



La compagnie maritime américaine Matson revient sur son engagement de ne pas abandonner ses vieux navires sur les plages d'Asie du Sud.

Des organisations environnementales et de défense des droits humains condamnent cette décision alors que le Mokihana quitte les États-Unis pour l'Inde.

3 février 2026

<https://shipbreakingplatform.org/matson-beaches-ship-in-india/>

Seattle / Bruxelles – 3 février 2026 — Le Basel Action Network (BAN) et l'ONG Shipbreaking Platform ont condamné aujourd'hui Matson Shipping Lines pour avoir procédé à l'exportation de son ancien navire battant pavillon américain, le MOKIHANA, en vue de son démantèlement sur les plages d'Alang, en Inde, tristement célèbres pour leurs pratiques de démantèlement. Ce dernier voyage constitue un revirement flagrant par rapport à la politique mise en place par Matson en 2015 avec le BAN et l'ONG Shipbreaking Platform (1) pour éviter le démantèlement des navires sur les plages, et représente un grave manquement aux engagements ESG affichés par l'entreprise.

Le navire a désormais été immatriculé sous le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, un pavillon de complaisance couramment utilisé pour les navires en fin de vie destinés à la démolition, et rebaptisé. *MOKHIA*. Selon les données de suivi des navires accessibles au public, le navire est en route vers Bhavnagar, en Inde, le port desservant les chantiers de démolition navale d'Alang.

Au 2 février 2026 à 14h42 UTC, le navire était signalé comme opérant par ses propres moyens dans l'océan Pacifique, à environ 23,98° de latitude N et 149,61° de longitude E, avec une arrivée estimée à Bhavnagar le 25 février 2026.

« Cette série d'actions – changement de pavillon, de nom et envoi du navire dans la région d'Alang – constitue un regrettable recul en matière de responsabilité sociale des entreprises et de politique de gestion appropriée de la fin de vie des navires », a

déclaré Jim Puckett, fondateur et directeur de la stratégie chez BAN. « *Elle contredit directement les engagements publics antérieurs de Matson visant à éviter le démantèlement des navires sur les plages et constitue une violation de la Convention de Bâle, remettant en question la crédibilité des engagements ESG de Matson.* »

En 2015, suite aux critiques internationales concernant l'impact de cette pratique sur l'environnement et la santé humaine, Matson s'était publiquement engagé à mettre fin à l'utilisation des plages de marée d'Asie du Sud pour le démantèlement des navires. La décision d'envoyer *le MOKHIA* à Bhavnagar marque un net revirement de politique, un retour aux pratiques mêmes que Matson avait promis d'abandonner.

Dans une lettre adressée à BAN et à la Plateforme des ONG, Mme Rachel Lee, vice-présidente de l'entreprise en charge du développement durable et de la gouvernance, a justifié l'exportation vers un site de démantèlement censé respecter la Convention de Hong Kong. Or, en Inde, aucun chantier de démantèlement de navires n'est [autorisé](#) au titre de cette convention. De plus, la Convention de Hong Kong ne régleme pas les mouvements transfrontaliers de déchets, une lacune dénoncée depuis longtemps par les organisations environnementales et syndicales, tandis que la Convention de Bâle encadre explicitement ces exportations et interdit le commerce entre les États parties, comme l'Inde, et les États non parties, comme les États-Unis. Aux termes de la Convention de Bâle, les navires en fin de vie contenant des matières dangereuses sont considérés comme des déchets dangereux, et leur exportation est strictement contrôlée, voire interdite dans ce cas précis.

« *L'échouage reste la méthode de démantèlement des navires la plus dangereuse et la plus polluante au monde* », a déclaré Ingvild Jenssen, fondatrice et directrice générale de l'ONG Shipbreaking Platform, basée à Bruxelles. « *Pourtant, les entreprises continuent d'utiliser les chantiers d'échouage car cette pratique est nettement moins coûteuse que les alternatives de recyclage sûres et maîtrisées, souvent grâce à l'exploitation d'une main-d'œuvre désespérée et vulnérable (2). Changer le nom du navire et son pavillon ne change rien à la réalité environnementale sur le terrain, ni au manque de responsabilité des entreprises qui l'y envoient.* »

BAN et l'ONG Shipbreaking Platform soulignent que le démantèlement des navires en fin de vie sur les vasières à marée basse externalise les risques toxiques sur les travailleurs et les communautés côtières, les exposant à des substances

dangereuses telles que l'amiante, les métaux lourds et les résidus de pétrole, et compromet les efforts mondiaux visant à promouvoir un recyclage des navires sûr, contenu et véritablement durable.

« Ce n'est pas du recyclage responsable », a ajouté Puckett. « C'est un recul du leadership et une contradiction directe avec le discours ESG propre à Matson. »

Ces organisations appellent les organismes de réglementation, les investisseurs et les clients à examiner de près les actions de Matson et à exiger que l'entreprise s'engage immédiatement à nouveau à respecter la Convention de Bâle, ainsi qu'à n'utiliser que des méthodes de recyclage des navires **hors** plage et entièrement confinées, et à protéger les droits humains des travailleurs les plus vulnérables du monde.

NOTES

(1) <https://www.ban.org/news-new/2015/09/22/matson-agrees-to-stop-sending-its-old-ships-to-the-killing-beaches-of-south-asia>

(2) <https://shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2025/>



Le MOKIHANA, désormais baptisé MOKHIA, photographié durant ses années de service. Le navire fait actuellement route vers les chantiers de démolition navale d'Alang, en Inde. © Sheila Fitzgerald | [Dreamstime.com](https://www.dreamstime.com/)