

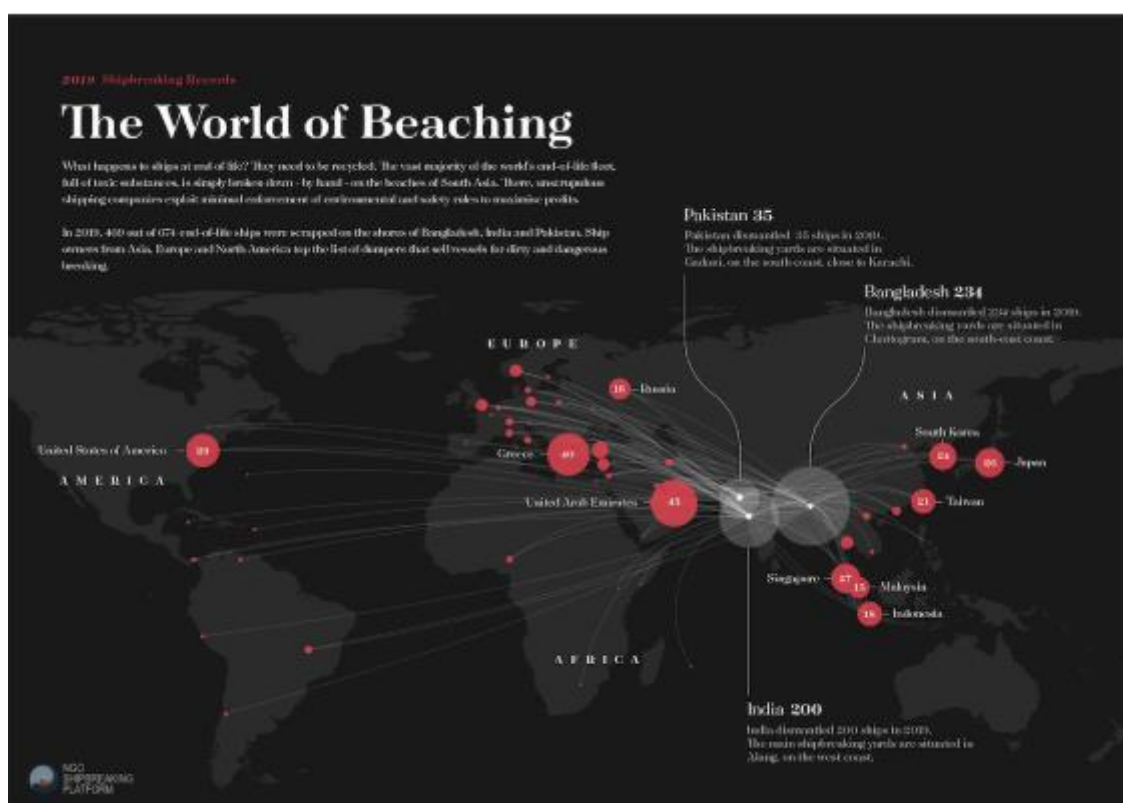


<https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2019/>

La Plate-forme publie la liste des navires démantelés dans le monde entier en 2019

La plupart des compagnies maritimes continuent d'opter pour le prix le plus élevé sur les pires chantiers de démantèlement

Selon les nouvelles données publiées aujourd'hui par l'ONG Plateforme démolition des navires, 674 navires commerciaux transocéaniques et unités offshore ont été vendus aux chantiers de démolition en 2019. Parmi ces navires, 469 grands pétroliers, transformateurs, plateformes flottantes, cargos et navires de passagers ont été démantelés sur trois seules plages du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan, soit près de 90% du tonnage brut démantelé au niveau mondial.



Cliquez sur ce lien pour accéder à notre visualisation des données : <https://www.offthebeach.org/>

« Le Bangladesh reste le terrain privilégié pour se débarrasser des navires en fin de vie chargés de produits toxiques. Les dommages irréparables causés par les pratiques polluantes et dangereuses sur les vasières littorales sont bien connues, mais le profit est le seul facteur décisif pour la plupart des propriétaires de navires lors de la vente de leurs navires pour le démantèlement », dit Ingvild Jenssen, fondatrice et directrice de l'ONG Plate-forme de démolition des navires.

L'an dernier, au moins 26 travailleurs ont perdu leur vie en démantelant des navires de la flotte mondiale.

Les accidents documentés par la Plate-forme, qui ont tué 24 travailleurs sur le chantier de Chattogram (anciennement connu sous le nom de Chittagong), font de 2019 la pire année pour les chantiers bangladais en termes de décès depuis 2010. Au moins 34 autres travailleurs ont été gravement blessés. Alors que le nombre total de morts dans les chantiers indiens est inconnu, les sources et les médias locaux ont confirmé au moins [deux morts](#) sur les chantiers de démantèlement qui prétendent opérer en toute sécurité, mais dont l'inscription sur la liste européenne des installations de recyclage de navires agréés n'a pas été validée [1].

LES DUMPERS EN 2019 – Les pires pratiques

Les EMIRATS ARABES UNIS et la Grèce arrivent en tête de la liste des pays déverseurs en 2019. Les propriétaires des Émirats Arabes Unis ont été responsables du plus grand nombre absolu de navires vendus aux chantiers de l'Asie du Sud en 2019 : 45 navires au total. Les propriétaires grecs ont suivi de près avec 40 navires échoués sur les plages.

Le prix de « la pire entreprise polluante » est attribué à la ligne de transport maritime de conteneurs taïwanais Evergreen. Au cours des dernières années, la société a été sous les feux des projecteurs pour ses pratiques dommageables de démantèlement de navires. En Janvier 2018, la Banque centrale norvégienne a annoncé sa [décision](#) de se départir d'Evergreen en raison des ventes pour démantèlement de navires polluantes et dangereuses répétées du propriétaire sur la plage de Chattogram. Depuis lors, la société n'a manifestement pas changé sa politique. Onze des navires d'Evergreen ont échoué en Asie du Sud en 2019. Le 23 Juillet, l'homme de coupe Shahidul a perdu la vie en travaillant sur le chantier de démantèlement Kabir Steel's Khawja au Bangladesh. Shahidul démantelait l'UNION EVER d'Evergreen quand il est tombé de très haut. Il est mort sur le coup.

La compagnie maritime d'expédition en vrac sec Berge Bulk détient le record des pires pratiques dans une entreprise. Quatre navires appartenant à l'armateur basé aux Bermudes ont échoué au Bangladesh pour être y démantelés dans des conditions tant polluantes que dangereuses. Les pratiques de mise au rebut de vrac de Berge Bulk devraient inciter les Récompenses List Asia de la Lloyd à retirer le prix de « l'excellence en gestion de l'environnement » que la société a récemment reçu pour son engagement envers la conservation de l'environnement. En effet, il n'y a rien louable à exposer les travailleurs à de graves risques et à polluer les environnements côtiers sensibles.

Le géant danois du transport de conteneurs [Maersk](#) a mis au rebut quatre navires sur les plages indiennes l'an dernier. La société n'a pas hésité à [quitter le registre maritime danois](#) afin de contourner les nouvelles lois européennes exigeant l'utilisation des installations de recyclage approuvées par l'UE, et au moins deux des navires ont même quitté les eaux de l'UE en violation d'une interdiction internationale et européenne sur l'exportation de déchets dangereux vers les pays en développement. En novembre, les tribunaux du Bangladesh ont [condamné](#) le démantèlement illégal du FPSO North Sea Producer de Maersk qui avait été vendu à l'acheteur au comptant GMS et qui avait été exporté frauduleusement du Royaume -Uni en 2016. Les enquêtes criminelles sont en cours au Royaume -Uni.

Parmi les autres compagnies maritimes bien connues qui, en 2019, ont largué leurs navires toxiques sur les plages d'Asie du Sud, citons: Costamare, CMA CGM, Diamond Offshore, ENSCO, MOL, MSC, NYK Line, Tidewater et Vale.

En Inde, de nombreux chantiers navals se vantent maintenant d'avoir amélioré leurs installations d'échouage pour se conformer aux exigences fixées par la Convention de Hong Kong de l'Organisation maritime internationale. Les récentes visites d'inspection de la Commission européenne à Alang et les rapports des médias, cependant, signalent de graves préoccupations liées à la pollution de la zone intertidale; absence d'installations médicales ; les violations des droits du travail et le manque de capacité à gérer en toute sécurité un certain nombre de flux de déchets dangereux, y compris le mercure et les matières contaminées radioactives que l'on trouve généralement sur les unités pétrolières et gazières offshore. Aucune installation située en Asie du Sud ne satisfait aux exigences de sécurité et d'environnement pour l'approbation de l'UE.

Tous les navires vendus à Chattogram, Alang et Gadani passent par les mains de marchands de ferraille, mieux connus sous le nom d'acheteurs au comptant. Ceux-ci paient le prix le plus élevé pour les navires en fin de vie et sont intrinsèquement liés aux chantiers d'échouage. Les acheteurs au comptant renomment, réenregistrent et rebaptisent généralement les navires lors de leur dernier voyage. Les drapeaux sur la liste noire, tels que Palau, Comores et Saint-Kitts-et-Nevis, étaient particulièrement populaires en 2019 : près de la moitié des navires vendus en Asie du Sud ont changé de pavillon pour l'un de ces registres quelques semaines seulement avant de rejoindre le chantier. Aucun n'a été échoué sous un pavillon de l'UE, malgré la vente de nombreux navires par une compagnie maritime européenne.

« Les décideurs politiques doivent adopter des mesures efficaces pour détourner les navires vers les sites qui ont été approuvés par l'UE. Le fait que les vieux navires soient immatriculés sous des pavillons connus pour la mauvaise application du droit maritime international jette un sérieux doute sur l'efficacité de la législation basée uniquement sur la juridiction de l'État du pavillon, y compris le règlement de l'UE sur le recyclage des navires », explique Jenssen.

Aujourd'hui, les banques, les fonds de pension et d'autres institutions financières examinent de plus près la manière dont ils pourraient contribuer à une évolution vers de meilleures pratiques de recyclage des navires au large de la plage, en tenant compte des critères sociaux et environnementaux, et pas seulement des rendements financiers, lors de la sélection de la valeur des actifs ou clients. [2] La police et les autorités environnementales surveillent également de plus en plus les mouvements des navires en fin de vie. Suite au jugement de Seatrade aux Pays-Bas où, pour la première fois, un propriétaire de navire a été tenu pénalement responsable d'avoir eu l'intention de vendre quatre navires en fin de vie à des chantiers d'échouage indiens, plusieurs autres cas de trafic illégal font l'objet d'une enquête. [3] La complicité et le respect des délits environnementaux sont également punissables: les assureurs, les courtiers et les experts en garantie maritime pourraient donc également être tenus pour responsables. En démêlant les pratiques sombres de la démolition de navires, ces cas soulignent l'importance de faire preuve de diligence raisonnable lors du choix des partenaires commerciaux.

« Des solutions propres et sûres sont déjà disponibles. Nous applaudissons les entreprises, telles que Dutch Van Oord, qui ont une politique responsable de recyclage des navires « loin des côtes » depuis de nombreuses années. Alors que d'autres armateurs déplorent le manque de capacité à recycler durablement, seuls 31 navires ont été enregistrés recyclés dans des installations approuvées par l'UE, ce

qui représente une fraction mineure de ce que ces chantiers sont capables de gérer », déclare Nicola Mulinaris, responsable de la communication et des politiques de l'ONG Plate-Forme de Démantèlement des Navires.

Pour la visualisation des données d'enregistrements de démantèlement de navires en 2019, cliquez [ici](#) . *

Pour l'ensemble des données Excel de tous les navires démantelés dans le monde entier en 2019, cliquez [ici](#) . *

* Les données collectées par l'ONG Shipbreaking Platform proviennent de différents points de vente et parties prenantes et sont recoupées dans la mesure du possible. Les données sur lesquelles ces informations sont basées sont correctes au meilleur de la connaissance de la Plateforme, et la Plateforme décline toute responsabilité quant à l'exactitude des informations fournies. La Plateforme corrigera ou complètera les données si une inexactitude est signalée. Toutes les données fournies sont accessibles au public et ne révèlent aucune information commerciale confidentielle.

REMARQUES

[1] Le règlement de l'UE sur le recyclage des navires est devenu applicable le 1er janvier 2019..

Selon le règlement, les navires battant pavillon de l'UE doivent être recyclés dans l'une des 41 installations actuellement approuvées dans le monde figurant sur la liste de l'UE. Les installations de recyclage de navires approuvées par l'UE doivent respecter des normes élevées en matière de protection de l'environnement et de sécurité des travailleurs. La liste de l'UE est la première du genre ; elle est la seule liste d'établissements ayant fait l'objet d'un audit indépendant, et elle fournit un point de référence important pour le recyclage durable des navires. Tout propriétaire de navire qui souhaite opter pour un recyclage sûr et propre des navires peut simplement choisir l'une des 41 installations qui figurent désormais sur la [liste](#) .

[2] Début 2018, les fonds de pension scandinaves KLP et GPFG ont été les premiers à se départir de quatre compagnies de navigation, dont la société de porte-conteneurs Evergreen, en raison de leurs pratiques d'échouage.

[3] En Écosse, Diamond Offshore et GMS, un acheteur au comptant, font toujours l'objet d'une enquête pour avoir tenté d'exporter illégalement trois plates-formes fortement contaminées qui avaient fonctionné en mer du Nord et étaient entreposées à froid à Cromarty Firth. Les plates-formes sont détenues en Écosse depuis janvier 2018.

Notre adresse postale est :

NGO Shipbreaking Platform

Rue de la Linière 11

Brussels 1060

Belgium