



# **Audiência Pública Câmara dos Deputados** **Projeto de Lei nº 1584/2021**

## **Reciclagem de Embarcações**

**Ingrid Zanella Andrade Campos**

Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e  
Portuário, Conselho Federal da OAB.  
Professora Adjunta - UFPE.  
Doutora em Direito – UFPE.  
Advogada.

## JUSTIFICATIVA

Reciclagem de embarcações representa a possibilidade de reaquecimento da indústria naval no Brasil;

É medida apta a promover a sustentabilidade;

Atividade deve ser convergente com a convenção internacional .



Sistema de navegação  
Embarcações  
Estaleiros  
Portos / Terminais

## OBJETIVO

Esclarecer questões conceituais, práticas e econômicas.

Garantir a eficácia plena da norma, a liberdade econômica, a não onerosidade excessiva para essas atividades no Brasil e a segurança jurídica.



## 1. Questões conceituais

1. **PREMISSA: Se a lei é aplicável a todas embarcações em AJB jamais pode ser divergente de uma norma padrão internacional.**
  1. Princípio da igualdade e da cooperação internacional (CF/88).
  2. Necessidade de convergência com a Convenção Internacional de Hong Kong para Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (2009), já em vigor, ainda não ratificada pelo Brasil.
  3. Convenção de Hong Kong, **possibilita que os Estados-Parte exijam a convenção até das embarcações registradas em Estados que não são signatários da convenção.**
    1. **A convenção pode ser exigida de EB em outros países.**

### Pontos centrais:

1. AB maior que 500;
2. Adoção de modelo de de documentos e formulários da Convenção, como:
  1. certificado de embarcação pronta para reciclagem;
  2. Plano de Reciclagem de Navios;
3. **Inventário de Materiais Perigosos**, elaborado de acordo com a Resolução MEPC 269(68) da Organização Marítima Internacional (IMO).

## 2. Questões práticas

1. **PREMISSA:** estaleiros no Brasil possam desempenhar esta atividade, se tornando competitivos ao mercado internacional.

1. **Lista de estaleiros:** relação dos **estaleiros de reciclagem** de embarcações autorizados pelo poder público a realizar essa atividade.

1. Qual a autoridade pública?

1. Autoridade Marítima é tratada como autoridade competente para manter essa lista, até suspender e cancelar a autorização.

2. Como funcionará essa autorização? Quais critérios?

2. **PREMISSA:** seguros devem ser obrigatórios na publicação da norma

1. **Autoridade deverá elaborar uma norma exigindo seguro de risco de** cascos, cascos e máquinas, remoção de destroços, cargas, proteção e indenização e repatriação de marítimos, dentre outros) (art. 11).

2. **Indicando quem deverá adquirir o seguro: armador, estaleiro etc.**

3. Responsabilidade objetiva diante do cenário de risco da atividade (responsabilidade ampla, precaução e prevenção).

### 3. Questões práticas

#### **3. PREMISSA:** necessária definição de competência e responsabilidades – segurança jurídica.

1. “Art. 16. O estaleiro de reciclagem de embarcações deve ser autorizado a funcionar pela autoridade ...”.
  1. Órgão do SISNAMA? Ambiental?
2. **Inventário de Materiais Perigosos**
  1. Responsabilidade para elaboração: armador, estaleiro?
  2. Quando: no momento da construção, certificação?
3. **PLANO DE RECICLAGEM DA EMBARCAÇÃO**
  1. Incluir a responsabilidade ambiental para prevenção e controle de animais exóticos, como coral-sol;

## 4. Questões econômicas

**PREMISSA:** Regimes aduaneiros especiais, ao serem cancelados, não poderão retomar a incidência tributária suspensa, sob pena de inviabilizar a atividade de reciclagem e desmantelamento no Brasil, em face da onerosidade excessiva.

**PROPOSTA  
DE SOLUÇÃO**

PL deve estabelecer que deverá ser criado regime especial tributário de importação definitiva, com suspensão de tributos incidentes, com conversão em isenção ou alíquota de 0% (zero por cento) após a integral destinação e disposição adequadas.



## 4. Questões econômicas

### Propostas de inclusão no PL:

1. Art. 20-A. O responsável pela embarcação que será reciclada, ao promover o cancelamento da inscrição e/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.
2. Art. 20-B. O Regime Especial de Tributação para a importação de embarcações e bens destinados à reciclagem e descomissionamento, em estaleiro nacional autorizado, deverá ser instituído através de lei específica, bem como regulamentada, considerando Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

## 4. Questões econômicas

### Solução em construção

#### PL n. 4631/2023

**Institui Regime Especial de Tributação para a importação de embarcações destinadas à reciclagem em estaleiro nacional autorizado.**

- Suspensão do pagamento dos tributos federais
- em regime de admissão temporária, classificadas ou não como sucata, destinadas exclusivamente ao desmantelamento e reciclagem em estaleiro nacional autorizado.

#### PL n. 4633/2023

**Altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para incluir novas disposições relacionadas aos estaleiros brasileiros e ao Fundo da Marinha Mercante (FMM).**

*"Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção, reparação e reciclagem naval brasileiras, incluindo os estaleiros brasileiros."*

*n) aos estaleiros de reciclagem de embarcações brasileiros autorizados, para financiamento de desmantelamento e reciclagem de embarcações e plataformas, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado."*

*(NR).....*

## 5. Considerações finais

1. Todas as propostas foram formalmente apresentadas, na esperança que possam contribuir para o desenvolvimento econômico e seguro do Brasil;
2. A reciclagem de embarcações representa a possibilidade de reaquecimento da indústria naval de forma sustentável.
3. É convergente com a CF/1988 e com Lei nº 13.874/2019, que instituiu a “Declaração de Direitos de Liberdade Econômica”.
4. Para que haja o desenvolvimento da referida atividade é imprescindível que esteja compatível com a Convenção de Hong Kong.
5. A não assinatura de convenções internacionais é anacrônica, afasta a ideia de livre concorrência e de cooperação internacional.
6. A não ratificação pelo Brasil de tratados internacionais pode dificultar o controle e a exigência de itens específico em embarcações estrangeiras, impossibilitando a segurança jurídica e o incentivo ao desenvolvimento do transporte aquaviário.
7. Recomenda-se a ratificação da Convenção de Hong Kong e adequação do PL à normativa internacional.



## Ingrid Zanella Andrade Campos

Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário, Conselho Federal da OAB.  
Professora Adjunta UFPE  
Doutora em Direito - UFPE

[ingrid@ingridzanella.com](mailto:ingrid@ingridzanella.com)