriais, agropecuárias, de serviços, transferências correntes e outras receitas também correntes, deduzidos:

a) na União, os valores transferidos aos Estados e Municípios por determinação constitucional ou legal, e as contribuições mencionadas na alínea *a* do inciso I e no inciso II do art. 195, e no art. 239 da Constituição;

b) nos Estados, as parcelas entregues aos Municípios por determinação constitucional;

c) na União, nos Estados e nos Municípios, a contribuição dos servidores para o custeio do seu sistema de previdência e assistência social e as receitas provenientes da compensação financeira citada no § 9º do art. 201 da Constituição.

§ 1º Serão computados no cálculo da receita corrente líquida os valores pagos e recebidos em decorrência da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, e do fundo previsto pelo art. 60 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

§ 2º Não serão considerados na receita corrente líquida do Distrito Federal e dos Estados do Amapá e de Roraima os recursos recebidos da União para atendimento das despesas de que trata o inciso V do § 1º do art. 19.

§ 3º A receita corrente líquida será apurada somando-se as receitas arrecadadas no mês em referência e nos onze anteriores, excluídas as duplicidades.

.....

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 águas¹. 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

¹ 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:



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



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



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



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;



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



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:



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



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>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação, com substitutivo do Projeto de Lei nº 1.584/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Evair Vieira de Melo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carla Zambelli - Presidente, Coronel Chrisóstomo, Carlos Gomes e Carlos Henrique Gaguim - Vice-Presidentes, Bia Cavassa, Camilo Capiberibe, Dra. Vanda Milani, Evair Vieira de Melo, Leonardo Monteiro, Leônidas Cristino, Nelson Barbudo, Nilto Tatto, Paulo Bengtson, Ricardo Izar, Átila Lira, Coronel Tadeu, Daniela do Waguinho, Guiga Peixoto, Joenia Wapichana, Jose Mario Schreiner, Júlio Delgado, Merlong Solano, Neri Geller, Rodrigo Agostinho, Túlio Gadêlha e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2021.

Deputada CARLA ZAMBELLI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218327125000>

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;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217130676800>

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

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217130676800>



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217130676800>



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:

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217130676800>



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:

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

Deputada CARLA ZAMBELLI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carla Zambelli
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217130676800>



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 resolveu¹, 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 desafoço 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.584/2021, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), nos termos do Parecer do Relator, Deputado General Girão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Vice-Presidente; Alexandre Leite, Arlindo Chinaglia, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Márcio Marinho, Nilson Pinto, Paulão, Rogério Peninha Mendonça, Rubens Bueno, Subtenente Gonzaga, Arthur Oliveira Maia, Augusto Coutinho, Coronel Armando, Eduardo Cury, Fernando Monteiro, General Girão, General Peternelli, Josias Gomes, Leonardo Monteiro, Pedro Lucas Fernandes, Pedro Westphalen, Rafael Motta, Rodrigo Agostinho e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2022.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente em exercício





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA MODIFICATIVA (Do Sr. HUGO LEAL)

Dê-se aos arts. 5º e 13 do Projeto de Lei nº 1.584/2021 a seguinte redação:

“**Art. 5º.** É proibida ou restringida a instalação ou a utilização de materiais perigosos nas embarcações conforme anexo I, sem prejuízo das diretrizes emanadas de outras normas em vigor.

.....
.....”

“**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.

.....

§ 2º Aplica-se o disposto no art. 5º à 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.

.....

§ 13. O disposto no caput e § 2º deste artigo aplica-se apenas à embarcação que arvore a bandeira de um país terceiro fabricada a partir da entrada em vigor desta lei.” (NR)





Inclua-se o anexo I ao Projeto de Lei nº 1.584/2021, com a seguinte redação:

Anexo I

Materiais Perigosos Restritos

Materiais Perigosos	Definições	Medidas de Controle
Amianto	Matérias que contêm amianto	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de matérias que contenham amianto.
Substâncias que empobrecem a camada de ozônio	<p>Substâncias regulamentadas definidas no artigo 1, n. 4, do Protocolo de Montreal sobre as Substâncias que Deterioram a Camada de Ozônio, de 1987, enumeradas nos anexos A, B, C ou E do referido protocolo, em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo. A bordo dos navios podem encontrar-se, sem que esta lista seja exaustiva, as seguintes substâncias que empobrecem a camada de ozônio:</p> <p>Halon 1211 bromoclorodifluorometano</p> <p>Halon 1301 bromoclorotrifluorometano</p> <p>Halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoretano (também denominado Halon 114B2) CFC-11 triclourofluorometano</p> <p>CFC-12 diclorodifluorometano</p> <p>CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano</p> <p>CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 cloropentafluoroetano</p> <p>HCFC-22 clorodifluorometano</p>	Estão proibidas em todos os navios instalações novas que contenham substâncias que empobrecem a camada de ozônio.
Bifenilas policloradas (PCB)	Por «bifenilas policloradas» entende-se os compostos aromáticos em que os átomos de hidrogênio na molécula de bifenila (dois anéis de benzeno ligados por uma ligação simples carbono-carbono) podem ser substituídos por um número de átomos de cloro que pode ir até dez.	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de materiais que contenham bifenilas policloradas.
Ácido sulfônico perfluorooctano (PFOS)	Por «ácido sulfônico perfluorooctano (PFOS)» entende-se o ácido sulfônico perfluorooctano e seus derivados.	Estão proibidas instalações novas que contenham ácido sulfônico perfluorooctano (PFOS) e seus





		derivados
Compostos e sistemas antivegetativos	Compostos e sistemas antivegetativos regulamentados pelo anexo I da Convenção Internacional relativa ao Controle dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, de 2001 (Convenção AFS), em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo.	<p>1. Está proibida em todos os navios a utilização de sistemas antivegetativos que contenham compostos organoestânicos como biocidas ou qualquer outro sistema antivegetativo cuja aplicação ou uso seja proibido pela Convenção AFS.</p> <p>2. Em todos os navios novos ou instalações novas nos navios é proibido aplicar ou utilizar compostos ou sistemas antivegetativos de forma incompatível com a Convenção AFS.</p>

JUSTIFICAÇÃO

Não referenciar no PL quais seriam os materiais perigosos pode dar margem a diversas interpretações sobre o que deveria ou poderia ter restrição de uso. Recomendamos seguir a mesma orientação do Regulamento Europeu 1257 que estabelece em seu anexo I os materiais perigosos restritos.

Alteramos o art. 13 para prever que a embarcação que arvora a bandeira de um país terceiro terá que cumprir as mesmas exigências que embarcação nacional, aplicável às embarcações fabricadas a partir da entrada em vigor da nova Lei.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD - RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA SUPRESSIVA (Do Sr. HUGO LEAL)

Suprima-se o § 3º do art. 12º do Projeto de Lei n. 1.584/2021.

JUSTIFICAÇÃO

Sugerimos focar em embarcações que se destinem ao desmantelamento, ou excluir esta obrigação. Com efeito, vale registrar que o Regulamento Europeu 1257, que trata de matéria correlata, registra o seguinte:

“A não atualização do inventário de matérias perigosas não constitui uma deficiência punível com detenção, mas quaisquer incoerências nesse inventário devem ser comunicadas à administração em causa e devem estar corrigidas por ocasião da vistoria seguinte”.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD - RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA MODIFICATIVA E ADITIVA

(Do sr. HUGO LEAL)

Dê-se ao caput e ao § 6º do art. 6º do Projeto de Lei nº 1.584/2021 a seguinte redação:

“**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, conforme o Anexo II.

.....
§ 6º A autoridade marítima poderá exigir das embarcações existentes, destinadas à reciclagem, a apresentação de inventário simplificado de materiais perigosos, elaborado a partir de plano que descreva a verificação visual ou por amostragem a de materiais perigosos.

.....” (NR)

Insira-se o Anexo II ao Projeto de Lei nº 1.584/2021 com a seguinte redação:

Anexo II

LISTA DE ELEMENTOS PARA O INVENTÁRIO DE MATÉRIAS PERIGOSAS

1. Todas as matérias perigosas enumeradas no anexo I
2. Cádmio e compostos de cádmio
3. Cromo hexavalente e compostos de cromo hexavalente
4. Chumbo e compostos de chumbo





5. Mercúrio e compostos de mercúrio
6. Bifenilas polibromadas (PBB)
7. Éteres difenílicos polibromados (PBDE)
8. Naftalenos policlorados (mais de três átomos de cloro)
9. Substâncias radioativas
10. Determinadas parafinas cloradas de cadeia curta (alcanos, C10-C13, cloro)
11. Retardadores de chama bromados (HBCDD)

JUSTIFICAÇÃO

É fundamental saber o que deve constar no inventário de materiais perigosos, evitando assim uma insegurança jurídica. O anexo II onde deverá conter a lista de substâncias que devem compor o inventário foi copiada do Regulamento Europeu Sobre desmantelamento de embarcações e já está em uso desde 2012 sem problemas para os operadores.

Ademais, em que pese o inventário somente seja exigível de “embarcação nova”, dado que ele é mencionado como documento a ser apresentado em diversos outros dispositivos da norma, sugere-se a alteração do parágrafo 6º de modo a evitar que o inventário, nos moldes e rigor daquele exigido para as embarcações novas, passe a ser exigido também para as “existentes”.

Com a alteração sugerida, fica explicitado que para as embarcações existentes o inventário será simplificado e somente poderá ser exigido daquelas embarcações destinadas à reciclagem.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD - RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA MODIFICATIVA

(Do Sr. HUGO LEAL)

Dê-se aos incisos I, III e IV, do artigo 21 do Projeto de Lei n. 1.584/2021 a seguinte redação:

“Art. 21.

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

.....
III - o art. 6º, § 6º passa a vigorar após a edição da respectiva regulamentação;

IV – o art. 7º, §1º, I passa a vigorar 5 (cinco) anos após a data de sua publicação.”

JUSTIFICAÇÃO

É importante incorporar uma linha de transição que permita adotar um direito de prioridade em detrimento da obrigatoriedade. Alternativamente, propõe-se endereçar um pacote de regras que impeça restrição de mercado e impactos nos projetos. Ou, ainda, aplicar a lei apenas para embarcações construídas após a vigência da lei.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**

PSD - RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA MODIFICATIVA

(Do Sr. HUGO LEAL)

Dê-se ao § 4º do artigo 9º do Projeto de Lei n. 1.584/2021 a seguinte redação:

“Art. 9º.....

.....

§ 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:

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A fim de evitar questões de interpretação quanto à “retirada de serviço”, sugerimos que a vistoria seja aplicada para condicionar o início da atividade de desmantelamento em si.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**

PSD - RJ





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.584/2021

Dispõe sobre a reciclagem de embarcações.

EMENDA MODIFICATIVA E SUPRESSIVA (Do Sr. HUGO LEAL)

Dê-se ao inciso I, do § 1º, bem como ao item II, do § 2º, ambos do artigo 7º do Projeto de Lei nº 1.584, de 2021 a seguinte redação::

“Art. 7º.....

§ 1º

I - seja reciclada prioritariamente em estaleiros nacionais de Reciclagem de embarcações constantes na lista de estaleiros, conforme disposto no § 1º do art. 16;

§ 2º

II - fornecer ao operador de estaleiro de reciclagem de embarcações uma cópia do certificado de embarcação pronta para reciclagem até imediatamente antes que a execução do desmantelamento seja iniciada.”

Suprima-se o inciso II do § 1º, bem como o inciso I do § 2º, ambos do artigo 7º do Projeto de Lei nº 1.584/2021.

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a alteração do inciso I, do § 1º do artigo 7º para estabelecer uma obrigação de priorização de uso dos estaleiros nacionais, ao invés de imposição de uso, isso com vistas a forçar os estaleiros brasileiros a serem competitivos.





A imposição da contratação, tal qual originalmente prevista no PL, pode afetar fortemente a competitividade de empresas que operam no Brasil e que poderão acabar obrigadas a contratar serviços mais caros que os oferecidos mundialmente, o que, em última análise poderá afastar investimentos no Brasil.

Além disso, não há ganhos em incluir os requisitos previstos pelo o inciso II do § 1º, bem como o inciso I do § 2º do artigo 7º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.584/2021. A execução de plano de reciclagem adequado que contemple a condição da plataforma é o requisito que deve prevalecer.

Entende-se fundamental a ampliação da competitividade dos estaleiros, mas evitando restringir a realização deste tipo de atividade, desde que claramente planejadas em condições adequadas.

Por fim, a exigência prevista pelo item II, do § 2º do artigo 7º não deve restringir a entrada da embarcação no estaleiro. Ou seja, deveria ser permitido que o certificado de embarcação pronta para reciclagem seja emitido com esta já no estaleiro podendo ser um requisito para início das operações de desmantelamento.

Sala da Comissão, 11 de abril de 2023.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD - RJ



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.



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.



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



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



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



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



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;



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



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



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



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.

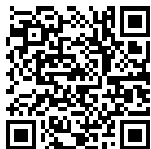
§ 4º Nas circunstâncias indicadas no § 3º, o responsável pela embarcação não se desincumbe de sua responsabilidade, devendo informar essa situação no mesmo dia ao agente da autoridade marítima.

§ 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



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.



§ 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

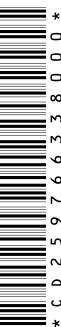
Art. 7º As vistorias relacionadas ao processo de reciclagem de embarcação devem ser realizadas pela autoridade marítima ou por entidade especializada por ela autorizada, observadas as diretrizes desta Lei, e serão dos seguintes tipos:

- 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



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.



§ 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



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;



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



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;

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



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.



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.



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:



§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



respectiva regulamentação.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2025.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.584/2021, do Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, das Emendas de Comissão nºs 4 e 6, com substitutivo, e pela rejeição das Emendas de Comissão nºs 1, 2, 3 e 5, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexandre Lindenmeyer.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Beбето, Bruno Ganem, Coronel Tadeu, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Duda Ramos, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Ricardo Ayres e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 27/06/2025 10:54:07.137 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1584/2021

SBT-A n.1

PROJETO DE LEI Nº 1.584, DE 2021

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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 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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 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;

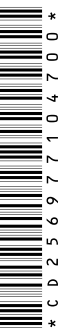
b) cuja quilha, na ausência de contrato de construção, foi assente, ou que se encontrava em fase equivalente de construção, após seis meses da data de vigência desta Lei; ou

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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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;

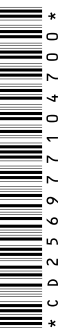
XV – plano de reciclagem da embarcação: plano, elaborado pelo operador de estaleiro de reciclagem de embarcações, para cada embarcação a ser reciclada sob a sua responsabilidade, observadas as diretrizes desta Lei e das demais normas aplicáveis.

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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 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:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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 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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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

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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 27/06/2025 10:54:07.137 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1584/2021

SBT-A n.1

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.

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 27/06/2025 10:54:07.137 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1584/2021
SBT-A n.1

§ 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 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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

embarcação pronta para reciclagem, o qual, se válido, é considerado suficiente para a inspeção ser aprovada.

§ 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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

autoridade marítima e, no caso da confirmação da existência desse risco, o proprietário da embarcação deve providenciar o restabelecimento da sua 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;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 – 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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 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 guias, 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;

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

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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 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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

§ 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 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:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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; e

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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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:

.....
§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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 respectiva regulamentação.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES
Presidente**



FIM DO DOCUMENTO
