



## PRESS RELEASE

Press release from the NGO Shipbreaking Platform

**29 septembre 2023**

### **Bangladesh : les compagnies maritimes profitent des abus liés au travail**

#### ***L'UE devrait réviser la législation pour promouvoir le recyclage sûr et durable des navires***

<https://www.eurasiareview.com/29092023-bangladesh-shipping-firms-profit-from-labor-abuse-says-hrw/>

- De nombreuses compagnies maritimes européennes envoient sciemment leurs navires en fin de vie en vue de leur démantèlement dans des chantiers dangereux et polluants au Bangladesh.
- Les entreprises qui démolissent des navires dans les chantiers bangladais exploitent les failles des règles internationales pour tirer profit au détriment des vies des Bangladais et de l'environnement.
- Les compagnies maritimes devraient investir dans la construction d'installations de plateformes stables répondant à des normes qui protègent pleinement les droits des travailleurs et gèrent l'élimination des déchets. L'UE devrait réviser ses règles pour combler les lacunes.

Dacca, le 28 septembre 2023 – De nombreuses compagnies maritimes européennes envoient sciemment leurs navires en fin de vie à la ferraille dans des chantiers dangereux et polluants au [Bangladesh](#), ont déclaré Human Rights Watch et l'ONG Shipbreaking Platform dans un rapport publié aujourd'hui.

Le rapport de 90 pages [Des vies en échange du profit : comment l'industrie du transport maritime contourne les réglementations visant à mettre au rebut les navires toxiques sur les plages du Bangladesh](#) constate que les chantiers de démolition navale du Bangladesh prennent souvent des raccourcis en matière de mesures de sécurité, déversent des déchets toxiques directement sur la plage et dans l'environnement et refusent aux travailleurs un salaire décent, du repos ou une indemnisation en cas de blessure. Le rapport révèle tout un réseau utilisé par les armateurs pour contourner les réglementations internationales interdisant l'exportation de navires vers des installations comme celles du Bangladesh qui ne disposent pas de protections adéquates en matière d'environnement ou de travail.

*« Les entreprises qui démolissent des navires dans les chantiers dangereux et polluants du Bangladesh réalisent des bénéfices au détriment des vies des Bangladais »*

et de l'environnement », a déclaré [Julia Bleckner](#), chercheuse principale sur l'Asie à Human Rights Watch. "Les compagnies maritimes devraient cesser d'exploiter les failles des réglementations internationales et assumer la responsabilité d'une gestion sûre et responsable de leurs déchets."

La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui entrera en vigueur en 2025, devrait être renforcée pour garantir une industrie de recyclage des navires sûre et durable, ont indiqué les groupes. Les pays devraient adhérer aux lois internationales du travail et de l'environnement en vigueur régissant l'élimination des navires, y compris la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.

Le rapport s'appuie sur des entretiens avec 45 démolisseurs de navires et leurs proches et 10 médecins et experts en matière de recyclage des navires et de lois environnementales et du travail au Bangladesh, ainsi que sur l'analyse de bases de données publiques sur les transports maritimes, de rapports financiers et de sites internet d'entreprises, de registres d'importation maritime du Bangladesh et de certificats d'importation ayant fait l'objet d'une fuite. Human Rights Watch a écrit à 21 entreprises pour obtenir une réponse à nos conclusions, notamment des chantiers de démolition navale, des compagnies maritimes, des registres de pavillon et des acheteurs au comptant, ainsi qu'à l'Organisation maritime internationale et quatre agences gouvernementales bangladaises.

Le Bangladesh est une destination privilégiée pour la démolition de navires. Depuis 2020, environ 20 000 travailleurs bangladais ont démoli plus de 520 navires, soit un tonnage bien supérieur à celui de tout autre pays.

L'Organisation internationale du travail (OIT) a décrit la démolition de navires comme l'un des métiers les plus dangereux au monde. Les travailleurs ont constamment déclaré qu'ils ne disposaient pas d'équipements de protection, de formation ou d'outils adéquats pour effectuer leur travail en toute sécurité. Les travailleurs ont expliqué qu'ils utilisaient leurs chaussettes comme gants pour éviter de se brûler les mains lorsqu'ils coupaient de l'acier en fusion, qu'ils enroulaient leur chemise autour de leur bouche pour éviter d'inhaler des vapeurs toxiques et qu'ils transportaient des morceaux d'acier pieds nus.

Les travailleurs ont décrit des blessures causées par la chute de morceaux d'acier ou par le fait d'être coincés à l'intérieur d'un navire lorsque celui-ci a pris feu ou que des tuyaux ont explosé. Le manque de soins médicaux d'urgence accessibles dans les chantiers navals signifiait que, dans de nombreux cas, les travailleurs étaient obligés de transporter leurs collègues blessés de la plage à la route et de trouver un véhicule privé pour les emmener à l'hôpital. Au Bangladesh, l'espérance de vie des hommes travaillant dans le secteur de la démolition navale est inférieure de 20 ans à la moyenne. Comme le disait un travailleur de 31 ans : « Si je suis distrait ne serait-ce qu'un instant sur le lieu où je travaille, je pourrais mourir immédiatement. »

[Une enquête de 2019](#) des ouvriers de la démolition navale estiment que 13 pour cent des effectifs sont des enfants. Les chercheurs ont toutefois noté que ce chiffre grimpe à 20 pour cent lors des quarts de nuit illégaux. De nombreux travailleurs interrogés ont

commencé à travailler vers l'âge de 13 ans.

Les ouvriers de la démolition de navires ont déclaré qu'ils se voient souvent refuser des pauses ou des congés de maladie, même lorsqu'ils se blessent au travail, en violation de la législation du travail du Bangladesh. Dans la plupart des cas, les travailleurs ne reçoivent qu'une fraction de ce à quoi ils ont légalement droit en vertu de la réglementation sur le salaire minimum du Bangladesh pour les travailleurs de la démolition de navires. Les travailleurs reçoivent rarement des contrats formels, ce qui signifie que les propriétaires de chantiers peuvent dissimuler les décès et les blessures des travailleurs. Lorsque les travailleurs tentent de se syndiquer ou de protester contre leurs conditions de travail, ils sont licenciés et harcelés.

Les chantiers navals du Bangladesh utilisent une méthode appelée « échouage » dans laquelle les navires naviguent à toute vapeur sur la plage à marée haute pour être démontés directement sur le sable au lieu d'utiliser un quai ou une plateforme confinée. Comme le travail s'effectue directement sur le sable, le chantier lui-même est plein de dangers et les déchets toxiques sont déversés directement dans le sable et dans la mer. Les matières toxiques provenant des navires, notamment l'amiante, sont manipulées sans équipement de protection et, dans certains cas, vendues sur le marché de l'occasion, ce qui nuit à la santé des communautés environnantes.

Les lois internationales et régionales interdisent l'exportation de navires vers des endroits comme les chantiers du Bangladesh qui ne disposent pas de protections adéquates en matière d'environnement ou de travail. Pourtant, de nombreuses compagnies maritimes ont simplement trouvé des moyens de contourner les réglementations et d'éviter toute culpabilité, ont déclaré Human Rights Watch et l'ONG Shipbreaking Platform.

Les navires naviguant sous pavillon de l'UE sont tenus de recycler leurs navires dans une installation approuvée par l'UE, dont aucune ne se trouve au Bangladesh. Les entreprises contournent ces exigences en utilisant un « pavillon de complaisance » d'un autre pays.

Les pavillons de complaisance sont vendus par des registres de pavillons qui, dans de nombreux cas, sont des sociétés privées opérant dans un pays différent de celui de leur État de pavillon. [En 2022](#), alors que plus de 30 pour cent de la flotte mondiale en fin de vie appartenait à des entreprises européennes, moins de 5 pour cent portaient un pavillon de l'UE lorsqu'ils étaient vendus pour leur démantèlement.

Les compagnies maritimes qui espèrent se débarrasser de leurs navires au Bangladesh vendent généralement leur navire à un ferrailleur appelé « acheteur au comptant ». Dans de nombreux cas, l'acheteur fait appel à une société écran lors de la vente à des casses au Bangladesh, ce qui rend difficile la traçabilité de l'entité qui contrôle réellement et profite de la vente.

Le manque d'application des lois et normes réglementaires internationales permet en outre que des navires soient démolis dans des conditions dangereuses et préjudiciables à l'environnement. Les déclarations de déchets des navires importés au Bangladesh sont souvent remplies sans aucun contrôle, sans aucune transparence ou accréditation claire, avec des conséquences potentiellement mortelles. Les pays

exportateurs ignorent complètement les exigences de la Convention de Bâle visant à obtenir le consentement préalable en connaissance de cause du pays importateur et à garantir que les navires en fin de vie ne soient envoyés que vers des pays disposant de capacités suffisantes pour une gestion écologiquement durable des déchets toxiques.

Alors que l'Organisation maritime internationale (OMI), les compagnies maritimes et les chantiers de démolition navale promeuvent la Convention de Hong Kong comme la solution pour une industrie de recyclage des navires sûre et durable, les experts et les militants déplorent depuis longtemps les lacunes majeures de la convention qui affaiblissent sa capacité à fournir un niveau de réglementation adéquat.

Au lieu d'investir du temps et des ressources dans des pratiques dangereuses de greenwashing, les entreprises devraient investir dans des méthodes sûres et éprouvées de recyclage des navires, et elles devraient cesser d'insister sur le fait que l'échouage des navires est sans danger, ont déclaré Human Rights Watch et l'ONG Shipbreaking Platform.

Pour garantir la capacité mondiale de recycler en toute sécurité l'afflux massif prévu de navires en fin de vie au cours de la prochaine décennie, les compagnies maritimes devraient investir dans la construction d'installations de platesformes stables selon des normes qui protègent pleinement les droits des travailleurs et inclure des mécanismes de gestion et d'élimination des déchets en aval, ont déclaré Human Rights Watch et l'ONG Shipbreaking Platform. L'UE devrait réviser son règlement sur le recyclage des navires pour tenir efficacement les compagnies maritimes responsables et les empêcher de contourner la loi.

*« Démanteler des navires sur les vasières soumises aux marées expose les travailleurs à des risques inacceptables avec des conséquences mortelles et provoque des dommages irréparables aux écosystèmes côtiers sensibles », a déclaré Ingvild Jenssen, directrice exécutive et fondatrice de l'ONG Shipbreaking Platform. "Le coût du recyclage durable des navires doit être supporté par le secteur du transport maritime, et non par les populations et l'environnement au Bangladesh."*

**Pour plus de reportages de Human Rights Watch sur le Bangladesh, veuillez visiter :**

<https://www.hrw.org/asia/bangladesh>

**Pour plus d'informations, veuillez contacter :**

Pour Human Rights Watch, à Nairobi, Julia Bleckner (anglais) : +1-917 -890-4195 (portable) ; ou [blecknj@hrw.org](mailto:blecknj@hrw.org).

Pour l'ONG Shipbreaking Platform, à Bruxelles, Ingvild Jenssen (anglais, français, norvégien) +32-485-190-920 (portable) ; ou [ingvild@shipbreakingplatform.org](mailto:ingvild@shipbreakingplatform.org).

Pour Human Rights Watch, à Londres, Meenakshi Ganguly (anglais, bengali, hindi) : +91-9820-036-032 (portable) ; ou [gangulm@hrw.org](mailto:gangulm@hrw.org). Twitter : @mg2411