



**RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO
INTERDISCIPLINAR PARA O PROJETO
“RECICLAGEM NAVAL”**



Novembro/2021

Índice

I – INTRODUÇÃO	3
II – DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	4
III – METODOLOGIA APLICADA	5
IV – PONTOS RELEVANTES A SEREM RESSALTADOS	6
V – RECOMENDAÇÕES AOS ÓRGÃOS PÚBLICOS ENVOLVIDOS	8
a) Legais – à Marinha do Brasil, Tribunal Marítimo, Ministério Público Federal	8
b) Tributárias – À Receita Federal do Brasil e Secretaria de Fazenda do Estado	10
c) Operacionais – Ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)/Ministério da Economia e Ministério do Meio Ambiente/Secretaria de Ambiente e Sustentabilidade do Estado	11
VI – CONCLUSÃO	12

I – INTRODUÇÃO

Desde os primeiros passos para a consolidação da iniciativa do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ)[®] em novembro/2019, o tema “Descomissionamento e Reciclagem de Embarcações” orbita nas suas pautas de discussão com as empresas e demais *stakeholders* do setor marítimo. Dessa forma, o tema passou a ser um dos segmentos que contempla atividades econômicas prioritárias de atenção do CTN-RJ, a qual ficou materializada nos seus documentos estruturantes, como por exemplo, o Plano Estratégico de 2021-2025.

O segmento de “Reciclagem de Embarcações”, em particular, encontra vantagens competitivas significativas no Estado do Rio de Janeiro, onde cerca de 50% dos estaleiros do país estão localizados e apresenta posição geográfica privilegiada em relação às Bacias de Campos e Santos, nas quais está estabelecida a maior concentração de instalações marítimas para as atividades *offshore* de óleo e gás de toda a Amazônia Azul^{®1}.

Nesse sentido, o CTN-RJ vinha participando de importantes fóruns de debate sobre o referido tema, promovido por entidades relevantes no Estado do Rio de Janeiro, como a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA) e a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ), até o impacto da crise econômica global, alavancada pela pandemia da COVID-19.

Observando a necessidade de uma resposta à essa crise no país, principalmente, para situação do regime recuperação fiscal imposto ao Estado do Rio de Janeiro, o CTN-RJ vislumbrou que chegara o momento de, efetivamente, desenvolver esse segmento de “Reciclagem de Embarcações”, onde seria possível obter maior geração de empregos, mais renda e qualidade de vida para toda a população fluminense.

Em maio/2021, o CTN-RJ apresentou, para os representantes da Comissão Especial da ALERJ da Indústria Naval, *Offshore* e Petróleo e Gás, a situação das demandas de um modelo de governança e das lacunas no arcabouço legal brasileiro que promovem insegurança jurídica e técnica para que a condução dessa atividade possa ser, efetivamente, viável no Estado.

Na ocasião, foi entregue a esses representantes, o documento denominado “Proposta de Plano de Ação para o Descomissionamento/Desmantelamento de Plataformas e Reciclagem de Navios”, o qual, posteriormente, seria o documento orientador para a constituição de um Grupo de Trabalho, que seria dedicado a estudar possíveis soluções para as questões afetas a esse tema.

¹ A Amazônia Azul [®] é a região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/>

II – DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

Em continuidade a essas ações, em junho/2021, decidiu-se por constituir um Grupo de Trabalho Interdisciplinar (GTI) para a condução de estudos relativos ao tema “Reciclagem Naval”, com os seguintes objetivos:

- Identificar os atores, bem como os aspectos legais, técnicos, econômicos e socioambientais diretamente envolvidos nos processos administrativos-legais, relacionados à reciclagem de embarcações, os quais devem ter esforços isolados ou combinados, para que as atividades afetas aos referidos processos sejam mais eficientes e ágeis;
- Estabelecer diretrizes para os respectivos atores para que sejam ratificados pelos mesmos, buscando, sempre que possível a convergência de esforços;
- Mitigar e reduzir os entraves e lacunas legais, sejam de natureza técnico-administrativas ou ambientais, para que as atividades econômicas se desenvolvam e proporcionem prosperidade e sustentabilidade para economia regional; e
- Proporcionar um retorno para a sociedade fluminense (oferta de valor), resultante do desenvolvimento das atividades econômicas relacionadas à reciclagem de embarcações.

Esses objetivos evidenciam a forma multifacetada do problema em questão, que exigia uma solução com abordagens múltiplas, onde a perspectiva do empreendedor ou investidor (execução), do gestor ou fiscalizador (gestão), e do legislador (governança) deviam se fazer presentes.

Para tal, estabeleceu-se o seguinte problema a ser estudado **“Ausência de uma estrutura de governança integrada, capaz de promover a condução ordenada e sustentável das atividades econômicas, relacionadas à ‘reciclagem de embarcações’, de modo a viabilizá-las economicamente, ambientalmente e legalmente.”**

Conseqüentemente, para esse problema exigiu-se uma abordagem sistêmica, visando obter uma solução estrutura e multifacetada, que demanda uma estrutura de governança integrada, com a participação de órgãos públicos e privados, no nível estadual e federal, atendendo às necessidades dos empreendedores e investidores.

Portanto, para atender os objetivos supracitados, a solução do problema, impreterivelmente, passa por uma abordagem Ambiental, Social e de Governança, da sigla ESG em inglês. Portanto, tal solução visa, justamente, prover mais segurança técnica, jurídica e econômica para todos as partes interessadas (*stakeholders*).

Nesse sentido, decidiu-se por apresentar um projeto onde essas abordagens estivessem claramente manifestadas. Dessa forma, o GTI ficou responsável desenvolver respostas para essas diversas perspectivas. Assim, para o ponto de vista do empreendedor e econômico, decidiu-se por elaborar um “Guia do Empreendedor”.

Para o ponto de vista técnico-ambiental, público ou privado, foi vislumbrado uma “Cartilha do Conselho de Supervisão-Técnica”, com o qual as entidades especializadas podem fiscalizar as atividades relacionadas. Adicionalmente, para dar mais segurança jurídica, verificou-se que seria necessário um instrumento legal que desse mais sustentação a essas atividades, daí a elaboração de uma proposta de “Anteprojeto de Lei”.

III – METODOLOGIA APLICADA

Para desenvolver os trabalhos do GTI, foi utilizada a metodologia de gestão de projetos, baseado no que está proposto pelo *Project Management Institute* (PMI), utilizando o Guia do conhecimento em gerenciamento de projetos (PMBok).

Conseqüentemente, estabeleceu-se uma estrutura de gestão de projetos, com um Coordenador do Projeto e Gerentes Funcionais para cada “subprojeto”, os quais desenvolveram um escopo do projeto.

A partir daí, após elaborada uma Estrutura Analítica de Projeto (EAP), onde as atividades ficaram mais evidentes, verificou-se que dada a limitação de tempo, inicialmente imposta pela Diretoria do CTN-RJ, era necessário constituir, o mais rapidamente grupos de especialistas, de modo que essas atividades pudessem ser conduzidas.

Assim, identificaram-se no mercado, tais especialistas que deveriam ser convidados para abordar questões legais, tributárias, técnicas e econômicas envolvidas no projeto. Dessa forma, o Projeto contou com a participação de 25 instituições, que permitiram que seus especialistas pudessem contribuir com seus conhecimentos e experiências relacionados ao tema.

Em meados de julho/2021, foi realizada a primeira reunião formal, onde os especialistas convidados tiveram contato com o Projeto, recebendo o documento “Proposta de Plano de Ação para o Descomissionamento/Desmantelamento de Plataformas e Reciclagem de Navios”, como base para nivelamento de conhecimento sobre o assunto.

IV – PONTOS RELEVANTES A SEREM RESSALTADOS

Inicialmente, fez-se necessário estabelecer as definições principais afetas ao trabalho que delimitam o próprio escopo de abordagem, bem como estabelecem o objeto de interesse do mercado e da respectiva legislação e base normativa.

Nesse contexto, cabe ressaltar que prevalece a definição de “embarcação” que está estabelecida na Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997, a qual trata da segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição brasileira. Assim, fica estabelecido que “embarcação” é “**Qualquer construção, inclusive plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Agência da Autoridade Marítima Brasileira (AMB) e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas**” (grifo nosso).

Faz-se necessário enfatizar essa definição, que apresenta o objeto que é alvo de todas as atividades econômicas que orbitam em torno dos ativos *offshore*, sejam navios, plataformas ou outros sistemas construídos para serem empregados no mar. Esses ativos recebem a denominação genérica de “embarcação” que já está internalizada no arcabouço legal brasileiro há quase 50 anos, se for considerada a Convenção para o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), que já aborda com um conceito similar desde 1977, quando foi adotado por Decreto Federal.

A definição do objeto “embarcação” é central para a realização da atividade, pois não representa, simplesmente, o foco para o seu desenvolvimento, mas todo o respaldo legal, desdobramentos jurídicos relacionados, assim como estabelecimento do valor econômico dos ativos envolvidos.

Dessa forma, quando foi promulgada a Convenção de Hong Kong pela Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) em 2009, a atividade que realiza o processamento das embarcações para transformá-las em sucata e seja dada a destinação ambientalmente apropriada e em conformidade com a legislação em vigor, ficou denominada *ship recycling* ou “reciclagem de embarcações”.

No entanto, cabe fazer uma distinção entre a “reciclagem de embarcações” e o “descomissionamento de embarcações”. A atividade de “descomissionamento”² precede a “reciclagem de embarcações”³, sendo esta última responsável por receber e processar todos aqueles ativos que não serão reutilizados e são resultantes de uma remoção total ao parcial de suas estruturas, podendo ser definida como:

² É o conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva da operação das instalações, ao abandono permanente e arrasamento de poços, à remoção de instalações, à destinação adequada de materiais, resíduos e rejeitos e à recuperação ambiental da área. BRASIL. Agência Nacional de Petróleo (ANP). Resolução nº 817/2020. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-817-de-24-de-abril-de-2020-254001378>>

³ IMO. Convenção de Hong Kong para a Reciclagem de Embarcações Segura e Ambientalmente (2009). Disponível em: <<http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf>>

A **atividade de desmantelar** total ou parcialmente uma embarcação em uma Instalação de Reciclagem de Embarcações (IRE), com a finalidade de recuperar componentes e materiais para reprocessamento e preparação para reutilização, assegurando a **gestão de materiais perigosos e demais resíduos** decorrentes dessa atividade, a qual inclui operações associadas, tais como o armazenamento e tratamento desses componentes e materiais em local preparado para recebe-las, mas não o seu posterior processamento ou descarte apropriado (grifos nossos).

Nesse contexto, a atividade de “descomissionamento” *per se* já é uma atividade extremamente complexa, principalmente, quando conduzida no mar, pois exige um grande aparato e mobilização de equipamentos e pessoal, consumindo recursos significativos dos proprietários ou responsáveis legais, para que seus ativos *offshore* tenham uma destinação ambientalmente apropriada. No caso de plataformas, após o término dos respectivos ciclos operativos no mar, cerca de 80% dos recursos destinados a essas atividades são destinados para arrasamento e abandono de poços, bem como a retirada de equipamentos que, eventualmente, incluem o sistema submarinos, além de recuperação de áreas e desativação do campo.

Uma vez destinado à “reciclagem”, a venda de um determinado ativo para sucata viabiliza o retorno de parte desses investimentos realizados pelo proprietário ou responsável pelo ativo. No entanto, para que esse retorno de recursos seja maximizado, a atividade de “reciclagem” deve oferecer preços internacionalmente competitivos e proporcionar uma elevada eficiência, tanto em boas práticas de gestão de seus processos administrativos, quanto na mitigação das disfunções da burocracia estatal, fruto da grande variedade de órgãos públicos afetos à atividade, seja na esfera estadual ou federal.

Em adição ao preço dos serviços oferecidos, o preço do aço no mercado internacional, associada à taxa de câmbio do dólar americano, que é a moeda de comercialização do citado *commodity*, são variáveis que impactam diretamente na atratividade da realização da atividade no país. Se esses elementos não forem considerados, o proprietário pode optar por dar o destino para os seus ativos para reciclagem no exterior, deixando de gerar empregos e renda no país.

Isso fica evidente na disputa desse mercado por países como Índia, Paquistão ou Bangladesh, que praticam preços bem mais altos para a obtenção das “embarcações” destinadas à “reciclagem”, em relação à Turquia, que tem instalações registradas na lista de estaleiros europeia destinados à “reciclagem”, se valendo de melhores práticas, mas também de custos operacionais mais elevados.

Portanto, além dos investimentos privados para aprimorar os processos, com maior capacitação e aplicação de tecnologias, faz-se necessária uma gestão junto à indústria siderúrgica para que novos investimentos sejam feitos para ampliar a produção de aço a partir da sucata produzida, que é realizada em fornos de arco elétrico (*Electric Arc Furnace – EAF*), apresentando redução significativa de gases de efeito estufa (GEE), em relação ao processo realizados na aciaria em altos-fornos convencionais.

Ademais, tais iniciativas permitem que novas oportunidades sejam oferecidas, como o desenvolvimento tecnológico para prover mais segurança aos trabalhadores e para o meio-ambiente, assim como o próprio mercado financeiro para os “bônus verdes”.

Cabe ainda enfatizar a relevância do advento da implementação da revisão de 2018 da Norma Regulamentadora nº 34 do Ministério do Trabalho, relativa às “condições e meio de trabalho na indústria da construção, reparação e desmonte naval”. Apesar da referida norma incluir a atividade de “reciclagem” no bojo da indústria naval, sob as mesmas regras de segurança do trabalho, a Licença ambiental de Operação (LO) não busca uma convergência análoga.

Esse alinhamento traria mais agilidade para a obtenção de licenças das instalações empregadas na “reciclagem”, bem como reduziria a carga de demanda sobre os órgãos ambientais, responsáveis pelas emissões tais licenças.

Por fim, é digno de nota que o setor marítimo oferece desafios adicionais, especificamente, quando se fala de “embarcações”, haja vista que esses ativos, por vezes podem ter Comandante, proprietário legal ou Armador, a própria embarcação, Empresa de Navegação, tripulantes e cargas, todos sob a égide de bandeiras distintas.

V – RECOMENDAÇÕES AOS ÓRGÃOS PÚBLICOS ENVOLVIDOS

Tendo vista que o trabalho ficou limitado à esfera de atuação do Estado do Rio de Janeiro, algumas lacunas da legislação ou base normativa federal afetas, ainda permanecem ativas e merecem ações mitigadoras em alguns aspectos:

a) Legais – à Marinha do Brasil, Tribunal Marítimo, Ministério Público Federal

Embora a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que dispõe sobre remoção de “coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar”, assim como as condições para perdimento previstas na mesma Lei, a atribuição ou responsabilização para que essa condição se concretize fica muito dificultada, em face da complexidade de se definir o responsável legal ou de terceiros envolvidos, uma vez que em uma mesma embarcação pode-se ter responsáveis distintos pela tripulação, embarcação, operador ou mesmo eventuais cargas à bordo.

Essa complexidade limita as ações da Autoridade Marítima seja na responsabilização ou na própria remoção do bem ou ativo, uma vez que os recursos para tal, normalmente, são expressivos e não são disponibilizados para a sua pronta execução.

Essa situação torna-se ainda mais crítica para embarcações abaixo de 500 toneladas, que se encontram nessas situações mencionadas, pois o resultado da venda desses ativos, eventualmente, pode tornar a operação economicamente inviável, os lucros obtidos não sejam atraentes e, quiçá, nem cubram os custos envolvidos na remoção, reflutuação ou reboque.

Tudo isso ainda estaria sujeito ao valor de mercado dos materiais disponíveis na embarcação ou mesmo a taxa de câmbio do dólar, uma vez que muitos se valem dessa cotação para a negociação dos *commodities* metálicos no mercado internacional.

Nesse contexto, também seria necessário obter mais celeridade com o envolvimento de órgãos como o Ministério Público Federal (MPF) ou até o Tribunal Marítimo (TM) para que ocorresse a remoção ou perdimento efetivo, sem que seja comprometida a segurança à navegação ou ambiental ou até a viabilidade financeira da operação, já que diversas variáveis estão envolvidas, conforme mencionado.

Paralelamente, a criação de um fundo de investimento ou atribuição para esta finalidade de algum existente, como o Fundo da Marinha Mercante (FMM), poderia contribuir para a viabilização da remoção do bem, de modo que a dívida ativa seja atribuída ao ente que for responsabilizado legalmente, devendo ressarcir os respectivos recursos demandas ao fundo de origem.

Uma possibilidade é o emprego do Fundo de Apoio para Ações Voltadas à Reciclagem (Favorecicle) ou Fundo de Investimentos para Projetos de Reciclagem (ProRecycle) criado pela Lei nº 14.260 de 8 de dezembro de 2021⁴, sob os auspícios da Lei nº 12.305 de 2 de agosto de 2010⁵ que estabelece a Política Nacional de Resíduos Sólido (PNRS), em especial no que se refere o seu art. 44. Os referidos fundos serão geridos pela Comissão de Valores Mobiliários (CMV), em consonância com o Ministério do Meio Ambiente (MMA), que presidirá a Comissão Nacional de Incentivo à Reciclagem (CNIR).

Contudo, a disponibilidade de tais recursos e incentivos para esse fim deve ser articulada em nível federal, preferencialmente, em conjunto com a MB, talvez, via a Secretaria Executiva da Comissão Interministerial de Recursos do Mar (SECIRM).

⁴ BRASIL. Diário Oficial da União. Lei nº 14.260 de 8 de dezembro de 2021. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.260-de-8-de-dezembro-de-2021-366014591>>

⁵ BRASIL. Câmara dos Deputados. Lei nº 12.305 de 2 de agosto de 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm>

Tal condição permitiria a Autoridade Marítima mobilizar a estrutura necessária para a remoção de algum bem que tenha potencial ameaça à segurança da navegação ou ambiental, conforme previsto em Lei ou nas normas em vigor.

Uma vez assegurados pelo respectivo Fundo, esses recursos podem ser retornados pela própria União, após o leilão público dos bens retirados do mar nas condições previamente citadas.

b) Tributárias – À Receita Federal do Brasil e Secretaria de Fazenda do Estado

A carga tributária no país já é reconhecidamente de grande impacto na formação dos preços. Contudo, no caso da reciclagem de embarcações, essa formação de preços ainda tem forte impacto com os custos diretos e indiretos que envolvem a mão de obra empregada. Essa parcela também tem participação expressiva no preço do serviço oferecido, que pode ser minimizado com o emprego de melhores práticas de gestão e ferramentas tecnológicas, dando mais segurança ao trabalhador e eficiência no serviço. Apesar disso, a carga tributária e encargos sociais ainda representam um desafio para tornar os preços para o serviço de reciclagem mais competitivos.

Adicionalmente, as embarcações a serem recicladas ainda devem ter contemplada a condição do Regime Especial tributário do REPETRO-SPED⁶. Assim, embarcações sob essa condição demandam uma admissão por cinco anos, para que o referido regime seja extinto. Após tal prazo, será possível realizar o desmantelamento sem controle aduaneiro. A partir daí, os resíduos economicamente utilizáveis já seriam considerados como produtos nacionalizados.

Nesse sentido, os resíduos economicamente utilizáveis ou mesmo os equipamentos reutilizáveis devem ser nacionalizados com os pagamentos dos tributos incidentes sobre a importação. Alternativamente, esses materiais poderão ser reexportados, sem pagamento de tributos, o que requer uma análise dos custos envolvidos para essa decisão.

A formalização da extinção desse regime tributário também pode ser realizada a partir da destruição do bem. No entanto, cabe ressaltar que o processo de destruição deve ser aprovado e acompanhado pela Receita Federal do Brasil (RFB) e Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e de recursos naturais renováveis (IBAMA), o que pode resultar em tempo excessivo, causado por disfunções na burocracia estatal. Acrescenta-

⁶ BRASIL. Receita Federal do Brasil (RFB). Instruções Normativas (IN) nº 1.415 de 4 de dezembro de 2013, e nº 1.600 de 14 de dezembro de 2015, substituído pela 1781, de 29 de dezembro de 2017 e redação da nº 1880, de 03 de abril de 2019. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70297&visao=anotado>>. A IN refere-se ao regime especial que permite a suspensão total dos tributos federais incidentes sobre a importação, pelo tempo que os bens operem nas atividades de exploração, desenvolvimento e produção de óleo e gás no país.

se a esse fato, que existe um grande número de plataformas e embarcações *offshore* em operação no Brasil que foram amparadas pelo referido regime, haja vista que foram adquiridas, em grande medida, no exterior.

Naqueles ativos pelo “Regime de Admissão Temporária”, uma opção pode ser a destruição desses materiais, como forma de extinção do regime a ser requerida pelo respectivo beneficiário. Ressalta-se que tal procedimento deve ser realizado sob o controle aduaneiro⁷.

Ademais, o Imposto Estadual sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para a importação definitiva do ativo tem uma participação importante nesse processo, uma vez que representa 3% do valor total na admissão da carga. Todavia, ressalta-se que após o desmantelamento, desde que ocorrido depois de 5 anos, não há nova incidência do tributo. No entanto, caso não seja respeitado o prazo mínimo de 5 anos, pode ser exigido o ICMS com carga integral por descumprimento dos compromissos do regime.

c) Operacionais – Ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)/Ministério da Economia e Ministério do Meio Ambiente/Secretaria de Ambiente e Sustentabilidade do Estado

O reconhecimento da atividade de reciclagem de embarcações faz-se urgente, uma vez que demanda regulamentação e controle, seja sob o ponto de vista do empreendedor ou investidor, necessitando segurança jurídica para a sua condução, como também para a fiscalização do Estado, que deve ter os limites claros, de modo que não inviabilize a operação ou torne a atividade pouco competitiva no país.

Nesse sentido o Projeto de Lei 1.584/2021 sobre Reciclagem de Embarcações, ora em trâmite no Congresso Nacional, proporciona condições para o reconhecimento dessa atividade. Contudo, mesmo aprovado, a sua regulamentação é essencial, haja vista que essa atividade deve ser exercida, em grande medida, por estaleiros, que precisam de segurança jurídica para a sua realização.

A implementação da Norma Regulamentadora nº 34 do Ministério do Trabalho, relativa às “condições e meio de trabalho na indústria da construção, reparação e desmonte naval”, a partir de 2018, aponta para uma tendência de que, tanto sob o ponto de vista ambiental, como econômico, a atividade de reciclagem de embarcações, seja assimilada pela Indústria Naval, com a perspectiva a Economia Circular e da crescente incorporação do conceito de Gestão do Ciclo de Vida (GCV), que permite vislumbrar a destinação apropriada desses ativos desde a sua concepção.

⁷ BRASIL. RFB. IN nº 1.600 de 14 de dezembro de 2015 e nº 1.989 de 10 de novembro de 2020, Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70297&visao=anotado>> e <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=113656#2204563>>

Assim, quanto à questão ambiental, pode-se vislumbrar o atendimento da mesma Licença ambiental de Operação (LO) daqueles estaleiros que realizam a atividade de Reparação e Manutenção de Embarcações (CNAE 3317-1/01), a qual já demanda um rigoroso controle ambiental para a sua condução.

Nesse mesmo contexto, cabe ainda ressaltar, a relevância de se rever a classificação da atividade de reciclagem de embarcações (CNAE 3831-9/99), atualmente inserida em uma perspectiva de Gestão de Resíduos (Seção E na classificação do IBGE), quando poderia ser reclassificada sob a perspectiva da Indústria da Transformação (Seção C), onde agrega mais valor para os conceitos mencionados nos parágrafos anteriores, dada a sua capacidade de processamento singular dos materiais de grandes dimensões das embarcações. Essa reclassificação também permite uma melhor mensuração do impacto econômico dessa atividade.

Todas essas condições permitem que a atividade de reciclagem de embarcações possa ser conduzida com segurança jurídica e seja economicamente viável, uma vez que já existem instalações disponíveis no mercado com capacidade de processar esses ativos e possibilitem a destinação apropriada dos materiais envolvidos.

VI – CONCLUSÃO

As ações afetas, principalmente, aos órgãos públicos de nível federal são críticas para que a atividade de Reciclagem de Embarcações seja viável e competitiva no país. Nesse sentido, as ações à nível regional, dos Governos dos Estados ou Municípios, também devem ser convergentes na busca das melhores soluções para a condução dessa atividade.

O Rio de Janeiro, em especial, pode ser uma referência nacional e quiçá internacional, pois concentra as maiores vantagens competitivas do país para a alavancagem da atividade, seja pela grande disponibilidade de instalações, cerca de 50% dos estaleiros nacionais, com capacidade para tal, bem como nas condições de oferta dessas embarcações, haja vista a grande aglomeração de mercado *offshore* na região, que produz em torno de 80% de todo o petróleo do país e 60% de seu gás natural.

Dessa forma, o desafio é tornar a atividade competitiva internacionalmente, de modo que os potenciais ativos destinados à reciclagem sejam processados no país. No entanto, os custos envolvidos na atividade devem ser, efetivamente, atrativos para o investidor.

Portanto, a atividade não apenas deve ser conduzida de forma eficiente, com as melhores práticas do mercado, mas também oferecer condições de absorção dos impactos de variáveis externas como as cotações dos *commodities* metálicos no mercado internacional ou mesmo das oscilações de taxas de câmbio.