



ASSOCIATION
Henri Pézerat
Travail • Santé • Environnement

Lettre adressée aux participants du séminaire de travail « Amiante à bord des navires » les 19&20 mars 2015

Bruxelles, le 12 mars 2015

Madame, Monsieur,

Nous sommes des représentants de Ban Asbestos France, l'association Henri Pézerat et la NGO Shipbreaking Platform, trois associations non-gouvernementales actives dans les secteurs de la protection de l'environnement, des droits de l'Homme et du travail, et de la santé. Suite à votre participation au séminaire de travail intitulé « Amiante à bord des navires » organisé à Brest les 19 et 20 mars 2015 [1], nous aimerions vous rappeler certains faits établis.

Les navires destinés à être démantelés contiennent, jusqu'à preuve du contraire, de l'amiante dans leur structure, sous différentes formes. Bien que l'amiante ait été banni par la convention SOLAS de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en tant que matériau de construction dans l'industrie navale, d'abord partiellement en 2002 puis totalement en 2011, on en retrouve parfois en très grandes quantités dans les chantiers de démantèlement.

Or, aujourd'hui, selon nos calculs, plus de 70% du tonnage mondial recyclé l'est dans des chantiers situés sur les plages d'Asie du sud. La NGO Shipbreaking Platform, basée à Bruxelles et dont Ban Asbestos France est une organisation-membre, dresse chaque année la liste complète des navires démantelés en Inde, au Bangladesh et au Pakistan [2]. Au Bangladesh, il n'y a aucune gestion des déchets dangereux extraits des navires en démolition. En Inde, bien que certains mécanismes aient été mis en place ces dernières années, l'autorité locale responsable de la gestion des chantiers de recyclage, le Gujarat Maritime Board, a affirmé à la presse indienne que des matériaux contenant de l'amiante extraits des navires étaient ensuite revendus sur le marché local [3]. Au Pakistan, nous avons pu nous-mêmes constater au cours de deux missions de recherche (l'une en 2012 et l'autre en 2013) que l'amiante n'est ni identifié comme matériau dangereux, ni géré comme tel [4].

Selon la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires que l'OMI a adoptée en 2009 (mais qui n'est pas entrée en vigueur depuis lors), les navires destinés à la démolition doivent avoir à leur

bord un inventaire des matériaux dangereux présents dans leurs structures - c'est-à-dire dans le navire en lui-même et non en tant que cargo. Cet inventaire (dénommé "IHM" en raison de l'appellation en anglais, "Inventory of Hazardous Materials") doit donc également détailler les quantités d'amiante présentes à bord des navires et indiquer leur position sur ceux-ci afin d'en alerter les autorités compétentes. Bien qu'il n'existe pas de seuil d'exposition sous lequel l'amiante puisse être considérée comme substance inoffensive, la Convention de Hong Kong prévoit qu'il s'agit de 0,1% de concentration dans les matériaux utilisés à bord des navires. Ce seuil prendrait en compte les technologies actuelles utilisées pour la détection et le fait que celles-ci sont parfois incapables de garantir la détection d'amiante en-dessous de ce niveau.

Dans l'Union européenne, depuis le 30 décembre 2013 et l'entrée en vigueur du règlement européen sur le recyclage des navires [5], des progrès ont été faits sur ce qui est qualifié ou non d'acceptable en matière de démantèlement des navires. Ce règlement européen n'a, à la différence de la Convention détaillée ci-dessus, aucun seuil limite, c'est-à-dire que tout matériau utilisé pour la bonne opération du navire, quelle que soit la concentration de fibres d'amiante qu'il contienne, doit être inscrit dans un inventaire impérativement conservé à bord du navire. Toujours selon ce même règlement européen, tout navire - quelle que soit son origine et quel que soit son pavillon - passant par un port européen devra avoir à son bord un inventaire des matériaux dangereux, y compris donc l'amiante.

Nous tenons également à vous signaler que certains ports sont allés plus loin puisque tant aux Pays-Bas qu'en Australie, les autorités portuaires inspectent les navires à la recherche d'amiante non-déclaré [6].

La Commission européenne est en train de préparer des notes techniques permettant d'interpréter les chapitres du règlement européen afin que les Etats membres puissent en garantir le respect. En parallèle, la Commission publiera vers la fin 2015 une liste des chantiers de démantèlement considérés comme acceptables, c'est-à-dire ceux où les règles de sécurité, de droit du travail et de protection de l'environnement sont au moins égales aux standards européens [7].

Mais il reste beaucoup à faire pour protéger la santé des travailleurs exposés à l'amiante. Vous savez peut-être déjà que la Chine a œuvré au sein de l'OMI afin que l'organisation accepte que les matériaux utilisés pour les nouvelles constructions navales puissent contenir 1% d'amiante ; niveau en-dessous duquel l'amiante ne serait pas du tout déclaré puisque le matériau le contenant serait de facto « asbestos-free ». Il s'agirait là d'un regrettable retour en arrière et d'un risque considérable auquel les travailleurs seraient à nouveau exposés. Nous avons fait part de nos craintes à l'OMI à ce sujet [8].

Aujourd'hui, de plus en plus d'armateurs refusent de continuer à vendre leurs navires aux chantiers de démolition du sous-continent asiatique. Les études sont de plus en plus nombreuses qui démontrent l'étendue des problèmes causés par l'amiante. A noter, en ce sens, le rapport 2006-2007 du National Institute of Occupational Health en Inde, concluant qu'un travailleur sur six actifs dans les chantiers de démantèlement d'Alang montre des symptômes d'asbestose [9].

Il faut continuer à expliquer les risques pour la santé et l'environnement que l'amiante représente et à en informer les personnes les plus exposées. C'est pourquoi nous vous demandons de garder ces informations en tête lorsque vous débattrez de ces sujets lors du colloque. Nous espérons que cela pourra vous être utile et restons à votre disposition pour de plus amples informations.

Cordialement,

Ingvild Jensen
NGO Shipbreaking Platform
www.shipbreakingplatform.org
info@shipbreakingplatform.org

Annie Thébaud-Mony
Ban Asbestos France
www.ban-asbestos-france.com
banasbestosfrance@gmail.com
Association Henri Pézerat
www.asso-henri-pezerat.org
asso hp@gmail.com

RÉFÉRENCES

[1] Programme complet : <http://bit.ly/1D4yO8Z>

[2] Pour lire notre communiqué de presse (en français, format PDF) au sujet des navires démantelés en 2014 : <http://bit.ly/1GqSpOp>

[3] Lien vers l'article (en anglais) : <http://bit.ly/1yjrFwP>

[4] Notre rapport sur les chantiers des démantèlement du Pakistan est disponible ici (en anglais, format PDF):

<http://bit.ly/1EWo4IL>

[5] Le règlement européen est disponible ici : <http://bit.ly/1wtfGPN>

[6] Lire un article sur le cas des Pays-Bas : <http://www.cti-ship.com/news/2>

[7] Pour en savoir plus, découvrez la campagne européenne de la NGO Shipbreaking Platform : <http://www.shipbreakingplatform.org/european-campaign/>

[8] Notre lettre à l'OMI, envoyée au travers de la Clean Shipping Coalition, et préparée avec Ban Asbestos France et l'International Ban Asbestos Secretariat (IBAS), est disponible ici :

<http://bit.ly/1HAMDeg>

[9]Le rapport peut être consulté ici: <http://bit.ly/19BosNR>