



COMMUNIQUÉ DE PRESSE COMMUN CGT – NGO SHIPBREAKING PLATFORM

Le démantèlement des navires en fin de vie : depuis le démantèlement du porte-avion Clémenceau, les conditions sociales et environnementales sont toujours aussi inacceptables et la responsabilité des armateurs et propriétaires européens est totale !

Chaque année des centaines de grands navires (80% du tonnage mondiale en-fin-de-vie) sont démantelés sur les plages d'Asie du Sud, avec des effets néfastes de cette pratique sur la santé des travailleurs, de la population et sur l'environnement. Les principales préoccupations sont les pollutions sévères causées à l'environnement marin et terrestre, le déversement de déchets dangereux, les conditions de travail effroyables causant de nombreux accidents graves et mortels, allant jusqu'à l'exploitation d'enfants.

Pour la CGT et NGO Shipbreaking Platform, les armateurs et propriétaires européens ont une responsabilité totale dans cette situation.

En effet, c'est plus de 70% des navires européens qui sont démantelés sur les plages d'Asie du Sud. Afin de se soustraire à leur responsabilité sociale et environnementale ainsi qu'à la réglementation européenne, les armateurs et propriétaires européens vendent leurs navires en fin de vie à des sociétés intermédiaires, au financement opaque, appelées « cash buyers », qui enregistrent à leur tour ces navires via des sociétés écran situées dans des paradis fiscaux.

Des pays européens commencent à s'élever contre les pratiques frauduleuses des armateurs et propriétaires européens. Notamment :

- L'Ecosse a bloqué à quai trois plateformes pétrolières soupçonnées d'être destinées au démantèlement en Asie du Sud.
- Le plus gros fonds souverain au monde, détenue par la Norvège a retiré son financement à quatre compagnies maritimes à cause de leurs mauvaises pratiques de démantèlement en Asie du Sud.
- Aux Pays-Bas, une procédure juridique a abouti à la condamnation aux instances criminelles d'une compagnie qui également démantèle en Asie du Sud.

Il est grand temps que la France, à son tour, intervienne dans ce dossier du démantèlement des navires en fin de vie :

- Pour stopper les scandaleuses pratiques de « beaching » des armateurs et propriétaires européens.
- Pour se mettre en accord avec les principes issus de la COP21, qu'elle porte dans toutes les réunions internationales. La protection de l'environnement ne doit pas seulement être un objectif national mais être défendu également dans les pays en voie de développement.
- Pour s'assurer du respect des normes de l'OIT avant tout partenariat commercial, au travers des conventions fondamentales et des directives pratiques sur la sécurité et la santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales.

- Pour veiller à ce que la liste européenne des installations de démantèlement des navires, issue du règlement (UE) n°1257/2013, ne contienne que des sites dont les normes sociales et environnementales européennes soient respectées.
- Pour soutenir la création d'un incitatif financier équivalent à un système de consignes des navires afin de responsabiliser les armateurs.
- Pour que toutes les façades maritimes de la France, et notamment la façade Méditerranée, aient un site de démantèlement des navires afin de favoriser les circuits-courts.
- Pour que les installations françaises soient en capacité d'accueillir des grands navires (bateaux et plateformes).

Contacts: Ingvild Jenssen, Directrice NGO Shipbreaking Platform, ingvild@shipbreakingplatform.org
Jean-Philippe Chateil, Secrétaire Général de la Fédération des Officiers de la Marine
Marchande CGT, jean-philippe.chateil@orange.fr