



La plateforme publie la liste des navires démantelés dans le monde en 2023

La honte de l'industrie maritime : 85 pour cent du tonnage mondial détruit sur trois plages d'Asie du Sud

1^{er} février 2023

<https://shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2023/>

Selon de nouvelles données publiées aujourd'hui par l'ONG Shipbreaking Platform, 446 navires commerciaux de haute mer et unités offshore ont été démolis en 2023. La grande majorité, 325 navires au total, ont été démontés sur une plage du Bangladesh, de l'Inde ou du Pakistan. La plupart des navires démolis appartenaient à l'origine à des compagnies maritimes d'Asie de l'Est et d'Europe.

« Il n'est pas possible de démonter un navire sur une plage de manière écologiquement durable et sans danger pour les travailleurs », déclare Ingvild Jenssen, directrice exécutive de l'ONG Shipbreaking Platform. « Les compagnies maritimes évitent leur responsabilité de s'assurer que leurs déchets toxiques ne nuisent pas à la santé des travailleurs et aux environnements côtiers sensibles », ajoute-t-elle.

En Asie du Sud, [les travailleurs sont exposés](#) à des explosions, à des chutes de plaques d'acier et [à des fumées et substances toxiques](#) pouvant être trouvées dans les structures des navires. [Les déchets toxiques](#) se déversent dans l'océan et affectent la vie marine, tout en se retrouvant dans les eaux souterraines et les champs agricoles. L'air est pollué bien au-delà des niveaux acceptés au niveau international, notamment en raison de la méthode peu coûteuse utilisée dans la région pour relaminer la ferraille de navire contaminée.

En 2023, au moins 6 travailleurs ont perdu la vie lors du démantèlement de navires sur la plage de Chattogram, au Bangladesh, et 19 autres ont été grièvement blessés.

Certains de ces accidents ont eu lieu à bord de navires appartenant à des compagnies maritimes de renom, telles que le sud-coréen Polaris Shipping et le grec Polys Haji-loannou Group.

« On s'attend à ce que de nombreux accidents ne soient pas signalés en raison du manque de transparence. Il n'existe en outre aucun contrôle ni enregistrement officiel des maladies professionnelles, notamment du cancer, dont souffrent de nombreux travailleurs », déclare Sara Costa, chargée de projet à l'ONG Shipbreaking Platform.

DUMPERS 2023 – Les pires pratiques

La Chine arrive en tête de liste des dumpers nationaux en 2023. Malgré l'existence d'installations de recyclage de navires de pointe au niveau national, les armateurs chinois ont vendu 71 navires à la casse en Asie du Sud, dont 59 se sont échoués au Bangladesh. Alors que la Chine a interdit l'importation de déchets dans le cadre de ses efforts pour nettoyer son propre environnement et améliorer la qualité de vie de ses citoyens, l'industrie maritime chinoise s'en tire en déversant ses déchets toxiques sur certaines des communautés et des environnements les plus vulnérables du pays. le monde.

Hong Kong, les Émirats arabes unis, la Thaïlande, la Grèce, la Russie et la Corée du Sud sont les pires dumpers en 2023, avec plus d'une douzaine de navires échoués chacun.

Le géant suisse des porte-conteneurs **Mediterranean Shipping Company (MSC)** est le pire dumper d'entreprise en 2023. Bien qu'ayant été à plusieurs reprises et fortement [critiqué](#) pour avoir largué plus d'une centaine de navires au cours de la dernière décennie, MSC a démolé pas moins de 14 de ses vieux porte-conteneurs à Alang, en Inde, en 2023. Les [MSC FLORIANA](#) et MSC GIOVANNA sont respectivement partis d'Espagne. et les eaux turques pour la ferraille, en violation flagrante du droit européen et international qui interdit l'exportation de déchets dangereux de l'OCDE vers des pays non membres. Les exportations illégales de navires en fin de vie constituent une infraction pénale.

« Il est plus que honteux qu'une entreprise qui réalise des milliards de bénéfices annuels persiste sciemment à exploiter les travailleurs tout en fermant les yeux sur la dégradation de l'environnement provoquée par les échouages », dénonce Nicola Mulinaris, conseiller principal en communication et politique de l'ONG Shipbreaking

Platform. « Ironiquement, [MSC s'est récemment engagé](#) à empêcher les exportateurs illégaux connus de déchets d'utiliser leurs navires pour faciliter le commerce illégal de déchets. Nous appelons MSC à prendre le même engagement en ce qui concerne ses propres déchets toxiques », ajoute Mulinaris.

Evergreen, Gearbulk, Green Reefers, Maersk, Sinokor et Zodiac Group Monaco sont d'autres sociétés bien connues qui ont vendu leurs actifs toxiques à la casse sur les plages d'Asie du Sud en 2023.

Les conditions dans les chantiers de recyclage de navires d'Aliaga, en Turquie, ont également été mises en lumière dans un nouveau [rapport](#). La pollution et les mauvaises conditions de santé et de sécurité au travail se produisent à toutes les étapes du processus de recyclage des navires, y compris la gestion des eaux usées et l'élimination des matières dangereuses provenant des navires. De récents [audits et inspections inopinées](#) des installations par la Commission européenne ont en outre révélé que les pratiques quotidiennes réelles ne sont pas conformes aux normes requises pour l'approbation de l'UE.

" Même si les lacunes réglementaires doivent être comblées en Turquie pour garantir une autorisation et une surveillance adéquates du secteur, l'Union européenne peut jouer un rôle important en poursuivant les inspections inopinées et en révisant ses normes en matière de recyclage des navires afin d'inclure des exigences claires en matière de gestion des déchets et d'utilisation des déchets. des technologies plus sûres et plus propres, telles que la découpe à froid et les cales sèches », déclare Ekin Sakin, responsable politique à l'ONG Shipbreaking Platform.

Il existe des lois environnementales et du travail qui réglementent le recyclage des navires, mais elles sont ignorées et facilement contournées par les armateurs. Dans un [rapport](#) sur les conditions dans les chantiers de démolition de navires au Bangladesh, il est révélé comment des intermédiaires ferrailleur, connus sous le nom d'acheteurs au comptant, renomment, réenregistrent et rebaptisent les navires en fin de vie avant leur dernier voyage vers les chantiers d'échouage dans le but de dissimuler la propriété originale. Près de la moitié des navires échoués en 2023 ont changé leur pavillon d'origine pour un [pavillon sur liste grise ou noire](#) quelques semaines seulement avant d'atteindre la plage. Les drapeaux du Cameroun, des Comores, de la Mongolie, des Palaos, de Saint-Kitts-et-Nevis et de la Tanzanie étaient particulièrement appréciés des acheteurs au comptant. Au moins deux de ces

changements de pavillon ont permis aux sociétés grecques Danaos Shipping et Ilios Shipping de contourner le règlement européen sur le recyclage des navires, qui exige que les navires battant pavillon européen soient démantelés uniquement dans des installations de recyclage de navires agréées par l'UE.

« Le secteur maritime de l'UE n'est pas tenu responsable du recyclage sûr et respectueux de l'environnement des navires. Le nombre de navires battant pavillon de l'UE en fin de vie est éclipsé par le tonnage européen échoué en Asie du Sud et plaide en faveur d'une extension du champ d'application du règlement européen sur le recyclage des navires pour inclure la propriété, et pas seulement le pavillon. » déclare Benedetta Mantoan, chargée de mission à l'ONG Shipbreaking Platform.

À l'avenir, le nombre de navires qui devront être démantelés devrait augmenter. Dans le même temps, l'accent croissant mis sur la circularité et la demande de ferraille d'acier à faible teneur en carbone offrent des opportunités de transformation du secteur du recyclage des navires. La législation européenne sur le recyclage des navires sera revue, ce qui offrira l'occasion de combler les lacunes existantes et de renforcer la responsabilité des entreprises.

« Nous saluons les gouvernements et les entreprises avant-gardistes qui élaborent des lois, des politiques et des technologies pour encourager l'expansion de la capacité durable de recyclage des navires. La nouvelle réglementation émise par le [gouvernement des Émirats arabes unis](#) et la nouvelle politique adoptée par la société brésilienne [Petrobras](#) relèvent considérablement la barre en matière de recyclage des navires et montrent qu'il est possible tant pour les gouvernements que pour les entreprises de dire non à l'échouage », déclare Jenssen.

Pour la visualisation des données des records de démolition de navires 2023, cliquez [ici](#) . *

Pour l'ensemble de données Excel complet de tous les navires démantelés dans le monde en 2023, cliquez [ici](#) . *

* Les données collectées par l'ONG Shipbreaking Platform proviennent de différents acteurs et acteurs et sont recoupées lorsque cela est possible. Les données sur lesquelles sont basées ces informations sont exactes au meilleur de la connaissance de la Plateforme, et la Plateforme n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude des informations fournies. La Plateforme corrigera ou complétera les données si une inexactitude est signalée.

Toutes les données fournies sont accessibles au public et ne révèlent aucune information commerciale confidentielle.

