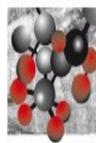




Ban Asbestos France

<http://www.ban-asbestos-france.com>



ASSOCIATION

Henri Pézerat

Travail • Santé • Environnement

Maison du Citoyen et de la Vie Associative, 16 rue du Révérend Aubry, 94120 Fontenay-Sous-Bois. Tél. : + 33 6 76 41 83 46 - assohp@gmail.com

## **São-Paulo (ex-Foch) : après des semaines en mer le porte-avions toxique dérive dangereusement**

### ***Des ONG exigent que le Brésil autorise le São Paulo à accoster***

**Communiqué de presse, Bruxelles, Belgique, 27 octobre 2022**

Trois semaines se sont écoulées depuis que le porte-avions toxique SÃO PAULO est revenu au Brésil après que la Turquie ait bloqué son importation et que l'agence environnementale brésilienne IBAMA ait exigé son retour. Pourtant, le navire dérive toujours à plus de 12 miles de la côte de l'État de Pernambuco. La marine brésilienne et l'IBAMA ne parviennent pas à exiger et à fournir un refuge sûr pour prévenir les dommages potentiels à l'environnement marin. Des ONG internationales et nationales appellent à une action urgente.

Alarmée par la présence de matériaux toxiques dans la structure du SÃO PAULO, l'Agence d'État pour l'environnement (CPRH) de Pernambuco a refusé l'amarrage de la coque au port de Suape, situé au sud de Recife sur la côte atlantique. Plusieurs autres installations brésiliennes contactées par SOK, le propriétaire du navire, ont également refusé d'accueillir temporairement le navire en raison d'un prétendu manque de postes d'amarrage ou de capacités techniques disponibles. Les ONG qui observent cette impasse exigent une action responsable de la part du Brésil de toute urgence.

*"Il est temps que les autorités brésiliennes cessent de se renvoyer la balle et assument collectivement la responsabilité d'une situation dangereuse. L'IBAMA est désormais chargé de la gestion écologiquement responsable de ce navire, mais elle ne parvient toujours pas à garantir ce résultat. Pendant ce temps, nous savons que la marine brésilienne aurait de la place pour lui. Il est temps d'arrêter de jouer à de tels jeux",* déclare Nicola Mulinaris, conseiller principal en communication et en politique à l'ONG Shipbreaking Platform. *"Le navire devrait être obligé d'accoster immédiatement".*

Le navire a atteint son emplacement actuel le 5 octobre, conformément aux instructions de la direction des ports et des côtes de la marine brésilienne. Cette dernière avait ordonné que la coque soit inspectée dans la zone d'attente maritime par une société *Salvage Master*, contractée par SOK, afin de vérifier son intégrité. En conséquence, le service AWS a effectué des inspections les 12 et 14 octobre et a conclu qu'en raison de la dégradation et des dommages structurels dus aux conditions environnementales, *"l'amarrage/la mise à quai immédiat(e) est recommandé(e) pour une réparation structurelle, afin d'éviter l'expansion des dommages et la perte éventuelle de stabilité pendant une longue période en mer."*

Une fois le navire amarré en toute sécurité au Brésil, les ONG demandent que le plan de recyclage ou de réutilisation du navire soit entièrement relancé - un plan qui garantisse que la santé humaine et l'environnement soient protégés en priorité. Compte tenu de l'illégalité de la tentative de mouvement transfrontalier de déchets dangereux vers la Turquie en vertu d'un protocole de la Convention de Barcelone et du manque de fiabilité de l'inventaire des matières dangereuses (IHM) présenté par l'acheteur, les ONG demandent instamment au Brésil et à la France (le propriétaire initial du navire) de recommencer à zéro, de procéder à un nouvel IHM et de lancer une nouvelle vente à laquelle ne participeraient que des destinations légales et compétentes.

*"Même si, comme l'a récemment prétendu la marine brésilienne, un retrait de 55 tonnes d'amiante aurait pu avoir lieu il y a trois décennies, des centaines de tonnes d'amiante et d'autres matériaux toxiques sont toujours susceptibles de se trouver à bord du SÃO PAULO",* a déclaré Annie Thébaud-Mony de Ban Asbestos France et de l'association Henri Pézerat. *"Sur la base des quantités trouvées sur le navire jumeau, le CLEMENCEAU, ce navire devrait contenir environ 900 tonnes de matériaux dangereux, dont des PCB et de l'amiante. Les affirmations selon lesquelles les structures du SÃO PAULO ne seraient contaminées que par 10 tonnes d'amiante sont loin de la réalité. »*

#### **Contacts :**

Jim Puckett, Executive Director of BAN : [jpuckett@ban.org](mailto:jpuckett@ban.org)

Annie Thébaud-Mony, for Ban Asbestos-France Association : [annie.mony@gmail.com](mailto:annie.mony@gmail.com)

Nicola Mulinaris, NGO Shipbreaking Platform, [nicola@shipbreakingplatform.org](mailto:nicola@shipbreakingplatform.org)