

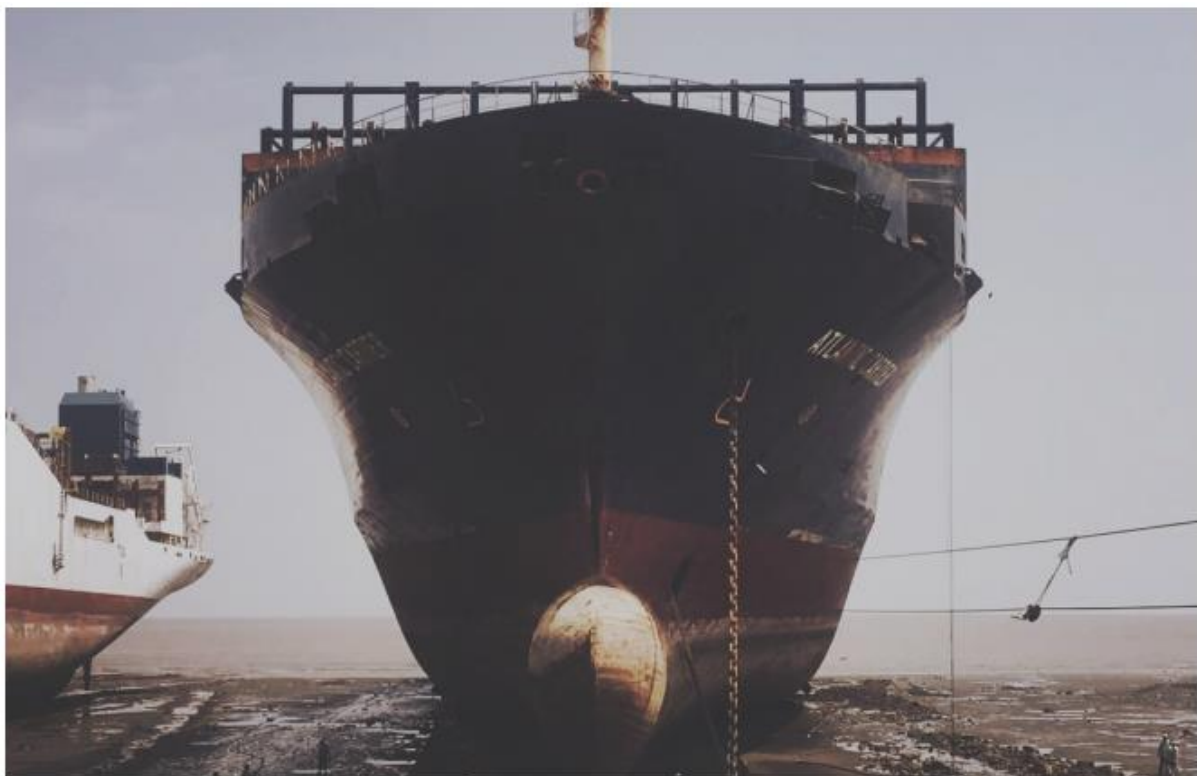


La ligne de Conteneurs Atlantic en direction du soleil

La filiale du LCA Grimaldi Group exporte illégalement des déchets toxiques en Asie du Sud, alors que les autorités sont inertes



Bruxelles, le 11 Octobre 2017 - Au cours de l'été, des navires battant pavillon suédois, l'ATLANTIC CARTIER et ATLANTIC CONVEYOR, les deux derniers vaisseaux G3 exploités par la filiale du groupe italien Grimaldi Atlantic Container Line (ACL), ont été vendus en vue d'être détruits. Les autorités allemandes compétentes ont été alertées sur l'exportation illégale imminente des navires du port de Hambourg et ont invité à prendre des mesures pour arrêter les bateaux dès leur départ. Malgré les avertissements et les signes clairs que les navires étaient destinés à la ferraille, les autorités n'ont pas freiné les navires. L'ATLANTIC CARTIER est arrivé à Alang, en Inde, le 20 Septembre, et l'ATLANTIC CONVEYOR est arrivé sur le chantier le 7 Octobre, après que les fournisseurs de suivi des navires aient indiqué, curieusement, que le porte-conteneurs partait « en direction du soleil ».



Les lois sur les déchets internationaux et le Règlement sur l'Expédition de l'UE relative aux déchets sont généralement contournées par les armateurs qui déclarent à tort que les navires en fin de vie sont en cours d'utilisation opérationnelle continue en quittant un port, dissimulant ainsi le fait qu'ils sont destinés à la mise au rebut et sont, par conséquent, devenus des déchets. Les cas de CARTIER et CONVEYOR ne font pas exception.

Les autorités allemandes ne sont pas les seules qui ont été contactées avant le dernier voyage des navires. Les autorités du Canada et au Royaume-Uni, pays dans les eaux desquels le CARTIER et le CONVEYOR naviguaient également avant d'arriver à Hambourg pour leur dernier appel de port de l'UE, savaient que les navires avaient été vendus au chantier ; pourtant, lorsqu'il a été interrogé, ACL n'a pas révélé que les navires avaient été vendus pour être démolis. Après avoir quitté l'UE, les deux navires ont été exploités pendant une courte période en Afrique du Sud-Est, toujours sous le même nom, le même drapeau et appartenant au même propriétaire - en attendant que l'attention qu'on leur portait se dissipe. Pendant ce temps, ACL a contacté les autorités suédoises, demandant des conseils sur les mesures qui devraient être prises si la société décidait de recycler les navires. En dépit des recommandations de la Suède que les navires soient détruits dans l'UE ou dans un pays de l'OCDE, il n'y avait aucun moyen de faire en sorte que ces recommandations soient suivies, car à ce moment-là les navires n'étaient plus dans l'UE. Au contraire, il est clair que cette communication était une façon pour ACL de faire croire que la compagnie avait agi avec diligence en cherchant des conseils en provenance de l'État du pavillon, ainsi que de faire croire frauduleusement que la décision de disposer des porte-conteneurs avait été seulement prise une fois en dehors des eaux de l'UE.

Selon les autorités portuaires allemandes, il n'y avait pas de base de preuves pour l'arrestation des bateaux, même si les logos des deux vaisseaux CARTIER et CONVOYER avaient été repeints avant leur dernier voyage. De plus, il était bien connu dans l'industrie que ces deux navires jumeaux seraient vendus pour être démantelés dans l'été, puisque ACL lui-même avait indiqué que les navires seraient mis au rebut sur le site de GMS, entreprise qui paie cash, l'an dernier. À la lumière de ce fait, la Plateforme a récemment envoyé une lettre aux autorités allemandes pour leur demander de tenir ACL de Grimaldi Group responsable d'avoir enfreint les lois sur les déchets européens.

Les ventes de navires en fin de vie aux chantiers d'Asie du Sud se font à l'aide d'un acheteur en espèces, une société spécialisée qui envoie les navires en fin de vie sur des chantiers sales et dangereux. Ce n'est pas la première fois que Grimaldi Group envoie ses navires pour qu'ils soient démantelés sur ces rivages : l'ATLANTIC CONCERT et l'ATLANTIC COMPASS ont été échoués sur les plages d'Alang l'an dernier. En 2016, lors d'une réunion officielle à Rome, la Plateforme a soulevé de sérieuses préoccupations en ce qui concerne plus de 90 navires en fin de vie italiens, qui avaient été envoyés sur des chantiers de démantèlement sales et dangereux au Bangladesh, en Inde et au Pakistan au cours des sept dernières années. La Plateforme a recommandé à l'Association des Armateurs Italiens, y compris à des représentants du groupe Grimaldi, de cesser de vendre leurs navires en fin de vie aux acheteurs en espèces peu scrupuleux, et a exhorté les armateurs italiens à s'assurer du recyclage sûr et écologiquement rationnel de leurs navires. Par conséquent, il est clair que le message de la Plateforme n'a pas été pris en considération.

CONTACT

Francesca CARLSSON
Entreprise agente de liaison et politique
ONG Plateforme démolition des navires
francesca@shipbreakingplatform.org
Tél .: [+32 \(0\) 26094419](tel:+3226094419)