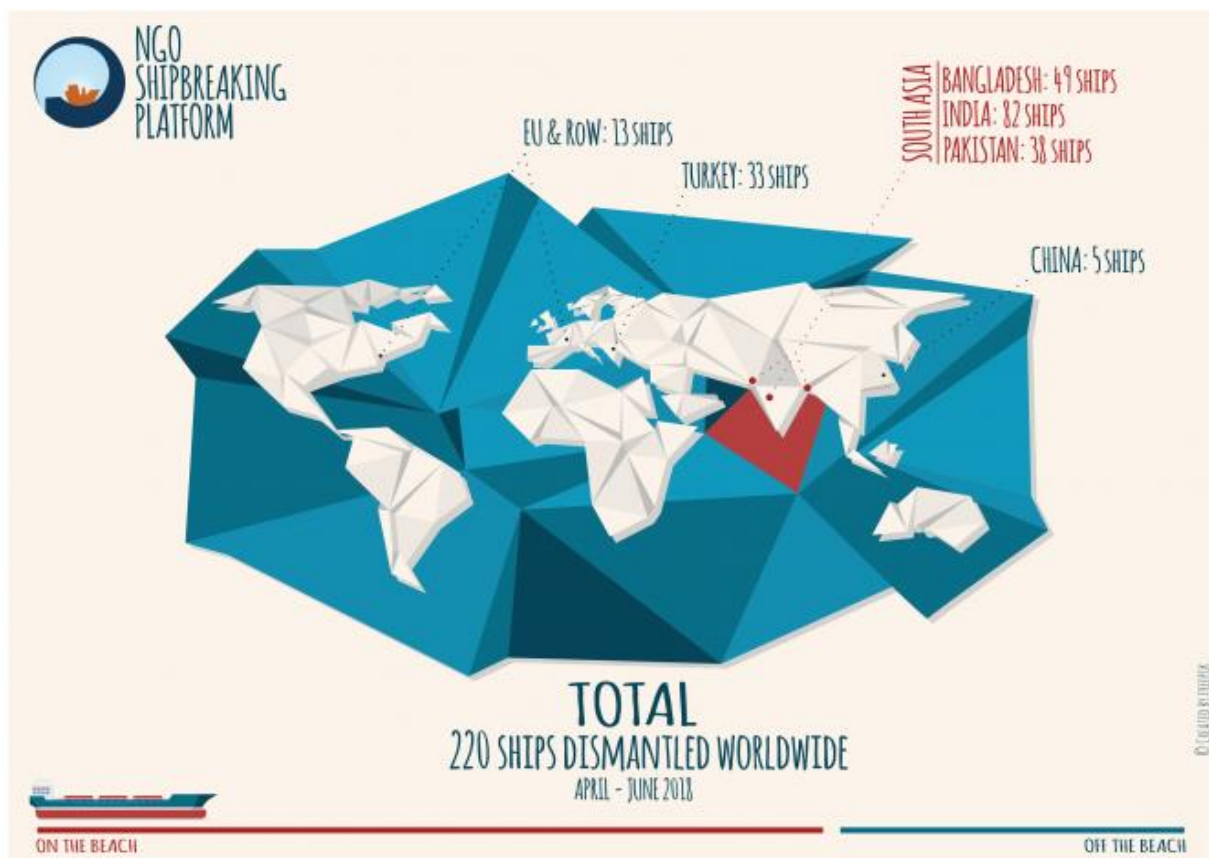




La Plateforme publie la Mise à jour trimestrielle n ° 16 pour l'Asie du Sud

<http://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-16/>

Bruxelles, le 25 Juillet 2018 - Il y a eu un total de 220 navires démantelés au cours du deuxième trimestre de 2018. Parmi ceux-ci, 169 navires ont été vendus aux chantiers d'Asie du Sud pour un démantèlement polluant et dangereux [1]. Entre Avril et Juin, 6 travailleurs ont perdu la vie et 7 travailleurs ont été gravement blessés lors du démantèlement des navires à Chittagong, au Bangladesh. Un autre travailleur a été signalé mort après un accident dans un chantier de démolition des navires à Alang, en Inde. Jusqu'à présent cette année, les sources de la Plateforme ont enregistré 18 morts et 9 blessés en Asie du Sud.



Comme indiqué dans notre [précédente mise à jour](#), le travailleur Shahidul Islam est mort à l'Entreprise Zuma en Avril tout en démantelant le pétrolier grec EKTA, appartenant à Anangel Group. Belal Hossain, Md Musa et Md Najmuddin Alazy ont tous été frappés mortellement par la chute des morceaux de fer lors des opérations de

coupe respectivement chez Asadi Steel, KR Steel and S Trading. Le 22 mai, trois travailleurs se sont gravement blessés à SN Corporation, où deux autres travailleurs ont été tués l'année dernière. Farid Ahmed, un homme de coupe de la région de Gaibanda, a été frappé par un morceau de fer et tué à Janata Steel le 31 mai. Un mois plus tard, Nayon, 22 ans, un employé du chantier de démantèlement Kabir Steel's Khawja, a perdu la vie. Des sources locales affirment que la mort de Nayon a été traitée comme un accident de la route par la direction du chantier, mais il n'y a pas d'enregistrement par la police prouvant qu'un tel accident a eu lieu. En 2018, il y a déjà eu trois décès liés chez [Kabir Steel](#).

Selon des sources locales, trois chantiers où des décès sont survenus au cours du trimestre - Kabir Steel, SN Corporation et Janata Steel -, sont des clients de la Standard Chartered Bank (SCB -) la banque n'a ni confirmé ni nié lorsqu'on lui a demandé confirmation. SN Corporation et Kabir Steel sont des noms récurrents sur la liste des entreprises impliquées dans la mort des démolisseurs de navires. Janata Steel est la société qui a acheté le tristement connu [FPSO North Sea Producer](#) pour lequel la Cour suprême du Bangladesh devrait se prononcer sous peu en ce qui concerne l'importation illégale. On attend d'un financier responsable qu'il se départisse des entreprises qui ont un bilan très mauvais et qui continuent d'ignorer les précautions de santé et de sécurité dans le but de réduire les coûts.

En Inde, un accident à Alang, qui a coûté la vie d'un travailleur, a été [signalé](#) le 13 Avril, Ravindra Chaudhari, qui travaillait dans le lot 2, a été frappé par une plaque d'acier qui est tombée, et il est mort. Le lot 2, qui a effectué une demande pour être sur la liste communautaire des installations de recyclage des navires approuvés, a été l'un des premiers chantiers de Alang à recevoir une soi-disant déclaration de conformité avec la Convention de Hong Kong par ClassNK, est le chantier principal de Leela Ship Recycling Pvt. Ltd. En dehors de cet incident, on en sait peu sur les enregistrements des accidents à Alang ; aucune information n'est rendue publiquement disponible par les autorités, et l'accès aux chantiers par des organisations de la société civile et des journalistes n'est pas autorisé.

Au cours du deuxième trimestre de 2018, les propriétaires de navires américains ont vendu la plupart de leurs navires aux chantiers d'Asie du Sud avec 26 navires échoués dans les chantiers ; viennent ensuite les propriétaires grecs et des Émirats Arabes Unis. La société américaine Tidewater a été la pire entreprise-dépotoir, avec quinze bateaux échoués sur les plages. Fin d'Avril, le Pakistan a réouvert le marché à l'importation des pétroliers. En deux mois seulement, vingt-deux pétroliers ont atteint les rives de Gadani pour être mis au rebut. Des sources industrielles indiquent que les taux de fret dévalués ont contribué à la démolition de plus de 100 pétroliers dans la première moitié de 2018.

Seuls trois navires avaient un drapeau européen - la Grèce, Malte et la Norvège - quand ils ont été échoués au dernier trimestre. Tous les navires vendus aux chantiers de Chittagong, Alang et Gadani passent par les mains de ferrailleurs, également appelés acheteurs au comptant, qui, souvent, s'inscrivent une seconde fois et changent le drapeau

du bâtiment lors de son dernier voyage. Les drapeaux des listes grise noire de commodité sont particulièrement populaires auprès des acheteurs au comptant, et plus de la moitié des navires vendus en Asie du Sud ce trimestre ont changé leur drapeau aux registres des Comores, Niué, Palau et Saint-Kitts-et-Nevis quelques semaines avant d'atteindre le chantier. C'est le plus grand nombre de changements de drapeaux enregistrés par l'ONG Plateforme de Démolition des Navires, et cela soulève des préoccupations sérieuses en ce qui concerne l'efficacité de la législation de l'État dans lequel est basé le pavillon. Ces drapeaux ne sont généralement pas utilisés au cours de la durée de vie opérationnelle des navires et ils offrent des rabais « d'inscription au dernier voyage ». Ils sont sur les listes grise et noire en raison de leur mauvaise application du droit maritime international.

REMARQUES

[1] Au cours du deuxième trimestre de 2018, le nombre de navires suivants ont été démantelés dans d'autres endroits: 33 en Turquie, 5 en Chine, 4 en Europe et 9 dans le reste du monde.

CONTACT

ONG Plateforme de Démolition des Navires
info@shipbreakingplatform.org

Tél .: +32 (0) 26094419