



MARINHA DO BRASIL

GABINETE DO COMANDANTE DA MARINHA
Esplanada dos Ministérios - Bloco "N" - 2º andar
CEP 70055-900 - Brasília - DF
(61) 3429-1020 - gcm.secom@marinha.mil.br

Ofício n° 20-21/GCM-MB
20/080.1
60011.000067/2023-41

Brasília, 30 de março de 2023.

Ao
Chefe da Assessoria Especial de Relações Institucionais do Ministério da Defesa
Esplanada dos Ministérios - Bloco "Q" - 9º andar
70049-900 - Brasília - DF

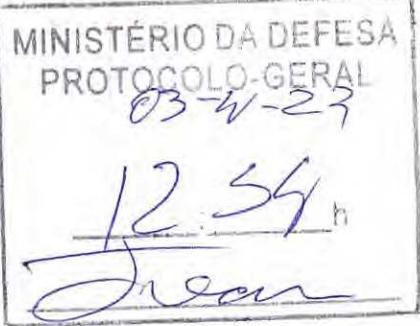
Assunto: Requerimento de Informação (RIC) n° 74/2023

Senhor Chefe,

1. Em atenção ao Ofício n° 7460/AERI/GM-MD, de 22 de março de 2023, incumbiu-me o Comandante da Marinha de transmitir a essa Assessoria Especial os subsídios em anexo, a fim de instruir a resposta ao RIC n° 74/2023.

Respeitosamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Hélio Moreira Branco Júnior".
HÉLIO MOREIRA BRANCO JUNIOR
Capitão de Mar e Guerra
Assessor-Chefe de Relações Institucionais



MARINHA DO BRASIL
GABINETE DO COMANDANTE DA MARINHA

SUBSÍDIOS

Assunto: **Requerimento de Informação (RIC) nº 74/2023, de autoria do Deputado Federal Nilto Tatto (PT/SP)**

- Quais providências foram tomadas para “evitar prejuízos de ordem logística, operacional, ambiental e econômica ao Estado brasileiro”, conforme afirmado na Nota Oficial da Marinha acima citada?

Resposta: O afundamento deliberado e controlado do casco a cerca de 350 km da costa e em profundidade superior a 5 mil metros, o que resultou em reduzido risco ao meio ambiente, à segurança da navegação, danos a terceiros e à saúde pública, diante do cenário representado pelo risco iminente de afundamento involuntário em área próxima ao litoral do estado do Pernambuco, região em que há Unidades de Conservação (UC) e tráfego intenso de embarcações em portos e atracadouros.

- Com que método e técnica o casco do navio desativado foi afundado pela Marinha?

Resposta: Por meio de operação de alijamento, por afundamento planejado e controlado, em área previamente estudada pela Marinha do Brasil (MB).

- Qual foi o custo da operação de afundamento do antigo navio?

Resposta: Aproximadamente R\$ 37.000.000,00 (trinta e sete milhões de reais).

- Em quanto tempo o ex-porta-aviões submergiu no fundo do Oceano Atlântico?

Resposta: Pode-se estimar que tenha sido em minutos.

- Como será possível acompanhar os possíveis danos ambientais provocados pelo naufrágio?

Resposta: O risco de dano ambiental foi minimizado com a escolha adequada e minuciosa do local do afundamento, balizada a partir de estudo conduzido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), considerando os seguintes parâmetros delimitadores: i) localização dentro da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do Brasil; ii) localização fora de Áreas de Proteção Ambiental (APA); iii) área livre de interferências com cabos submarinos (documentados); iv) área sem interferência de projetos de obras sobre águas (empreendimentos eólicos offshore, por exemplo); e v) área com profundidades maiores que 3 mil metros.

- O procedimento de aposentadoria do navio ocorreu adequadamente no tempo, ou houve algum descompasso que dificultou a devida destinação da embarcação, notadamente o "desmanche-verde"?

Resposta: O procedimento de baixa do serviço ativo da MB, do ex-Navio Aeródromo (NAe) “São Paulo”, ocorreu na época prevista e em concordância com as “Normas para Logística de Material” (EMA-420), do Estado Maior da Armada (EMA), tendo sido exitoso o processo de alienação do casco para realização de reciclagem segura e ambientalmente adequada (reciclagem verde), conduzido em total consonância com a legislação brasileira e internacional.

Enfatiza-se que a MB adotou todas as medidas para garantir que o desmanche verde do casco seguisse um processo de reciclagem segura e ambientalmente adequada.

- **Quem deve ser responsabilizado pelos prejuízos financeiros e ambientais decorrentes de todo o processo?**

Resposta: A responsabilização civil e ambiental encontra-se em apuração pelos órgãos competentes da Advocacia-Geral da União (AGU).

- **Quais as responsabilidades da empresa que havia comprado a sucata do navio?**

Resposta: O Edital de Licitação nº 67/2020, e seus anexos, estabelecia que, a partir da assinatura do Termo de Transferência de Posse e Propriedade, a empresa deveria suportar os riscos envolvidos com o casco, bem como todas as despesas decorrentes de sua transferência, isentando a MB de qualquer ônus e responsabilidades por tais riscos, obrigando-se também a cumprir a legislação de proteção ao meio ambiente e do tráfego aquaviário, especialmente no que se refere ao deslocamento do casco, tanto em águas jurisdicionais brasileiras, como no movimento transfronteiriço para águas de outro Estado signatário da Convenção de Basileia sobre o Controle Transfronteiriços de resíduos Perigosos e seus Depósitos, promulgada pelo Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993, para desmanche verde.

Nesse contexto, adita-se o que foi exposto no questionamento anterior.

- **Que riscos ambientais passam a fazer parte da realidade do ecossistema marinho a partir do afundamento do navio desativado com materiais tóxicos?**

Resposta: O risco de dano ambiental foi minimizado com a escolha adequada e minuciosa do local do afundamento. Corrobora para o fato, o casco estar totalmente sem fluidos, bem como o amianto encontrar-se encapsulado, não oferecendo risco à saúde, no estado em que se encontra.

Ressalta-se que o alijamento de amianto (fibra mineral natural) em águas profundas é recomendado como uma das alternativas de menor impacto global.

- **Qual é a política geral ou protocolo aplicado pela Marinha para a desativação e destinação de embarcações aposentadas?**

Resposta: Os processos de baixa e transferência para a reserva dos navios da MB encontram-se previstos e regulamentados pela publicação “Normas para Logística de Material” (EMA-420), do Estado Maior da Armada (EMA).

- **Quais foram as razões que impediram a Marinha de adotar as alternativas ao afundamento apresentadas pelo IBAMA/MMA?**

Resposta: Desde o início do processo de desmanche verde do casco do ex-NAe “São Paulo”, todos as questões e soluções foram detalhadamente estudadas e avaliadas entre os órgãos envolvidos. Nesse sentido, a MB atuou de forma conjunta e coordenada com o IBAMA/MMA, representante brasileiro no que tange às decisões adotadas em conformidade com a Convenção da Basileia.

Foram consideradas(os): **i)** as condições precárias de estabilidade e flutuabilidade do casco, constatadas por meio de vistorias de *salvage master*, determinadas pela Autoridade Marítima Brasileira à empresa proprietária do casco, por ocasião de seu regresso ao Brasil; **ii)** a inexistência, desde dezembro de 2022, de cobertura de seguro P&I (*Protection and Indemnity*) para o casco, de responsabilidade da empresa proprietária; **iii)** a renúncia à propriedade do casco pela empresa, com risco de deixá-lo à deriva, restando à MB assumir o controle administrativo do reboque; e **iv)** o risco iminente de afundamento não controlado, com consequências imprevisíveis, inclusive, colocando em risco o rebocador da MB e sua tripulação.

A medida adotada que mitigou os riscos ao meio ambiente e à segurança da navegação, bem como os danos a terceiros e à saúde pública, foi o alijamento, por meio do afundamento planejado e controlado, em local que minimizasse os impactos acima mencionados, e em fiel observância à legislação aplicável ao caso, em especial, as Leis nº 9.537/1997 e nº 7.542/1986, que estabelecem a atuação da Autoridade Naval nesses casos.

Desse modo, restou evidenciada a conduta de alijamento do casco, por meio de afundamento deliberado e controlado, ressaltando que tal medida foi avaliada por configurar o único meio de se evitar a ameaça de afundamento espontâneo (não controlado) do casco e por considerar que os danos pelo alijamento, na posição atual, foram menores do que em outra posição imprevista e desconhecida.

Brasília, DF, 30 de março de 2023.

DANIEL JUNIOR SILVA DA COSTA

Capitão de Fragata

Assessor de Análise Legislativa





MINISTÉRIO DA DEFESA
GABINETE DO MINISTRO

Esplanada dos Ministérios - Bloco "Q" - 9º andar
70049-900 - Brasília-DF
Tel.: (61) 3312-8709 – ministro@defesa.gov.br

OFÍCIO N° 9419/GM-MD

Brasília, na data de assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 74/2023.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, refiro-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 28, de 20 de março de 2023, dessa Primeira-Secretaria, que encaminha a esta Pasta cópia do Requerimento de Informação nº 74/2023, de autoria do Senhor Deputado Federal NILTO TATTO (PT/SP) requer informações ao Ministro de Estado da Defesa a respeito do afundamento do porta-aviões São Paulo.
2. A propósito, encaminho a Vossa Excelência, em resposta à solicitação em comento, o Ofício 20-21/GCM-MB, elaborado pelo Gabinete do Comandante da Marinha.

Atenciosamente,

JOSÉ MUCIO MONTEIRO FILHO
Ministro de Estado da Defesa



Documento assinado eletronicamente por **José Mucio Monteiro Filho, Ministro(a) de Estado da Defesa**, em 20/04/2023, às 15:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º, art. 4º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020 da Presidência da República.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.defesa.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, o código verificador **6201642** e o código CRC **EB0DFEBC**.