



**TO:** REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF ENVIRONMENT AND URBANIZATION  
Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278  
Çankaya / Ankara - Turkey

**CC:** MINISTRY OF DEFENSE OF BRAZIL  
Esplanada dos Ministérios Bl. Q  
Brasília - DF - CEP: 70049-900 - Brazil

MINISTRY OF ENVIRONMENT OF BRAZIL  
Esplanada dos Ministérios, Bl. B  
Brasília - DF - CEP 70068-900 - Brazil

MINISTRY OF ARMED FORCES OF FRANCE  
Hôtel de Brienne 14, rue Saint-Dominique  
75007 Paris - France

EUROPEAN COMMISSION  
Directorate-General for Environment - Circular Economy and Green Growth - Waste  
Management and Secondary Materials  
Avenue de Beaulieu 9 / Beaulieulaan 9  
1160 Brussels - Belgium

**CONCERNING: Scrapping of aircraft carrier São Paulo**

Brussels, 21 June 2021

Dear Minister Murat Kurum,

On 18 March 2021, the former French aircraft carrier currently named São Paulo (A-12) has reportedly been purchased for recycling by the Turkish company Sök Denizcilik and Ticaret Limited ship recycling yard in Aliğa.

The vessel was sold by the French Navy to Brazil in 2000. At that time, the French government was concerned about the vessel's end-of-life management and reportedly asked

that the ship's final destination be approved by them to ensure its safe and environmentally sound disposal. After countless serviceability issues which impeded the ship's operation it was formally decommissioned by Brazil in 2017.

The São Paulo, like its infamous sister ship Clemenceau, whose misguided export to India was recalled to Europe at great expense due to violations of the Basel Convention, contains large amounts of hazardous substances within its structure, and is thus considered a hazardous waste under the Basel Convention. France, Brazil and Turkey are all Parties to the Convention.

Based on the audits performed on the Clemenceau we can estimate that São Paulo contains around 900 tons of asbestos and asbestos-containing materials, hundreds of tons of Polychlorinated Biphenyl (PCB)-containing materials and large quantities of toxic heavy metals on-board. There is little doubt that the São Paulo is a particularly toxic vessel. What a ship actually contains in terms of hazardous wastes is vital in determining its legal fate under the Basel Convention. And yet, despite this fact, it remains uncertain as to whether a proper independent audit or inventory of hazardous materials (IHM) on board the São Paulo has ever been performed.

We have knowledge that no such IHM was provided during the sale and bidding process for the vessel. This is highly irregular and alarming, because, without knowing the type and quantities of the wastes, it is impossible for a buyer, such as a facility in Turkey, to assess whether they are capable of managing the recycling and disposal process in a responsible manner. Indeed, without an IHM, it is not possible to arrive at a sale price which would be certain to be sufficient to manage the considerable expenses of safely disposing of the hazardous residues (e.g. PCBs and asbestos). Without a proper IHM at hand it is furthermore not possible for a Basel Party such as Turkey or Brazil to ensure the export and subsequent management can be done in an environmentally sound manner -- a requirement of the Convention. Without the export being legal the sale could not be consummated.

The aircraft carrier is currently located in Rio de Janeiro, Brazil. The export of the São Paulo from Brazil to Turkey without an accurate characterisation of the quantities and types of hazardous materials on board would constitute a breach of international law and an illegal transboundary movement of hazardous waste (Basel, Annex VA, and Article 9, 1, d) and would constitute illegal traffic which is a criminal act (Article 4.3).

Certainly the aircraft carrier should not be allowed to leave Brazil until and unless the IHM is completed. Also, given the fact that the ship sale was concluded without knowing the real cost of managing the ship responsibly in an environmentally sound manner as required by the Basel Convention, including careful management of the asbestos and PCBs etc., it is our conclusion that the sale of this ship was improper, conducted without consideration of legal and financial implications, and must therefore be annulled and subject to rebidding based on legal constraints and a proper and accurate IHM.

Further, there is considerable evidence that local communities in Turkey have been kept in the dark regarding the consequences of the imported waste vessel. In view of the particularly large amounts of asbestos and other hazardous materials likely to be embedded within the vessel's structure, local civil society groups, political leaders, technical experts and

union organisers are now stepping out in strong opposition to the import of the vessel to Turkey. They have raised legitimate concerns that the price quoted by Sök Denizcilik and Ticaret Limited for the purchase of the aircraft carrier is not financially viable if all the proper precautions are to be observed during the recycling and disposal of the vessel.

Indeed, when answering a Parliamentary Motion on 20 May 2021, your Ministry stated that 714 ships have been dismantled in Aliğa in the last five years, resulting in the disposal of 74.325 tons of hazardous waste, including approximately 250 tons of asbestos. The figure for asbestos seems grossly underestimated, taking into account that the yards in Aliğa have dismantled numerous military vessels; oil and gas units; and also older vintage RoRo/passenger ships operating in the Mediterranean, all of which are expected to contain large amounts of asbestos-contaminated materials.

In sum, the NGO Shipbreaking Platform, Basel Action Network (BAN), BAN Asbestos France, International Ban Asbestos Secretariat (IBAS) and Brazilian ABREA have previously alerted both Brazilian and French authorities about the legal, environmental and health risks linked to breaking this toxic military vessel. We fully support the notion that ship recycling should only be conducted in facilities on the EU List as that list is limited to vetted and approved non-beaching operations in OECD countries. However, the EU List is not the only relevant criteria for ensuring responsible environmentally sound imports for recycling. In addition to utilising an EU listed facility the following must be assured prior to export and import of the São Paulo:

1. A full and accurate independent inventory of hazardous materials (IHM) must be taken in accordance with the reporting requirements of the Basel Convention and this must precede the sale and be part of the open bidding process. If this was not the case, then the sale must be rebid.
2. An independent assessment of the plans on how to manage and dispose of the hazardous wastes on board and embedded within the vessel's structure must conclude that all wastes can be disposed of in an environmentally sound manner and without putting workers' and local communities' health at risk.
3. The export must be fully compliant with all other obligations of the Basel Convention, including approvals by transit states.
4. The financial guarantee as stipulated in Article 6, para. 11 of the Basel Convention must be required of the importing and transit states, and be sufficient to cover costs of accidental loss or grounding of the vessel or potential insolvency of the actors involved.
5. Finally, given the very hazardous nature of the ship's materials, the shipment and subsequent management plans should be fully transparent to any impacted communities and be supported by them.

We remain at your service to further assist you on this matter, and kindly ask you to keep us informed of what actions you intend to take to make sure that the São Paulo does not end

up harming workers, local communities and sensitive coastal environments in and around Aliğa.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink that reads "Ingvild Jenssen". The signature is written in a cursive, flowing style.

Ingvild Jenssen  
Executive Director  
NGO Shipbreaking Platform

On behalf of:

ABREA

Basel Action Network

BAN Asbestos France

International Ban Asbestos Secretariat

İstanbul Isig Meclisi



**TO:** TÜRKİYE CUMHURİYETİ ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI  
Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278  
Çankaya / Ankara - Turkey

**CC:** BREZİLYA SAVUNMA BAKANLIĞI  
Esplanada dos Ministérios Bl. Q  
Brasília - DF - CEP: 70049-900 - Brazil

BREZİLYA ÇEVRE BAKANLIĞI  
Esplanada dos Ministérios, Bl. B  
Brasília - DF - CEP 70068-900 - Brazil

FRANSA SİLAHLI KUVVETLER BAKANLIĞI  
Hôtel de Brienne 14, rue Saint-Dominique  
75007 Paris - France

AVRUPA KOMİSYONU  
ÇEVRE GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
DÖNGÜSEL EKONOMİ VE YEŞİL BÜYÜME - ATIK YÖNETİMİ VE İKİNCİL MALZEMELER  
Avenue de Beaulieu 9 / Beaulieulaan 9  
1160 Brussels - Belgium

**KONU: Uçak Gemisi São Paulo'nun Sökümü Hakkında**

Brüksel, 21 Haziran 2021

Sayın Bakan Murat Kurum,

18 Mart 2021'de, şu anda São Paulo (A-12) adlı, eskiden Fransız Donanması'na ait uçak gemisinin, Aliğa'daki Türk şirketi Sök Denizcilik ve Ticaret Limited gemi geri dönüşüm tersanesi tarafından geri dönüşüm için satın alındığı bildirildi.

Gemi, 2000 yılında Fransız Donanması tarafından Brezilya'ya satıldı. Satış zamanında, Fransız Hükümeti geminin kullanım ömrünün sonundaki atık yönetimi konusunda endişeliydi ve

bildirildiğine göre, geminin sökümünün güvenli ve ekolojik açıdan emniyetli olmasını sağlamak için geminin bertaraf yerinin kendisi tarafından onaylanmasını anlaşılmaya ek bir madde olarak ekledi. Bu gemi, açık sularda düzenli seyretmesini engelleyen sayısız teknik sorun yaşandıktan sonra, 2017 yılında Brezilya tarafından resmi olarak hizmet dışı bırakıldı.

São Paulo Gemisi, 'Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınması ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi'nin ihlali nedeniyle Fransa'dan Hindistan'a ihracatının kanunsuz olduğu ortaya çıkan ve büyük masraflarla Avrupa'ya geri çağrılmak zorunda kalan ikiz gemisi Clemenceau gibi, bünyesinde büyük miktarda tehlikeli madde barındırıyor ve bu nedenle, mezkur Sözleşme'ye göre tehlikeli atık olarak kabul ediliyor. Basel Sözleşmesi. Fransa, Brezilya ve Türkiye, üçü de bu Sözleşmeye taraftır.

İkiz gemi Clemenceau'da gerçekleştirilen denetimlere dayanarak, São Paulo gemisinin de yaklaşık 900 ton asbest ve asbest içeren malzeme, yüzlerce ton Poliklorlu Bifenil (PCB) içeren malzeme ve büyük miktarlarda toksik ağır metal içerdiğini çıkarsayabiliyoruz. São Paulo'nun ağır toksik bir gemi olduğuna dair çok az şüphe var. Bir geminin gerçekte ne kadar ve ne tip tehlikeli atık içerdiği, bu geminin Basel Sözleşmesi uyarınca yasal kaderini belirlemede hayati önem taşımaktadır. Bu kanunu gerekliliğe rağmen, São Paulo'da uygun bir bağımsız denetim veya Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) yapıp yapılmadığı belirsizliğini koruyor.

Geminin satış ve ihale sürecinde böyle bir Tehlikeli Madde Envanteri'nin (IHM) sağlanmadığı bilgisine sahibiz. Bu son derece usule aykırı ve endişe vericidir, çünkü atıkların türünü ve miktarını bilmeden, Türkiye'deki tersane gibi bir alıcının geri dönüşüm ve bertaraf sürecini sorumluluklarını yerine getirecek bir şekilde yönetip yönetemeyeceğini hakıyla değerlendirmesi imkansızdır. Bir Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) olmadan, tehlikeli maddelerin (örn. PCB'ler ve asbest) güvenli bir şekilde bertaraf edilmesi sürecinde ortaya çıkan yüklü masrafların üstesinden gelmeye yetecek gerçekçi bir satış fiyatına ulaşmak mümkün değildir. Ayrıca elde uygun bir Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) olmadan, Türkiye veya Brezilya gibi Basel Sözleşmesi Taraflarının, Sözleşme'nin bir gereği olan ihracatın ve müteakip atık yönetimini çevreye duyarlı bir şekilde yapılmasını sağlaması mümkün değildir. İhracatın yasallığı sağlanmadan, satışın işleminin tamamlanmış sayılamayacağı da açıktır.

Uçak gemisi şu anda Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde bulunuyor. São Paulo'nun Brezilya'dan Türkiye'ye gemideki tehlikeli maddelerin miktarları ve türleri hakkında doğru bir belgeleme yapılmadan ve bu ibraz edilmeden ihracatı, uluslararası hukuk ihlali, tehlikeli atıkların yasadışı sınır ötesi taşınması eylemi (Basel, Ek VA ve Madde 9, 1, d) ve bu şekilde açıkça suç olan eden bir kaçakçılık eylemi (Madde 4.3) teşkil edecektir.

Kesinlikle, uçak gemisinin Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) tamamlanana ve açıklanana kadar Brezilya'dan ayrılmasına izin verilmemelidir. Ayrıca, gemi satışının, asbest ve PCB'lerin vb. mevzuata uygun yönetimi de dahil olmak üzere, Basel Sözleşmesi'nin gerektirdiği gibi ekolojik açıdan emniyetli bir şekilde sökmenin gerçek maliyeti bilinmeden sonuçlandırıldığı gerçeği göz önüne alındığında, bizim vardığımız sonuç şudur: bu geminin satışı uygunsuzdur, yasal ve mali sonuçlar dikkate alınmadan yürütülmüştür ve bu nedenle iptal edilmeli ve yasal yükümlülükler uygun ve doğru bir Tehlikeli Madde Envanterine (IHM) dayalı olarak yeniden ihaleye tabi tutulmalıdır.

Ayrıca, Türkiye'deki bu ve diğer gemilerin söküleceği yerelde yaşayan toplulukların, ithal edilen atık geminin taşıdığı riskler konusunda karanlıkta bırakıldığına dair önemli kanıtlar var. Gemide bulunması muhtemel büyük miktarlardaki asbest ve diğer tehlikeli maddeler göz önüne alındığında, yerel sivil toplum grupları, çevre ve meslek örgütleri, sendikalar, yerel siyasi liderler, teknik uzmanlar şimdi geminin Türkiye'ye ithaline şiddetle karşı çıkıyorlar. Sök Denizcilik ve Ticaret Limited tarafından uçak gemisinin satın alınması için verilen fiyatın, geminin çevre ve işçi sağlığına uygun geri dönüşümü ve bertarafına imkan sağlayan mali bir çerçeve sunmadığına, daha önceki sökümlerde yaşayan, davalara yansıyan usulsüzlüklere dair meşru endişelerini dile getiriyorlar.

Nitekim Bakanlığınız 20 Mayıs 2021'de TMBB'de verilen bir soru önergesine cevap verirken Aliğa'da son beş yılda 714 geminin söküldüğünü ve bunun sonucunda yaklaşık 250 tonu asbest olmak üzere, 74.325 ton tehlikeli atık bertaraf edildiğini belirtti. Bu dönemde Aliğa'daki tersanelerde - hepsinin büyük miktarlarda asbestle kontamine malzeme içermesi beklenen- çok sayıda askeri gemi, petrol ve gaz üniteleri ve Akdeniz'de faaliyet gösteren eski tip RoRo/yolcu gemileri de söküldüğü göz önüne alındığında, zikredilen asbest miktarı büyük ölçüde hafife alınmış ve gerçek-dışı görünüyor.

Özetle, Gemi Sökme Platformu STK'sı (NGO Shipbreaking Platform), Basel Eylem Ağı (BAN), BAN Asbest Fransa Asbestin Yasaklanması Ağı (Ban Asbestos France , Uluslararası Asbestin Yasaklanması Sekreterliği (IBAS) ve Brezilya ABREA (Brezilya Asbeste Maruz Kalanlar Ağı), daha önce hem Brezilyalı hem de Fransız yetkilileri bu yüksek oranda toksik askeri geminin sökülme süreci ile bağlantılı yasal, ekolojik ve sağlık riskleri konusunda uyarılmıştı. Halen, gemi geri dönüşüm işlemimin yalnızca AB Gemi Söküm Listesindeki tesislerde yapılması gerektiği fikrini, bu listenin OECD ülkelerinde incelenmiş ve onaylanmış sahil dışında söküm operasyonlarıyla sınırlı olması nedeniyle- destekliyoruz. Ancak, bu vakada da gördüğümüz gibi geri dönüşüm için yükümlülükleri yerine getiren, çevreye duyarlı bir ithalatın sağlanması için ilgili tek kriter AB Listesi değildir. AB listesinde yer alan bir tesisin kullanılmasına ek olarak, São Paulo'nun ihracat ve ithalatından önce aşağıdakiler temin edilmelidir:

1. Basel Sözleşmesinin raporlama gerekliliklerine uygun olarak müteakim ve detaylı bir bağımsız tehlikeli madde envanteri (IHM) sunulmalıdır ve bu satıştan önce ve açık ihale sürecinin bir parçası olmalıdır. Eğer durum böyle değilse, satış gerçekleşmiş sayılmaz ve yeniden teklif edilmelidir.
2. Gemide bulunan ve geminin yapısına için tehlikeli atıkların nasıl yönetileceği ve bertaraf edileceğine ilişkin planların bağımsız bir komisyon tarafından değerlendirilmesi ve tüm atıkların çevreye duyarlı bir şekilde ve çalışanların ve yerel toplulukların sağlığını tehlikeye atmadan bertaraf edilebileceği sonucuna varılmalıdır.
3. İhracat, transit devletlerin onayları da dahil olmak üzere Basel Sözleşmesinin diğer tüm yükümlülüklerine tam olarak uygun olmalıdır.
4. Basel Sözleşmesi'nin 6. Madde ve 11. paragrafına uygun olarak ithalatçı ve transit devletlerden bir mali garanti talep edilmeli ve bu mali garanti geminin batması, kazaya

uğraması veya karaya oturması veya ilgili aktörlerin potansiyel iflasının masraflarını karşılamaya yeterli olmalıdır.

5. Son olarak, gemi malzemelerinin son derece tehlikeli niteliği göz önüne alındığında, gemi sökümünde sevkiyat ve bunları takip eden yönetim planları, gemi sökümünden etkilenen topluluklarla tamamen şeffaf olarak paylaşılmalı ve onlar tarafından desteklenmelidir.

Bu konuda size daha fazla yardımcı olmak için hazırız ve São Paulo'nun Aliğa ve çevresindeki işçilere, yerel topluluklara ve hassas kıyı çevrelerine zarar vermesini engellemek için hangi adımları atmayı düşündüğünüz konusunda bizi bilgilendirmenizi rica ediyoruz.

Saygılarımızla,



NGO Shipbreaking Platform (Gemisöküm Platformu STK'sı)  
Genel Sekreteri  
Ingvild Jenssen

Aşağıdaki Kurumlar Adına:

ABREA (Brezilya Asbeste Maruz Kalanlar Ağı)

Basel Action Network (Basel Eylem Ağı)

BAN Asbestos France (Fransa Asbestin Yasaklanması Ağı)

International Ban Asbestos Secretariat (Uluslararası Asbestin Yasaklanması Sekreterliği)

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliđi Meclisi





**TO:** MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E URBANISMO DA TURQUIA  
Mustafa Kemal Mahallesi Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No: 278  
Çankaya / Ankara - Turquia

**CC:** MINISTÉRIO DA DEFESA DO BRASIL  
Esplanada dos Ministérios Bl. Q  
Brasília - DF - CEP: 70049-900 - Brasil

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE DO BRASIL  
Esplanada dos Ministérios, Bl. B  
Brasília - DF - CEP 70068-900 - Brasil

MINISTÉRIO DA DEFESA DA FRANÇA  
Hôtel de Brienne 14, rue Saint-Dominique  
75007 Paris - França

COMISSÃO EUROPEIA  
Directorate-General for Environment - Circular Economy and Green Growth - Waste  
Management and Secondary Materials  
Avenue de Beaulieu 9 / Beaulieulaan 9  
1160 Bruxelas - Belgica

**Assunto: Desmantelamento do porta-aviões São Paulo**

Bruxelas, 21 Junho 2021

Exmo. Sr. Ministro Murat Kurum,

A 18 de Março de 2021, o antigo porta-aviões francês, atualmente com o nome de São Paulo (A-12), foi comprado para reciclagem pelo estaleiro turco Sök Denizcilik Ticaret Limited em Aliğa.

A embarcação foi vendida pelo exército francês ao Brasil em 2000. Naquela época, o governo francês manifestou preocupação em relação à gestão do navio em final de vida e

teria pedido que o destino final do mesmo fosse aprovado pelo próprio governo para assegurar o desmantelamento seguro e ambientalmente sustentável do navio. Após inúmeros problemas de manutenção que impediram a operação do navio, este foi formalmente descomissionado pelo Brasil em 2017.

O São Paulo, tal como o seu infame navio irmão Clemenceau, cuja exportação equivocada para a Índia foi reencaminhada para a Europa a grande custo devido a violações da Convenção de Basileia, contém grandes quantidades de substâncias perigosas dentro da sua estrutura, e é por isso, considerado resíduo perigoso de acordo com a Convenção de Basileia. A França, o Brasil e a Turquia são todos Estados Partes da Convenção.

Com base nas auditorias realizadas no Clemenceau, podemos estimar que o São Paulo contém cerca de 900 toneladas de amianto e materiais que contêm amianto, centenas de toneladas de materiais que contêm Polychlorinated Biphenyl (PCB) e grandes quantidades de materiais pesados tóxicos a bordo. Não há dúvida de que o São Paulo é um navio particularmente tóxico. A quantidade de resíduos perigosos que contém um navio é crucial para determinar o seu destino legal de acordo com a Convenção de Basileia. E ainda, apesar deste fato, permanece a incerteza se uma auditoria independente adequada ou inventário de materiais perigosos (IMP) a bordo do São Paulo foi alguma vez realizado.

Temos conhecimento de que nenhum IMP foi fornecido durante o processo de venda e licitação da embarcação. Este fato é altamente irregular e alarmante, porque, sem conhecimento do tipo e quantidade de resíduos, é impossível para um comprador, como um estaleiro na Turquia, avaliar a capacidade de gestão do processo de reciclagem e descarte de forma responsável. Na verdade, sem um IMP, não é possível chegar a um preço de venda que teria de ser certamente suficiente para gerir as despesas consideráveis de um descarte seguro dos resíduos perigosos (ex. PCBs e amianto). Além disso, sem um IMP adequado, não é possível para um Estado Parte da Convenção de Basileia como a Turquia e o Brasil garantir que a exportação e a gestão sejam feitas de uma forma ambientalmente correta – um requisito da Convenção. Se a exportação não é legal, a venda não poderá ter sido consumada.

O porta-aviões está atualmente localizado no Rio de Janeiro, Brasil. A exportação do São Paulo do Brasil para a Turquia sem uma caracterização precisa da quantidade e tipo de materiais perigosos a bordo constituiria uma violação do direito internacional e um movimento transfronteiriço ilegal de resíduos perigosos (Basileia, Anexo VA e Artigo 9, 1, d), bem como um tráfico ilegal que é um ato criminoso (Artigo 4.3).

Certamente, o porta-aviões não deve ter permissão para deixar o Brasil até e a menos que o IMP seja concluído. Além disso, dado o fato de que a venda do navio foi concluída sem saber o custo real do desmonte do navio de forma responsável e ambientalmente correta, conforme exigido pela Convenção de Basileia, incluindo a gestão adequada de amianto e PCBs etc., a conclusão retirada é de que a venda deste navio foi inadequada, e conduzida sem ter em consideração as implicações legais e financeiras. Portanto, esta deve ser anulada e sujeita a nova licitação com base em restrições legais e um IMP adequado e rigoroso. Além disso, há evidências consideráveis de que as comunidades locais na Turquia não foram corretamente informadas em relação às consequências da importação de resíduos do navio

em questão. Com relação às quantidades particularmente altas de amianto e outros materiais perigosos que podem estar embutidos na estrutura da embarcação, grupos da sociedade civil local, líderes políticos, especialistas técnicos e organizadores sindicais estão agora se opondo fortemente à importação da embarcação para a Turquia. Eles levantaram preocupações legítimas de que o preço cotado pela Sök Denizcilik e Ticaret Limited para a compra do porta-aviões não seja financeiramente viável se todas as medidas adequadas forem consideradas durante a reciclagem e descarte da embarcação.

De fato, ao responder a uma moção parlamentar a 20 de Maio de 2021, o ministério turco afirmou que 714 navios foram desmontados em Aliğa nos últimos cinco anos, resultando no desmonte de 74.325 toneladas de resíduos perigosos, incluindo aproximadamente 250 toneladas de amianto. O número de amianto parece altamente subestimado, tendo em conta que os estaleiros em Aliğa desmontaram inúmeros navios militares; unidades de petróleo e gás; e também navios antigos RoRo/passageiros que operam no Mediterrâneo, os quais devem conter grandes quantidades de materiais contaminados com amianto.

Em suma, a ONG Shipbreaking Platform, Basel Action Network (BAN), BAN Asbestos France, International Ban Asbestos Secretariat (IBAS) e ABREA já alertaram as autoridades brasileiras e francesas sobre os riscos legais, ambientais e de saúde associados ao desmantelamento desta embarcação militar tóxica. Apoiamos totalmente a visão de que a reciclagem de navios só deve ser realizada em instalações incluídas na Lista da União Europeia (UE), uma vez que essa lista é limitada a operações que não estão relacionadas à praia e que são verificadas e aprovadas em países da OCDE. No entanto, a Lista da UE não é o único critério relevante para garantir importações ambientalmente responsáveis para reciclagem. Além de utilizar uma instalação listada na UE, o seguinte deve ser garantido antes da exportação e importação do São Paulo:

1. Um inventário independente completo e preciso de materiais perigosos (IMP) deve ser feito de acordo com os requisitos do relatório da Convenção de Basileia e deve preceder a venda e fazer parte do processo de licitação aberta. Se não for esse o caso, a venda deve ser refeita.
2. Uma avaliação independente dos planos sobre como gerir e descartar os resíduos perigosos a bordo e embutidos na estrutura da embarcação deve concluir que todos os resíduos podem ser descartados de maneira ambientalmente segura e sem prejudicar a saúde dos trabalhadores e das comunidades locais em risco.
3. A exportação deve estar em total conformidade com todas as outras obrigações da Convenção de Basileia, incluindo aprovações por Estados de trânsito.
4. A garantia financeira estipulada no Artigo 6, parágrafo 11 da Convenção de Basileia deve ser exigido dos Estados importadores e de trânsito, e ser suficiente para cobrir os custos de perda acidental ou encalhe da embarcação ou potencial insolvência dos atores envolvidos.
5. Finalmente, e dada a natureza extremamente perigosa dos materiais a bordo do navio, o embarque e os planos de gestão subsequentes devem ser totalmente transparentes para as comunidades afetadas e ser apoiados pelas mesmas.

Permaneceremos à sua disposição para continuar a assisti-lo neste assunto, e gentilmente pedimos que nos mantenha informados sobre as ações que pretende realizar para garantir que o São Paulo não termine afetando negativamente trabalhadores, comunidades locais e ambientes costeiros sensíveis de e em torno de Aliaga.

Com os melhores cumprimentos,



Ingvild Jenssen  
Diretora Executiva  
ONG Shipbreaking Platform

Em nome de:

ABREA  
Basel Action Network  
BAN Asbestos France  
International Ban Asbestos Secretariat  
İstanbul Isig Meclisi