

Communiqué de presse – La Belgique Doit Arrêter l'Export d'un Navire Toxique Vers l'Inde

2014-06-04 14:06:03 Shipbreaking



[Lire le communiqué en anglais](#)

Des sociétés japonaises impliquées dans la vente illégale d'un navire aux chantiers de démantèlement indiens où six travailleurs sont morts en 2014

Bruxelles, le 4 juin 2014 – La coalition NGO *Shipbreaking Platform*, qui regroupe des organisations non-gouvernementales actives dans les secteurs de la protection environnementale, des droits de l'Homme et du travail, ont écrit ce lundi 2 juin au Ministère flamand de l'Environnement pour que la Belgique arrête le navire *Global Spirit*, un transporteur de véhicules destiné à la démolition en Inde [1]. Le navire est en ce moment dans le port d'Anvers, où il prend en charge des voitures d'occasion qu'il déchargera ensuite en Afrique de l'Ouest. Le *Global Spirit* poursuivra sa course vers les plages indiennes d'Alang où il sera alors échoué pour être démantelé. Les chantiers de démolition navale d'Asie du Sud sont tristement célèbres : six casseurs de navires y sont déjà morts depuis le début de cette année. Régulièrement, des travailleurs sont écrasés sous le poids de pans d'acier qui sont découpés des navires, suffoquent dans des citernes mal aérées, sont brûlés vifs ou perdent un membre. Bien plus encore contractent des maladies tels que l'asbestose ou développent un cancer des années plus tard à cause des déchets toxiques contenus dans la structure des navires. Selon un règlement européen (*Waste Shipment Regulation 1013/2006*) applicable dans ce cas, la Belgique doit empêcher que tout déchet dangereux – y compris les navires destinés à la démolition, considérés comme déchets – ne quitte sa zone côtière pour être importé par des pays en voie de développement. L'objectif du règlement est de mettre fin à l'injustice environnementale que les pays industrialisés provoquent quand ils préfèrent exporter leurs déchets toxiques dans des pays qui n'ont ni la technologie, ni l'infrastructure nécessaires en place pour y faire face. La Commission européenne a réitéré auprès du gouvernement flamand que la législation européenne est d'application dans le cas du *Global Spirit* et que la Belgique a l'obligation de ne pas laisser le navire être exporté en Inde. « *La Belgique doit agir rapidement pour empêcher que ce navire ne devienne un fugitif. Les autorités doivent garder le navire à Anvers, vérifier sa destination finale et l'inspecter afin de déterminer les quantités d'amiante, de PCB, et de tout autre substance dangereuses présentes à bord et dans la structure du navire,* » a déclaré Ingvild Jenssen, conseillère politique de la NGO *Shipbreaking Platform*, basée à Bruxelles. « *Le droit européen et la loi belge sont clairs en la matière : toute substance dangereuse doit être retirée des navires destinés à être démantelés en Asie du Sud.* » Le transporteur de voiture *Global Spirit* a été utilisé pour transporter des voiture Nissan-Renault sur la ligne Maroc-UE-Turquie. Le navire est affrété par Hoegh Autoliners, une société norvégienne, mais placé sous la gestion quotidienne d'une société française, Autotrans. Le *Global Spirit* a été vendu à un démolisseur indien pour 6,8 million de dollars US (512 dollars US la tonne) [2]. Un tel prix à la tonne, même pour l'acier, ne peut être obtenu qu'en ignorant les droits des travailleurs locaux et en polluant l'eau, l'air et le sol. Le *Global Spirit* contiendrait de l'amiante ainsi que des résidus de fuels inflammables qui sont un danger pour les milliers de travailleurs d'Alang. La NGO *Shipbreaking Platform* a écrit aux propriétaires du navire, les sociétés japonaises Mitsui O.S.K. Lines Limited (MOL) et Nissan Car Carriers (NCC), afin qu'ils choisissent plutôt une solution durable pour le démantèlement de leur navire et qu'ils adoptent une politique de recyclage responsable pour l'ensemble de leur flotte [3]. Hoegh Autoliners, qui affrète le navire et est actionnaire à 20% de NCC, a déjà adopté une politique de recyclage « off the beach » pour ses navires, c'est-à-dire renoncé aux plages d'Asie du Sud. « *Cette année, six travailleurs ont déjà perdu la vie dans les chantiers de démantèlement d'Alang. En dépit de ce que prétendent les propriétaires des chantiers et les sociétés-agents comme GMS, qui achètent et revendent des navires en fin de vie, la mort brutale de ces hommes prouve, encore et encore, que démanteler un navire sur une plage de façon responsable et sûre est complètement impossible,* » a déclaré Ritwick Dutta, avocat indien agissant au sein de l'ONG LIFE, basée à New Delhi, une organisation membre de la NGO *Shipbreaking Platform*. « *Cette méthode, ou plutôt ce manque de méthode, ne serait jamais acceptée en Belgique. Et ne devrait jamais être acceptée où que ce soit.* » Aujourd'hui, la vaste majorité des navires commerciaux sont échoués sur les plages d'Inde, du Bangladesh et du Pakistan où le travail est payé moins cher, les droits des travailleurs sont bafoués et la pollution est permise. En même temps, en Europe, les navires appartenant aux gouvernements sont, eux, uniquement démantelés dans des chantiers sophistiqués, localisés dans des pays industrialisés [4]. Ces pays-là qui laissent des navires partir alors qu'ils seront démantelés sur les plages d'Asie du Sud et alors que ces exports sont illégaux. « *Ce serait une aberration totale si les gouvernements français et belges étaient forcés de recycler leurs navires dans un chantier belge, alors que la Belgique laisse partir un navire toxique,* » a déclaré Ingvild Jenssen. « *Tant les navires gouvernementaux que commerciaux ne peuvent être exportés par les pays industrialisés. Ils devraient tous être recyclés dans des chantiers respectant la loi et pas sur les plages d'Asie du Sud.* » **CONTACT:** Ingvild Jenssen, conseillère politique ingvild@shipbreakingplatform.org +32 (0)2 609 44 20 www.shipbreakingplatform.org **NOTES :** [1] La lettre est téléchargeable ici [2] En avril, les chantiers de recyclage turcs étaient intéressés d'acheter le *Global Spirit* pour 380 dollars US de la tonne. La Turquie était une destination régulière du navire. [3] En 2013, la société japonaise Mitsui O.S.K. Lines Limited (MOL) avait déjà vendu six navires aux chantiers de démolition sud-asiatiques :

- Rubin (N° OMI 9064114), un transporteur construit en 1994, vendu aux démolisseurs de Chittagong, au Bangladesh
- Daio Robin (OMI 9136905), un transporteur de copeaux de bois construit en 1996, vendu aux démolisseurs d'Alang, en Inde

- Ryu Yoh (OMI 8921444), un transporteur de copeaux de bois construit en 1991, vendu aux démolisseurs d'Alang
- Cosmos Venture (OMI 8600143), un ferry construit en 1986, vendu aux démolisseurs d'Alang
- Solar Wing (OMI 8708244), un ferry construit en 1988, vendu aux démolisseurs d'Alang
- Diamond Jasmine (OMI 9177143), un pétrolier construit en 1999, vendu aux démolisseurs d'Alang

[4] Tous les navires destinés au recyclage et appartenant au gouvernement belge sont vendus au chantier de démantèlement du groupe Galloo à Gand. Ce chantier va aussi démanteler six navires de la flotte nationale française. **GLOBAL SPIRIT Localisation actuelle:** Anvers, Belgique **Destination:** Chantiers de démolition d'Alang, Inde **Propriétaire:** Mitsui O.S.K. Lines Limited (MOL)

Informations sur le navire:

Nom	GLOBAL SPIRIT
Numéro OMI	8517279
Pavillon	Libéria
Type de navire	Transporteur de véhicules
Taille du navire (gross tonnage/GT)	47500
Date et lieu de construction	1987 – INNOSHIMA
Substances dangereuses à bord	Amiante, résidus de fuel, équipement électronique

Informations sur la propriété:

Propriétaire bénéficiaire:	Mitsui O.S.K. Lines Limited (MOL)1-1 Toranomom 2-chome Minato-kuTokyo 105-8688 , JapanTel: +81 3 35877015Fax: +81 3 35877705,Email: pblmo@mail.mol.co.jpWeb: www.mol.co.jp
Opérateur commercial:	MOL Ship Management Company Limited
Propriétaire déclaré:	World Car Carriers Incorporated
Société de classification:	Nippon Kaiji Kyokai (NK)

Informations sur la démolition:

Destination:	ALANG, INDIA
Prix:	USD 512/LT LDT
Sources:	Lloyds List 28 April, www.equasis.org