



## PRESS RELEASE

Press release from the NGO Shipbreaking Platform

<http://www.shipbreakingplatform.org/press-release-dutch-prosecutors-press-criminal-charges-against-seatrade/>

# RECTIFICATIF

Bruxelles, le 15 Février 2018 - À la suite des discussions avec le ministère public néerlandais, l'acheteur au comptant GMS n'a pas été confirmé à l'acheteur final des navires du Seatrade. Les preuves fournies à la Cour ont montré que GMS avait fait une offre pour au moins l'un des navires, qui soutient le dossier du Procureur sur les intentions de Seatrade de disposer du / des navire (s).

## Les procureurs néerlandais engagent des poursuites pénales contre Seatrade

### Les responsables risquent des peines d'emprisonnement et de lourdes amendes pour la vente illégale de navires en fin de vie

**Bruxelles / Rotterdam, le 13 Février 2018** - Pour la première fois en Europe, les procureurs apportent des accusations criminelles contre un armateur - Seatrade - pour avoir vendu des navires à des chantiers de démolition dans des pays « où les méthodes de démantèlement des navires actuels mettent en danger la vie et la santé des travailleurs et pollue l'environnement ». L'affaire est entendue dans un tribunal de Rotterdam cette semaine, et le [ministère public néerlandais](#) appelle à une lourde amende **[(2,55 mill EUR)]** et à la confiscation des profits de Seatrade réalisés par la vente illégale de quatre navires, ainsi qu'à six mois peine de prison pour trois des cadres supérieurs de Seatrade. Seatrade est basée à Groningen, aux Pays-Bas, et est le plus grand opérateur de transport frigorifique dans le monde.

En 2013, l'ONG Plateforme sur la Démolition des Navires (*Shipbreaking Platform*) avait révélé la vente opérée par Seatrade du SPRING BEAR et du SPRING BOB, respectivement à des démolisseurs Indiens et Bangladais. Les lourdes accusations portées par le procureur néerlandais impliquent en outre la démolition du SPRING PANDA et du SPRING DELI en Turquie, et sont basées sur les lois internationales régissant l'exportation des déchets dangereux et sur le Règlement de l'UE relatif au

transport de déchets. Le Règlement interdit aux États membres de l'Union Européenne d'exporter des déchets dangereux à des pays en dehors de l'OCDE [1] ; il nécessite aussi un consentement préalable pour de telles exportations. Les quatre bateaux ont commencé leur dernier voyage pour les chantiers de démantèlement au départ des ports de Rotterdam et de Hambourg au printemps 2012.

**[Le Procureur a présenté des preuves que Seatrade avait l'intention de vendre les navires via un acheteur au comptant afin de maximiser le gain financier. Dans les échanges de courriers électroniques entre Seatrade et Baltic Union Shipbrokers, l'acheteur au comptant GMS a offert le prix le plus élevé pour les pièces spéciales d'au moins un des navires. La vente finale n'a pas été en faveur de GMS, mais au profit d'un autre acheteur au comptant non divulgué.]** Selon le Procureur, Seatrade a opté pour l'option d'un acheteur au comptant, plutôt que pour le recyclage sûr et propre des navires, pour des raisons purement financières. **[Des acheteurs au comptant, comme GMS, sont]** d'infâmes marchands de ferraille dont la spécialité est de remettre les navires aux chantiers du Sud de l'Asie, où le prix des navires en fin de vie est plus élevé en raison de l'exploitation de travailleurs migrants et à une faible, voire inexistante, application des normes de sécurité et de l'environnement. Selon le Procureur, le fait que Seatrade ait vendu sciemment les bateaux sales et dangereux à démanteler afin de maximiser les profits aggrave davantage l'accusation [2].

*« En dépit des enquêtes criminelles en cours, Seatrade a vendu deux navires - le SINA et le ELLAN – afin qu'ils soient démantelés, dans des conditions aussi insalubres que dangereuses sur la plage d'Alang, en Inde, en Août 2017 »,* dit Ingvild Jenssen, fondatrice et directrice de l'ONG Plateforme Démolition des Navires. *« Cette affaire s'ajoute à la demande croissante, y compris des investisseurs et des grandes banques d'expédition, de meilleures pratiques de recyclage des navires »,* ajoute-t-elle.

Les autorités de la Norvège, de la Belgique et du Royaume-Uni accorderont une attention particulière au verdict de l'affaire. Des enquêtes similaires sont en cours dans ces pays, impliquant des compagnies maritimes telles que Maersk et CMB, ainsi que les plus importants acheteurs au comptant au monde, GMS et Wirana.

## REMARQUES

[1] Les navires contiennent de nombreuses [substances qui sont toxiques à l'intérieur de leurs structures](#), y compris de l'amiante, des métaux lourds et des huiles de résidus. Parce que Seatrade s'est spécialisé dans le transport de marchandises réfrigérées, tous les navires, de plus, contenaient des chlorofluorocarbones (CFC),

une substance qui est connue pour provoquer l'appauvrissement de l'ozone dans l'atmosphère supérieure. Le Protocole de Montréal (relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone), qui est entré en vigueur en 1989, a depuis son adoption éliminé et interdit l'utilisation des CFC.

[2] Au début de cette année, [le plus grand investisseur privé mondial, la Caisse Pétrolière Norvégienne, s'est dessaisie de quatre compagnies maritimes en raison de leurs mauvaises pratiques de démantèlement](#) des [navires](#). Elle a également fait valoir que la vente d'un navire à un chantier d'échouage « *est la conséquence d'un choix actif de la part de la société qui était propriétaire du navire afin de maximiser son profit* ».

## CONTACT

Ingvild JENSSEN

ONG Plateforme Démolition des Navires (*NGO Shipbreaking Platform*)

Directrice Exécutif et Fondatrice

Tél .: +32 (0) 2 419 6094

[ingvild@shipbreakingplatform.org](mailto:ingvild@shipbreakingplatform.org)