

NOTA OFICIAL



Brasília (DF), 01/02/2023 - O Ministério da Defesa, a Advocacia-Geral da União e a Marinha do Brasil informam que, em relação ao casco do ex-Navio Aeródromo “São Paulo”, releva inicialmente destacar que as medidas administrativas referidas ao desmanche ambientalmente sustentável, desde o início, foram tratadas de maneira compartilhada entre a Marinha do Brasil (MB), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e a Advocacia-Geral da União (AGU), no exercício de suas competências específicas.

Após a venda do casco, por meio de regular procedimento licitatório, a propriedade do bem passou a ser de natureza privada, cabendo aos órgãos públicos, atendidas as condicionantes, efetuarem as autorizações pertinentes à exportação até a Turquia e o permanente acompanhamento dos procedimentos, de modo a atender o interesse público envolvido.

Esse procedimento representou uma tentativa inédita, para o Brasil, de reciclagem segura e ambientalmente adequada de um ex-navio de Estado.

A participação do Ibama, durante todo o processo, se deu em razão daquele órgão ser a autoridade brasileira competente perante a Convenção de Basileia. O caso demandou ações,

análises e relatórios de interesse dos órgãos ambientais brasileiro e turco, até que a necessária autorização para o movimento transfronteiriço fosse emitida pelos dois países.

Todavia, após 22 dias de iniciado o trânsito, ocorreu a retirada unilateral do consentimento da autoridade ambiental turca para a importação e o desmanche do casco naquele país. Restou, então, ao Ibama, por decorrência, suspender a autorização de exportação e determinar o retorno imediato do casco ao Brasil, de acordo com os preceitos previstos na Convenção de Basileia.

Quando do retorno do casco ao País, a MB, por intermédio da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), com base no exercício de suas competências previstas em lei, apresentou exigências para garantir a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental no mar e nas águas interiores. Na ocasião, a AMB determinou à proprietária SÖK DENIZCILIK TIC.VE LTD (SÖK) a permanência do casco em área marítima de espera fora do Mar Territorial, a uma distância maior que 22 km da costa; e a realização de uma perícia no casco por empresa de Salvage Master (responsável por verificar a integridade do casco e as condições de flutuabilidade e estabilidade).

Durante a inspeção, foram constatadas avarias que deveriam ser reparadas sob a responsabilidade da empresa SÖK. De modo a viabilizar o reparo e a posterior reexportação, a AMB determinou o cumprimento de requisitos para a entrada em águas interiores, dentre os quais se destacam:

- A necessidade de manutenção de cobertura de seguro P&I (Protection and Indemnity – proteção e indenização), acionado para custear eventual desencalhe ou reflutuação/remoção (em caso de afundamento) e para cobrir um período de trabalho atracado em determinado estaleiro; e
- Apresentação de contrato para atracação e reparo do casco, firmado com empresa/estaleiro com capacidade de execução dos serviços necessários, com respectivo plano de trabalho detalhado e tempo estimado, cujos termos estabeleçam os deveres e responsabilidades de cada parte, no que se refere à vigilância e manutenção de equipamentos e sistemas, durante todo o período em que o casco permanecer docado/atracado.

Cumprе mencionar que não cabe à AMB interferir em ações de natureza privada que envolvam a seleção de estaleiros para conduzir reparos ou negociação com terminais portuários. Entretanto, visando o prosseguimento da reexportação para um desmanche ambientalmente sustentável, a AMB apresentou à empresa SÖK uma lista de estaleiros, no Brasil, com capacidade técnica para realizar os reparos no casco.

Diante da inércia do proprietário em atender aos requisitos determinados pela AMB e da iminente possibilidade de abandono do casco no mar, a AMB realizou nova inspeção pericial no casco, na qual foi constatada uma severa degradação das condições de flutuabilidade e estabilidade. Além disso, a empresa não renovou o seguro P&I, tampouco apresentou contrato para atracação e reparo, firmado com empresa/estaleiro para a execução dos serviços necessários.

Em face do exposto, não sobrou alternativa ao Estado brasileiro a não ser considerar o bem como perdido, nos termos da Lei nº 7.542/1986, e assumir o controle administrativo do casco, de modo a evitar danos ao meio ambiente e preservar a segurança da navegação. Cabe ressaltar que a SÖK não deixou de ter responsabilidade pelo bem.

A AMB, com previsão em lei e normas internacionais, atuou de modo a evitar a possibilidade de encalhe ou afundamento que pudesse representar um perigo à navegação ou interditar canal de acesso a porto nacional, com prejuízos de ordem logística, operacional, ambiental e econômica ao Estado brasileiro.

Como parte desse processo, o trem de reboque (rebocador e casco) foi direcionado para área marítima mais afastada, dentro das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), a 350 km da costa brasileira e com profundidade aproximada de 5 mil metros, onde o Navio de Apoio Oceânico "Purus" substituiu o rebocador contratado, com o acompanhamento da Fragata "União", ambos da MB.

A referida área, selecionada com base em estudo conduzido pelo Centro de Hidrografia da Marinha, foi considerada a mais segura para as condições de severa degradação do casco. Para tanto, os seguintes parâmetros foram considerados:

- localização dentro da área da Zona Econômica Exclusiva do Brasil;
- localização fora de Áreas de Proteção Ambiental;
- área livre de interferências com cabos submarinos documentados;
- área sem interferência de projetos de obras sobre águas (ex: parques eólicos); e
- área com profundidades maiores que 3 mil metros.

Diante dos fatos apresentados e do crescente risco que envolve a tarefa de reboque, em virtude da deterioração das condições de flutuabilidade do casco e da inevitabilidade de afundamento espontâneo/não controlado, não é possível adotar outra conduta que não o alijamento do casco, por meio do afundamento planejado e controlado.

Por fim, ressalta-se que as decisões foram pautadas por critérios técnicos e adotadas com o concurso dos órgãos envolvidos, no exercício de suas atribuições específicas e comuns. Destacando-se, ainda, que serão adotadas pela Advocacia-Geral da União todas as medidas extrajudiciais e judiciais cabíveis, com a finalidade de mitigar, reparar e salvaguardar os interesses do Estado Brasileiro.

Ministério da Defesa
Advocacia-Geral da União
Marinha do Brasil