



<http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-norwegian-central-bank-excludes-companies-from-government-pension-fund-global-because-of-their-beaching-practices/>

## La banque centrale norvégienne exclut les entreprises du Fonds de Pension du Gouvernement en raison de leurs pratiques d'échouage des navires

***Evergreen* et *Precious Shipping* perdent des investissements du plus grand fonds souverain au monde**

**Bruxelles / Oslo, le 16 Janvier 2018** - La Banque centrale norvégienne a [annoncé aujourd'hui](#) sa décision d'exclure les propriétaires de navires *Evergreen Marine Corporation*, *Precious Shipping*, *Korea Line Corporation* et *Thoresen Thai Agencies* de la Caisse commune des pensions du gouvernement mondial (GPFM) [1]. L'exclusion est basée sur la mauvaise gestion des entreprises de leurs navires en fin de vie et la vente de ces derniers pour la démolition de navires sales et dangereux sur les plages de Gadani au Pakistan et de Chittagong, au Bangladesh.

Le Conseil norvégien d'éthique dirige la Banque centrale norvégienne, qui gère le Fonds de pension du gouvernement mondial, duquel les entreprises devraient être exclues d'investir dans le fonds, en se basant sur les violations des droits de l'homme et humanitaires, la corruption et les dossiers de dégradation de l'environnement. Le GPFM est le plus important fonds souverains de richesse dans le monde, détenant 1% de tous les investissements du monde entier, et les recommandations du Conseil sur l'éthique pèsent sur d'autres investisseurs et sont les indications d'un bon financement.

La plateforme ONG de démolition des navires s'est informée sur le sujet au cours des trois dernières années ; 20 navires ont été vendus par *Evergreen*, *Korea Line*, *Precious Shipping* et *Thoresen Thai Agencies* à des chantiers sur des plages du Pakistan et du Bangladesh. Les entreprises ont été exclues du GPFM parce que les échouages de leurs navires provoquent des dommages environnementaux importants et de graves violations des droits de l'homme. [2] Les exclusions jusqu'à présent sont limitées aux entreprises qui

ont envoyé leurs navires en fin de vie des à l'échouage au Bangladesh et au Pakistan, mais les rapports indiquent clairement que « à ce jour, le Conseil d'éthique n'a pas examiné la manière dont les navires sont démantelés en Inde ». En effet, comme indiqué dans leur rapport: « Un problème particulier est que l'échouage a lieu lorsque le démantèlement des navires a lieu quand les vaisseaux reposent dans la boue et le sable. Par conséquent, la pollution s'infiltré dans le sol et n'est lavée qu'avec les marées. Même si des dispositions étaient mises en place sur les sites d'échouage pour le traitement de l'amiante et des PCB, par exemple, le problème fondamental de maîtriser et de collecter de la pollution serait impossible à résoudre ».

« C'est la première fois que des compagnies maritimes sont exclues d'un fonds d'investissement en fonction de leurs mauvaises pratiques de démantèlement des navires, et, provenant du plus important fonds d'investissement dans le monde, il envoie un signal fort à toutes les institutions financières pour qu'elles suivent cet exemple », dit Ingvild Jenssen, fondatrice et directrice de l'ONG Plateforme de démolition des navires. « Nous encourageons également vivement le Conseil d'éthique à collaborer avec les entreprises qui vendent leurs navires pour la démolition sur la plage d'Alang, en Inde ».



(© Studio Fasching - Chittagong, Bangladesh - 2017)

Le Conseil déclare qu' « il ne fait guère de doute que, considérées isolément, les conditions environnementales et de travail associées à l'échouage, de la manière dont il est pratiqué au Bangladesh et au Pakistan, dépassent le seuil d'exclusion des sociétés du GPFG ». Et selon le Conseil sur l'Éthique, la vente d'un navire à une cour d'échouage « est une conséquence d'un choix actif de la part de la société qui était propriétaire du navire pour maximiser son profit. De l'avis du Conseil, cette société doit assumer une responsabilité indépendante pour le faire. Il n'y a de meilleurs moyens de démanteler les vaisseaux qui sont immédiatement disponibles pour l'armateur, mais ils sont plus coûteux ». Après avoir examiné les contributions des compagnies maritimes aux violations des normes éthiques, le Conseil conclut qu' « il existe un lien tangible entre les actions de

*l'armateur et la violation des normes éthiques, qui est de nature à constituer une contribution à ce dernier conformément aux directives éthiques du GPFG ».*

Ayant à l'esprit que Taiwan était autrefois la destination pour démanteler les navires avant le boom de l'industrie en Asie du Sud, il est particulièrement accablant pour *Evergreen* - une société taïwanaise - ne pas se souvenir de l'héritage que l'industrie a laissé dans son pays suite à l'[explosion dans le port de Kaohsiung en 1988](#).

## REMARQUES

[1] Une entreprise supplémentaire, la South Korean Pan Ocean Co Ltd, a été mise en observation. Dans son évaluation de la probabilité que la société à l'avenir contribue à de telles violations de normes, le Conseil d'éthique a attaché une grande importance à l'assurance que l'entreprise soit prête, à l'avenir, à prendre en compte la méthode de démantèlement, autant que possible, lors de la prise de décisions sur la vente de navires pour la démolition.

[2] Les graves préoccupations suivantes liées à l'échouage sont présentées par le Conseil d'éthique:

- les violations continues, innombrables et graves d'un certain nombre de conventions de l'Organisation Syndicale Internationale, dont le but est d'établir des normes minimales qui garantissent la vie et la santé des travailleurs. Des violations vastes et graves de ces conventions doivent être considérées comme portant atteinte aux droits fondamentaux à la vie et la santé. Leur somme doit être considérée comme une violation grave des droits fondamentaux de l'homme.
- la pollution grave et la dispersion des toxines environnementales, qui ont à leur tour un impact négatif sur la santé humaine et les écosystèmes de la région.

## CONTACT

Ingvild JENSSEN  
ONG Plateforme démolition des navires  
Directeur exécutif et fondateur  
Tél .: +32 (0) 2 419 6094  
[ingvild@shipbreakingplatform.org](mailto:ingvild@shipbreakingplatform.org)