



18 février 2026

Chers lecteurs,

Nous espérons que ce mois de février vous sera agréable ! Ici, à la Plateforme de démantèlement des navires (ONG), nous attendons avec impatience le début du printemps (et, bien sûr, la [publication de la liste européenne mise à jour des installations de recyclage des navires](#)).

Que trouverez-vous dans le troisième numéro de Shipbreaking Monthly ?



La LISTE DES NAVIRES DÉMONTÉS – notre liste annuelle des navires démantelés dans le monde entier,



Bulletin trimestriel Asie du Sud n° 44, présentant un aperçu des accidents survenus sur les plages d'Asie du Sud et des récents développements sur le terrain,



Accidents mortels dans les chantiers de recyclage de navires à Aliaga, en Turquie,



L'UE a mis à jour les certificats de recyclage des navires : inventaire des matières dangereuses et formulaire « prêt pour le recyclage ».



Appel à une stratégie industrielle maritime européenne plaçant le recyclage des navires au cœur du secteur maritime européen,



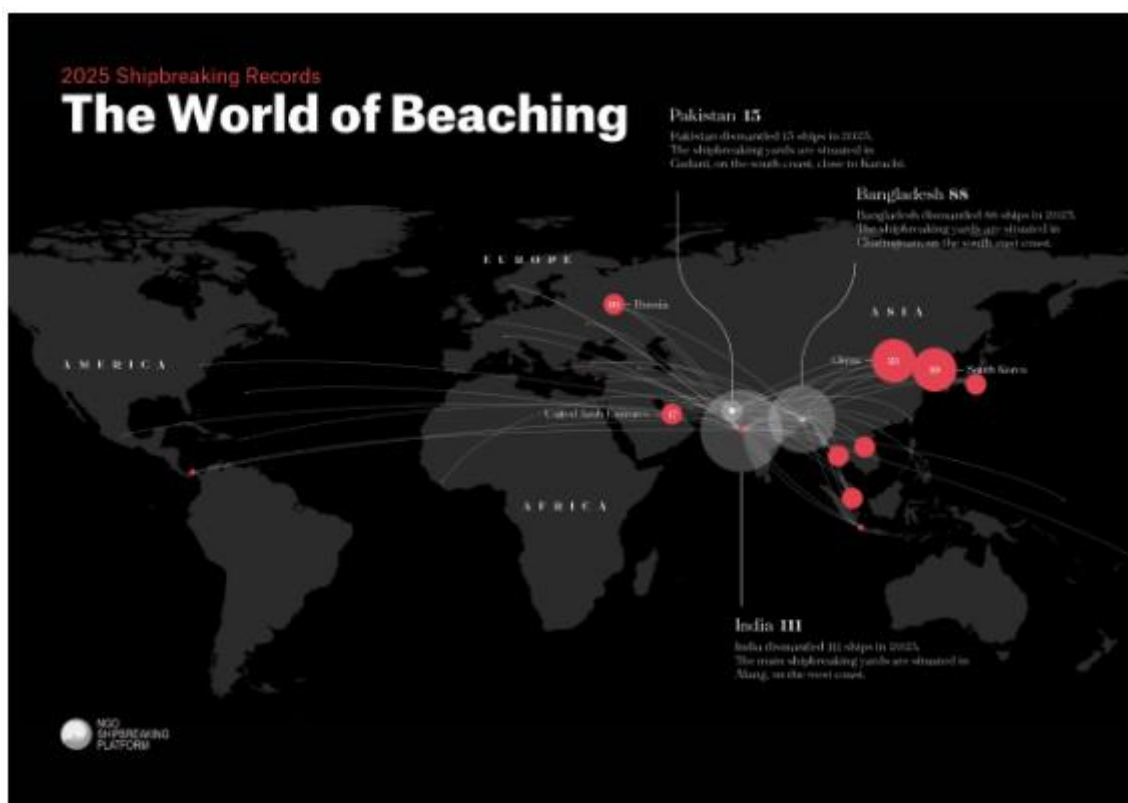
L'Ocean Forum 2026, un événement annuel organisé par la Fondation allemande pour l'océan et Boot Düsseldorf, met en lumière des militants, des scientifiques et diverses organisations œuvrant pour la protection des océans.



Des nouvelles du projet CirclesOfLife.

La plateforme publie la liste des navires démantelés dans le monde entier

L'ONG Shipbreaking Platform a publié sa **liste annuelle des navires démantelés dans le monde en 2025**. Au total, 321 navires ont été démantelés l'an dernier, dont 214 au Bangladesh, en Inde et au Pakistan. On déplore 11 décès et au moins 62 blessés parmi les travailleurs victimes de conditions de travail dangereuses.



Le Bangladesh et l'Inde demeurent les destinations privilégiées du secteur maritime pour le démantèlement des navires, malgré les graves conséquences avérées pour les travailleurs, les communautés locales et les écosystèmes côtiers fragiles. Bien que la Convention de Hong Kong soit entrée en vigueur en juin dernier, les accidents mortels restent la norme, ce qui soulève des inquiétudes quant à la pertinence des normes de la Convention. Au Bangladesh, 17 chantiers navals ont obtenu l'agrément officiel de la Convention de Hong Kong. En Inde, aucun chantier n'a obtenu cet agrément. Toutefois, la grande majorité d'entre eux possèdent une *déclaration privée attestant de leur conformité* aux exigences de la Convention.

Le recours fréquent aux pavillons de complaisance, aux structures de propriété complexes et aux intermédiaires offshore permet aux armateurs de contourner la réglementation et de masquer les responsabilités. Avant leur démantèlement, les navires sont généralement immatriculés sous un pavillon d'un petit nombre de

pavillons de complaisance peu contrôlés, tels que les Comores, les Palaos, Saint-Kitts-et-Nevis, une pratique connue sous le nom de « changement de pavillon », un phénomène qui facilite le contournement du règlement européen sur le recyclage des navires et de la Convention de Hong Kong.



Le SEAPEAK ASIA s'est échoué à Chattogram, au Bangladesh, en janvier 2026 - © Spencer Call

La Chine arrive en tête du classement des pays ayant démantelé des navires en 2025, avec 21 navires appartenant à des armateurs chinois vendus à des démolisseurs d'Asie du Sud, principalement au Bangladesh, malgré sa capacité nationale à recycler les navires dans des cales sèches. **La Corée du Sud et les Émirats arabes unis suivent de près**, avec respectivement 19 et 17 navires échoués.

L'armateur grec Vangelis Marinakis est désigné comme le pire trafiquant d'entreprises de 2025. Une [enquête de Reporters United](#) sur la vente illégale, en fin de vie, du pétrolier TRADER III – liée à des sociétés contrôlées par Marinakis – révèle comment l'une des figures les plus influentes du transport maritime européen tire profit de la vente de navires polluants au Bangladesh, grâce à ce qu'un haut responsable grec qualifie de *politique d'indifférence délibérée*.

Pour visualiser les données relatives au démantèlement des navires en 2025, cliquez [ici](#) .

Pour consulter l'ensemble des données Excel de tous les navires démantelés dans le monde en 2025, cliquez [ici](#) .

Bulletin trimestriel Asie du Sud n° 44

Ce format **nous permet de nous concentrer sur le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan** , la situation des travailleurs, les accidents survenus et les développements récents. Pour ce numéro, **nous avons eu le plaisir d'interviewer M. Satish Sinha, directeur adjoint de Toxics Link**. Toxics Link est une organisation basée en Inde qui travaille sur les problématiques liées aux déchets et aux produits chimiques et propose des solutions pour une gestion durable des déchets, en particulier pour les communautés vulnérables et marginalisées.



Au dernier trimestre 2025, **au moins trois travailleurs ont été victimes d'accidents du travail survenus dans des chantiers de démantèlement de navires au Bangladesh** . Habibur Rahman, 31 ans, a été blessé par la chute d'une plaque de fer dans un chantier appartenant à SN Corporation. Harun, 60 ans, s'est blessé à la main en découpant une plaque de fer au chantier de démantèlement de navires de Mahinur. L'accident le plus grave s'est produit au chantier de démantèlement de navires de Jamuna, où Azim Uddin, 60 ans, a été heurté par une plaque de fer, ce qui a entraîné sa chute. Malgré l'intervention des secours, il a succombé à ses blessures.

Les accidents mortels à Chattogram continuent de se produire.

Le 1er janvier, **Abdul Khalek (34 ans) et Md. Shaiful Islam (38 ans), tous deux [agents de sécurité](#)** , ont perdu la vie lors de l'échouement du navire **SEAPEAK ASIA (OMI 9236420)** , appartenant à Seapeak, au chantier de recyclage

de navires KR, de nuit, malgré l'interdiction du travail de nuit par la loi bangladaise. Le corps de l'un et des restes humains de l'autre ont été retrouvés sur la côte.

Selon des sources locales et des ONG, **l'incident serait un accident du travail**, contredisant ainsi la version initiale du propriétaire du chantier naval qui cherchait à se dédouaner en affirmant que les décès étaient dus à un vol sur le chantier et à une agression extérieure. L'inspecteur de police industrielle Nahid Hasan Mridha [a déclaré](#) que les premières constatations indiquaient que les décès étaient probablement **dus à un accident survenu lors d'une opération de déchargement nocturne** et qu'aucun élément de preuve ne permettait de conclure à un vol.



Plage de démolition de navires de Chattogram au Bangladesh - Janvier 2026 - © Spencer Call

Selon [IndustriALL](#), une indemnisation de 1,1 million de BDT (environ 7 600 euros) a été versée à chaque famille après des négociations avec le propriétaire du chantier naval. Dans le cas du SEAPEAK ASIA, les changements de pavillon successifs du navire – de l'Espagne aux Bahamas en septembre, puis à Saint-Kitts-et-Nevis en décembre – semblent avoir été conçus pour **contourner le règlement européen sur le recyclage des navires, qui exige que les navires battant pavillon d'un pays de l'UE soient démantelés uniquement dans des chantiers agréés par l'UE**. Aucun chantier naval d'Asie du Sud ne figure sur la liste de l'UE.

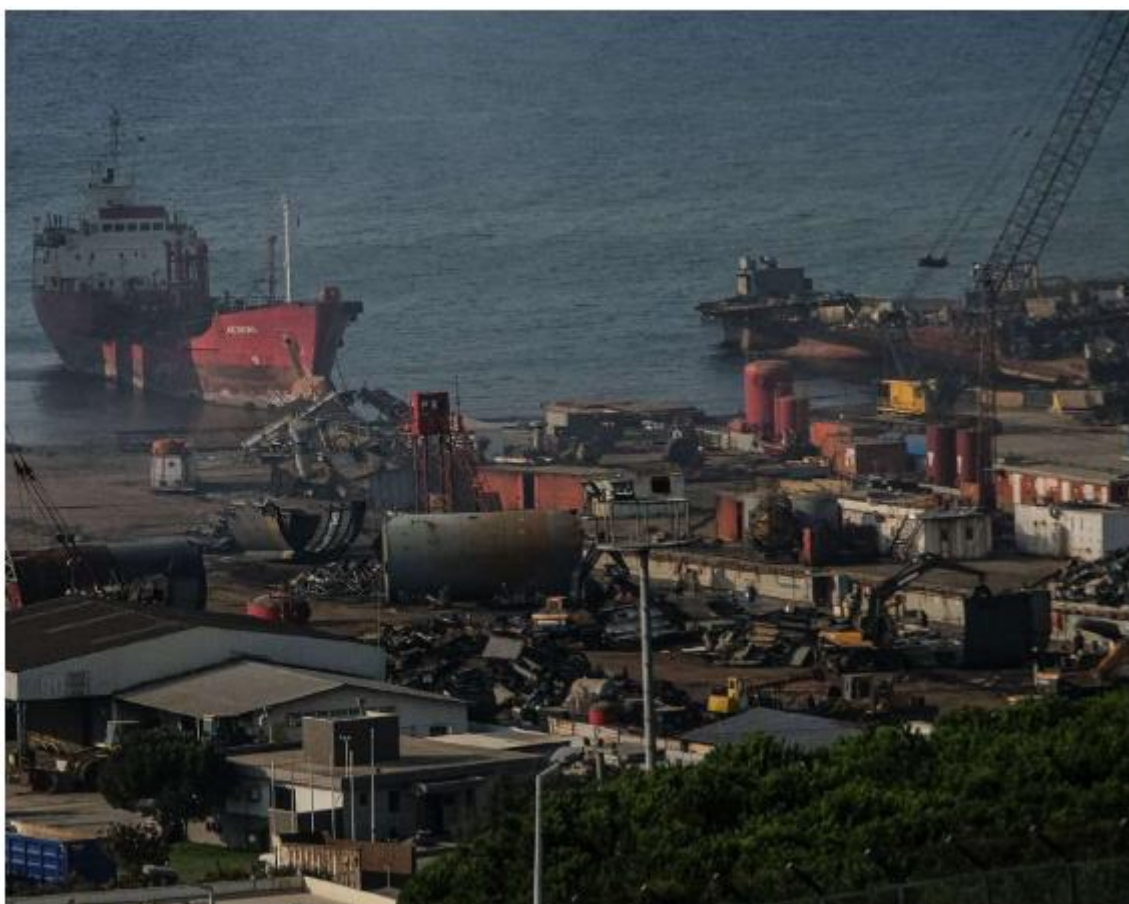
Les accidents mortels survenus à Aliğa continuent de susciter de vives inquiétudes quant à la sécurité des chantiers de démolition navale turcs.

Plusieurs accidents mortels se sont produits ces derniers mois à Aliaga, en Turquie, où se trouvent de nombreuses installations de recyclage de navires répertoriées par l'UE.

Le 11 janvier, **Salih Ataman, âgé de 49 ans, est décédé au chantier de démantèlement de navires Blade à Aliğa, en Turquie**, lorsqu'un crochet massif s'est détaché d'une grue et lui est tombé dessus. Salih Ataman travaillait au démantèlement du *Discoverer Americas*, un navire de forage appartenant à la société américaine Transocean Ltd.

Un autre accident mortel s'est produit le 13 novembre sur le **chantier naval Temurtaşlar, coté en bourse et inscrit au registre de l'UE, où le *Dolphin Leader*, un navire appartenant à Dolphin Drilling, était en cours de démantèlement**. Ignorant qu'un autre ouvrier découpait la coque de la partie supérieure du navire, Hasan Aktepe, âgé de 44 ans, est décédé lorsqu'un gros morceau de métal détaché lui est tombé dessus.

Le 2 octobre, Halil İbrahim Uz, employé d'un sous-traitant du chantier de démantèlement de navires İzmir Mavi Denizcilik Geri Dönüşüm, a fait une chute de cinq mètres. Les ouvriers se sont inquiétés du délai d'arrivée de l'ambulance, qui s'est élevé à au moins 45 minutes. **Malgré l'intervention des secours, M. Uz n'a pas pu être sauvé.** Il avait 45 ans, était marié et père de famille.



Aliğa, Turquie - © Evrensel

Ces accidents soulèvent de **sérieuses inquiétudes quant à la sécurité des chantiers de recyclage de navires turcs** .

Asli Odman, de l'Observatoire de la santé et de la sécurité des travailleurs d'Istanbul :
« **Nous réitérons notre demande de retrait des chantiers de démolition navale d'Aliğa de la liste de l'UE jusqu'à la mise en place de procédures plus strictes en matière de sécurité au travail et de confinement des polluants** . Le fait que des accidents mortels et des pratiques dangereuses, notamment des modes de rémunération incitant au non-respect du droit du travail, se produisent également dans des chantiers figurant sur la liste de l'UE devrait susciter des inquiétudes quant à la crédibilité de cette liste et aux procédures d'audit de l'UE concernant les installations turques de recyclage de navires. **Nous ne pouvons accepter ce traitement inégalitaire, ni le fait que le taux de mortalité lié aux accidents du travail dans la région de démolition navale d'Aliğa soit systématiquement supérieur à la moyenne turque.** La certification de ces violations des droits humains doit cesser. »

L'UE met à jour les certificats de recyclage des navires

La DG Environnement a introduit de **nouveaux formats pour les certificats de recyclage des navires : l'Inventaire des matières dangereuses (IMD) et le formulaire « Prêt pour le recyclage »** . Cette mesure vise à alléger les démarches administratives des armateurs et à faciliter la mise en œuvre de l'obligation pour chaque navire d'être muni d'un IMD.



Bien que nous saluions la décision de lever certains obstacles administratifs, **nous restons préoccupés par le fait que la Convention de Hong Kong fixe des normes généralement peu exigeantes en matière de recyclage des navires**, notamment en n'excluant pas l'échouage comme méthode de démantèlement. Nous appelons la Commission européenne à poursuivre ses efforts pour promouvoir des normes ambitieuses au niveau international.

[Vous trouverez ici la note d'information de la Commission européenne.](#)

Le recyclage des navires doit être l'une des priorités de la stratégie industrielle et maritime européenne

Le recyclage sûr et circulaire des navires, élément central du secteur maritime européen et de son importance stratégique, devrait être explicitement intégré à la future stratégie industrielle et maritime européenne. C'est ce que demandent l'ONG Shipbreaking Platform et IndustriALL Europe dans leur déclaration commune.

Bien qu'environ 35 % de la flotte mondiale appartienne à l'UE, seulement 1 % est recyclé dans les chantiers de démantèlement de navires situés en Europe. Cela représente un **important manque à gagner, car des matériaux précieux provenant des navires en fin de vie, principalement l'acier, sont perdus au profit des marchés étrangers. De plus, des emplois de qualité dans l'industrie européenne sont menacés par cette concurrence déloyale.**

Les parties signataires proposent un ensemble de mesures politiques à inclure dans la stratégie : la reconnaissance du recyclage des navires comme une industrie maritime stratégique, la fermeture des lacunes réglementaires du règlement européen sur le recyclage des navires et du règlement sur les transferts de déchets, l'intégration d'une forte conditionnalité sociale dans le financement public et le soutien industriel, la préparation de l'UE à la vague anticipée de navires en fin de vie à démanteler, le soutien à la création d'emplois dans le secteur du recyclage des navires et un soutien accru aux projets innovants, tels [qu'Oppsirk](#) ou [CirclesOfLife](#).

[Vous trouverez la déclaration complète ici.](#)

Plateforme de démantèlement de navires des ONG au Forum océanique 2026

Le mois dernier, nous avons eu l'honneur de prendre la parole lors de l'Océan Forum 2026, organisé par la [Fondation allemande pour les océans](#) et [boot Düsseldorf](#), où

des militants, des scientifiques et diverses organisations ont présenté leurs actions en faveur des océans. L'événement avait pour thème les défis de la Décennie des Nations Unies pour les océans : un impact collectif. **L'ONG Shipbreaking Platform a été invitée à présenter son travail dans le cadre du Défi 1 : Comprendre et combattre la pollution marine.**



Points saillants de notre présentation :

- **Les pratiques actuelles d'échouage constituent une grave menace pour les travailleurs et les écosystèmes côtiers fragiles**, notamment les mangroves. Les communautés locales signalent que l'océan est fortement pollué et que les pêcheries, qui constituaient auparavant la base du système alimentaire local, sont dans un état catastrophique.
- Les travailleurs et la nature paient le prix des pratiques douteuses des grands acteurs ;
- La faiblesse de la réglementation est l'une des causes de la situation critique actuelle ;
- **Il existe de bonnes solutions pour le recyclage durable des navires en fin de vie** – elles ont besoin de soutien !

Être aux côtés d'organisations comme [Deniz Yaşamını Koruma Derneği](#) | [Marine Life Conservation Society](#) , [Fair Winds Collective](#) , [Love The Oceans](#) , [Senckenberg Ocean Species Alliance \(SOSA\)](#) et [UNDER THE POLE](#) était un honneur et une grande reconnaissance pour notre travail.

[Vous pouvez visionner l'enregistrement de l'événement ici .](#)

CirclesOfLife est un projet collaboratif visant à développer une solution pour **l'économie circulaire, la réduction des émissions et la mise en place d'un reporting environnemental complet pour l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur de la construction navale**. En partenariat avec Marilight.net et E-Lass, CirclesOfLife a organisé une conférence de deux jours à Kiel, en Allemagne, axée sur l'application de matériaux circulaires, la conception allégée et les procédés durables dans les chantiers navals.



Quelles sont les innovations présentées par le CoL aux invités de la conférence ?

- **Indice de performance environnementale des chantiers navals (SEPI) : outil standardisé d'évaluation comparative et d'amélioration de la durabilité des chantiers navals, favorisant l'adoption de technologies plus propres et facilitant l'accès au financement vert.** Le SEPI est un élément essentiel à l'élaboration du Passeport du cycle de vie des navires (PCVN), car l'empreinte environnementale du processus de construction navale doit y être intégrée. Dans le cadre du projet COL, l'objectif est de développer un logiciel permettant aux chantiers navals d'effectuer les calculs et les analyses d'impact environnemental.
- **Le Passeport des Matériaux Circulaires pour les Navires (SCMP) et le Passeport du Cycle de Vie des Navires (SLP) sont des solutions de passeport numérique permettant une traçabilité complète des matériaux et des impacts environnementaux, favorisant la conformité à la législation européenne et promouvant des stratégies d'économie circulaire de la**

conception au démantèlement . Le SCMP fournit des informations au niveau des composants, pour lesquels les fournisseurs maritimes jouent un rôle crucial, tandis que le SLP combine le SCMP et le SEPI pour le navire dans son ensemble. Le projet aboutira à un cadre de spécifications pour ces passeports.

Nous avons besoin de votre aide !

L'enquête sur la compétitivité des chantiers de recyclage de navires est ouverte ! Elle vise à **mieux comprendre le marché actuel du recyclage des navires et les facteurs de compétitivité qui le façonnent**. Destinée aux chantiers de recyclage et à leurs clients, elle ne prend qu'une dizaine de minutes à remplir. Notre objectif est de contribuer à un secteur du recyclage des navires plus compétitif, transparent et durable en Europe.

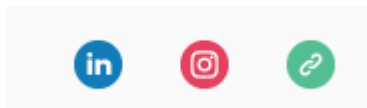


[Cliquez ici pour accéder au sondage !](#)

Nous espérons que vous avez apprécié cette lecture. N'oubliez pas de nous suivre

sur [LinkedIn](#) , [Instagram](#) et [BlueSky](#) .

Restez à l'écoute!



*Copyright © 2026 Plateforme de démantèlement des navires des ONG, Tous droits réservés.
Vous recevez ce courriel car vous vous êtes inscrit sur notre site web.*

Notre adresse postale est :

Plateforme de démantèlement de navires des ONG
Rue de la Linière 11
Bruxelles 1060
Belgique

[Ajoutez-nous à votre carnet d'adresses](#)