

La Plate-forme publie la mise à jour trimestrielle de l'Asie du Sud #22

<https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-22/>

Publié le 9 juillet 2020

Au total, 98 navires ont été démantelés au cours du deuxième trimestre de 2020. Parmi ceux-ci, 60 navires ont été vendus aux plages d'Asie du Sud où, malgré la majorité des chantiers fermés en raison de la pandémie de Covid-19, la démolition de navires a continué de mettre les vies des travailleurs en danger. Entre avril et juin, au moins 3 travailleurs ont été grièvement blessés au Bangladesh.

Le 24 avril, Jalal (35 ans) a subi un accident au chantier de démolition de navires Habib Steel. Il s'est blessé en transportant des bouteilles d'oxygène de l'intérieur du navire.

Selon des sources et des médias locaux, le travailleur Md. Khalil (45 ans) a été blessé le 28 avril dans un chantier de démolition non autorisé récemment ouvert par le législateur Didarul Alam. La jambe de Khalil s'est cassée après qu'une couverture d'écouille soit tombée sur lui lors du démontage du navire BERGE EIGER, appartenant à la compagnie maritime Berge Bulk. Le travailleur a été transféré à l'hôpital de Dacca en raison de la gravité de la blessure.

Le 22 juin, un accident s'est produit lors d'un quart de nuit illégal au chantier Jumuna Ship Breakers. Abdul Halim (24 ans) a été touché par un morceau de fer dans l'estomac alors qu'il découpait le navire STELLAR KNIGHT, propriété de South Korean Polaris Shipping. Il a fallu deux heures pour que le travailleur soit transporté à l'hôpital le plus proche.

Au deuxième trimestre 2020, ce sont les armateurs grecs qui ont vendu le plus de navires aux chantiers sud-asiatiques, suivis de près par les armateurs singapouriens et sud-coréens. La société sud-coréenne Polaris Shipping a vendu trois navires au Bangladesh pour un démantèlement sale et dangereux. L'armateur a fait la une des journaux en juin pour avoir sabordé le minéralier STELLAR BANNER au large des côtes du Brésil.

En avril, nous avons exhorté le Bangladesh à suspendre l'importation d'une unité extracôtière hautement toxique qui avait quitté illégalement l'Indonésie. Le pétrolier

flottant de stockage et de déchargement J. NAT a quitté les eaux indonésiennes même si des militants locaux ont averti les autorités indonésiennes de la toxicité du navire. Suite à nos actions et aux reportages des médias locaux, le gouvernement du Bangladesh a ordonné à tous les départements concernés de ne pas autoriser le navire à entrer sur le territoire du Bangladesh. Les bases de données maritimes semblent indiquer que le navire a inversé sa route et a changé son nom en RADIANT. Cependant, son emplacement actuel est inconnu.

Près d'un tiers des navires vendus en Asie du Sud ce trimestre ont changé de pavillon pour les registres des Comores, des Palaos et de Saint-Kitts-et-Nevis quelques semaines seulement avant de rejoindre le chantier de démantèlement. Ces drapeaux ne sont généralement pas utilisés pendant la durée de vie opérationnelle des navires et offrent des remises sur «l'enregistrement du dernier voyage». Ils sont particulièrement populaires auprès des intermédiaires qui achètent des navires en espèces auprès des propriétaires de navires et sont inscrits sur des listes grises et noires en raison de leur mauvaise application du droit maritime international. Le nombre élevé de changements de pavillon en fin de vie compromet sérieusement l'efficacité de la législation basée uniquement sur la juridiction de l'État du pavillon, comme le règlement de l'Union européenne (UE) sur le recyclage des navires.

Comment le Covid-19 affecte les travailleurs vulnérables de la démolition des navires

La pandémie affecte toujours les travailleurs dans le monde, y compris ceux employés dans le secteur de la démolition de navires en Asie du Sud.

Bangladesh

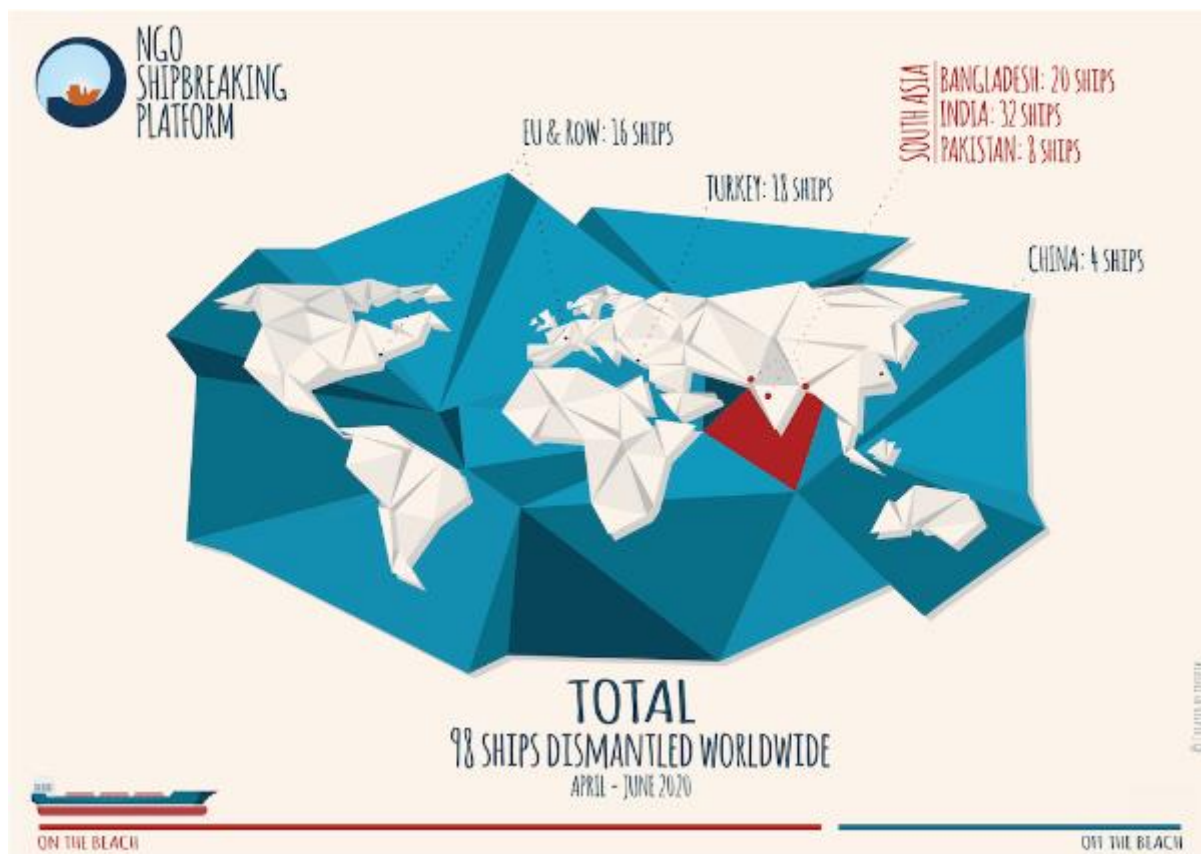
Selon des sources locales, tous les chantiers de démolition de navires ont repris leurs activités le 1er juin. Un tiers d'entre eux n'ont jamais fermé malgré le confinement, exposant les travailleurs au risque de contracter le virus et de le propager dans les communautés locales vulnérables.

N'ayant pu accéder à l'aide gouvernementale, qui n'est offerte qu'aux travailleurs locaux, les travailleurs migrants n'ont pas pu retourner dans leur village d'origine en raison de l'absence de services de transport public. Contraints de continuer à payer le loyer pour les logements insalubres et inadéquats à proximité des chantiers de démolition de navires, les travailleurs migrants, principalement du nord-ouest du

Bangladesh, ont été laissés à leur sort, mourant de faim. Cette situation d'urgence sans précédent nous a amenés à mobiliser un soutien financier pour distribuer, en partenariat avec notre organisation membre OSHE, de la nourriture et des équipements de protection individuelle à 130 des familles de travailleurs de démolition de navires les plus démunies de Sitakunda.

Inde

Un mois après le début du confinement national en Inde, le gouvernement a annoncé la réouverture de plusieurs industries au Gujarat. Fin juin, environ 30% des effectifs travaillaient dans les chantiers de démolition de navires à Alang. Le fait qu'environ 75% des travailleurs migrants soient retournés dans leurs villages d'origine dans le Bihar, l'Odisha, l'Uttar Pradesh et le Maharashtra a incité les propriétaires de chantiers à se pencher les chômeurs du secteur du diamant de Saurashtra.



Copyright © 2020 NGO Shipbreaking Platform, All rights reserved.

Notre adresse postale est :

NGO Shipbreaking Platform
Rue de la Linière 11
Bruxelles 1060
Belgique