



Destinataire: Sir Fernando Azevedo e Silva
Ministry of Defence
Esplanada dos Ministérios Bl. Q
Brasilia – DF CEP: 70049-900 - Brésil

Copie envoyée au Ministère brésilien de l'Environnement

AU SUJET DE: Enchère publique porte-avion São Paulo

Bruxelles, 9 Février 2021

Monsieur le Ministre,

Après la première tentative de vente qui n'a pas abouti en octobre dernier, nous découvrons que le porte-avion *São Paulo / Foch (A-12)* sera de nouveau impliqué dans un processus de vente aux enchères. D'après votre Annonce Légale n°67/2020, le processus de pré-accréditation a récemment été finalisé, avec trois entreprises correspondant aux critères nécessaires à la vente aux enchères.

La France étant le propriétaire d'origine du navire, la clause contractuelle de la Vente du *São Paulo* donne aux autorités françaises le dernier mot au sujet du lieu où le navire peut être démantelé. La France vous a déjà communiqué que seuls des chantiers de démantèlement inclus dans la liste Européenne des sites agréés pour le recyclage des navires sont autorisés à participer à la vente. Lors de la première tentative de vente, la décision de la France a été respectée, ce qui ne semble pas être le cas avec le nouveau processus de vente aux enchères. Certaines des entités que vous avez pré-accréditées ne font pas partie de la liste Européenne des sites agréés au recyclage de navires. En particulier, nous sommes inquiets du fait qu'*Aratu Serviços Marítimos* représente les intérêts d'un site de démantèlement situé sur des plages d'Asie du Sud. Lors de la première tentative de vente l'année dernière, *Aratu* était aux commandes de sites indiens de démantèlement de navires.

Sur les plages d'Alang, de Chattogram et de Gadani en Asie du Sud, il est impossible de contenir les polluants, dont notamment les métaux lourds et les résidus de fuel, car la zone de découpe principale

ne dispose ni de structures imperméables, ni de revêtement de sol. Par ailleurs, le *São Paulo* contient des quantités importantes d'amiante, qui supposent d'être manipulées et retirées du navire sans exposer aux risques de cancer les travailleurs ainsi que les communautés environnantes. Le manque d'équipements de protection individuelle appropriés sur les sites d'échouement, ainsi que la capacité défaillante à gérer les déchets en aval du chantier, sont une source de forte inquiétude. Le manque de services d'urgence et de structures hospitalières, absolument nécessaires en cas d'accident, est inacceptable.

Autoriser l'exportation du *São Paulo* vers les plages d'Asie du Sud constituerait une violation de la loi internationale. Le Brésil est signataire de la *Convention de Bâle* sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, et cette dernière dispose de réglementations à l'égard de matériaux contenus dans la structure du *São Paulo*, tels que l'amiante et autres matériaux dangereux.

Pour rappel, la *Convention de Bâle* explicite clairement que : « *Aux fins de la présente Convention, est réputé constituer un trafic illicite tout mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets : [...] (c) effectué avec le consentement des Etats intéressés obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude ; ou [...] (e) qui entraîne une élimination délibérée (par exemple, déversement) de déchets dangereux ou d'autres déchets, en violation des dispositions de la présente Convention et des principes généraux du droit international* » (article 9.1).

Et plus loin: « *Au cas où un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets est considéré comme trafic illicite du fait du comportement de l'exportateur ou du producteur, l'Etat d'exportation veille à ce que les déchets dangereux en question soient : a) repris par l'exportateur ou le producteur ou, s'il y a lieu, par lui-même sur son territoire ou, si cela est impossible, b) éliminés d'une autre manière conformément aux dispositions de la présente Convention, dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'Etat d'exportation a été informé du trafic illicite ou tout autre délai dont les Etats concernés pourraient convenir. A cette fin, les Parties concernées ne s'opposent pas au retour de ces déchets dans l'Etat d'exportation ni ne l'entravent ou ne l'empêchent.* » (Article 9.2)

Parmi les obligations requises par la *Convention de Bâle* figure l'obligation de Déclaration et d'obtention du Consentement des pays d'import et de transit. La déclaration doit inclure un descriptif complet des quantités et types de matériaux dangereux contenus à bord (Article 6). Cet inventaire est un prérequis à tout déplacement de navire.

De plus, la Convention requiert qu'aucune exportation ne puisse être entreprise, s'il y a une raison de croire que les sites de recyclage ou de traitement de déchets, utilisés pour la gestion des matériaux ne sont pas en mesure de le faire selon les règles environnementales prévues par la Convention. Les sites de démantèlement des plages d'Asie du Sud sont connus pour leurs pratiques dangereuses et polluantes.

En nous basant sur les informations évoquées ci-dessus, nous en appelons à ce que le Brésil s'assure que le *São Paulo* ne sera pas démantelé sur une plage d'Asie du Sud et qu'il sera recyclé de manière sécurisée dans un site approuvé par l'Union Européenne, comme l'avait précédemment requis la France. Le fait que la Cour Suprême Brésilienne (STF) ait interdit en Novembre 2017 l'extraction, la fabrication, le transport et toute utilisation de chrysotile (amiante blanc) au niveau national, est connu et célébré internationalement. Exporter de l'amiante ou des produits contenant de l'amiante, tel que le *São Paulo*, vers des sociétés plus vulnérables serait immoral et condamné comme étant une pratique de double-standard, mais aussi une injustice environnementale. Si le *São Paulo* venait à se diriger vers

l'Asie du Sud pour être démantelé, le Brésil pourrait faire l'objet d'une crise d'opinion publique tel qu'a connu la France lorsqu'elle avait tenté de faire démanteler en Inde le *Clemenceau*, navire jumeau du *São Paulo*. Une action en justice, tant en Inde qu'en France, avait alors obligé la France à rapatrier le *Clemenceau* en Europe pour un démantèlement sécurisé.

Nous sommes évidemment à votre disposition pour vous aider sur ce sujet, et nous vous prions de nous maintenir informés des actions que vous souhaitez mener pour vous assurer que le *São Paulo* n'en vienne pas à mettre en danger des travailleurs, des communautés locales et des écosystèmes sensibles d'Asie du Sud.

Cordialement,



Ingvild Jenssen
Directeur Exécutif
NGO Shipbreaking Platform



Fernanda Giannasi
ABREA

Pour les membres de NGO Shipbreaking Platform :
Basel Action Network
BAN Asbestos France
International Ban Asbestos Secretariat