



REPUBLIC OF TÜRKİYE  
İZMİR METROPOLITAN MUNICIPALITY

24 août 2022, Izmir

**Madame, Monsieur,**

Je me permets d'attirer votre attention sur une grave menace environnementale.

Malheureusement, contre toute objection et contre le bon sens, l'ancien porte-avions brésilien Sao Paulo (anciennement navire de la marine française FOCH) acheté par la société turque Sök Denizcilik au Brésil en avril 2021, a commencé son voyage du port de Rio de Janeiro vers les installations de démantèlement naval d'Izmir Aliaga pour être démantelé le 4 août.

Le Sao Paulo n'est plus un transporteur opérationnel, il est considéré comme un déchet dangereux et n'est plus un navire. La nécessité d'utiliser le remorqueur Alp Centre pour transporter le navire est une preuve évidente de cette remarque. À cet égard, l'importation du Sao Paulo est manifestement en contradiction avec un certain nombre de réglementations nationales et internationales.

Le [Protocole d'Izmir](#) des Nations Unies, également connu sous le nom de Protocole relatif à la prévention de la pollution résultant des mouvements transfrontières et de l'élimination des déchets dangereux en Méditerranée, a été signé sous les auspices de la Turquie à Izmir en 1996 et est entré en vigueur en 2011.

De même, la [Convention de Bâle](#) sur le contrôle du transport transfrontalier et l'élimination des déchets dangereux interdit également l'importation de déchets dangereux et le transit entre pays. Le voyage actuel du Sao Paulo est en violation des deux protocoles.

Selon Grieg Green, une société norvégienne spécialisée dans le recyclage et le démantèlement de navires et d'installations offshore respectueux de l'environnement et durables, et l'inventaire des matières dangereuses (IHM), le Sao Paulo contient une quantité importante de déchets dangereux et nocifs, notamment de l'amiante et de la radioactivité, mais il se peut qu'elle ait largement sous-estimé les quantités d'amiante, de peintures toxiques, de substances radioactives et de polychlorobiphényles (PCB). En 2006, Greenpeace a demandé à un expert dans le domaine des enquêtes sur les matières dangereuses sur les navires de mer, d'évaluer le navire jumeau Clemenceau. L'estimation était de 760 tonnes métriques d'amiante, alors que l'IHM de Grieg Green n'en avait estimé que 9,6 tonnes. Dans une lettre, Grieg Green a admis que ce chiffre pouvait être très éloigné de la quantité réelle.

Selon le plan de remorquage, le Sao Paulo passera probablement par le détroit de Gibraltar et traversera très probablement les eaux du Royaume-Uni, de l'Espagne et du Maroc d'ici quelques semaines. Nous avons l'obligation envers notre région, les uns envers les autres et envers le monde entier de reconnaître cette calamité et de prendre des mesures. **Par la présente lettre, nous sollicitons votre solidarité et votre soutien afin de mettre en évidence les points de violation du protocole d'Izmir des Nations Unies dans le cadre des conventions de Barcelone et de Bâle.**



REPUBLIC OF TÜRKİYE  
İZMİR METROPOLITAN MUNICIPALITY

Nous devons reconnaître ce danger imminent comme une crise environnementale globale et poursuivre collectivement toutes les options pour arrêter le voyage actuel du porte-avions Sao Paulo dans la mer Méditerranée. **Ceci est un appel à l'action pour notre avenir commun.** Nous vous invitons poliment à alerter votre gouvernement central sur le possible transit imminent du Sao Paulo dans vos eaux territoriales alors qu'il progresse dans son mouvement transfrontalier du Brésil vers la Turquie pour y être démolé.

Nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs,

  
Tunç Soyer  
Mayor of İzmir Metropolitan Municipality  
Maire de la Municipalité M ropolitaine d'Izmir

### Sujets d'infraction concernant le SÂO PAULO

**1. Le SÂO PAULO sous injonction :** Il existe un "ORDRE DE RETOURNER L'EX- SÂO PAULO À RIO DE JANEIRO" qui a été émis par la Cour fédérale de justice du Brésil à Rio de Janeiro. Le navire se déplace au mépris de la loi brésilienne. L'article 4,7,a de la Convention demande à chaque partie d' : "Interdire à toute personne relevant de sa juridiction nationale de transporter ou d'éliminer des déchets dangereux ou d'autres déchets, à moins que ces personnes ne soient autorisées ou habilitées à effectuer ce type d'opérations". Il est clair que l'exportateur sous juridiction brésilienne n'est plus autorisé à entreprendre l'exportation en raison de l'injonction.

**2.Exportation sans notification et consentement des États de transit :** Le mouvement transfrontalier du SÂO PAULO du Brésil vers la Turquie n'est pas possible sans passer par des États de transit. Selon l'article 6.4 de la Convention de Bâle, tous les États de transit doivent être notifiés avant l'exportation. Selon le département de la qualité de l'environnement de l'Institut brésilien des ressources naturelles environnementales et renouvelables (IBAMA), l'IBAMA a affirmé que cette notification n'était pas nécessaire si le navire ne s'arrêtait pas dans un port, mais ce n'est pas le cas. Les définitions de "mouvement transfrontalier", "État de transit" et "zone sous juridiction nationale" indiquent clairement que le transit comprend le passage dans des eaux territoriales. Par conséquent, au moins l'Espagne, le Maroc, le Royaume-Uni, Malte, l'Italie et la Tunisie devraient tous être notifiés, et leur consentement devrait précéder tout mouvement.

**3.Exportation vers une partie qui a interdit l'importation :** La Turquie a une interdiction nationale d'importer des déchets dangereux de toutes sortes. Cette interdiction a été notifiée au Secrétariat de Bâle. En outre, la Turquie est l'une des Parties au Protocole d'Izmir, ce qui signifie également que la Turquie doit interdire toute importation de déchets dangereux sur son territoire. Le Protocole d'Izmir (dans l'article 11 de l'Accord de Bâle) a également été notifié au Secrétariat de Bâle. En tant qu'État partie exportateur, le Brésil doit, en vertu de l'article 4,1,b, interdire toute exportation vers la Turquie.

**4.Divergences dans la quantification des déchets toxiques :** Nous avons longuement exprimé notre préoccupation quant au fait que l'inventaire des matières dangereuses (IHM) est hautement suspect en ce qui concerne les niveaux prévus d'amiante, de peintures toxiques, de substances radioactives et de PCB. L'article 9.1.d de la Convention stipule qu'une expédition qui n'est pas matériellement conforme à la documentation est un trafic illégal. En outre, il est impossible d'avoir confiance dans le plan de recyclage des navires soumis à l'IBAMA par la SÖK, si la quantification n'est pas correcte. Il y a beaucoup trop de questions et d'incertitudes, et cela a conduit à l'injonction citée au paragraphe 1 ci-dessus.