



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1535, DE 2025

Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios de 2009 (HKC), para fins de adesão brasileira ao referido instrumento.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado MARCEL VAN HATTEM

I - RELATÓRIO

Com fundamento no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da **Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, de 2009**, para fins de adesão brasileira ao referido instrumento.

O instrumento internacional tem como objetivo prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar acidentes, ferimentos e outros efeitos adversos à saúde humana e ao meio ambiente decorrentes da reciclagem de navios, bem como aumentar a segurança dos navios ao longo de todo o seu ciclo de vida.

A Convenção foi adotada no âmbito da Organização Marítima Internacional (OIM), com a colaboração da Organização Internacional do





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

Trabalho (OIT) e em consonância com diretrizes da Convenção da Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos.

O instrumento é composto por um preâmbulo, 21 artigos e um Anexo técnico detalhado, que estabelece regras específicas para a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios.

O **Artigo 1** dispõe sobre as obrigações gerais das Partes, determinando a implementação plena das disposições da Convenção com vistas à proteção da saúde humana e do meio ambiente, bem como à promoção da segurança operacional no setor marítimo.

O **Artigo 2** apresenta definições relevantes, incluindo conceitos como “navio”, “reciclagem de navio”, “material potencialmente perigoso” e “instalação de reciclagem de navios”, que orientam a aplicação do instrumento.

O **Artigo 3** trata do campo de aplicação da Convenção, estabelecendo sua incidência sobre navios que arvoram a bandeira de Estados Partes e sobre instalações de reciclagem sob sua jurisdição, com exceções específicas para navios militares e embarcações de menor porte.

O **Artigo 4** estabelece controles relativos à reciclagem de navios, impondo às Partes a obrigação de assegurar que, tanto os navios, quanto as instalações de reciclagem, cumpram os requisitos previstos na Convenção.

Os **Artigos 5 e 6** disciplinam os procedimentos de vistoria e certificação de navios, a autorização de instalações de reciclagem e a troca de informações entre as Partes e a Organização Marítima Internacional.

O **Artigo 7** disciplina a troca de informações entre as Partes e a Organização Marítima Internacional, estabelecendo que cada Estado deverá fornecer, quando solicitado, dados pertinentes que fundamentaram a autorização de instalações de reciclagem de navios sob sua jurisdição. A norma impõe, ainda, que tais informações sejam compartilhadas de forma





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

célere e oportuna, com o objetivo de assegurar transparência, cooperação internacional e maior uniformidade na aplicação dos critérios previstos na Convenção.

Os **Artigos 8 e 9** tratam da inspeção de navios, detecção de infrações, aplicação de sanções e medidas para evitar detenções indevidas, estabelecendo mecanismos de fiscalização e cumprimento das normas convencionais.

O **Artigo 10** determina que “qualquer violação das exigências desta Convenção deverá ser proibida por leis nacionais” e que, dentro da jurisdição de cada Parte, tais violações devem ser expressamente vedadas, com a correspondente previsão de sanções na legislação interna. O dispositivo ainda estabelece que, diante de uma infração, o Estado deverá adotar medidas conforme seu ordenamento jurídico ou comunicar a Administração competente com os elementos necessários para apuração.

O **Artigo 11** dispõe sobre a vedação à detenção ou ao atraso indevido de navios no âmbito da aplicação da Convenção, estabelecendo que as Partes devem envidar todos os esforços para evitar medidas desproporcionais decorrentes das atividades de inspeção e fiscalização. O dispositivo prevê, ainda, que, caso um navio seja indevidamente detido ou sofra atraso injustificado, deverá ser assegurado ao prejudicado o direito à compensação por eventuais perdas ou danos decorrentes dessas medidas.

O **Artigo 12** dispõe sobre a comunicação de informações pelas Partes à Organização, incluindo dados sobre instalações autorizadas, certificados emitidos e ocorrências de infrações.

O **Artigo 13** prevê a cooperação internacional e assistência técnica, com foco na capacitação, transferência de tecnologia e desenvolvimento de práticas seguras na reciclagem de navios.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

O **Artigo 14** estabelece que eventuais controvérsias deverão ser resolvidas por meios pacíficos, como negociação, mediação ou arbitragem.

Os **Artigos 15 a 21** tratam de disposições finais, incluindo a relação com outros instrumentos internacionais, procedimentos de assinatura, ratificação e adesão, entrada em vigor, emendas, denúncia, funções do depositário e idiomas oficiais da Convenção.

O Anexo da Convenção contém regras detalhadas sobre a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios, abrangendo exigências relativas ao projeto, construção, operação e desmantelamento de embarcações, bem como requisitos aplicáveis às instalações de reciclagem, incluindo gestão de materiais perigosos, segurança dos trabalhadores, prevenção de impactos ambientais e procedimentos de certificação e monitoramento .

É o Relatório. Passa-se ao voto.

II - VOTO

Aprecia-se a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, adotada no âmbito da Organização Marítima Internacional, com o objetivo de estabelecer um regime global voltado à gestão segura e ambientalmente adequada do desmantelamento de embarcações ao final de seu ciclo de vida.

A reciclagem de navios constitui atividade econômica relevante no comércio marítimo internacional, historicamente concentrada em poucos países e frequentemente associada a externalidades negativas decorrentes de padrões operacionais inadequados. A Convenção surge justamente como resposta a esse cenário, ao estabelecer parâmetros técnicos uniformes para o ciclo completo do navio, desde sua construção até sua destinação final,





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

promovendo maior previsibilidade regulatória e segurança jurídica para os agentes econômicos envolvidos.

No contexto internacional contemporâneo, a adesão a padrões multilaterais dessa natureza tem se tornado requisito crescente para inserção competitiva em cadeias globais. A entrada em vigor da Convenção em 2025 reforça esse movimento, especialmente considerando a adesão de países com grande participação no transporte marítimo e na indústria de reciclagem naval. Nesse ambiente, a ausência do Brasil tende a gerar assimetrias regulatórias que impactam diretamente sua competitividade.

Sob a ótica econômica, a adesão ao instrumento representa oportunidade estratégica para o país. A habilitação do Brasil para atuar no segmento de reciclagem de navios permite a atração de investimentos produtivos, o desenvolvimento de infraestrutura industrial e portuária e a geração de empregos em uma cadeia intensiva em mão de obra e com elevado potencial de reaproveitamento de materiais. Trata-se de um setor que pode contribuir para a diversificação da economia marítima nacional, ampliando sua participação em atividades de maior valor agregado.

Cumprir destacar que a não participação do Brasil nesse mercado já implica perda econômica concreta, ainda que não mensurada oficialmente em estatísticas consolidadas. A indústria global de reciclagem naval movimentada centenas de embarcações anualmente, com valores de sucata expressos em dólares por tonelada de deslocamento leve (LDT).

Com base em dados consolidados por organismos internacionais, como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e o Banco Mundial, observa-se que a atividade de reciclagem naval apresenta relevante geração de valor econômico por unidade. Tais estimativas decorrem de amostras analisadas em mercados específicos, notadamente Bangladesh e Paquistão, conforme estudos que examinam receitas e custos efetivos de embarcações destinadas à demolição nesses países.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

Nesses casos, os preços de demolição são usualmente expressos em dólares por tonelada de deslocamento leve, com valores observados na casa de aproximadamente US\$300 por LDT¹, a depender das condições de mercado. Além disso, análises indicam que a receita total por embarcação pode superar US\$5 milhões, considerando a comercialização de aço e outros materiais recicláveis².

A não participação do Brasil nesse mercado, portanto, não representa neutralidade, mas exclusão prática de uma cadeia produtiva global já consolidada, atualmente concentrada em países asiáticos. Ainda que não haja mensuração oficial consolidada das perdas, a ausência de inserção do país nesse setor implica renúncia a uma atividade econômica potencialmente relevante, com impactos sobre geração de empregos, produção industrial e arrecadação.

No plano industrial, a reciclagem naval insere-se na lógica da economia circular do aço, ao permitir o reaproveitamento de materiais e reduzir a necessidade de extração de novos recursos naturais. A produção de aço a partir de sucata, como a proveniente de embarcações, tende a demandar menos energia e gerar menor impacto ambiental do que a produção baseada em minério de ferro, o que reforça o potencial dessa atividade para ampliar a eficiência produtiva da indústria.

Cabe ainda destacar a relevância da indústria siderúrgica no Brasil, que figura entre os maiores produtores mundiais de aço, com produção anual superior a 30 milhões de toneladas e capacidade instalada significativamente superior a esse volume³. Trata-se de um setor estratégico para a economia

1 ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD). **Ship recycling**: an overview. Paris: OECD Publishing, 2019. (OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, n. 68), p.20. **Disponível em:** https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/04/ship-recycling_a64c6a7b/397de00c-en.pdf **Acesso em:** 13 abr. 2026.

2 WORLD BANK. **The ship breaking and recycling industry in Bangladesh and Pakistan**. Washington, DC: World Bank, 2010. **Disponível em:** <https://doi.org/10.1596/2968> **Acesso em:** 13 abr. 2026.

3 WORLD STEEL ASSOCIATION. **World steel in figures 2025**. Bruxelas: World Steel Association, 2025. **Disponível em:** <https://worldsteel.org/data/world-steel-in-figures/world-steel->





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

nacional, responsável por parcela relevante da atividade industrial, geração de empregos e inserção do país no comércio internacional.

Além disso, a indústria brasileira já utiliza volumes expressivos de sucata como insumo produtivo, com participação relevante da rota elétrica que, segundo dados apresentados pelo Instituto Aço Brasil⁴, responde por cerca de 24% da produção nacional de aço, evidenciando o papel crescente da reciclagem na cadeia siderúrgica. O desenvolvimento de atividades como a reciclagem naval tende a fortalecer esse ecossistema industrial, ampliando a oferta de matéria-prima secundária, reduzindo custos e contribuindo para o aumento da eficiência produtiva do setor.

Esse potencial é ainda mais evidente quando se considera a posição geográfica e a capacidade marítima brasileira. Com mais de 7 mil quilômetros de costa, o Brasil dispõe de condições naturais e logísticas privilegiadas para o desenvolvimento de uma indústria de reciclagem naval competitiva, capaz de integrar-se às rotas internacionais e atrair operações que hoje se concentram em outras regiões do mundo.

Por outro lado, a não adesão implica riscos concretos para a frota brasileira e para empresas nacionais do setor. A crescente adoção de padrões internacionais de reciclagem naval, inclusive por mercados relevantes como a União Europeia, cujo Regulamento 1257/2013⁵ estabelece exigências rigorosas para a reciclagem de navios, permitindo sua realização apenas em instalações previamente aprovadas e em conformidade com padrões ambientais específicos, tende a impor obrigações de adequação que podem resultar em

[in-figures-2025/](#) Acesso em: 13 abr. 2026.

4 INSTITUTO AÇO BRASIL. Anuário estatístico 2025. Rio de Janeiro: Instituto Aço Brasil, 2025. Disponível em:

https://www.acobrasil.org.br/site/wp-content/uploads/2025/08/AcoBrasil_Anuario_2025-1.pdf

Acesso em: 13 abr. 2026

5 UNIÃO EUROPEIA. Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE. Jornal Oficial da União Europeia, Bruxelas, L 330, p. 1–20, 10 dez. 2013. Disponível em:

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:330:0001:0020:PT:PDF>

Acesso em: 13 abr. 2026.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

restrições operacionais, custos adicionais e dificuldades de acesso a determinados mercados para operadores não alinhados a essas normas. Tal cenário configura desvantagem concorrencial relevante, com impactos diretos sobre a eficiência econômica e a inserção internacional do país.

A ausência de alinhamento com padrões internacionais reduz a capacidade do Brasil de participar ativamente da governança global do setor marítimo, limitando sua influência na definição de regras e diretrizes que impactam diretamente sua economia.

Evidencia-se, ainda, que, embora o tratado seja vinculante no plano internacional, sua efetividade depende da internalização normativa, impondo ao Brasil o dever de editar legislação específica que tipifique condutas e estabeleça sanções, preservando a autonomia regulatória interna e assegurando a execução concreta das obrigações assumidas.

Em síntese, a Convenção não apenas estabelece parâmetros técnicos relevantes para a atividade de reciclagem naval, como se insere em um contexto mais amplo de reorganização das cadeias produtivas globais, no qual a conformidade regulatória se torna elemento central de competitividade. A adesão do Brasil, nesse cenário, representa medida alinhada à racionalidade econômica e à necessidade de ampliação de sua inserção internacional.

Diante do exposto, voto pela **APROVAÇÃO** do texto da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, nos termos do projeto de decreto legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2026.

MARCEL VAN HATTEM
RELATOR





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Marcel van Hattem

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº _____, DE 2026

(Mensagem nº 1535, de 2025)

Aprova o texto da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios de 2009 (HKC), para fins de adesão brasileira ao referido instrumento.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios de 2009 (HKC), para fins de adesão brasileira ao referido instrumento.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em _____ de _____ de 2026.

Deputado MARCEL VAN HATTEM

NOVO/RS

