



MARINHA DO BRASIL

ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Esplanada dos Ministérios, Bloco "N", 5º andar
CEP 70055-900 - Brasília - DF
(61) 3429-1110 - ema.secom@marinha.mil.br

Ofício nº 40-1/EMA-MB
40/110.1

Brasília, DF, 5 de janeiro de 2023.

À Diretora de Qualidade Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
SCEN Trecho 2, Edifício Sede
78818-900 - Brasília-DF

Ao Chefe da Divisão de Política Ambiental e Sustentabilidade do Ministério das Relações Exteriores
Palácio do Itamaraty – Zona Cívico-Administrativa, Bloco "H"
70170-900 - Brasília-DF

Assunto: Ata da reunião para tratar do Casco do ex-NAe São Paulo

Prezados senhores,

1. Ao cumprimentá-los cordialmente, incumbiu-me o Chefe do Estado-Maior da Armada de encaminhar, em anexo, a Ata da reunião realizada no dia 29 de dezembro de 2022, sobre o assunto supracitado, para conhecimento e ações cabíveis.

2. Por oportuno, informo que o casco encontra-se nas coordenadas de latitude 08°25'03"S e longitude 034°30'03"W. A fim de coordenar futuras ações, convido representantes para uma reunião no dia 19 de janeiro, às 14h, neste Estado-Maior.

Atenciosamente,

PEDRO LIMA SILVA FILHO

Contra-Almirante
Subchefe de Logística

MARINHA DO BRASIL
ESTADO-MAIOR DA ARMADA
SUBCHEFIA DE ASSUNTOS MARÍTIMOS

Ata da Reunião sobre casco do Ex-NAe “São Paulo” com representantes do MRE e do IBAMA

1. PROPÓSITO

A reunião foi realizada na modalidade presencial, no período de 14h às 17h, do dia 29 de dezembro de 2022, tendo como propósito esclarecer junto aos representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e do Ministério das Relações Exteriores (MRE), relacionado à Convenção de Basileia, o entendimento da Marinha do Brasil (MB) sobre o casco do ex-NAe “São Paulo”, bem como uniformizar todos os conhecimentos sobre o assunto até o momento.



2. PARTICIPANTES/ABERTURA

O Contra-Almirante Zampieri procedeu à abertura da reunião, cumprimentando e agradecendo a presença dos representantes do MRE e do IBAMA, bem como apresentando o Vice-Almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, Diretor de Portos e Costas; o Vice-Almirante Alexander Reis Leite, Coordenador Operacional junto ao Comando de Operações Navais; o Vice-Almirante Flavio Macedo Brasil, Diretor Técnico-Comercial da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON); o Contra-Almirante Rudicley Cantarin, Comandante da Força de Superfície e o Contra-Almirante Pedro Lima Silva Filho, Subchefe de Logística do Estado-Maior da Armada. Participaram como representantes do IBAMA a Sra. Carolina Fiorillo Mariani, Diretora de Qualidade Ambiental; a Sra. Mariana Graciosa Pereira, Assessora Técnica da Diretoria de Qualidade Ambiental; o Sr. Cleiton Cursino Cruz, Procurador-Chefe Substituto; a Sra. Mariana Nakashima, Coordenadora de Controle de Resíduos e Emissões; o Procurador Federal Nilson Rodrigues Barbosa Filho e o Procurador Federal Ricardo Barroso. Por parte do MRE compareceu o Sr. Victor Bahia, Chefe da Divisão de Política Ambiental e Sustentabilidade do Itamaraty.

3. ASSUNTOS TRATADOS

Após a introdução, foi passada a palavra para o Almirante Cantarin, que discorreu sobre como está a situação do casco atualmente. Inicialmente, o Almirante Cantarin relatou que, desde a decisão da MB de desmobilizar o navio em 2015, foi realizada uma grande avaliação da integridade estrutural do casco para subsidiar a decisão de revitalização ou não do navio, tendo sido constatado que a integridade do navio se encontrava em boas condições. Mencionou que, após várias ações realizadas pela empresa para melhorar a estanqueidade, o casco saiu do Brasil com a estanqueidade bem reforçada para realizar a viagem até a Turquia. Hoje, após quatro meses exposto

às condições de mar e vento, o casco apresenta situação de água aberta. Apesar disso, segundo o *salvage master*, contratado pela empresa SöK, o nível de aceitabilidade ainda está dentro dos parâmetros previstos para o transporte do casco, mas que isso pode, repentinamente, evoluir e que, atualmente, o navio tem uma fragilidade na estanqueidade, dado que há riscos de degradação deste quesito. Relatou que o reparo com o navio flutuando é muito complexo, sendo o ideal docar o casco e que a empresa turca deve, antes da entrada em águas abrigadas, contratar estaleiro capacitado para a realização do reparo, o que ainda não foi realizado.



O Almirante Salgueirinho ressaltou que a partir da determinação para regressar ao Brasil em 26 de agosto de 2022, foi solicitada uma inspeção por uma empresa de *salvage master* para verificar a situação do casco, ocasião na qual foi constatada avaria bastante grave, localizada na linha d'água e abaixo. Mencionou que essa avaria traz uma situação de instabilidade e insegurança no que diz respeito à flutuabilidade do casco e que, à medida que o tempo passa, espera-se uma piora gradativa da situação.

Também mencionou que, considerando o relatório da inspeção do *salvage master*, realizada em 8 de dezembro de 2022, ainda é possível realizar o reparo em estaleiro capacitado e que, dependendo da análise desse estaleiro, talvez esse reparo possa ser realizado com o casco flutuando, condicionado a estudos técnicos. O Almirante Salgueirinho alertou sobre o perigo de o casco afundar em via de acesso a porto brasileiro. Portanto, para que haja uma autorização para entrada do casco em um porto, deverá haver um nível de segurança bastante alto, além de um estaleiro capacitado contratado e uma cobertura de seguro de clube P&I para a atividade que se pretende. De modo a zelar pela segurança da navegação e para evitar que eventual acesso a um porto cause problemas de ordem logística, operacional e econômica, a Autoridade Marítima determinou que o casco permaneça fora do mar territorial brasileiro e que, até as exigências da Autoridade Marítima serem cumpridas, a empresa proprietária providencie, às suas expensas, a cada 30 ou 40 dias, novas inspeções de *salvage master*.

Foi perguntado pela Sra. Carolina se, no país, haveria estaleiro capacitado para a realização do reparo, o que foi respondido pelo Almirante Salgueirinho que sim, entre três e quatro estaleiros.

Foi explicitado pelo Almirante Salgueirinho que, perante a Autoridade Marítima, cabe à empresa SöK apresentar qual o porto e estaleiro contratado para a execução dos reparos.

O Sr. Victor Bahia perguntou até onde cabe à Marinha a desconfiança de que o casco seria abandonado no porto contratado, tendo sido respondido pelo Almirante Salgueirinho que a MB, como Autoridade Marítima, tem que garantir que o acesso do casco até o porto não vá trazer complicações de ordem operacional, logística e econômica, enfim, prejuízo ao Estado brasileiro.

O Almirante Zampieri complementou que nenhum navio entra ou sai de um porto sem o conhecimento e anuência da Autoridade Marítima. Segundo o Almirante Salgueirinho, a empresa não apresentou nenhum documento de negociação para a entrada em algum porto para reparo e que o casco somente deixou o Brasil por ter sido constatado que reunia condições para fazer a travessia atlântica até a Turquia e que, nesse ínterim, teve degradada sua condição.

Neste momento, foi apresentado aos participantes vídeo da situação bastante degradada do costado.

O Almirante Reis Leite explicou que a Autoridade Marítima vem exigindo alguns requisitos para autorizar o ingresso, mas se a situação se mantiver como está, chegar-se-á em um ponto irreversível, com situação de fluabilidade comprometida. Asseverou ainda que a empresa turca não vem cumprindo com todos os requisitos estabelecidos pela Autoridade Marítima.

Dando sequência à pauta, foi relatado pelo Almirante Zampieri que foram encaminhados para todos os participantes os últimos documentos emitidos sobre o assunto, destacando as ações da Marinha do Brasil e da Autoridade Marítima Brasileira desencadeadas nos dias 28 e 29 de dezembro de 2022, quais sejam: a notificação à empresa SÖK informando o descumprimento do subitem 8.6 do edital e a determinação de afastamento do casco para a profundidade de 500 metros. Sendo relatado ainda que foi respondida a solicitação do IBAMA, informando a posição atualizada do casco e acrescentando o documento da Capitania dos Portos de Pernambuco que determinou o afastamento do casco para a isóbata de 500 metros.

O Almirante Reis Leite expôs que a área de espera estabelecida pela Autoridade Marítima teve o propósito de facilitar a reexportação. Ademais, possui em suas proximidades instalações de terra capazes de facilitar e apoiar a realização de inspeção de casco.

Neste momento foi feito um agradecimento ao IBAMA pelo Almirante Zampieri pelo Ofício 1508, no qual o IBAMA afirma que o processo determinado pela Convenção da Basileia foi concluído.

A Sra. Carolina mencionou que, pelo ponto de vista do IBAMA, o casco é um resíduo perigoso e não é desejável que fique no mar indefinidamente, devendo ser reparado e reexportado, pois não há nenhuma outra destinação ambientalmente adequada para o casco, dado que no Brasil não existe estaleiro apto para realizar o desmanche e que afundá-lo também não seria uma destinação adequada.

Foi relatado pelo Almirante Brasil, representante da EMGEPRON, que quem tem obstado as possibilidades do casco ser reparado têm sido os órgãos ambientais e ministérios públicos regionais. A empresa turca não está conseguindo realizar o reparo necessário para a reexportação por esse motivo.

Pelo Almirante Salgueirinho a informação veiculada na mídia traz uma infundada percepção de que se o ser humano, ao se aproximar do casco, estará contaminado o que é uma falsa informação e traz um sentimento de repulsa da sociedade e dos órgãos ambientais regionais.

O Almirante Brasil mencionou que diversos estaleiros estão deixando de realizar o contrato para o reparo, por negativas ou aconselhamentos contrários dos órgãos ambientais regionais.

Contextualizando, o Almirante Brasil informou que o Ministério Público do Rio de Janeiro solicitou que a Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis informasse caso tivesse conhecimento da vinda do casco para o Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR) e que fizesse movimento no sentido de não permitir. Foi informado pelo Almirante Brasil que o terminal teria desistido de prosseguir nas negociações junto à empresa SöK.

O Procurador Nilson relatou que, em relação ao processo impetrado pelo Ministério Público e governo do estado de Pernambuco, o argumento é pela preocupação ambiental em relação ao amianto e que nenhum dos elementos discutidos na reunião sobre a segurança da navegação e estanqueidade do navio foram levados em consideração na ação. Ressaltou que deve ser analisado quais ações podem ser adotadas pelo Estado brasileiro de modo a determinar à empresa a adoção de providências, a fim de impedir que seja causado um grande acidente com impactos econômicos e ambientais. Relatou ainda que no âmbito do território nacional, do ponto de vista ambiental, como medida cautelatória, seria possível determinar "obrigação de fazer".

O Sr. Victor Bahia deixou claro que foi exposto à Turquia que, do ponto de vista do MRE, o que causou todo o impasse foi o regresso do casco por cancelamento da licença ambiental pela Turquia que, segundo a Sra. Carolina, ocorreu com base em uma decisão não esclarecida.

O Almirante Cantarin frisou a preocupação de não se transferir a responsabilidade da empresa SöK para o Estado brasileiro.

A Sra. Carolina deixou claro que, para o IBAMA, o art. 8º da Convenção da Basileia foi cumprido, pois não há obrigatoriedade para regresso ao porto de origem e sim para o Estado de origem, portanto o dever de reimportar foi cumprido.

O Almirante Brasil relatou que, segundo o subitem 8.6 do edital, não é reconhecida e autorizada a troca de propriedade.

Foi relatado pela Sra. Carolina que o IBAMA não reconhece a troca de titularidade.

O Almirante Reis Leite sugeriu que houvesse, a partir deste momento, devido a aceleração dos acontecimentos envolvendo o casco, reuniões mais frequentes entre os

órgãos envolvidos, a fim de nivelar conhecimento, pois a percepção é que a situação evoluirá rapidamente.

Segundo o Almirante Reis Leite, na reunião do dia 26/12, representantes da empresa turca verbalizaram que a intenção é devolver o casco e que a lei promove amparo para reparação dos danos.

Neste momento, em continuação à reunião, o Almirante Salgueirinho apresentou os cenários possíveis vislumbrados para a evolução do assunto:

- 1) atracação do casco em estaleiro capacitado para reparo e viabilização de início de processo de reexportação para estaleiro certificado pela União Europeia;
- 2) eventual pedido para afundamento deliberado do casco, solicitado pelo proprietário; e
- 3) necessidade de afundamento do casco, em caso de abandono nas águas jurisdicionais brasileiras.

Foi explicitado pelo Almirante Salgueirinho que, no caso dos cenários 2 e 3, há previsão na NORMAM-07 dos procedimentos para afundamento deliberado, caso se alcance esta solução.

Pelo entendimento do Sr. Ricardo Barroso, está se formando um consenso por parte dos envolvidos de que a empresa SöK está construindo uma manobra ou uma estratégia para afundamento ou abandono do casco, que a Marinha tem determinado requisitos (exigências) que não estão sendo cumpridas na integralidade e que essa manobra final de venda (troca de propriedade) foi claramente uma tentativa de desvincular a empresa SöK e eventualmente buscar uma argumentação jurídica de desvinculação do problema. Expôs estudar mecanismos para apreensão de recursos financeiros e da responsabilização, inclusive dos dirigentes, até mesmo na esfera criminal.

Foi sugerido pelo Almirante Salgueirinho que o IBAMA prepare declaração pública sobre a inexistência de risco sobre o meio ambiente por parte do amianto na condição em que se encontra, a fim de que se evite o mal maior que é o afundamento do casco por impossibilidade de conseguir local para a realização dos reparos necessários.

Foi sugerido pela Sra. Carolina a realização de uma nota técnica conjunta IBAMA-Marinha-MRE, bem como de uma vistoria prévia para apresentação de provas voltadas ao processo movido pelo estado de Pernambuco, que corre no âmbito do TRF-5. Neste contexto, o Almirante Cantarin pontuou sobre o risco de acidentes pessoais que podem ocorrer no caso de entrada a bordo do casco para vistoria por pessoas que não têm o preparo adequado, o que deve ser realizado por técnicos preparados para a atividade, tais como os pertencentes à empresa de *salvage master*.

O Almirante Reis Leite frisou sobre a importância da construção de uma nota técnica conjunta, pois o entendimento sobre a questão dos prejuízos ao meio ambiente causados pela presença do amianto é o que está inviabilizando o reparo do casco.

A Sra. Vanessa pontuou ser interessante realizar levantamento dos estaleiros capacitados para o reparo e pensar em ingresso com ação judicial para forçar a empresa turca a reunir as condições necessárias para atracação, juntamente à nota técnica conjunta, como tentativa de convencimento dos órgãos ambientais regionais, ministérios públicos e sociedade.

De acordo com o relato do Almirante Brasil, o estaleiro Rio Grande foi procurado pela empresa SöK e possui condições para a realização do descarte, entretanto não é certificado pela União Europeia, como exigido pela França.

A Sra. Carolina comentou que a questão não é técnica, mas jurídica.

O Sr. Victor, como representante do Itamaraty, mencionou que por enquanto a situação está no âmbito do diálogo com transparência.

Aproximando-se do término da reunião, foram apresentadas as seguintes sugestões de encaminhamento:

- IBAMA (dependente de autorização da presidência do IBAMA) – ingressar com ação judicial de “obrigação de fazer” junto à SöK, no foro RJ, para que ocorra a realização dos reparos, sendo sugerido pelo IBAMA o bloqueio de recursos e bens que permitam à empresa arcar com o reparo;
- IBAMA (dependente de autorização da presidência do IBAMA) – ingressar com embargos de declaração junto ao estado de PE para possibilitar a atracação do casco para reparos.
- Marinha do Brasil – levantar locais (estaleiros) no Brasil capazes de realizar reparos no casco, para futura reexportação. Tais locais, uma vez disponíveis sob o ponto de vista técnico-operacional, constariam da ação judicial de “obrigação de fazer” do IBAMA, indicando à empresa SöK quais estaleiros teriam disposição para negociar; e
- MRE, Marinha do Brasil e IBAMA – formular nota técnica conjunta sobre a inexistência de riscos ao ser humano e ao meio ambiente quanto ao amianto, na situação em que se encontra a bordo.

A próxima reunião deverá ocorrer na semana de 16 a 20 de janeiro de 2023.

Continuação da Ata da Reunião sobre casco do Ex-NAe "São Paulo" com representantes do MRE e do IBAMA.

4. ENCERRAMENTO

Não havendo mais nada a ser tratado, o Almirante Salgueirinho agradeceu pela presença de todos e encerrou a reunião. E para constar, lavrei a presente ata.

Brasília, DF, 29 de dezembro de 2022.

No impedimento de:



CARLOS HENRIQUE DE LIMA ZAMPIERI

Contra-Almirante

Subchefe de Assuntos Marítimos

PEDRO LIMA SILVA FILHO

Contra-Almirante

Subchefe de Logística

