

La plateforme publie la liste des navires démantelés dans le monde en 2022

LA DÉMOLITION DE NAVIRES SUR LES PLAGES D'ASIE DU SUD CONTINUE DE CAUSER DE GRAVES DOMMAGES AUX TRAVAILLEURS ET À L'ENVIRONNEMENT MALGRÉ LA CHUTE DU NOMBRE DE NAVIRES DÉMOLIS

[HTTPS://SHIPBREAKINGPLATFORM.ORG/PLATFORM-PUBLISHES-LIST-2022/?FBCLID=IWAR2L8FO-OZ0LQCU4DESV20ALTN-526F7I4YZWBFOISTLCAPMAMYC8_9FR5A](https://shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2022/?fbclid=IWAR2L8FO-OZ0LQCU4DESV20ALTN-526F7I4YZWBFOISTLCAPMAMYC8_9FR5A)

Selon de nouvelles données publiées aujourd'hui par l'ONG Shipbreaking Platform, 443 navires de commerce océaniques et unités offshore ont été vendus à la casse en 2022. Parmi ceux-ci, 292 grands pétroliers, vraquiers, plates-formes flottantes, cargos et navires à passagers se sont retrouvés pour sale et rupture dangereuse sur les plages de marée au Bangladesh, en Inde et au Pakistan.

Alors que les chantiers de démolition sud-asiatiques ont connu le chiffre d'affaires le plus faible depuis plus d'une décennie, avec une baisse significative du nombre de navires démolis, ils sont restés la destination privilégiée des navires en fin de vie, démantelant 80 % des navires en fin de vie dans le monde. - Jauge brute à vie. Les raisons de la chute du nombre de navires démolis en 2022 sont multiples, avec des taux de fret maritime élevés qui ont rendu rentable la poursuite de l'exploitation de navires plus anciens et la pénurie des banques dans l'octroi de crédits aux entreprises pour l'achat d'actifs en fin de vie identifiés comme principaux moteurs.

« Les entreprises ont le devoir d'éliminer les impacts négatifs que leurs décisions commerciales ont sur l'environnement et les personnes. Les navires en fin de vie sont des déchets dangereux, et les démonter sur les plages de marée est de loin la pire pratique industrielle », déclare Ingvild Jenssen, directrice exécutive et fondatrice de l'ONG Shipbreaking Platform.

En Asie du Sud, les travailleurs – souvent des migrants exploités – sont exposés à d'immenses [risques](#). Des conditions de travail dangereuses, notamment des incendies et des chutes de plaques d'acier, tuent ou blessent gravement de nombreux travailleurs. Beaucoup d'autres sont écœurés par l'exposition aux vapeurs toxiques et aux substances qui peuvent être trouvées dans les structures des navires. Les biomes côtiers et les communautés locales qui en dépendent sont [dévastés](#) par les déversements toxiques et la pollution de l'air en raison du manque d'infrastructures pour contenir, gérer et éliminer correctement [les matières dangereuses](#).

En 2022, au moins 10 travailleurs ont perdu la vie et 33 travailleurs ont été blessés lors de la destruction de navires sur la plage de Chattogram, au Bangladesh. Des sources locales ont également signalé trois décès à Alang, en Inde, et trois blessés à Gadani, au Pakistan. Certains de ces accidents se sont produits à bord de navires appartenant à des compagnies maritimes bien connues, telles que Berge Bulk, Sinokor et Winson Oil.

DUMPERS 2022 – Les pires pratiques

Le pire dumper de pays en 2022 a été la Chine. Les armateurs chinois ont vendu 28 navires à la casse en Asie du Sud, dont la plupart se sont échoués au Bangladesh. La Russie, Singapour, les Emirats Arabes Unis et la Grèce suivent avec plus d'une dizaine de navires échoués chacun.

Le principal transporteur de vrac sec Berge Bulk, qui a figuré parmi les pires dumpers d'entreprise plusieurs années de suite, a atteint le sommet en 2022. La société a démolé quatre transporteurs au Bangladesh et en Inde, atteignant un total de 24 navires échoués au cours des dix dernières années. Les pratiques de mise au rebut de Berge Bulk contrastent de manière évidente avec l'engagement déclaré de l'entreprise en matière de durabilité et de sécurité. Selon des sources locales, trois accidents distincts, causant des blessures à trois travailleurs, se sont produits lors de la découpe du BERGE KANGCHENJUNGA au chantier Ferdous Steel au Bangladesh. Le 3 mars, Amirul s'est cassé la jambe après une chute. Le 27 avril, un morceau de fer a soudainement frappé Sedan Das à la colonne vertébrale. Le 2 août, Motin a subi des brûlures dues à un incendie. Des sources maritimes lient l'acheteur au comptant GMS à la vente du BERGE KANGCHENJUNGA, rebaptisé JENGA avant l'échouage.

L'entreprise publique brésilienne Petrobras arrive en deuxième position pour la pire pratique d'entreprise. Plus de cinq ans se sont écoulés depuis que les organisations de la société civile et les syndicats ont exhorté le gouvernement brésilien à mettre fin au déversement de navires toxiques en fin de vie dans les pays du Sud. Pourtant, le géant pétrolier Petrobras a vendu quatre autres de ses anciens pétroliers et deux de ses anciennes plates-formes flottantes pour démantèlement sur les plages d'Asie du Sud l'année dernière, atteignant un total de 34 navires échoués au cours de la dernière décennie. Les unités ont été vendues aux enchères à des ferrailleurs. Selon des sources maritimes, au moins trois des unités ont été vendues à l'acheteur au comptant Best Oasis.

« Afin d'assurer un recyclage propre et sûr des navires au large des plages, il est temps pour le Brésil d'introduire des exigences plus strictes pour les enchères publiques de navires et d'unités offshore en fin de vie, et d'appliquer correctement la législation internationale sur les exportations de déchets dangereux. Ce déversement toxique continu perpétré par Petrobras et le [scandale](#) de l'ancien porte-avions SÃO PAULO auraient déjà dû servir de signal d'alarme », déclare Nicola Mulinaris, Senior Communication and Policy Advisor de l'ONG Shipbreaking Platform.

BW Offshore est une autre société bien connue qui a déversé ses unités toxiques sur la plage l'année dernière. Le 21 avril, un ouvrier a perdu la vie dans le chantier naval indien Priya Blue Industries, où la [CIDADE DE SÃO VICENTE de BW Offshore, Floating Production Storage and Offloading \(FPSO\)](#) était en train d'être coupée. Aidé par Arctic Shipbrokers, Grieg Green et l'acheteur au comptant Best Oasis, l'accord a été qualifié de vente verte.

En janvier 2019, le fonds de pension norvégien KLP avait [mis sur liste noire](#) Nordic American Tankers (NAT), une société enregistrée aux Bermudes et contrôlée depuis la Norvège par Herbjørn Hanson, à la suite de la vente de plusieurs pétroliers pour mise au rebut sale et dangereuse dans les chantiers d'échouage d'Asie du Sud. Pourtant, NAT ne semble pas avoir amélioré sa politique depuis, avec deux navires NAT supplémentaires qui se sont retrouvés sur les plages de l'Inde et du Pakistan l'année dernière.

Il existe des lois sur l'environnement et le travail qui réglementent le recyclage des navires, mais elles sont ignorées et facilement contournées par les armateurs, souvent avec l'aide de ferrailleurs connus sous le nom d'acheteurs au comptant. Celles-ci paient le prix le plus élevé pour les navires en fin de vie et renomment, réenregistrent et rebaptisent généralement les

navires lors de leur dernier voyage vers les chantiers d'échouage. Plus de la moitié des navires vendus en Asie du Sud en 2022 ont changé de pavillon pour l'un des pavillons de la liste grise et noire du Cameroun, des Comores, des Palaos, de Saint-Kitts-et-Nevis et de la Tanzanie, souvent quelques semaines seulement avant de toucher la plage. Au moins huit de ces changements de pavillon ont permis aux armateurs de contourner le [règlement de l'UE sur le recyclage des navires](#). Sept de ces unités, dont une appartenant à l'italien Finbeta SpA, se sont retrouvées sur une plage au lieu d'être recyclées dans une installation agréée par l'UE, comme l'exige le règlement.

« Les lois existantes sont bien trop faciles à contourner pour les armateurs. Les décisions de mise au rebut sont prises dans les bureaux de Hambourg, Athènes, Anvers, Copenhague et d'autres hubs maritimes. Cette réalité exige l'introduction et l'application de mesures qui tiennent effectivement les véritables propriétaires effectifs des navires responsables dans leurs propres juridictions, quels que soient les pavillons utilisés et les ports de départ pour la démolition », déclare Jenssen.

En 2022, 49 navires au total ont été démantelés à [Aliğa](#), en Turquie, un site où se trouvent actuellement six chantiers de recyclage de navires agréés par l'UE. Les organisations de la société civile ont fait part de leurs inquiétudes concernant les opérations de recyclage des navires dans la région et se sont massivement [mobilisées](#) au cours de l'été pour stopper l'importation du porte-avions chargé de produits toxiques SÃO PAULO. Ils signalent de graves infractions aux lois nationales relatives aux permis environnementaux, à la pollution, à la santé et à la sécurité au travail et à la gestion des déchets dans le secteur. Deux installations, Şimşekler et Işıksan, ont été [retirées](#) de la liste de l'UE en 2022 en raison de leur non-respect des exigences fixées dans le règlement de l'UE sur le recyclage des navires. En outre, [les rapports d'audit](#) récemment publiés de deux autres chantiers révèlent plusieurs problèmes.

" Maintenant, compte tenu de la prise de conscience des violations, nous nous concentrerons sur l'amélioration et le renforcement des normes environnementales et des pratiques de santé et de sécurité au travail afin que le secteur du recyclage des navires respecte pleinement les travailleurs, les communautés locales et l'environnement ", déclare Asli Odman, universitaire et bénévole à Istanbul Health and Safety Labor Watch.

Des pratiques dangereuses et salissantes affectent également des pays qui font rarement la une des journaux sur le recyclage des navires. Au [Canada](#), le démantèlement illégal de barges et de navires chargés d'amiante affecte négativement les résidents locaux et les peuples autochtones de Baynes Sound. De l'autre côté de l'Atlantique, la démolition de dizaines de navires toxiques pollue les côtes du [Ghana](#).

« Nous exhortons les autorités canadiennes et ghanéennes à mettre fin immédiatement à ces pratiques inférieures aux normes et à prendre exemple sur la législation européenne existante sur le recyclage des navires lors de l'élaboration de nouveaux ensembles de règles nationales », déclare Mulinaris.

À l'avenir, le nombre de navires qui devront être démantelés devrait augmenter. Dans le même temps, l'attention croissante portée à la circularité et le besoin urgent de réduire les émissions de carbone offrent des opportunités pour transformer le secteur du recyclage des navires. Déjà, des gouvernements tournés vers l'avenir élaborent des politiques visant à accroître l'accès à la ferraille pour la production d'acier vert, en les associant à des mesures visant à encourager le développement d'une capacité durable de recyclage des navires. Par exemple, les Émirats arabes unis ont adopté une règle de « non-échouage » et visent à attirer

des navires pour le démantèlement en cale sèche. Le Green Deal de l'Union européenne pousse, de son côté, les grandes entreprises sidérurgiques à explorer les moyens d'intégrer le recyclage des navires dans leur chaîne de production.

" Une transition juste dans le secteur du recyclage des navires est possible. Des solutions propres et sûres sont déjà disponibles, et des innovations allant de la robotique aux technologies de découpe au jet d'eau garantiront non seulement des pratiques plus sûres, mais rendront également le recyclage durable des navires plus rentable. Nous appelons sur les armateurs, en particulier les grandes compagnies de porte-conteneurs qui auront de nombreux navires à démolir en 2023, pour soutenir l'abandon des chantiers d'échouage », déclare Jenssen.

En savoir plus sur les pionniers du recyclage écologique des navires dans notre [magazine Breaking Out](#).

Pour la visualisation des données des records de démolition 2022, cliquez [ici](#). *

Pour l'ensemble de données Excel complet de tous les navires démantelés dans le monde en 2022, cliquez [ici](#). *

* Les données recueillies par l'ONG Shipbreaking Platform proviennent de différents points de vente et parties prenantes, et sont recoupées chaque fois que possible. Les données sur lesquelles ces informations sont basées sont correctes 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.