

www.defra.gov.uk

Estrategia del Reino Unido En material de reciclaje de buques

Febrero de 2007

Department for Environment, Food and Rural Affairs
(Departamento do Meio Ambiente, Alimentos e Assuntos Rurais)
Nobel House
17 Smith Square
Londres SW1P 3JR
Telefone 020 7238 6000
Sitio web: www.defra.gov.uk

Copyright © da Coroa 2007
Os direitos autorais dos aspectos tipográficos pertencem à Coroa.

Esta publicação (excluídos o brasão real e os logotipos departamentais) pode ser reutilizada gratuitamente em qualquer formato ou meio desde que a reutilização seja feita corretamente e não em contexto enganoso. O material deve ser reconhecido como tendo direitos autorais pertencentes à Coroa e o título da publicação deve ser especificado.

Informações sobre esta publicação e exemplares adicionais estão disponíveis a partir da:

Waste Management Division
(Divisão de Gerenciamento dos Resíduos)
Zone 6/E5
Defra
Ashdown House
123 Victoria Street
Londres SW1E 6DE
Endereço de email : waste.policy@defra.gsi.gov.uk
Tel: 020 7082 8451

Este documento está disponível também no website do Defra.

Publicado pelo Departamento do Meio Ambiente, Alimentos e Assuntos Rurais

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| ÍNDICE..... | 2 |
| ALCANCE | 3 |
| Aplicação..... | 3 |
| Administrações Transferidas | 3 |
| Exclusões | 3 |
| ESTRATÉGIA BRITÂNICA PARA RECICLAGEM DE NAVIOS | 5 |
| Objetivos da Estratégia | 5 |
| Política referente a embarcações de propriedade do Governo | 5 |
| Aplicação do Regulamento sobre Transporte Marítimo de Resíduos e recomendações para orientação dos proprietários de navios | 6 |
| Recomendações sobre instalações de reciclagem | 8 |
| A agenda internacional | 9 |
| ANEXO I - PADRÕES MÍNIMOS..... | 10 |
| ANEXO II - EXPORTAÇÃO DE RESÍDUOS: A ÁRVORE DECISÓRIA..... | 17 |

ALCANCE

Aplicação

A Estratégia se aplica a todas as embarcações acima de 500 toneladas brutas¹ que sejam (i) de propriedade do Governo Britânico e de suas Agências ou (ii) embarcações comerciais de bandeira britânica (na dependência das exclusões mencionadas no texto da Estratégia). A Estratégia não se aplica a embarcações de recreio.

Administrações Transferidas

As Administrações Transferidas da Escócia e do País de Gales e a Administração da Irlanda do Norte foram consultadas no correr da preparação da Estratégia. A Estratégia se aplica a embarcações de propriedade do Governo Britânico e de suas agências na Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte.

O Poder Executivo escocês apóia os objetivos da Estratégia. O Executivo e suas agências conferem a devida consideração à Estratégia sempre que estudam rotas de disposição final para embarcações sob seu controle, tanto como orientação sobre a legislação aplicável quanto como fonte útil de maiores informações sobre decisões dirigidas para resultados sustentáveis.

Exclusões

Os 14 territórios no estrangeiro² não fazem, constitucionalmente, parte do Reino Unido e cada território tem sua legislação própria e distinta, que difere da legislação britânica. Os territórios não estão obrigados a seguir esta Estratégia e não foram consultados durante o desenvolvimento da mesma.

O Governo de Gibraltar apóia a Estratégia e confere a devida consideração a suas cláusulas sempre que estuda rotas de disposição final para embarcações sob seu controle, tanto como orientação sobre a legislação aplicável quanto como fonte útil de maiores informações sobre decisões dirigidas para resultados sustentáveis.

As Dependências da Coroa Britânica³ têm suas próprias assembleias legislativas e sistemas administrativos e legais locais. As Dependências não estão obrigadas a seguir esta Estratégia e não foram consultadas durante o desenvolvimento da mesma.

As plataformas de petróleo estão excluídas do alcance da Estratégia. Para maiores informações sobre a legislação aplicável, consultar Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998) (notas para orientação da indústria sobre o

¹ As embarcações fora do alcance da Estratégia também estão sujeitas a controles de gerenciamento de resíduos, inclusive àqueles aplicáveis ao transporte transfronteiriço de resíduos por via marítima, sempre que se enquadrem na definição de resíduos. Recomendamos aos operadores entrar em contato com as autoridades reguladoras pertinentes para maiores informações.

² Anguilla, Território Britânico da Antártica, Bermuda, Território Britânico do Oceano Índico, Ilhas Virgens Britânicas, Ilhas Caimã, Ilhas Malvinas, Montserrat, Sta. Helena e Dependências (Ilhas Ascensão e Tristão da Cunha), (Turks) e Ilhas Caicos, Ilha(s) Pitcairn, Geórgia do Sul e (as) Ilhas Sanduíche do Sul, Bases Britânicas Soberanas em Chipre.

³ Jersey, Guernsey, Alderney, Sark, Isle of Man.

descomissionamento de instalações e oleodutos offshore nos termos da Lei do Petróleo de 1998) emitidas pelo Departamento de Comércio e Indústria⁴.

A Estratégia não aborda a questão do abandono de navios, prática que consta ocorrer nas costas de países africanos, no Pacífico e em torno das ilhas do Caribe. Trata-se de assunto separado e distinto que requer uma abordagem especificamente elaborada.

⁴ 'Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998)', DTI, disponível em:
<http://www.og.dti.gov.uk/regulation/guidance/decommission.htm>

ESTRATÉGIA BRITÂNICA PARA RECICLAGEM DE NAVIOS

Objetivos da Estratégia

1. Desenvolver uma abordagem estratégica da reciclagem de embarcações de bandeira britânica⁵ coerente com os compromissos nacionais e internacionais de desenvolvimento sustentável do Reino Unido.
2. Incentivar, por meio da provisão de orientação, o desenvolvimento da capacidade britânica para reciclar embarcações no final de sua vida útil de maneira ambientalmente saudável.

Política referente a embarcações de propriedade do Governo

Embarcações destinadas a uso ulterior

3. Em caso de venda de uma embarcação para uso ulterior, seja a governos estrangeiros ou a entidades comerciais, o agente do Governo encarregado da venda deve empreender uma avaliação comercial da embarcação antes da venda da mesma. Caso a avaliação indique, tendo em vista a idade, as condições e o valor da embarcação, a probabilidade de que a mesma se encontre próxima do fim de sua vida útil, a embarcação não será vendida mas sim encaminhada para reciclagem. Em casos marginais a embarcação será encaminhada para reciclagem.
4. O Governo negociará a inclusão das disposições a seguir, relativas às responsabilidades do novo proprietário, quando a embarcação chegar ao fim de sua vida útil. Estas disposições se baseiam nas disposições normativas que o Governo adotará relativamente à reciclagem de suas próprias embarcações

É responsabilidade do novo proprietário:

- Providenciar para que o Passaporte Verde da embarcação permaneça atualizado durante todo o período restante de serviço da mesma e, em seguida, seja entregue à instalação de reciclagem;
- Não proceder à disposição final da embarcação sem autorização prévia do Governo Britânico, expressa por escrito;
- Demonstrar que a embarcação será reciclada de acordo com todas as leis aplicáveis e com referência às Diretrizes da Organização Marítima Internacional sobre Reciclagem de Navios⁶ e as Diretrizes da Convenção de Basiléia para o Gerenciamento Ambientalmente Saudável da Desmontagem Total ou Parcial de Navios⁷;

⁵ Embarcações de propriedade do Governo e embarcações comerciais com bandeira do Reino Unido continental.

⁶ International Maritime Organization (IMO) 'Guidelines on Ship Recycling, 2003', disponível em: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf.

⁷ Convenção de Basiléia: 'Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, 2002' – ver o Anexo III.

- Tomar as medidas apropriadas para assegurar que as instalações onde será feita a reciclagem mantenham padrões ambientais, de saúde e segurança aceitáveis.
5. Caso o novo proprietário deixe de cumprir suas obrigações contratuais o Governo reverá as opções a seu dispor para recurso, caso por caso.

Embarcações destinadas a reciclagem

6. Nos casos em que uma embarcação de propriedade do Governo deva ser reciclada, o Governo procederá à oferta do contrato de reciclagem apenas a instalações situadas em países da OCDE.
7. O Governo especificará os padrões ambientais, de saúde e segurança mínimos⁸ que a instalação de reciclagem deve demonstrar e cumprir durante a operação de reciclagem. O Anexo I contém um exemplo dos padrões mínimos requeridos para uma instalação de reciclagem de navios. Tais padrões devem ser claramente especificados na documentação relativa à oferta do contrato e nos critérios de avaliação das propostas.
8. Ao exportar suas embarcações para reciclagem o Governo acatará os princípios da Convenção de Basileia sobre consentimento informado prévio e gerenciamento ambientalmente saudável.
9. O Governo assume o compromisso de obter o melhor valor possível na venda de bens de sua propriedade dentro dos parâmetros da política sobre reciclagem de embarcações de propriedade do Governo.

Aplicação da Regulamentação sobre Transporte de Resíduos por Via Marítima e orientação recomendatória para proprietários de navios

10. A Estratégia estabelece os devidos controles sobre os resíduos aplicáveis à exportação, a partir dos portos do Reino Unido, de embarcações de bandeira britânica para reciclagem no fim de sua vida útil e proporciona orientação recomendatória aos proprietários de navios.
11. O Regulamento da CE relativo a transferências de resíduos (Waste Shipments Regulation⁹ - WSR) implementa a Convenção de Basileia na União Europeia e abrange fiscalização e o controlo das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da UE. O WSR proporciona regras minuciosas para controle do deslocamento transfronteiriço de resíduos, tendo como aspecto central um procedimento de notificação que envolve as autoridades competentes¹⁰ de expedição, trânsito e destino. O

⁸ O Anexo I contém um exemplo dos padrões mínimos requeridos para uma instalação de reciclagem de navios.

⁹ Regulamento (CE) N° 259/93. A ser substituído por um Regulamento revisto (CE) N° 1013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a transferências de Resíduos, a entrar em vigor a partir de julho de 2007.

¹⁰ As autoridades competentes de expedição (para exportação) e destino (para importação) do Reino Unido são a Environment Agency (Agência do Meio Ambiente) na Inglaterra e País de Gales, a Scottish Environment Protection Agency (SEPA) (Agência Escocesa de Proteção do Ambiente) e o Environment Strategy britânica para Reciclagem de Navios

WSR define os resíduos de acordo com o artigo 1(a) da Directiva-quadro relativa aos resíduos¹¹, que determina:

Resíduo: quaisquer substâncias ou objectos ...de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer.

12. Quando uma embarcação de bandeira britânica é exportada para reciclagem a partir de um porto do Reino Unido, a mesma provavelmente se enquadra na definição de resíduos e, portanto, fica sujeita ao WSR da CE¹². O considerando 35 do Regulamento revisto relativo a transferências de resíduos (CE) N° 1013/2006 assinala que um navio se pode tornar resíduo na acepção do artigo 2 da Convenção de Basileia e que pode ser simultaneamente definido como um navio, por força de outras disposições do direito internacional.

13. Portanto, na ausência de qualquer regime obrigatório reconhecido internacionalmente e aplicável a embarcações no fim de sua vida útil, o Governo espera que:

- Sempre que uma embarcação no fim de sua vida útil se enquadre na definição de resíduos, conforme especificada na Directiva-quadro relativa aos resíduos, aplicar-se-ão os controles determinados pelo Regulamento da CE relativo a transferências de resíduos (WSR).
- Qualquer importação de embarcações para fins de reciclagem seja notificada de acordo com as disposições do Regulamento relativa a transferências de resíduos ou com as regras internacionais em vigor (nos termos da Convenção de Basileia e/ou da Decisão da OCDE¹³), conforme apropriado.
- Qualquer exportação de embarcações de bandeira britânica a partir de um porto do Reino Unido para fins de reciclagem seja notificada de acordo com as disposições do Regulamento relativo a transferências de resíduos (WSR)¹⁴.

14. O WSR implementa as Decisões da Convenção de Basileia de números II/12 e III/1, conhecidas como a 'interdição de Basileia', segundo a qual fica proibida a exportação de todos e quaisquer resíduos perigosos para países não pertencentes à OCDE. Dada a variedade de materiais

and Heritage Service (Serviço do Ambiente e do Patrimônio Histórico) do Departamento do Meio Ambiente da Irlanda do Norte.

¹¹ Directiva 75/442/CEE do Conselho conforme emendado por 91/156/CE e a Decisão da Comissão (CE) 96/530, sujeita a emenda.

¹² A WSR é aplicada no Reino Unido pelos regulamentos sobre o transporte transfronteiriço de resíduos (Transfrontier Shipment of Waste Regulations - TFS) de 1994 (SI 1994 N°. 1137). Esses regulamentos serão substituídos a 12 de julho de 2007 pela versão de 2007 dos regulamentos sobre o transporte transfronteiriço de resíduos. Pode-se obter orientação sobre todos os aspectos dos TFS em http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=_e e http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=_e

¹³ C(2001)107/FINAL.

¹⁴ Recomenda-se que os proprietários de navios que desejem exportar a partir do Reino Unido embarcações de bandeira britânica no fim de sua vida útil entrem em contato com as autoridades competentes apropriadas o mais cedo possível e consultem a orientação disponível sobre os controles do TFS. O Anexo II contém um fluxograma do processo de exportação de embarcações como resíduos a partir do Reino Unido.

Estratégia britânica para Reciclagem de Navios

perigosos encontrada em embarcações no fim da vida útil, é provável que uma embarcação fim de sua vida útil seja classificada como perigosa. Na prática isto significa que tais embarcações somente podem ser exportadas para países da OCDE.

15. O Governo recomenda que os proprietários de navios se refiram às Diretrizes da Organização Marítima Internacional em todos os estágios da venda de um navio para reciclagem, dando atenção especial aos seguintes elementos:

- Desenho do navio e dos equipamentos do navio para facilitar a reciclagem
- Inventário dos materiais perigosos presentes a bordo e preparação de um Passaporte Verde (para navios novos e já existentes);
- Seleção de uma instalação de reciclagem aceitável
- Preparação de um Plano de Reciclagem do Navio
- Descontaminação prévia
- Desgaseificação

16. Recomenda-se que os proprietários de navios revejam suas atuais práticas de reciclagem de navios de acordo com esta Estratégia como preparação para a introdução da nova Convenção Internacional sobre a Reciclagem Segura e Ambientalmente Saudável de Navios (International Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships), com adoção prevista para o biênio 2008/09.

Recomendações às instalações de reciclagem

Expansão de capacidade

17. Recomenda-se que os operadores de instalações interessados em empreender atividades de reciclagem de navios no Reino Unido consultem a orientação do Defra, 'An Overview of the Ship Recycling Process in the UK'¹⁵. Dada a complexidade dos regimes reguladores aplicáveis, essa orientação não nega a necessidade de que os operadores tomem a iniciativa de procurar orientação legal. Recomenda-se enfaticamente que os interessados em reciclar embarcações no Reino Unido entrem em contato com as autoridades reguladoras pertinentes o mais cedo possível.

18. O Governo incentiva outros países da OCDE a considerar o empreendimento de estudos destinados a melhorar a qualidade das informações sobre capacidade atual e potencial de reciclagem de navios.

¹⁵ Disponível em: <http://www.defra.gov.uk/environment/waste/strategy/ship.htm>.

Elevação de padrões nas instalações

19. Programas conjuntos de cooperação técnica entre a Organização Internacional do Trabalho, a OMI e a Convenção de Basiléia são bem-vindos e o Governo está empenhado em participar de tais atividades por intermédio dos órgãos pertinentes.
20. O Governo trabalhará no sentido de desenvolver projetos adequados para promover uma reciclagem responsável de navios, especialmente mediante a implementação das diretrizes da OMI, da OIT e da Convenção de Basiléia sobre reciclagem de navios.
21. O Governo apoiará também o desenvolvimento de um projeto de cooperação técnica, baseado nas Diretrizes da Convenção de Basiléia, destinado a prestar assistência à elevação dos padrões nas instalações dos países em desenvolvimento e a ampliar a provisão de capacidade de reciclagem de navios em conformidade com o Gerenciamento Ambientalmente Saudável.

A agenda internacional

22. O Governo incentiva outros países a considerar o desenvolvimento de suas próprias estratégias de reciclagem de navios, examinando frotas nacionais, sempre que seja pertinente, e estudando a capacidade nacional para reciclagem de navios.

ANEXO I- PADRÕES MÍNIMOS

INSTALAÇÃO DE RECICLAGEM

(OMI) Indica padrões ou critérios recomendados nas 'Diretrizes para o Desenvolvimento do Plano de Reciclagem de Navio' (Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan) emitidas pela Organização Marítima Internacional.

A instalação:

- deve ser uma entidade comercial registrada no âmbito do arcabouço nacional aplicável;
- deve ser auditável pela organização que vende a embarcação e deve tomar providências para visitas ao local (se requerido);
- deve estar de posse de todas as autorizações, aprovações e licenças pertinentes e requeridas pelas agências internacionais, nacionais e locais, e fornecer uma lista e evidência dessa documentação, a pedido (OMI);
- deve ter seguro adequado para cobrir responsabilidades de saúde e segurança e reparação ambiental adequada em conformidade com a legislação local;
- deve identificar todas as entidades que participarão do processo de reciclagem de navios, inclusive subcontratantes, empresas de gerenciamento dos resíduos e empresas de remoção de asbesto, e proporcionar evidência das respectivas licenças, aprovações, autorizações, etc (OMI);
- deve fornecer uma lista dos materiais perigosos com que a instalação tem condições de lidar, incluindo os detalhes associados da instalação de disposição final;
- deve ter experiência prévia em reciclagem de navios e outras estruturas marítimas e manter referências profissionais prontamente disponíveis (não se aplica no caso de instalações novas);
- deve declarar se a instalação, sua(s) companhia(s) controladora(s), subsidiária(s) ou associada(s), ou quaisquer propostos subcontratantes ou outras entidades envolvidas no processo de reciclagem de navios foram alvo de quaisquer multas, intimações, etc. da parte de entidades reguladoras nos últimos cinco anos (OMI);
- deve ter recebido os documentos a seguir antes do início da reciclagem para facilitar o desenvolvimento de um Plano de Reciclagem do Navio:
 - Um certificado de 'Pronto para Reciclagem' (ou seu equivalente);

- O Passaporte Verde da embarcação incluindo uma lista de materiais perigosos (e sua localização) a bordo (OMI);
 - Quaisquer plantas ou croquis do navio.
- deve emitir um certificado de 'Pronto para Reciclagem' após a conclusão, confirmando que os restos do navio foram processados e removidos;
 - deve seguir a recomendação de consultar os seguintes conjuntos de diretrizes durante o processo de reciclagem:
 - Diretrizes Técnicas para o Gerenciamento Ambientalmente Saudável da Desmontagem Total ou Parcial e Navios (Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships) desenvolvidas pela Secretaria da Convenção de Basiléia¹⁶;
 - Diretrizes da OMI sobre Reciclagem de Navios desenvolvidas pela Organização Marítima Internacional¹⁷;
 - Segurança e Saúde na Desmontagem de Navios: Diretrizes para países asiáticos e a Turquia (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey) desenvolvidas pela Organização Internacional do Trabalho¹⁸.
 - A instalação, juntamente com o proprietário do navio, será responsável pelo desenvolvimento de um plano de reciclagem de navio relativo à embarcação e deve ter procedimentos devidamente implantados para desenvolver esse tipo de plano (OMI). O plano deve conter disposições relativas a:
 - Saúde e segurança dos trabalhadores;
 - Ambiente, incluindo gerenciamento dos resíduos.

Deve-se notar que tanto as instalações já existentes quanto as novas devem ser aceitáveis, desde que tenham ou obtenham todas as permissões de natureza reguladora necessárias e satisfaçam todos os demais requisitos, inclusive aqueles determinados pelas autoridades competentes em termos de controles transfronteiriços dos resíduos.

Saúde e Segurança dos Trabalhadores

É essencial que a instalação implemente métodos e procedimentos destinados a proteger, monitorar e promover a saúde e a segurança dos trabalhadores, os quais reflitam os requisitos aplicáveis da legislação nacional e, sempre que for apropriado, as Diretrizes da OIT sobre Saúde e Segurança dos Trabalhadores na Desmontagem de Navios.

¹⁶ Convenção de Basiléia, 'Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, 2002', disponível no Anexo III.

¹⁷ 'Guidelines on Ship Recycling, 2003', da Organização Marítima Internacional (IMO), disponível em: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf.

¹⁸ Organização Internacional do Trabalho (OIT) 'Safety and Health in Ship Breaking, Guidelines for Asian Countries and Turkey', 2004, disponível em: <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/download/e000020.pdf>.

- É essencial que a instalação tenha procedimentos devidamente implantados que cubram as operações a seguir no que se refere a saúde e segurança dos trabalhadores:
 - Espaços confinados e fechados (procedimentos relativos a identificação e trabalho em atmosferas perigosas) (OMI);
 - Soldagem, corte, trituração e aquecimento (procedimentos relativos a ventilação, monitoração do pessoal quanto à exposição a chumbo/cádmio/mercúrio/berilo, proteção do pessoal, treinamento, proteção respiratória, corte a maçarico, autorizações e inspeções (inclusive certificação de trabalho a quente) (OMI);
 - Prevenção de/proteção contra incêndio (procedimentos relativos a vigilância contra incêndio, ativação de alarma, perigos, extintores de incêndio, mangueiras, suprimento de água, equipamento de combate ao fogo, treinamento, procedimentos adequados de manuseio e armazenamento e identificação de fontes potenciais de ignição) (OMI);
 - Cilindros de gás comprimido (procedimentos relativos a transporte, deslocamento, segurança e armazenamento, e ao uso de mangueiras e maçaricos nas proximidades de ou sobre os botijões) (OMI);
 - Andaimos, escadas de mão e caçambas suspensas, outras superfícies de trabalho (procedimentos relativos ao uso de dispositivos de flutuação de pessoal, guarda de aberturas e bordas de conveses, plataformas, sistemas de interrupção de queda de pessoal, corrimões e acesso a navios) (OMI);
 - Operações de manutenção e iluminação temporária (procedimentos relativos a áreas de trabalho, inclusive passagens, corredores e aberturas provisórias no solo) (IMO);
 - Saúde e saneamento (disponibilidade de toaletes e lavatórios, vestiários e áreas de refeições e recreação) (OMI);
 - Comunicação de perigos (procedimentos relativos à provisão de informações aos empregados sobre perigos em potencial associados à tarefa) (OMI);
 - Programa de redução do amianto ou semelhante (processos de avaliação da exposição, uso e áreas reguladas, procedimentos de monitoração inerentes aos processos, controles técnicos e práticas de trabalho, pessoal qualificado, medidas para impedir a exposição de trabalhadores e do ambiente ao amianto) – ver o Código de Prática da OIT (Apêndice C das Diretrizes de Basiléia) (OMI);
 - Mecanismos e equipamentos de aparelhamento e manuseio de material (procedimentos relativos a teste e inspeção de cordas, correntes, lingas e ganchos, talhas e equipamentos de içamento e reboque) (OMI);
 - Equipamento de Proteção Pessoal (procedimentos e equipamentos de proteção dos empregados contra riscos associados à reciclagem de navios) (OMI);
 - Planos de emergência para os empregados (vias de saída de emergência, procedimentos para dar conta dos empregados durante evacuações, sistemas de alarma, planos meteorológicos, responsabilidades médicas e de resgate, tratamento de pessoal ferido e procedimentos de treinamento) (OMI);

- Programa de redução do chumbo ou semelhante (procedimentos relativos a provisão de ventilação, recursos e práticas de higiene, chuveiros/vestiários, avisos, supervisão médica, monitoração da exposição, testes e treinamento) (OMI);
 - Contenção de derramamentos e planos de resposta de emergência (procedimentos relativos a atividades de limpeza, equipamentos de emergência, segurança da instalação, etc.) (OMI);
 - Operações de mergulho (um programa completo de mergulho, se requerido) (OMI).
- É essencial que a instalação disponha de um sistema de reporte, registro e notificação de casos de ferimento, doença e morte relativos ao trabalho;
 - É essencial que a instalação assegure a competência de seus empregados por meio de treinamento em segurança e habilidades (uso de ferramentas, máquinas e outros equipamentos);
 - É essencial que a instalação monitore a saúde dos trabalhadores e o ambiente de trabalho, e que proporcione serviços de saúde ocupacional conforme requerido.

Ambiente

A instalação deve implementar métodos e procedimentos destinados a proteger o ambiente, que reflitam os requisitos aplicáveis da legislação nacional e, sempre que for apropriado, as Diretrizes Técnicas da Convenção de Basiléia para o Gerenciamento Ambientalmente Saudável da Desmontagem de Navios. (Ver o Anexo III.)

- É essencial que a instalação demonstre o que se segue com respeito ao ambiente:
 - Que se dedica a um gerenciamento dos resíduos seguro e eficiente e dispõe de instalações para recepção dos resíduos operacional (para armazenamento dos resíduos no local antes da reparação, reciclagem e/ou disposição final, seja no próprio local ou fora dele) (OMI);
 - Que tem procedimentos devidamente implantados para lidar com (o que inclui a identificação (amostragem/análise), redução, remoção, tratamento, armazenamento, transporte e disposição de) materiais potencialmente perigosos, inclusive (OMI):
 - Combustível, lubrificantes e refrigerantes; produtos químicos em tambores, tinas, frascos pressurizados, solventes armazenados e outros produtos químicos em estoque;
 - Resíduo de cargas
 - Materiais flutuáveis (p.ex. plásticos, isopor, etc)
 - Materiais com possibilidade de conter bifenilos policlorinados (PCBs), tais como isolamento de fiação, tintas, transformadores, balastros de lâmpadas, capacitores e outros itens elétricos se instalados antes de 1986);

- Água residual/sedimentos, água de esgoto ou água cinzenta, resíduos de água de porão e de lastro;
 - Organismos aquáticos prejudiciais, espécies não indígenas e organismos marinhos presentes na água de lastro e no casco do navio, e sedimentos em tanques de lastro;
 - Amianto usado em navios mais antigos como material de isolamento;
 - Crômio (tratamento da água de lastro, revestimentos de pintura, gaxetas de vedação, etc.)
 - Tintas contendo tributiltina (TBT) (coleta e contenção de todos os resíduos resultantes do processo de remoção da pintura).
- o Que o trabalho seja realizado em um ambiente controlado de forma que qualquer escape de poluentes possa ser monitorado e gerenciado (p.ex. barreiras de contenção e cercas flutuantes para o trabalho em doca flutuante, planejamento do trabalho para minimizar o escape de poluentes, etc.). A melhor prática sugere que a reciclagem total seja feita em uma doca seca, ou dentro do perímetro de uma área que permita a captação da totalidade dos resíduos líquidos/sólidos (p.ex. combustível/óleo/água/água de porão/lastro/etc.);
 - o Que o ambiente local seja monitorizado a intervalos regulares para atenuar os efeitos da poluição. É preciso haver um programa de monitoração para:
 - Solo/água subterrânea;
 - Água do mar/sedimentos;
 - Ar, ruído, vibrações.
 - o Que tem controles e procedimentos de gerenciamento devidamente implantados.

Operações

A instalação deve fornecer detalhes dos métodos e procedimentos envolvidos e da seqüência do processo de reciclagem do navio, o que deve incluir o trabalho a ser feito antes e depois da chegada do navio à instalação. Tudo isto deve refletir as práticas recomendadas pela OIT, a OMI e as Diretrizes da Convenção de Basiléia sobre reciclagem de navios.

- É essencial que esta instalação especifique os seguintes elementos do plano de reciclagem de um navio ou de documento semelhante:
 - o Um cronograma mostrando a ordem progressiva em que o trabalho será realizado (OMI);
 - o Detalhes das providências da instalação para acomodar o fluxo de material regulado e a conclusão da reciclagem, incluindo o fluxo de produção de material perigoso/regulado e a distribuição física/disposição da instalação (OMI);
 - o Detalhes das providências tomadas junto a outras instalações com vistas ao manuseio, transporte e reciclagem/disposição final de todos os tipos de resíduos;

- o Provisão de procedimentos passo a passo a serem seguidos durante a reciclagem do navio, incluindo (OMI):
 - Planos para o uso de doca seca, rampa, doca seca flutuante ou outro método;
 - Procedimentos para identificação e rotulagem de materiais perigosos;
 - Medidas a serem tomadas a fim de assegurar a estabilidade e a força durante a reciclagem do casco;
 - Procedimentos para reciclagem final de cascos submersos;
 - Medidas a serem tomadas a fim de prevenir inundação/submersão do casco;
 - Medidas a serem tomadas a fim de prevenir a penetração de escória ou outros agentes contaminadores na água;
 - Limpeza de tanques e porões antes da reciclagem;
 - Capacidade para lidar com tubulações e fiação (cortar, não incinerar).
 - o Procedimentos a serem seguidos para manter a embarcação segura em caso de condições atmosféricas severas (OMI);
 - o Procedimentos de limpeza e notificação de derramamentos (OMI).
- É essencial que esta instalação tenha procedimentos devidamente implantados para o trabalho a quente, corte e ingresso em espaços fechados a bordo de navios, o que inclui (OMI):
 - o Certificação de 'livre de gás para trabalho a quente' conferida por um órgão pertinente e apropriado;
 - o Monitoramento contínuo de espaços fechados;
 - o Ventilação contínua de tanques e compartimentos;
 - o Limpeza de tanques de óleo e compartimentos antes do início do trabalho a quente;
 - o Teste de compartimentos para verificar a presença de toxinas, agentes corrosivos, irritantes e vapores inflamáveis antes do ingresso e do início do corte e do trabalho a quente.

PROPRIETÁRIO DO NAVIO

Desenho e Construção de embarcações

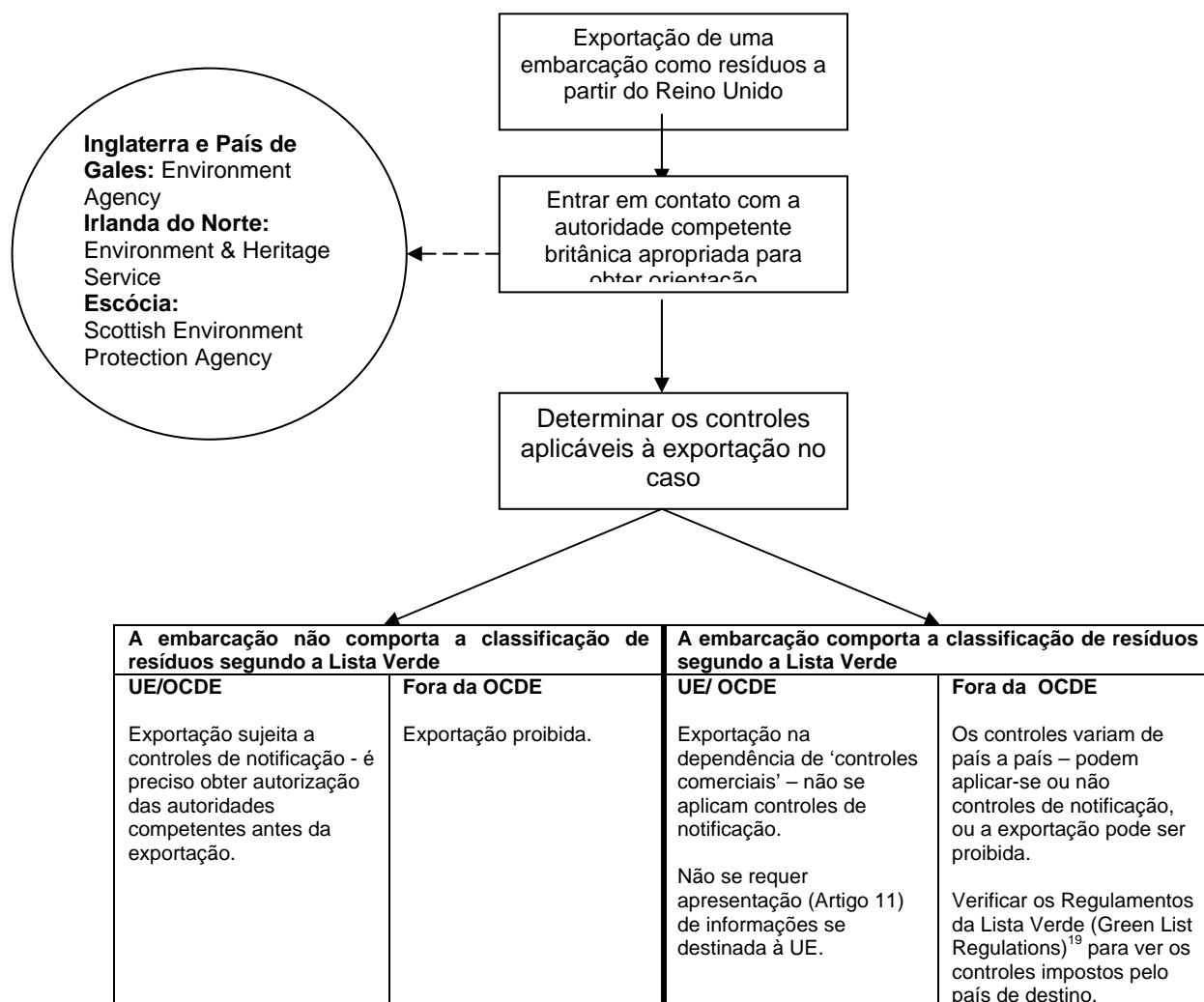
O proprietário do navio:

- Deve cumprir os critérios requeridos pelas Diretrizes da OMI e outras normas pertinentes, o que inclui:
 - Minimização dos materiais perigosos usados na construção de novas embarcações;
 - Minimização dos materiais potencialmente perigosos usados na construção de novas embarcações;
 - Desenho do navio/dos equipamentos de modo a facilitar a reciclagem e remoção de resíduos perigosos;
 - Preparação de um Passaporte Verde;
 - Minimização da geração de resíduos.

Disposição final

- O proprietário deve garantir a transparência em todas as fases do processo de reciclagem:
 - Anunciar a intenção de vender o navio;
 - Processo de oferta de contrato/apresentação de propostas (inclusive a confirmação de que a instalação cumpre os padrões ambientais, de saúde e segurança mínimos);
 - Negociação e condições principais;
 - Preparação da documentação (contratos, acordo de venda e memorandos de entendimento entre o proprietário e a instalação);
 - Limpeza prévia (Certificado de pronto para reciclagem);
 - Entrega/descomissionamento da embarcação.
- O proprietário deve selecionar uma instalação que esteja em conformidade com os padrões ambientais, de saúde e segurança mínimos requeridos para instalações de reciclagem. A melhor prática sugere a aderência às diretrizes da OMI/OIT/ Convenção de Basiléia em todos os estágios da reciclagem;
- O proprietário deve tomar providências para facilitar auditorias destinadas a verificar padrões e visitas ao local (se requerido);
- Sempre que requerido, o proprietário deve estar de posse de um certificado de 'Pronto para Reciclagem', indicando que todos os materiais perigosos existentes a bordo da embarcação foram removidos ou foram objeto de notificação à instalação de reciclagem;
- O proprietário deve apresentar à instalação de reciclagem uma versão atualizada do Passaporte Verde da embarcação;
- O proprietário deve receber um contrato, um acordo de venda e um plano de reciclagem do navio (emitido pela instalação de reciclagem) antes do despacho do navio para a instalação.

ANEXO II - EXPORTAÇÃO DE RESÍDUOS: ÁRVORE DECISÓRIA



Nos casos em que se aplicam controles de notificação, é importante consultar uma autoridade expedidora britânica competente antes de dar início à expedição de qualquer embarcação classificada como resíduos porque os requisitos relativos ao movimento transfronteiriço de resíduos são complexos. Mas veja a seguir um resumo desses requisitos:

1. Preencher os documentos de notificação (que podem ser obtidos junto às autoridades britânicas competentes) – que devem fornecer detalhes sobre os resíduos a ser movimentados e como será feito o movimento, bem como sobre a operação e a instalação de recuperação propostas;

Apresentar os documentos de notificação preenchidos e toda a documentação de apoio necessária à autoridade expedidora competente;

2. Antes de proceder à exportação, certificar-se de que todas as autorizações (permissões) necessárias foram obtidas junto às autoridades expedidoras, de destino e (se aplicável) de trânsito competentes e que foi providenciada uma garantia.

¹⁹ Regulamento (CE) N° 1420/1999 e Regulamento da Comissão (CE) N° 1547/1999 (conforme emendado), disponíveis em: <http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/environment/waste.htm> Estes regulamentos deverão ser substituídos por um único Regulamento da Comissão em 2007. Entre em contato com uma autoridade britânica competente para obter mais detalhes.