

## Le jeu des accusations à propos du São Paulo (ex- Foch) Laurie Kazan-Allen, 11 octobre 2022

Voir le texte original en anglais <http://ibasecretariat.org/lka-sao-paulo-blame-game.php>

À qui incombe la responsabilité de la boîte de Pandore flottante qu'est devenu le São Paulo (ex-Foch) ? Avec ses 32 800 tonnes à pleine charge, l'ancien navire amiral du Brésil, long de 265 mètres, est devenu un symbole de la malfaisance et de la criminalité du gouvernement. La marine brésilienne, reproduisant les actions de son homologue française (2000)<sup>1</sup>, avait espéré se débarrasser d'une patate chaude toxique en déchargeant le navire à un nouveau propriétaire. Manifestement, l'expression latine "caveat emptor" (attention à l'acheteur) ne faisait pas partie du lexique de Sök Denizcilik, le chantier naval turc qui a acheté le São Paulo en 2021 pour 10,5 millions de BRL (~2 millions de dollars US) alors qu'il était susceptible de contenir de l'amiante, des PCB, de la peinture au plomb/cadmium ainsi que des traces de matériaux radioactifs<sup>2</sup>.

La vente aux enchères du São Paulo s'est déroulée dans le plus grand secret, les autorités navales étant, semble-t-il, de mèche avec le personnel de l'Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables [Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis /IBAMA], une agence fédérale dépendant du ministère de l'Environnement et l'autorité compétente de la Convention de Bâle au Brésil.

Compte tenu de l'échec embarrassant et très médiatisé du Brésil à larguer le navire en Turquie, d'anciens ennemis ainsi que d'anciens alliés ont renforcé leurs défenses tout en attaquant celles des autres acteurs de cette pantomime mortelle. Dans un communiqué de presse publié le 6 octobre 2022, les autorités navales ont réaffirmé que, comme elles avaient "suivi avec zèle et prudence les processus et procédures administratives", elles n'avaient aucune responsabilité dans les nombreux problèmes survenus. Selon la marine brésilienne :

- il appartenait à Sök Denizcilik, propriétaire du navire, de faire le nécessaire pour "rétablir le processus d'exportation" ; <sup>3</sup>
- la société Oceans Prime Offshore, sous contrat avec Sök Denizcilik, était chargée de respecter les protocoles brésiliens et internationaux<sup>4</sup>
- l'IBAMA et l'agence turque de l'environnement avaient la responsabilité conjointe avec les propriétaires turcs du navire de "rétablir le processus d'exportation" <sup>5</sup>.

Sök Denizcilik a reproché au gouvernement brésilien de ne pas avoir fourni de lieu d'amarrage au navire lorsqu'il est revenu dans les eaux territoriales brésiliennes : le 5 octobre 2022, l'agence de l'environnement de Pernambuco a refusé au São Paulo l'autorisation d'accoster au port de Suape.<sup>6</sup> Dans plusieurs articles, un porte-parole de Sök Denizcilik a blâmé le gouvernement français, soulignant que la France, *"le producteur des déchets [toxiques]... ignore tout simplement ses responsabilités"*.<sup>7</sup>

Le 6 octobre 2022, un courriel a été envoyé par Celal Yigit, propriétaire de Sök Denizcilik, à Juliette Kohler, conseillère juridique et politique aux Nations unies, aux responsables des conventions de Bâle, Rotterdam et Stockholm et au ministère français du développement durable. Il a été copié sur plus d'une vingtaine d'autres adresses électroniques, dont celles de membres des gouvernements turc, français, brésilien et des Nations unies. L'en-tête du sujet était le suivant « *Besoin urgent d'un poste d'amarrage sûr pour São Paulo* ». Dans ce message, Yigit se plaint du manque de soutien pratique :

*"...personne ne prend ses responsabilités ni n'aide à trouver un endroit sûr pour accoster le navire. La marine nous a proposé des chantiers navals privés, mais ils ont tous refusé. En outre, nous avons passé un contrat avec plusieurs ports pour un service d'accostage, mais aucun d'entre eux n'accepte le navire"*.

Pendant ce temps, à Ankara, le ministère turc a reproché à l'armateur l'absence d'un inventaire adéquat des matières dangereuses<sup>8</sup>.

Avec toutes ces critiques, le sort de l'équipage du remorqueur Alp Center en mer depuis plus de deux mois - selon nos informations, il n'y a pas de marins sur le São Paulo - a été pratiquement oublié.<sup>9</sup> Une enquête a été lancée ce mois-ci par le ministère public du travail du Brésil pour évaluer les conditions de sécurité et de santé à bord. Le 7 octobre, une cargaison de nourriture, d'eau et de fournitures a été livrée par bateau rapide au remorqueur à la demande de l'armateur néerlandais du navire ; le réapprovisionnement a nécessité un voyage de sept heures jusqu'au centre Alp, qui se trouvait alors "dans une zone maritime brésilienne sur la côte de l'État de Pernambuco". Une réunion organisée par le MPT pour faire avancer ses recherches a eu lieu le 10 octobre 2022.

Commentant la situation actuelle, la porte-parole de l'Association brésilienne des victimes de l'amiante (ABREA) Fernanda Giannasi a déclaré :

*"Le secret sur l'identité des personnes présentes sur le remorqueur de l'Alp Center n'est qu'une question de plus qui attend une réponse. Dès le début de cette débâcle, la marine brésilienne et l'IBAMA ont choisi de maintenir les acteurs de la société civile dans l'ignorance de la procédure d'appel d'offres, du respect des protocoles nationaux et internationaux et de diverses autres questions relatives à l'exportation d'un navire dont on sait qu'il est rempli de substances interdites dans de nombreux pays. L'inquiétude des membres d'ABREA nous a conduits à contacter des fonctionnaires du ministère public du travail qui agissent désormais pour assurer la sécurité des membres d'équipage du remorqueur. La situation du São Paulo est périlleuse et bien qu'un naufrage en mer puisse être l'espoir de l'armateur, il créerait un désastre environnemental qui doit être évité à tout prix "<sup>10</sup>.*

## Notes

<sup>1</sup> The São Paulo, formerly known as the Foch, was purchased by Brazil in 2000 from France for US\$ 12 million.

*Marinha do Brasil diz que amianto presente no casco do NAe São Paulo não oferece riscos* [Brazilian Navy says that asbestos present in the hull of the NAe São Paulo poses no risks]. October 6, 2022.

<https://www.airway.com.br/marinha-do-brasil-diz-que-amianto-presente-no-casco-do-nae-sao-paulo-nao-oferece-riscos/>

<sup>2</sup> Kazan-Allen, L. *International Mystery – Where is the São Paulo?* August 9, 2022.

<http://ibasecretariat.org/lka-international-mystery-where-is-the-sao-paulo.php>

Kazan-Allen, L. *The São Paulo: International Hot Potato*. September 1, 2022.

<http://ibasecretariat.org/lka-the-sao-paulo-international-hot-potato.php>

<sup>3</sup> *Asbestli Gemi Brezilya Açıklarında Bekletiliyor* [Asbestos Ship Held Off Brazil]. October 9, 2022.

[https://www.yeniadana.net/haber/asbestli\\_gemi\\_brezilya\\_aciklarinda\\_bekletiliyor-76342.html](https://www.yeniadana.net/haber/asbestli_gemi_brezilya_aciklarinda_bekletiliyor-76342.html)

<sup>4</sup> PDF Press Release. Brazilian Navy. October 6, 2022.

<http://ibasecretariat.org/brazilian-navy-press-release-oct-6-2022.pdf>

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> *Pernambuco impede que sucata de porta-aviões com resíduos tóxicos atraque em Suape* [Pernambuco prevents scrap from aircraft carrier with toxic waste from docking in Suape]. October 5, 2022.

<https://marcozero.org/pernambuco-impede-que-sucata-de-porta-avioes-com-residuos-toxicos-atraque-em-suape/>

<sup>7</sup> *Turca critica governo brasileiro por porta-aviões* [Turks criticize Brazilian government over aircraft carrier]. October 6, 2022.

<https://www.poder360.com.br/governo/antigo-porta-avioes-e-recusado-em-portos-brasileiros/>

<sup>8</sup> *Marinha do Brasil diz que amianto presente no casco do NAe São Paulo não oferece riscos* [Brazilian Navy says that asbestos present in the hull of the NAe São Paulo poses no risks].

<https://www.airway.com.br/marinha-do-brasil-diz-que-amianto-presente-no-casco-do-nae-sao-paulo-nao-oferece-riscos/>

<sup>9</sup> There is no official information on the size of the crew, or if there are Brazilians on the tugboat.

*Entenda por que o porta-aviões São Paulo corre o risco de acabar abandonado em alto-mar* [Understanding why the aircraft carrier Sao Paulo is at risk of being abandoned on the high seas]. October 7, 2022

<https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2022/10/porta-avioes-sao-paulo-retorna-ao-brasil-mas-nao-recebe-autorizacao-para-atracar-em-pernambuco-por-cao-de-risco-ambiental.ghtml>

*Tripulação do porta-aviões São Paulo recebe suprimentos em alto mar; MPT investiga condição de saúde e segurança dos funcionários* [Crew of the aircraft carrier São Paulo receives supplies on the high seas; MPT investigates employee health and safety conditions]. October 7, 2022.

<https://extra.globo.com/noticias/brasil/tripulacao-do-porta-avioes-sao-paulo-recebe-suprimentos-em-alto-mar-mpt-investiga-condicao-de-saude-seguranca-dos-funcionarios-25586515.html>

<sup>10</sup> Email received from Fernanda Giannasi. October 10, 2022