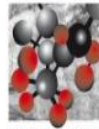




Ban Asbestos France

<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

Le Brésil coule délibérément son porte-avions toxique dans l'océan Atlantique

Communiqué de presse

04 février 2023

Violation de trois traités environnementaux qualifiés d'absolument inutiles par les ONG.

La nuit dernière, la marine brésilienne, après avoir refusé pendant des mois de laisser son vieux porte-avions SÃO PAULO retourner en toute sécurité à une base navale, a utilisé des explosifs placés sur l'énorme coque du navire pour l'envoyer au fond de la mer, affirmant qu'il représentait un danger pour le littoral brésilien en raison de son état structurel.

Le naufrage du navire a également entraîné la perte de plusieurs millions de dollars d'acier et d'autres métaux recyclables, d'environ 760 tonnes d'amiante dangereux, de plus de 300 tonnes de matériaux contaminés par des PCB (polychlorobiphényles) hautement toxiques et d'un tonnage supplémentaire de peinture chargée de métaux lourds, qui contamineront sans aucun doute l'écosystème marin de la zone de décharge pour les années à venir. Les écologistes qui avaient œuvré pour faciliter le recyclage légal et sûr du navire sont horrifiés par cette décision.

Les ONG considèrent ce déversement délibéré comme une tragédie environnementale, car les métaux lourds et les PCB continueront à s'infiltrer dans l'environnement marin dans un avenir prévisible. On a découvert que le navire jumeau du SÃO PAULO, le CLEMENCEAU, contenait plusieurs centaines de tonnes de matériaux contaminés aux PCB lorsqu'il a été recyclé au Royaume-Uni il y a sept ans. Les PCB sont des produits chimiques extrêmement toxiques et persistants qui sont interdits depuis de nombreuses années en raison de leur propension à nuire à la faune et à contaminer la chaîne alimentaire après avoir été ingérés par les poissons et autres animaux marins.

C'est en 2022 que l'ONG Shipbreaking Platform a remarqué de nombreuses divergences et irrégularités concernant les quantités de matières dangereuses à bord dans les documents préparés avant l'exportation du SÃO PAULO vers un chantier de recyclage en Turquie. Les autorités brésiliennes ont refusé d'apporter des corrections et ont, au contraire, libéré le navire en août. Alors que le navire était presque prêt à entrer dans la mer Méditerranée, le gouvernement turc s'est toutefois rangé à l'avis des écologistes et a retiré son consentement

à l'accueillir jusqu'à ce qu'une évaluation plus approfondie des dangers à bord puisse être menée de manière indépendante. À ce moment-là, conformément à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, le Brésil a rappelé le navire, vraisemblablement pour qu'il soit géré en toute sécurité. Pourtant, lorsque le SÃO PAULO est revenu, au lieu d'être renvoyé à la base de Rio de Janeiro d'où il était parti, la marine a refusé de l'autoriser à accoster à cet endroit ou à toute autre base navale. Des mois se sont écoulés et d'autres États et ports commerciaux ont également refusé l'entrée, tandis que le propriétaire suppliait qu'on le soulage après avoir remorqué le navire en mer pendant trois mois, en dépensant du carburant et de l'argent. Le 13 janvier, une enquête a soudainement été menée, révélant une fuite d'eau dans le navire. Le maître d'œuvre a donné au navire environ 4 semaines de plus avant qu'il ne soit plus sûr de le déplacer. Une fois de plus, la marine a refusé de l'amener au quai pour réparation. Au lieu de cela, le 20 janvier, la marine a soudainement forcé le convoi à s'éloigner de 200 miles des côtes, annonçant peu après son intention de couler le navire. Une tentative d'obtenir une injonction contre le naufrage échoue. Le SÃO PAULO a maintenant été coulé, sans que l'on sache pourquoi la marine n'a jamais ramené son vieux navire à la base - la solution légale et logique évidente.

La Marine a violé trois traités internationaux sur l'environnement. Tout d'abord, le fait de ne pas ramener sur le territoire de l'État exportateur, pour une gestion sûre, un navire revenu d'un mouvement transfrontalier avorté de déchets constitue une violation de la Convention de Bâle. Deuxièmement, l'élimination des PCB en mer constitue une violation de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants. Troisièmement, l'immersion de navires en mer sans les avoir préalablement débarrassés de leurs substances toxiques constitue une violation de la Convention et du Protocole de Londres.

Contact :

Annie Thébaud-Mony, 06 76 41 83 46