



Un armateur norvégien condamné à la prison

Georg Eide condamné pour avoir aidé un acheteur au comptant dans une tentative d'exporter illégalement un navire toxique

<https://shipbreakingplatform.org/norwegian-ship-owner-sentenced-to-prison/>

Vendredi dernier, le tribunal de district de Sunnhordland en Norvège a condamné l'armateur Georg Eide à six mois d'emprisonnement sans conditions pour avoir aidé le ferrailleur Wirana dans une tentative d'exporter illégalement le TIDE CARRIER (alias EIDE CARRIER et HARRIER) au Pakistan pour mise au rebut. La Cour a également ordonné la confiscation de dividendes criminels de 2 millions de NOK à Eide Marine Eidendom AS.

Après une décennie de désarmement en Norvège, le TIDE CARRIER a été vendu à l'un des acheteurs au comptant les plus connus, Wirana. L'intention était de démolir le navire sur la plage de Gadani au Pakistan. L'ONG Shipbreaking Platform, avec son organisation membre Bellona, ont informé la police de l'imminence de l'exportation illégale en février 2017. Le navire a été arrêté après qu'il ait été découvert à bord une assurance « dernier voyage pour échouage au Pakistan » délivrée par Skuld Maritime Agency et deux certificats délivrés le même jour par Marine Warranty Surveyor Aqualis Offshore - un pour un voyage dans le but de travaux de rénovation à Dubaï et un pour un dernier voyage vers les chantiers de ferraille au Pakistan [1].

« Eide a été accusé de complicité en violation du droit international sur les déchets. Le jugement constitue un avertissement sévère selon lequel les accords douteux avec des acheteurs en liquidités visant à mettre au rebut des navires sur les plages d'Asie du Sud, où il n'y a ni capacité ni infrastructure pour recycler et éliminer les déchets dangereux de manière sûre et écologiquement rationnelle, constituent un crime grave. » déclare Ingvild Jenssen, directrice de l'ONG Shipbreaking Platform. « Il avertit également que la diligence raisonnable est une nécessité non seulement pour les armateurs, mais aussi pour les assureurs et les experts en garantie maritime, afin d'éviter toute relation commerciale avec des entreprises qui ont de terribles antécédents », ajoute-t-elle.

Les exportations de déchets sont strictement réglementées par le droit norvégien, européen et

international. Le but est de protéger les pays en développement contre le déversement de déchets dangereux et les dommages causés aux travailleurs, aux communautés et à l'environnement lorsque les substances toxiques ne sont pas traitées d'une manière écologiquement rationnelle. Les navires contiennent de nombreuses matières toxiques telles que l'amiante, les métaux lourds dans les peintures et les huiles résiduelles. L'année dernière, l'amendement à l'interdiction de la Convention de Bâle est entré en vigueur au niveau mondial, interdisant l'exportation de déchets dangereux, y compris les navires en fin de vie, de l'OCDE vers les pays non membres de l'OCDE. L'UE a transposé l'amendement d'interdiction dans le droit de l'UE en 1997.

Le trafic de déchets lié à la démolition des navires fait actuellement l'objet d'une enquête de la part des autorités chargées de l'application de la loi dans plusieurs États membres de l'UE. Il est également envisagé d'un point de vue transnational via Europol et Interpol. Le tribunal de district norvégien a souligné la nécessité croissante de lutter contre la criminalité environnementale. Le procureur de la République Maria Bache Dahl et les juges ont souligné qu'il ne faisait aucun doute qu'Eide savait que le navire allait être démolé en Asie et avait également fourni une assistance dans la préparation de son dernier voyage [2].

« *La mise au rebut des navires obsolètes est un problème environnemental international majeur. En tant que grande nation maritime, il est important que les autorités norvégiennes contribuent à la lutte contre ce problème* », a déclaré le procureur Bache Dahl.

Eide peut faire appel du verdict.

NOTES

[1] Pour plus de détails sur l'affaire, voir «Le cas controversé du Harrier» (en anglais : "[The controversial case of the Harrier](#)").

[2] En 2019, une action distincte a été prise contre l'acheteur au comptant Wirana, qui a été condamné à une amende de 7 millions de NOK pour avoir falsifié des papiers afin de tromper les autorités norvégiennes sur la véritable destination du navire et sa navigabilité afin de permettre au navire de quitter la Norvège. Plus tôt cette année, le parquet a rejeté l'inculpation et retiré l'avis d'infraction adressé à MWS Aqualis Offshore AS pour des raisons non divulguées.