



## **Déchets toxiques : 365 navires européens échoués sur les plages d'Asie du sud en 2012**

***Le futur règlement européen sur le recyclage des navires doit internaliser le coût du recyclage et responsabiliser les armateurs***

**Bruxelles, le 5 février 2013** – Un nombre record de 365 navires appartenant à des armateurs européens et contenant des matériaux toxiques ont été échoués sur les plages d'Asie du sud en 2012, selon une liste publiée aujourd'hui par la NGO Shipbreaking Platform, une coalition internationale d'organisations œuvrant pour la protection environnementale, des droits de l'Homme et du travail dans le domaine du recyclage des navires. Ce record représente une augmentation de 75% par rapport à 2011, lorsque 210 navires appartenant à des armateurs européens avaient été échoués en Inde, au Bangladesh et au Pakistan [1].

*« Malgré qu'il soit possible de recycler les navires en fin de vie en Europe et dans d'autres pays développés, la grande majorité des armateurs européens continue de démanteler leurs navires sur les plages d'Asie du sud dans des conditions dangereuses. L'Union européenne doit adopter des mécanismes qui à la fois empêchent les armateurs européens d'exporter leurs navires toxiques vers les pays en voie de développement pour y être démantelés et les obligent à les recycler dans le respect des standards environnementaux et des règles de sécurité et d'hygiène mis en place dans leurs propres pays »,* a déclaré Patrizia Heidegger, directrice de la NGO Shipbreaking Platform.

A la première place du top 10 de ces « pollueurs globaux » européens, on retrouve les armateurs grecs, qui ont envoyé 167 navires vers les plages sud-asiatiques, ce qui représente près de la moitié de l'ensemble des navires échoués par les armateurs européens en 2012. Les armateurs allemands prennent la seconde place avec 48 navires, suivis par les Britanniques (30 navires), les Norvégiens (23 navires), les Chypriotes (13 navires), les Bulgares (8), les Danois (6) et les Néerlandais (5). Les armateurs de tous les pays listés, exception faite de ceux basés aux Pays-Bas et en Norvège, ont exporté plus de navires vers l'Asie du sud en 2012 qu'en 2011. Les armateurs italiens ont fait échouer trois fois plus de navires en 2012 comparé à 2011, tandis que la société suisse MSC, spécialisée dans le transport de containers et les croisières grand public, a vendu 23 navires aux casseurs sud-asiatiques en 2012, alors que seuls 5 navires avaient connu ce sort en 2011. Le reste des navires fut envoyé par des armateurs basés en Estonie (3 navires), Suède (3), Lituanie (2), Belgique (2), Roumanie (2), Lettonie (1) et Pologne (1).

La liste de 2012 préparée par la NGO Shipbreaking Platform montre que la plupart de ces navires n'utilisait pas un pavillon européen lors de leur dernier voyage[3]. Plus précisément, 240 d'entre eux utilisaient ce qui est communément appelé les « pavillons de complaisance », tels que les pavillons du Panama, Libéria, Bahamas ou encore Saint-Christophe-et-Niévès. Le recours à de tels pavillons complique les efforts des autorités européennes habilitées à freiner, voire arrêter l'envoi de ces

navires vers des chantiers de démantèlement qui ne sont pas à la hauteur des standards européens en matière de protection environnementale et des droits des travailleurs.

En ce moment, la NGO Shipbreaking Platform travaille avec le Parlement européen sur l'établissement d'un mécanisme financier qui permettrait aux armateurs d'internaliser les coûts du recyclage et du traitement des déchets dangereux que l'on trouve à bord des navires en fin de vie, tels que l'amiante. La Plateforme souhaite que ce mécanisme soit appliqué à tous les navires passant par les ports européens au lieu d'être uniquement limité aux navires utilisant les pavillons européens. Ce mécanisme financier pourrait prendre la forme d'un fonds financé par les armateurs ; d'une assurance ; ou d'un compte épargne garantissant que des fonds soient mis de côté pour financer un recyclage des navires en conformité avec les lois européennes en vigueur. La Commission européenne n'a pas réussi à introduire un tel mécanisme financier dans sa proposition pour un règlement relatif au recyclage des navires, publiée en mars 2012. Le Conseil européen a lui aussi failli sur ce point lors de la présidence chypriote, qui s'est terminée en décembre dernier. Par coïncidence, les armateurs chypriotes ont envoyé 13 navires vers les plages d'Asie du sud en 2012. A l'heure actuelle, la Grèce et l'Allemagne, les deux plus importants « échoueurs » de navires en 2012, ne démontrent pas de volonté politique pour mettre fin à l'export des navires en fin de vie.

La Chine est une autre destination importante pour les navires en fin de vie vendus par les armateurs européens. Tant la Chine que l'Union européenne sont Parties au Basel Ban Amendment qui interdit tout mouvement transfrontière de déchets dangereux d'un pays membre de l'OCDE vers un pays non-membre. Bien que la liste publiée aujourd'hui soit focalisée sur les navires en fin de vie échoués sur les plages d'Asie du sud et bien que la NGO Shipbreaking Platform applaudit le fait que la Chine a rendu l'échouage des navires illégal et emploie un degré de mécanisation plus élevé, la Platform demeure soucieuse quant à l'absence de syndicats indépendants en Chine et quant au manque d'information disponible sur le traitement et la gestion bout-en-bout des déchets dangereux dans l'ensemble des chantiers de démantèlement des navires.

#### **CONTACT:**

Patrizia Heidegger  
Directrice  
NGO Shipbreaking Platform  
Rue de la Linière 11  
1060 Bruxelles  
[patrizia@shipbreakingplatform.org](mailto:patrizia@shipbreakingplatform.org)  
+32 2 6094 419

#### **NOTES:**

[1] La liste 2011 est disponible ici: <http://bit.ly/A89gAS>

[2] Bien que la Norvège et la Suisse ne figurent pas parmi les 27 Etats membres de l'Union européenne, tous deux font partie de l'ALEA (association de libre-échange européen). Les armateurs basés dans ces pays se doivent de respecter certains règlements européens, y compris le règlement du 14 juin 2006 concernant le transfert des déchets.

[3] En 2012, seulement 83 des 365 navires appartenant à des armateurs européens et ayant été envoyés en Asie du sud utilisaient des pavillons européens. Parmi les autres, 90 navires utilisaient le pavillon de Panama ; 60 utilisaient le Libéria ; 30 utilisaient Saint-Christophe-et-Niévès; 23 utilisaient les Iles Marshall ; 15, les Comores ; 12, Saint-Vincent-et-les-Grenadines ; et 10, les Bahamas. Certains armateurs basés hors de l'Union européenne ont utilisé un pavillon européen pour leur navire en fin de vie, parmi lesquels : le Japon (1 pavillon néerlandais), l'Ukraine (1 pavillon slovaque), les Emirats Arabes Unis (1 pavillon maltais), la Croatie (1 pavillon maltais), les Etats-Unis (1 pavillon grec), Singapour (1 pavillon norvégien et 1 pavillon chypriote), la Chine (2 pavillons chypriotes), Monaco (2 pavillons britanniques) et la Russie (3 pavillons chypriotes).

## **A PROPOS DE LA LISTE**

L'origine européenne des navires est déterminée soit par l'utilisation d'un pavillon européen ou d'un pavillon d'un pays membre de l'ALEA (Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein), soit parce que le dernier propriétaire du navire avant son achat par les casseurs était basé dans l'Union européenne (ou l'ALEA). Nous avons choisi d'utiliser le dernier bénéficiaire (« last beneficial owner ») du navire en tant que référence dans tous nos précédents rapports. Comme défini par la base de données maritime Lloyd's List, le propriétaire-bénéficiaire « peut être la société gestionnaire du navire ou le nom commercial d'un groupe, tous deux étant généralement perçus comme représentant les derniers propriétaires du navire ». Ceci doit être pris en compte lors de l'analyse du rapport. Les seules destinations des navires considérées pour l'établissement de ce rapport, tout comme dans les rapports précédents préparés par la NGO Shipbreaking Platform, sont : Gadani au Pakistan ; Alang, Sachana et Mumbai en Inde ; et Chittagong au Bangladesh. Certains navires peuvent manquer à la liste qui ne prétend pas être exhaustive. La plupart des données disponibles sont fournies volontairement par l'industrie maritime. La liste a été créée en utilisant Lloyd's List, Intermodal, les rapports de Robin des Bois, Equasis, ainsi que d'autres sources.