



SUCATAS

Implicações na Segurança da Navegação e Operações Portuárias



AGÊNCIA
MARÍTIMA
NACIONAL

Avenida Comandante Kima Kyenda,
Estrada da Boavista, S/N
Ingombota · Luanda · ANGOLA
Telf. (+244) 939 893 535 / 943 700 733
infoamn@amn.gov.ao / amn.sede.luanda@gmail.com
www.amn.gov.ao · Nif: 5001020986



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

- 1. Introdução
- 2. Focos de concentração de sucatas
- 3. Impacto das Sucatas
- 4. Procedimentos para o desmantelamento das sucatas
- 5. Conclusões





01

Introdução

Cerca de 90% do que é consumido em terra é transportado via marítima, através de navios que nos dias de hoje chegam a exceder os 500 metros de comprimento, desempenhando um papel fundamental na economia global.

Para o funcionamento destas megas estruturas flutuantes, são usadas substâncias como amonio, asbestos, e hidrocarbonetos, substâncias nocivas a vida humana e ao meio ambiente.

Os navios têm uma vida útil definida que normalmente varia entre os 30 e 35 anos, quando os navios deixam de ser úteis, tornam-se sucatas, e devido as substâncias referidas acima e não só, requerem cuidados especiais no seu desmantelamento, e se não tratados constituem riscos a navegação e da poluição do ambiente marinho.



**AGÊNCIA
MARÍTIMA
NACIONAL**

Avenida Comandante Kima Kyenda,
Estrada da Boavista, S/N
Ingombota · Luanda · ANGOLA
Telf. (+244) 939 893 535 / 943 700 733
infoamn@amn.gov.ao / amn.sede.luanda@gmail.com
www.amn.gov.ao · Nif: 5001020986



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

LEGISLAÇÃO NACIONAL

- ❑ Regulamento geral das Capitánias;
- ❑ Lei n.º 34/22 - Lei que Altera a Lei n.º 27/12, de 28 de Agosto - Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades Conexas;
- ❑ Decreto 141/12 de 21 de Junho - Regulamento sobre prevenção da poluição das águas nacionais;
- ❑ Decreto Presidencial n.º 190/12 de 24 de Agosto – Regulamento Sobre a Gestão de Resíduos;
- ❑ Decreto Presidencial n.º 91/18, de 10 de Abril - dita as regras e procedimentos das actividades de abandono de poços e desmantelamento de instalações de petróleo e gás no território nacional.



LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL

❑ **Nairobi Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007**

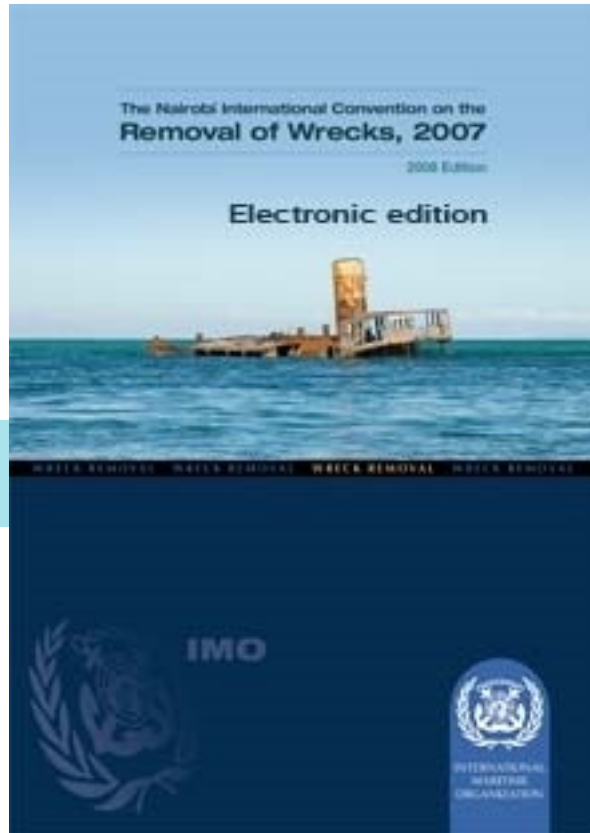
Adoptada aos 18 de Maio de 2007, e a vigorar desde 14 de Abril de 2015, a convenção de Nairobi estabelece regras que visam uniformizar os procedimentos para o desmantelamento de sucatas no mar (destroços de navios) localizadas além do mar territorial.

❑ **Hong kong Convenção Internacional de Hong Kong**

A convenção de Hong Kong foi adoptada aos 15 de Maio de 2009 só começou a vigorar aos 26 de junho de 2015, o nosso país ainda não é um Estado parte desta convenção.

A Convenção de Hong Kong visa garantir que os navios, quando reciclados após atingirem o fim da sua vida operacional, não representem qualquer risco para a saúde e segurança humana ou para o ambiente marinho.

Convenção Internacional de Nairobi



Nos últimos anos, tem-se registado um número significativamente grande de desmantelamento de navios devido à eliminação progressiva dos navios de casco simples. Em linha com o enorme crescimento da indústria naval ao longo das últimas cinco décadas, estão a ser construído um número crescente de navios, que serão desmantelados depois de terem feito o seu trabalho útil.

A Convenção prevê um conjunto de regras internacionais uniformes destinadas a garantir a remoção rápida e eficaz dos destroços localizados fora do mar territorial.

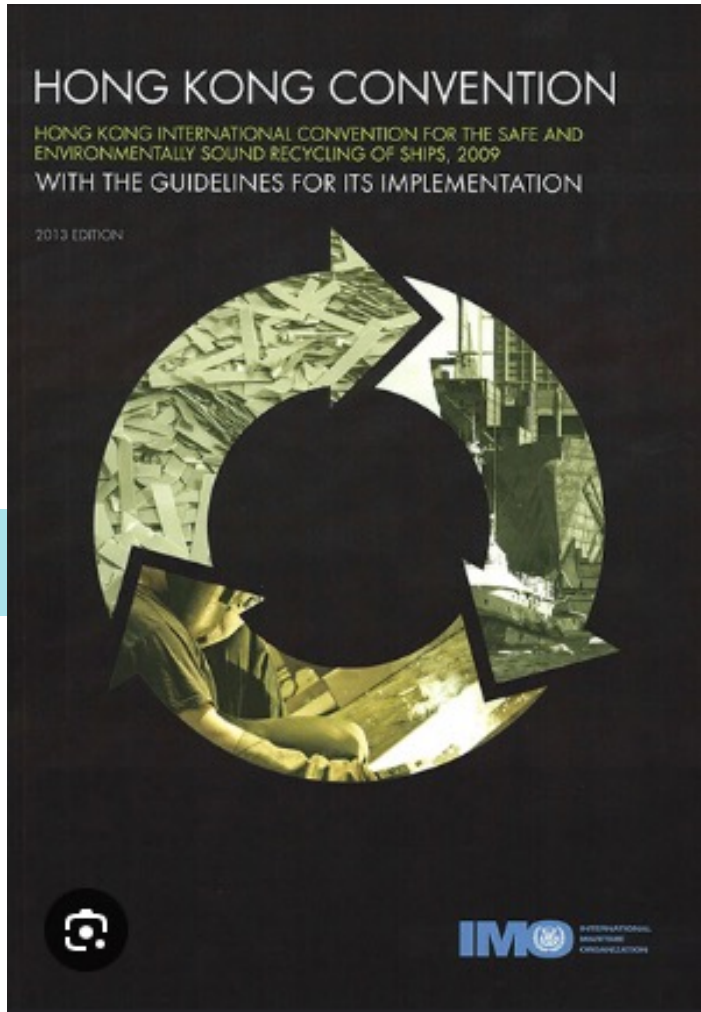
A Convenção inclui também uma cláusula facultativa que permite aos Estados Parte aplicar determinadas disposições ao seu território, incluindo o seu mar territorial.

A Convenção proporciona uma base jurídica sólida para que os Estados costeiros removam, ou ordenem a remoção de sucatas, ou destroços que representam perigo a segurança da navegação ou do ambiente marinho e costeiro.

O tratado abrange também todas as acções que visem a prevenção, mitigação ou a eliminação de perigos criados por qualquer objecto perdido no mar por um navio (por exemplo, contentores perdidos no mar).

A Convenção responsabiliza financeiramente os armadores e exige que estes a possuam um seguro ou outro tipo de garantia financeira para cobrir os custos da remoção de destroços. Confere ainda aos Estados o direito de acção directa contra as seguradoras.

Convenção de Hong Kong



A Convenção de Hong Kong visa garantir que os navios, ao serem reciclados após atingirem o fim da sua vida útil, não representem qualquer risco para a saúde e segurança humana ou ao ambiente marinho.

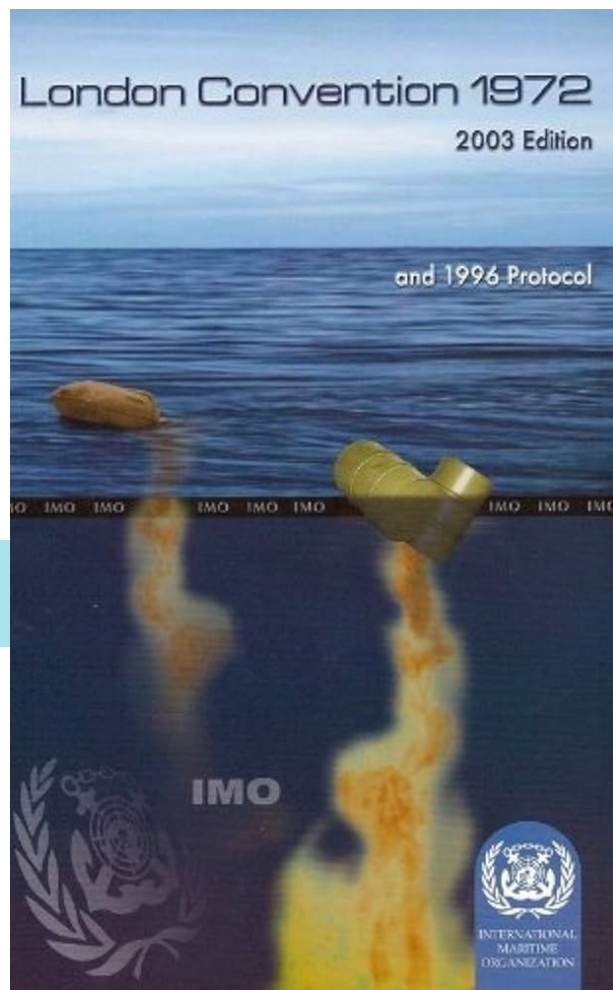
A Convenção abrange:

- A concepção, construção, operação e preparação dos navios, de modo a facilitar a reciclagem segura e amiga do ambiente, sem comprometer a segurança e a eficiência operacional dos navios;
- A operação de instalações de reciclagem de navios de forma segura e amiga do ambiente;
- O estabelecimento de um mecanismo de aplicação adequado para a reciclagem de navios, incorporando os requisitos de certificação e de apresentação de relatórios.

A convenção de Hong Kong foi adoptada aos 15 de Maio de 2009 só começou a vigorar aos 26 de junho de 2015, o nosso país ainda não é um Estado parte desta convenção.

A Convenção de Hong Kong visa garantir que os navios, quando reciclados após atingirem o fim da sua vida operacional, não representem qualquer risco desnecessário para a saúde e segurança humanas ou para o ambiente.

**Fonte UCTAD*



Convenção de Londres – Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Despejo de Resíduos e Outros Materiais

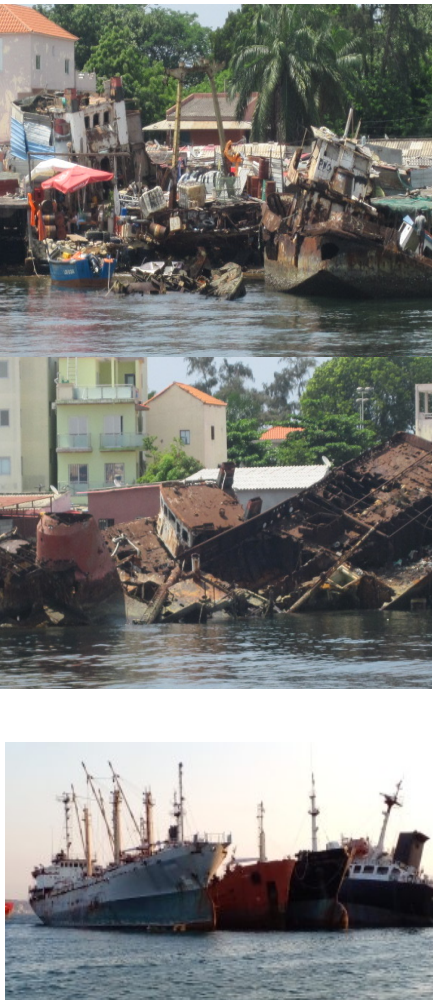
A "Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Despejo de Resíduos e Outros Materiais de 1972", abreviadamente "Convenção de Londres", é uma das primeiras convenções globais para proteger o ambiente marinho das atividades humanas e está em vigor desde 1975.

O seu objectivo é promover o controlo eficaz de todas as fontes de poluição marinha e tomar todas as medidas possíveis para prevenir a poluição do mar através do despejo de resíduos e outros materiais. Atualmente, 87 Estados são Partes nesta Convenção.

O objectivo da Convenção de Londres é controlar todas as fontes de poluição marinha e prevenir a poluição do mar através da regulamentação do despejo de resíduos no mar. É aplicada uma abordagem denominada "lista negra e lista cinzenta" aos resíduos, que podem ser considerados para eliminação no mar de acordo com o perigo que representam para o ambiente. Para os itens da lista negra, o dumping é proibido. O despejo dos materiais da lista cinzenta requer uma licença especial de uma autoridade nacional designada, sob controlo rigoroso e desde que determinadas condições sejam cumpridas. Todos os outros materiais ou substâncias podem ser jogadas ao mar após a emissão de uma licença geral pela autoridade competente.

2. Principais Focos de Concentração de Sucatas no mar na zona do Bengo e Luanda

A AMN tem catalogado um total de 109 destroços ao longo da costa marítima conforme tabela descritiva e imagens em anexo, distribuídas do seguinte modo:



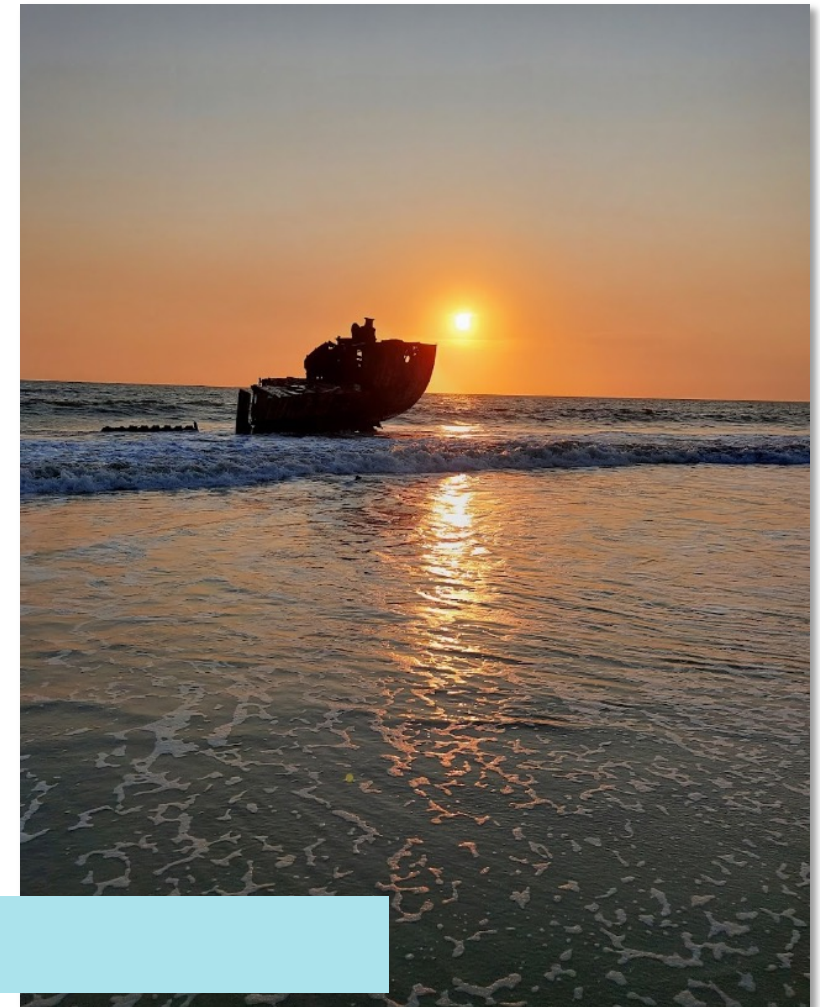
Nº	DESIGNAÇÃO	TIPOLOGIA	PROPRIEDADE	ZONA DE ENCALHE	JURISDIÇÃO	REG. MARITIM	O.B.S	Coordenadas
01	<u>N/H Green Coast</u> nt IMO, mat. INV.	Cabotagem	Mar Santos	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo	Luanda	Sem Processo	LAT: 08°47'600" S LOG: 013°14766" E
02	<u>N/P Chintia</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Mar Santos	Cimangola				LAT: 08°44'080" S LOG: 13°21'100" E
03	<u>N/T Ngol Bengo</u> nt IMO, mat. INV	Petroleiro	Sonangol Produção	Sarico	Delegação de Cacucaco	Bengo	Proc. No Trib.Mari	LAT: 08°46'892" S LOG: 013° 15'05" E
04	<u>N/P Demersal 8</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Fadepa	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo	Luanda	Sem Processo	LAT: 08°47'117" S LOG:013°16'7" E
05	<u>N/P Alistado 14</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Fadepa	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo			LAT: 08°46'994" S LOG:013°16'318" E
06	<u>N/P Demersal 4</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Irene A.S. Neto	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo			LAT: 08°4'996" S LOG: 013°15'618" E
07	<u>N/P Luanda 12</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Agenama	Sarico	Delegação de Cacucaco	Bengo	Proc. No Trib. Mari	LAT: 08°45.046' S LOG:0 13°19'930 E
08	<u>N/P Dae Sung-2</u> nt IMO, mat. INV	Pesqueiro	Agenama	Sarico	Delegação de Cacucaco			LAT: 08°46' 09" S LOG: 013°15.08" E
09	<u>N/T Marimba</u> nt IMO, mat. INV	Petroleiro	Olicruz	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo	Luanda	Sem Processo	LAT: 08°47'12" S LOG: 013°15'8" E
10	<u>N/C Deolinda Rodri</u> nt IMO, mat. INV	Cabotagem	Sermar	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo			LAT: 08°34'051" S LOG: 013°27'0" E
11	<u>N/C Kanini</u> nt IMO, mat. INV	Cabotagem	Fama.prest de ser	Baía de Luanda	Posto da Ilha do Cabo	Bengo		LAT: 08°44'80" S LOG: 013°21'320" E
12	<u>N/C Mukankala</u> nt IMO, mat. INV	Cabotagem	Intertransit	Sarico	Delegação de Cacucaco			LAT: 08°48'1" S LOG: 013° 15'5" E
13	<u>N/C N'gola</u> nt IMO, mat. INV	Cabotagem	Angonave	Sarico	Delegação de Cacucaco			LAT: 08°47' 07" S LOG:013°16'7" E

Resumo da concentração de Sucatas na orla marítima Angolana

Província	Quantidade		Proprietário conhecido		Proprietário desconhecido	
		%	Qde	%	Qde	%
Cabinda	10	9,2%	9	11,4%	1	3,3%
Soyo	05	4,6%	1	1,3%	4	13,3%
Luanda/Bengo*	47	43,1%	33	41,8%	14	46,7%
Porto Amboim	06	5,5%	0	0	6	20%
Benguela	23	21,1%	23	29,1%	0	0
Namibe	18	16,5%	13	16,5%	05	16,7%
Total		109	79	100%	30	100%

A baía de Luanda é a mais poluída com destroços marítimos, que representam um enorme perigo a navegação e ameaça de poluição marinha, pelo que a sua remoção se torna um imperativo para se manter a baía Segura e limpa.

* Informação em actualização fruto dos trabalhos feitos na Zona do Sarico



Avenida Comandante Kima Kyenda,
Estrada da Boavista, S/N
Ingombota · Luanda · ANGOLA
Telf. (+244) 939 893 535 / 943 700 733
infoamn@amn.gov.ao / amn.sede.luanda@gmail.com
www.amn.gov.ao · Nif: 5001020986



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



SMH

03

Impacto das Sucatas

As sucatas ou destroços de navios podem ter os seguintes impactos:

- Dependendo da sua localização, uma sucata ou destroço de navio pode constituir um perigo para a navegação, colocando potencialmente em perigo outras embarcações e as suas tripulações;
- Dependendo da natureza da carga, existe o potencial de um destroço causar danos substanciais ao ambiente marinho;
- Os custos financeiros associados as operações de sinalização ou remoção de destroço são normalmente muito elevados.

As convenções referidas acima tentam resolver todas estas e outras questões.

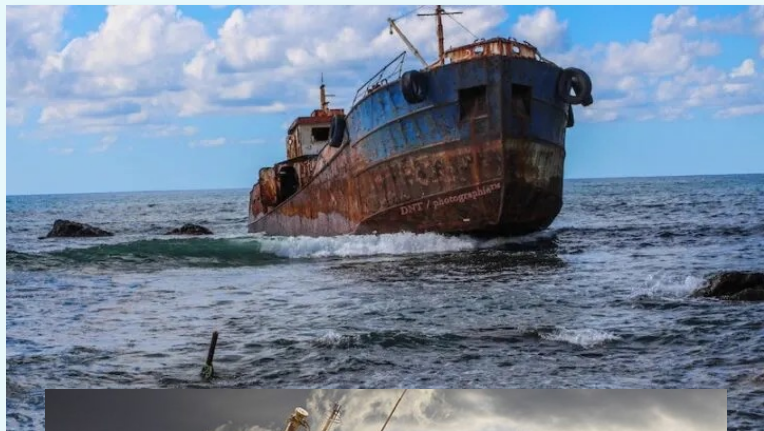


Perigo a segurança da navegação na Baía de Luanda

Os destroços de embarcações na baía de Luanda, representam um grande perigo a navegação das às embarcações que transitam para os vários terminais do Porto de Luanda, especialmente as que têm as suas manobras restritas devido ao estado de carregamento e dimensão.

Risco de poluição

As substâncias tóxicas, como hidrocarbonetos, asbestos e metais pesados são absorvidos pelos microrganismos e transferidas para os peixes e crustáceos da cadeia alimentar. Várias sucatas contêm grandes volumes de hidrocarbonetos ou outros fluidos nocivos que podem causar danos ao ambiente marinho.



04

Procedimentos para a remoção de sucatas

O desmantelamento, deve ser requerido pelo proprietário legal da embarcação através de um ofício dirigido a AMN anexando:

Certificado de registo da embarcação emitido pela capitania;

Parecer da Capitania sobre o estado das contas em nome da embarcação;

Plano de desmantelamento onde deve constar dentre outros, o destino a ser dado aos eventuais resíduos encontrados na embarcação bem como o material ferroso e não ferroso;

Entidade licenciada pela AMN que se encarregará do desmantelamento da embarcação;

O processo de desmantelamento deve ser acompanhado por inspectores e fiscais da AMN e do Ministério do Ambiente.

SMH



SMH

Todas empresas que procedem ao desmantelamento de sucatas na orla marítima angolana devem ser previamente licenciada pela AMN no âmbito da Lei 34/22 Lei da marinha Mercante e Portos, como autoridade competente na matéria. As empresas serão licenciadas após se apurar a sua capacidade técnica e expertise (**conhecimento**) para a execução dos desmantelamentos.

Por outro lado, é importante ter em conta que o desmantelamento e a reciclagem de sucatas proporcionam uma oportunidade de obtenção de rendimentos e matérias-primas tão necessárias para países como o nosso. O desmantelamento de navios representa uma oportunidade para o comércio e o crescimento económico.

Legislação

Urge a ratificação e a respectiva regulamentação das convenções de Nairobi, Hong Kong e Londres a fim de garantir que o tratamento que é dado as sucatas obedece os padrões internacionalmente aceitáveis. Torna-se urgente a elaboração de normativos que formalizem os actuais procedimentos.

Operacional

As operações de desmantelamento de sucatas devem ser rigorosamente acompanhadas pelas entidades competentes (AMN, MINAMP, MAPTSS, e outras entidades) a fim de garantir que todos os procedimentos de segurança, ambiente e condições laborais estejam salvaguardadas.

Boas praticas

Ao autorizar o desmantelamento de sucatas, deve-se adoptar as boas práticas das convenções de Nairobi, Hong Kong e de Londres.



Capital Humano

A formação e capacitação dos quadros nacionais em matérias ligadas ao desmantelamento e reciclagem de sucatas devem ser incentivadas a fim de que estas acções ocorram em segurança e em condições ambientais aceitáveis.

Urgência

É urgente e importante o desmantelamento das sucatas na baía de Luanda por causa da segurança da navegação e os riscos de poluição que estas representam.

Contribuição para o desenvolvimento sustentável

O transporte marítimo é, em muitos casos, a forma mais ecológica de transportar mercadorias. Além disso, o facto de os materiais serem reciclados e reutilizados depois de um navio ter feito a sua última viagem contribui para o desenvolvimento sustentável. Milhões de toneladas de aço são derivadas da indústria de desmantelamento todos os anos. Numa perspectiva global, o desmantelamento de navios é, portanto, uma indústria amiga do ambiente que contribui para o desenvolvimento sustentável.



Avenida Comandante Kima Kyenda,
Estrada da Boavista, S/N
Ingombota · Luanda · ANGOLA
Telf. (+244) 939 893 535 / 943 700 733
infoamn@amn.gov.ao / amn.sede.luanda@gmail.com
www.amn.gov.ao · Nif: 5001020986



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



05

Conclusões

A sucata no mar é um facto inevitável, daí a necessidade de se incluir este aspecto nas grandes estratégias ligadas ao mar: como trataremos os nossos barcos depois da sua vida útil? Um primeiro passo é a ractificação e regulamentação das convenções sobre a matéria, especialização de quadros nacionais para que possamos deixar um mar limpo e seguro para as futuras gerações.

Urge o desmantelamento das sucatas na baía de Luanda sob pena de termos um desastre ambiental sem precedentes tendo em conta o tempo que estas sucatas se encontram nesta zona e o tipo de fluidos que elas podem conter.

A AMN deve com urgência elaborar normativos adoptando as boas praticas das convenções de Nairobi, Hong Kong e de Londres.



SMH

Obrigado

Por um mar limpo e seguro para a sustentabilidade do transporte marítima, não as sucatas na orla marítima angolana.



AGÊNCIA
MARÍTIMA
NACIONAL

Avenida Comandante Kima Kyenda,
Estrada da Boavista, S/N
Ingombota · Luanda · ANGOLA
Telf. (+244) 939 893 535 / 943 700 733
infoamn@amn.gov.ao / amn.sede.luanda@gmail.com
www.amn.gov.ao · Nif: 5001020986



GOVERNO DE
ANGOLA

mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes