



Bruxelas, 26 de setembro de 2019.

Ao Ministério da Defesa
Esplanada dos Ministérios Bl. Q
Brasília - DF - CEP: 70049-900 - Brasil
c/c: Ministério do Meio Ambiente

Ref: Leilão público do porta-aviões São Paulo

Exmo. Sr. **Ministro Fernando Azevedo e Silva,**

Fomos informados que o porta-aviões São Paulo (A-12) está destinado a ser vendido. De acordo com o seu Edital n.º 43/2019, o casco da embarcação será leiloado nesta sexta-feira, 27 de setembro, no Rio de Janeiro, com uma oferta mínima fixada em R \$ 5.309.733,65.

É provável que empresas especializadas no comércio de navios em fim de vida, comerciantes de sucata também conhecidos como “*cash buyers*” (que compram à vista), procurem fazer lances para o navio. Eles provavelmente o levarão para demolição suja e perigosa em um dos estaleiros de desmantelamento localizados nas praias do sul da Ásia.

Nas praias de Alang, Chattogram e Gadani, no sul da Ásia, é impossível conter poluentes, incluindo metais pesados e resíduos de óleo, pois não há estruturas e pisos impermeáveis. Além disso, o porta-aviões São Paulo contém grandes quantidades de amianto que precisam ser manuseadas e descartadas sem expor os trabalhadores e as comunidades vizinhas ao risco de câncer. A falta de equipamento de proteção individual adequado ao longo da praia, onde os navios ficam encalhados, bem como a falta de capacidade adequada de gerenciamento de resíduos à jusante, é motivo de grande preocupação. A falta de equipamentos de emergência e instalações hospitalares, que, em caso de acidente durante o processo de desmontagem, são necessárias, é inaceitável.

Permitir a exportação do porta-aviões São Paulo para as praias do sul da Ásia constituiria uma violação do direito internacional. O Brasil é signatário da Convenção da Basileia sobre Movimentos Transfronteiriços e Descarte de Resíduos Perigosos, sob a qual estão regulamentados o amianto e vários outros materiais perigosos contidos na estrutura do São Paulo.

Observamos que a Convenção da Basileia declara expressamente que: “Para os fins desta Convenção, qualquer movimento transfronteiriço de resíduos perigosos ou outros resíduos: [...] (c) com o consentimento obtido dos Estados envolvidos por meio de falsificação, deturpação ou fraude; ou [...] (e) que resulte em descarte deliberado (por exemplo, lançamento) de resíduos perigosos ou outros em violação à presente Convenção e aos princípios gerais do direito internacional, será considerado tráfico ilegal.

Além disso: No caso de um movimento transfronteiriço de resíduos perigosos ou outros rejeitos considerados tráfico ilegal, como resultado da conduta por parte do exportador ou gerador, o Estado exportador deve garantir que os resíduos em questão sejam: repatriados pelo exportador ou pelo gerador ou, se necessário, pelo Estado exportador ou, se impraticável, (b) sejam descartados de acordo com as disposições desta Convenção, dentro de 30 dias a partir da data em que o Estado exportador tenha sido informado sobre o tráfico ilegal ou outro período de tempo acordado pelos Estados envolvidos. Para esse fim, as Partes envolvidas não se opõem, dificultarão ou impedirão o retorno desses resíduos ao Estado de onde partiu a exportação (artigo 9.2).

Entre as obrigações exigidas pela Convenção da Basiléia, está o requisito da notificação e consentimento de todos os países importadores e de trânsito, que deve incluir uma caracterização completa das quantidades e tipos de materiais perigosos a bordo (artigo 6). Este inventário é um pré-requisito para qualquer movimentação posterior.

Além disso, a Convenção exige que nenhuma exportação seja feita se houver motivos para acreditar que as instalações de reciclagem ou de gerenciamento de resíduos empregadas para os materiais não constituam uma gestão ambientalmente correta nos termos da Convenção. Os estaleiros de desmanche de navios que operam nas praias sujeitas às marés no sul da Ásia são bem conhecidos por suas práticas perigosas e poluentes.

Com base nas informações anexas, portanto, rogamos ao Brasil que garanta que o São Paulo não acabe em uma praia do sul da Ásia para desmanche e que seja reciclado ou convertida com segurança para outro uso. É sabido - e bem-vindo em todo o mundo - que o Supremo Tribunal Federal (STF) proibiu em novembro de 2017 a mineração, fabricação, transporte e todos os usos da crisotila (amianto branco) em nível nacional. Exportar amianto ou produtos que contenham amianto, como o São Paulo, para sociedades mais vulneráveis seria imoral e condenado como um duplo padrão e uma injustiça ambiental. Caso São Paulo se dirija ao sul da Ásia para demolição, o Brasil pode estar sujeito aos mesmos protestos públicos que a França esteve quando tentou desmantelar o navio irmão do São Paulo, o Clemenceau, na Índia. As ações legais forçaram a França a trazer o Clemenceau de volta à Europa para reciclagem segura.

Continuamos, é claro, disponíveis para ajudá-los ainda mais no que for necessário sobre esse assunto, e solicitamos que V. Excias. nos mantenham informados sobre quais ações pretendem adotar para garantir que o porta-aviões São Paulo não prejudique trabalhadores, comunidades locais e zonas costeiras sensíveis no sul da Ásia.

Com os melhores cumprimentos,



Ingvild Jenssen
Diretor Executivo
NGO Shipbreaking Platform



Fernanda Giannasi
ABREA

Em nome dos membros da ONG Shipbreaking Platform (Plataforma do Desmanche de Navios):
Basel Action Network
BAN Asbestos France
International Ban Asbestos Secretariat