2016 - LISTA ATUALIZADA DE LOCAIS DE DESPEJO MUNDIAIS

A indústria naval está longe de assegurar práticas sustentáveis na reciclagem de seus navios

Bruxelas, 1 de fevereiro de 2017 – A lista de todos os navios desmantelados pelo mundo em 2016, compilada e analisada pela ONG Shipbreaking Platform, mostra que não houve melhorias na gestão de embarcações em fim de vida por parte da indústria naval. Longe disto: hoje a Plataforma divulga dados que indicam um aumento no número de navios vendidos para práticas de desmantelamento poluentes e perigosas em praias do sul da Ásia. Em 2016, um total de 668 embarcações foi desmantelado em praias, o que representa 87% da tonelagem total desmantelada globalmente.

Um número mais elevado de navios espraiados significa que trabalhadores, o meio ambiente e comunidades locais no sul asiático são expostos a dificuldades cada vez maiores. Os campos de desmantelamento nas praias não são só conhecidos por suas falhas ao desrespeitar os padrões de proteção ao meio ambiente, mas também por desrespeitar os direitos fundamentais do trabalho e as leis internacionais de comércio de resíduos. 2016 viu a maior catástrofe na história da indústria naval: no dia 01 de novembro, ao menos 28 trabalhadores foram instantaneamente mortos, com mais de 50 feridos em uma explosão seguida de incêndio de um petroleiro em Gadani, Paquistão. Uma contagem de mortos em campos de Bangladesh o qual a Plataforma foi capaz de documentar chegou a 22 trabalhadores em 2016, com mais 29 seriamente feridos. Dados de acidentes em campos de desmantelamento da Índia são guardados em segredo. A Plataforma foi informada de ao menos duas fatalidades em Alang, Índia, enquanto o verdadeiro número de fatalidades permanece no escuro.

Pode parecer uma surpresa para um país que se orgulha de suas soluções sustentáveis de tecnologia e engenharia, mas a ALEMANHA é responsável pelas piores práticas de desmantelamento de navios entre todas as nações quando se comprara o tamanho da frota com o número de navios desmantelados irresponsavelmente. Proprietários alemães têm o assombroso número de 98 navios enviados às praias do sul asiático dentre 100 navios vendidos para demolição. 98% de todos os navios alemães obsoletos terminaram em uma praia! Como se não bastasse, perto de 40% foram desmantelados em Bangladesh, onde as condições são notadamente piores.

A GRÉCIA foi responsável pelo mais alto número absoluto de navios vendidos para campos de desmantelamento asiáticos em 2016: 104 no total. Desde que a Plataforma começou a compilar dados em 2009, empresas navais gregas têm incessantemente encabeçado a lista de proprietários que optam por um desmantelamento sujo e perigoso.

"É escandaloso que o fardo de lidar com o 'boom' da construção de navios sedenta de lucros é transferida para as comunidades e trabalhadores do sul asiático: primeiro, a indústria naval cria excesso de demanda no mercado, para depois falhar ao encontrar soluções responsáveis para seus navios obsoletos," afirma Patrizia Heidegger, diretora executiva da Plataforma.

Entre os países que anualmente poluem as costas do sul da Ásia encontra-se o Brasil. Em 2016, armadores brasileiros enviaram quatro embarcações para desmantelamento na Ásia. Tres acabaram em praias do Bangladesh e uma acabou na costa indiana de Alang. Um dos navios pertencia à **Petrobras Transporte S.A.**, que possui um recorde negativo de vinte embarcações enviadas para o sul do continente asiático nos últimos quatro anos. Entre o total de embarcações, duas pertenciam à **Vale S.A.** (anteriormente conhecida como Companhia Vale do Rio Doce). O outro navio pertencia à North Sea Production Company, uma *joint-venture* entre **Odebrecht** e Maersk.

Precisamente o caso relacionado ao navio pertencente à North Sea Production Company merece atenção. A petroleira flutuante de produção e armazenamento **North Sea Producer** deixou o Reino Unido em Maio de 2016 e foi diretamente rebocada a Bangladesh, onde chegou em 14 de Agosto de 2016. Dois dias depois, a North Sea Producer for espraiada no campo de desmantelamento Janata Steel em Chittagong. Está atualmente sendo feita em pedaços na praia, infelizmente conhecida por abusos de direitos humanos e poluição ambiental causados por desmantelamento abaixo dos padrões. A exportação a partir do Reino Unido para demolição no Bangladesh foi ilegal de acordo com a Regulação Europeia de Envio de Resíduos. Tendo operado como FPSO no Mar do Norte, a embarcação tem chance de conter grande quantidade de resíduos contaminados por NORM (material de ocorrência radioativa natural) e enxofre, à parte de outros materiais perigosos em sua estrutura e tanques. Os campos de desmantelamento em Bangladesh não são equipados com nenhuma infraestrutura que pudesse remover e descartar tais resíduos tóxicos de maneira segura. O North Sea Producer foi admitido em Bangladesh apoiado a um certificado falso que afirma que o petroleiro não contém quaisquer materiais perigosos. A importação de navios em fim de vida que contêm resíduos tóxicos é banida em Bangladesh, porém é contornada por tais documentos falsos. É muito provável que Maersk e Odebrecht venderam o navio diretamente ao 'cash buyer' GMS (Global Marketing Systems) via uma empresa com caixa postal anônima em São Cristóvão-Nevis. A GMS é uma das maiores empresas do mundo especializada na venda de tonelagem em fim de vida para o sul da Ásia [1]. Enquanto a GMS tem estado extremamente preocupada em limpar sua imagem com afirmações sobre 'reciclagem verde de navios´, o histórico da empresa – e a óbvia continuidade de suas práticas – conta uma outra história. A GMS continua a fechar negócios com alguns dos piores campos de desmantelamento do mundo.

Este ano as práticas de desmantelamento brasileiras têm uma contagem de mortos. Em 30 de Julho, durante o desmantelamento do navio **Ore Timbopeba**, pertencente à Vale, o trabalhador Mr. Mukhlesur (35 anos de idade) foi esmagado até a morte enquanto ele e seus colegas arrastavam uma enorme placa de metal do navio no campo da Mak Corporation em Chittagong (Bangladesh).

"*Já está na hora de empresas como Petrobras, Vale e Odebrecht procurar soluções diferentes para reciclagem da parte da sua frota que está em fim de vida. Pode-se encontrar opções seguras e ecológicas na própria América, pois já existem empresas especializadas nestes serviços em países como*

México, Porto Rico e Estados Unidos da América," afirma Nicola Mulinaris, secretário de comunicação e legislação da Plataforma.

Em 2017, a União Europeia publicará uma lista de instalações de reciclagem de navios ao redor do mundo que seguem altos padrões de proteção ambiental e segurança do trabalho. Esta lista será a primeira do tipo e um importante ponto de referência para a reciclagem de navios globalmente. Contudo, um incentivo financeiro que afeta o comércio de navios com a UE é necessário para assegurar que proprietários irresponsáveis de navios sejam dirigidos diretamente às instalações listadas como aprovadas pela UE. As possibilidades para a introdução de um incentivo financeiro para reciclagem segura e limpa de navios estão sendo discutidas a nível europeu. A ideia é que todos os navios que entrem em águas europeias devam possuir uma "licença de reciclagem de navios". O dinheiro reservado só seria pago de volta ao último proprietário do navio mediante prova de que o navio foi reciclado de uma forma segura e ambientalmente amigável.

Para números e análises sobre o desmantelamento de navios em 2016, clique aqui.
Para procurar na lista de embarcações desaparelhadas em 2016, clique aqui.
Para obter informações detalhadas sobre as práticas globais de abate de navios, clique aqui.

CONTACTO

Informações gerais à imprensa:
Nicola MULINARIS
Assessor de imprensa
Tel.: +32 (0)2 6094 418
nicola@shipbreakingplatform.org

Para declarações e entrevistas:
Patrizia HEIDEGGER
Diretora executiva
Tel.: +32 (0)2 6094 419
patrizia@shipbreakingplatform

NOTAS

[1] Estas empresas prometem aos armadores não só um preço mais alto, mas também livrá-los de suas responsabilidades em lidar adequadamente com a gestão de suas embarcações em fim de vida. Os navios contêm grandes quantidades de materiais tóxicos, como borra de óleo, amianto e tintas carregadas de metais pesados, e renderiam menos lucro se fossem vendidos a um centro de reciclagem que segue os padrões de saúde e segurança ocupacionais e ambientais.