



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CAE

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional e a Comissão de Serviços de Infraestrutura, com o objetivo de debater a Descarbonização do Transporte Marítimo Global e os desafios para o Brasil, após a reunião do Comitê de Proteção do Meio-Ambiente Marítimo (MEPC) da **International Maritime Organization – IMO (Organização Marítima Internacional)** nº 83, realizada no último 11 de abril, que aprovou uma taxa sobre as emissões de carbono de embarcações e regras à transição energética pretendida. O objetivo central do pacto é atingir a neutralidade de emissões até 2050. .

O acordo é legalmente vinculante e obrigatório para os 176 países-membros da IMO. As medidas devem ser formalmente adotadas em outubro de 2025 e entrar em vigor em 2027, e se aplicam a todos os navios oceânicos com mais de 5 mil toneladas brutas.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Doutor FLAVIO HARUO MATHUIY, Assessor da Comissão Coordenadora para Assuntos da IMO;
- representante do Ministério de Portos e Aeroportos;
- representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços – MDIC;
- representante do Ministério de Minas e Energia – MME;



- a Doutora CRISTIANE DE MARSILLAC, Engenheira Naval, especialista em Navegação e Portos e CEO da Marsalgado Brasil.

JUSTIFICAÇÃO

Por força do **Requerimento nº 87, de 2024**, de nossa autoria, realizamos audiência pública, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, no dia 15 de outubro de 2024, com o objetivo de conhecermos, naquela ocasião, o cenário do transporte marítimo global com o advindo das novas regras globais acerca da Descarbonização do Transporte Marítimo no Mundo, que estavam sendo discutidas, em estágio avançado, na **International Maritime Organization – IMO (Organização Marítima Internacional)**, organização essa, gerenciada pela ONU, responsável pela regulação dos padrões de proteção e segurança no transporte marítimo mundial.

Em estreita síntese, na ocasião, os especialistas alertaram para os desafios que o Brasil enfrentará para se adaptar a essas mudanças, especialmente no transporte de cargas.

Ao fim daquela reunião, afirmei meu compromisso na realização de um novo debate sobre o tema em 2025, assim que as normas da IMO estivessem mais consolidadas.

Neste sentido, provooco, novamente, meus nobres pares, ao informar que durante a reunião do Comitê de Proteção do Meio-Ambiente Marítimo (MEPC) da IMO nº 83, realizado no último 11 de abril, foi aprovada uma taxa sobre as emissões de carbono de embarcações. O objetivo central do pacto é atingir a neutralidade de emissões até 2050.

DECISÃO DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

O acordo é legalmente vinculante e obrigatório para os 176 países-membros da IMO. O acordo obteve 63 votos favoráveis entre 104 manifestações. As medidas devem ser formalmente adotadas em outubro de 2025 e entrar em vigor



em 2027, e se aplicam a todos os navios oceânicos com mais de 5 mil toneladas brutas, que respondem por 85% das emissões do setor.

A não observância dos padrões determinados atinge as embarcações, e não os países-membros da organização diretamente e pode acarretar consequências legais, comerciais e reputacionais para armadores e seguradoras marítimas, em especial inviabilizar a cobertura de seguros ou aumentar seus prêmios, impedir a entrada de navios em determinados portos por decisão de autoridades portuárias e a implicar a perda de certificações obrigatórias.

Oportunamente, contactei o Assessor da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO, **Dr. Flavio Mathuiy**, que observou tratar de um acordo histórico: *"A IMO aprovou o primeiro regulamento global para limitar e precificar as emissões de gases de efeito estufa no setor marítimo, com o apoio de mais de 80% dos Estados-membros, apesar da oposição dos EUA e de países produtores de petróleo"*.

De acordo com a **Dra. Cristiane de Marsillac**, engenheira naval, especialista em Navegação e Portos e Ceo da Marsalgado Brasil, em relação ao marco da transição: *"Nem a proposta baseada em taxas, defendida pela União Europeia e pelos estados insulares, nem o sistema flexível proposto pelo Brasil, China e outros países foram adotados integralmente. Em vez disso, a IMO aprovou uma solução híbrida — o "modelo de Singapura" — que combina uma contribuição fixa para o fundo climático da IMO com um mecanismo de créditos baseado no mercado"*.

Por fim, a adoção de um modelo híbrido pela IMO foi um desfecho pragmático e relativamente favorável para o Brasil, ao evitar a imposição de uma taxa universal sobre todas as emissões de carbono – média que penalizaria especialmente países exportadores mais distantes dos grandes centros consumidores, com impacto desproporcional sobre produtos de baixo valor agregado como minério de ferro e soja, os principais de nossa pauta de exportação. **O acordo final estabeleceu metas obrigatórias de redução de intensidade de carbono, um sistema de precificação progressiva das emissões**



excedentes e um mercado restrito de créditos de emissão, preservando, ao menos em parte, a flexibilidade regulatória definida pelo Brasil.

Não há dúvida que o novo regime nos traz desafios relevantes. A exigência de avaliação das emissões no ciclo completo do combustível amplia o escopo da regulação e reforça pressões internacionais sobre a produção nacional de biocombustíveis, sobretudo os derivados da soja. Mas poderia ser pior: o fato de a IMO não ter adotado um fator de quantificação das emissões indiretas, nem ter excluído biocombustíveis agrícolas, cria uma oportunidade: **cabará ao Brasil fortalecer seus sistemas de rastreabilidade, certificação e transparência ambiental, de forma a demonstrar a sustentabilidade de sua cadeia produtiva e preservar a competitividade dos combustíveis renováveis nacionais na transição energética do transporte marítimo global.**

Já que o alcance das consequências da decisão imposta pela IMO, afetam, sobremaneira: **i)** a infraestrutura dos terminais portuários, uma vez que o cumprimento das metas climáticas pressupõe a capacidade dos portos de prover o abastecimentos dos navios com amônia, metanol e biocombustíveis; **ii)** o aumento dos custos logísticos das operações de exportação do País e; **iii)** a diplomacia brasileira na relação com a IMO, consideramos que o debate deve ser estendido também às Comissões: de Assuntos Econômicos e de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Para tanto, encarecemos o voto favorável das senhoras senadoras e dos senhores senadores.

Sala da Comissão, 6 de maio de 2025.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

