

fidh

Fédération internationale
des ligues des droits de l'Homme



In cooperation with the International
Platform on Shipbreaking



DOSSIER DE PRESSE

CES CHANTIERS QUI BRISENT L'ENFANCE

Le travail des enfants dans l'industrie de recyclage des bateaux au Bangladesh

Article I: All human beings are born free and equal in dignity and rights. They are endowed with reason and conscience and should act towards one another in a spirit of brotherhood. Article II: Everyone is entitled to all the rights and freedoms set forth in this Declaration, without distinction of any kind, such as race, colour, sex, language, religion, political or other opinion, national or social origin, property, birth or other status (...) Article III: Everyone has the right to life, liberty and security of person. Article IV: No one shall be held in slavery or servitude; slavery and the slave trade shall be prohibited in all their forms. Article V: No one shall be subjected to torture or to or degrading treatment or

cruel, inhuman



Quelques données

Introduction

La Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme (FIDH) et YPSA en coopération avec la plateforme internationale des ONG sur la démolition des navires¹ publient un rapport de mission d'enquête intitulé « Ces chantiers qui brisent l'enfance : le travail des enfants dans l'industrie de recyclage des bateaux au Bangladesh ».

Alerté par le nombre important d'enfants qui travaillent dans les chantiers de démantèlement de navires et en l'absence d'étude sérieuse sur ce sujet, la FIDH et YPSA ont décidé d'enquêter ensemble sur cette question. Ce rapport se base sur une enquête de terrain menée sur et autour des chantiers de démantèlement de navires ainsi que dans les villages du nord du Bangladesh d'où sont originaires de nombreux travailleurs mineurs. Ce rapport ne donne pas de statistiques sur ce phénomène car il n'existe pas de données officielles, et cela demanderait une recherche à long terme en raison des restrictions sévères à l'accès aux chantiers. Cependant, les auteurs estiment que 25% des travailleurs sont des enfants. Dans *Ces chantiers qui brisent l'enfance*, la FIDH et le YPSA décrivent pour la première fois de façon détaillée le travail des enfants dans les chantiers de démantèlement de navires de Chittagong. Au travers de témoignage et de photographie, le but de ce rapport n'est pas seulement de dénoncer le travail des enfants mais aussi de mettre l'accent sur le contexte économique et social qui pousse les enfants à travailler dans des conditions aussi dangereuses.

1. La plateforme internationale des ONG sur la démolition des navires est une coalition d'organisations qui défendent les droits environnementaux et les droits de l'Homme. Les membres actuels sont : Basel Action Network (BAN), Greenpeace, La fédération internationale des ligues des droits de l'Homme (FIDH), la fédération européenne des transports et de l'environnement (T&E), Bellona, the North Sea Foundation, the Ban Asbestos Network, Prevention of Hazardous Shipbreaking Initiative Turkey, Young Power in Social Action (YPSA), Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA), Bangladesh Institute of Labour Studies (BILS), Toxic Links, Gujarat Occupational Safety and Health Association and the Corporate Accountability Desk India.

Bangladesh

50 % de la population vit en dessous du seuil de pauvreté.

50 % des enfants de moins de 5 ans montrent des signes de malnutrition chronique.

Le travail des enfants

7.9 million d'enfants entre 5 et 17 ans travaillent (Enquête BBS sur le travail des enfants 2003).

1.3 million travaillent 43 heures ou plus par semaine.

20 % est le pourcentage du revenu familial que les enfants apportent.

75 % des enfants qui travaillent sont des garçons.

Plus d'un million d'enfants ont des emplois à risque.

La démolition des navires

60 % des bateaux démantelés en 2007 l'ont été au Bangladesh.

30 000 travailleurs sont employés directement par la démolition de navires et entre **100 000** et **200 000** indirectement.

Le recyclage de navires fournit **30 %** des besoins du Bangladesh en acier.

25 % des travailleurs dans les chantiers de démantèlement sont des enfants.

Activités dangereuses

(ces données sont des estimations en raison de l'absence de données officielles)

Des centaines de travailleurs sont morts ces dernières années et des milliers ont été blessés.

Les ONG ont pu documenter qu'au moins :

18 travailleurs sont morts ces deux dernières années (2006-2007).

10 travailleurs sont morts en 2008.



© Ruben Dao

Résumé du rapport

Le démantèlement de navires est une industrie-clé au Bangladesh. C'est une pratique très dangereuse mais qui attire de nombreux travailleurs migrants et des agriculteurs pauvres. Travailler dans ces chantiers leur rapporte un salaire plus élevé que s'ils travaillaient dans l'agriculture. Cette activité est extrêmement dangereuse et cause de nombreux accidents et morts tragiques. Beaucoup de travailleurs sont gravement blessés, et leur état de santé est affecté en raison des substances dangereuses contenues dans les bateaux et des conditions de travail déplorables sur les chantiers. Travailler dans de telles conditions est encore plus dangereux pour des enfants qui manquent de capacités physiques et qui sont encore en pleine croissance.

Les causes du travail des enfants sur les chantiers

La pauvreté est l'un des facteurs majeurs qui explique pourquoi un quart des travailleurs des chantiers de Chittagong ont moins de 18 ans. La perte de la terre, en raison notamment de l'érosion peuvent pousser un membre de la famille à voyager jusqu'à Chittagong pour trouver un emploi. La disparition du père de famille (mort ou abandon de la famille), source majeure de revenus peut créer une crise financière et pousser une famille à envoyer le garçon le plus âgé pour travailler sur les chantiers pour la survie de la famille.

Les familles endettées en raison d'un mariage sont parfois obligées de vendre leur terre, leurs biens et bétail ou d'emprunter de l'argent à leurs voisins. Les témoignages reçus ont révélé que des micro-crédits obtenus facilement auprès d'ONG sont dans certains cas une raison pour les familles de retirer leurs enfants de l'école et de les envoyer travailler. En effet, les prêts contractés auprès des ONG sont souvent moins flexibles que ceux obtenus auprès de villageois. En effet, le remboursement est plus strict et ils imposent des intérêts très élevés aux villageois sans tenir compte de leur situation financière.

Ajub, 15 ans, originaire de l'île de Moheshkali Island en face de la ville de Cox's Bazar. « *Quand mon père est mort il y a 7 ans, ma mère a essayé de nous nourrir ma petite soeur et moi. Elle cultivait mais cela ne suffisait plus. J'avais 8 ans lorsque j'ai commencé à travailler dans une usine de sel. J'y ai travaillé pendant 7 ans mais il y a 7 mois, ce contremaître est venu dans mon village et m'a offert un travail payant le double de ce que je gagnais, je suis donc parti pour Chittagong. Je suis actuellement chargeur. Je suis le seul revenu de la famille. Toutes les semaines, j'envoie 300 à 400 takas par l'intermédiaire d'une boutique de téléphone portable dans le village. En fait, je recharge d'ici un numéro de mobile appartenant à la boutique du village et son propriétaire transmet l'argent à ma mère.* »

Nuramol, 12 ans, arrivé 2 semaines auparavant de Comilla : « *Nous avons du faire une hypothèque sur notre terre pour payer le mariage de ma soeur. Ensuite, pour récupérer notre terre et la cultiver, mon père a emprunté 20 000 Takas à une ONG. Bien sûr, pour obtenir ce prêt, mon père n'a pas dit la vérité à cette ONG. Ma première paie ici au chantier m'a aidé à rembourser mon ticket de train et mon équipement. Après, j'enverrai régulièrement de l'argent pour aider mon père à rembourser les prêts* ».

Indépendamment de ces raisons financières, la facilité à obtenir un emploi sans qualification ni expérience et un salaire bien meilleur que dans les autres secteurs d'activités est attrayant pour de nombreux enfants.

Pratiques courantes dans les chantiers

Certains enfants sont originaires de la région de Chittagong mais le recrutement se fait aussi par le biais de contremaîtres qui passent dans les villages. La main d'oeuvre est presque 100% masculine contrairement à d'autres secteurs d'activités. Les enfants en dessous de 10 ans sont très rarement embauchés car ils ne possèdent pas la force physique requise pour ce métier. D'après plusieurs sources locales qui ont de l'expérience dans les chantiers, à peu près 10% des travailleurs ont moins de 12 ans. Parfois, les enfants viennent à Chittagong avec un membre de la famille qui y travaille déjà.

La plupart des enfants qui ont témoigné travaillent en tant qu'« aides au découpage » (ils assistent des découpeurs en utilisant des chalumeaux pour couper des bouts de fer), quelques uns sont des « balayeurs » (ils enlèvent la boue de toutes les parties du navire), d'autres sont en charge des chaînes et des câbles utilisés pour déplacer des plaques d'acier et des parties du bateau, puis de les charger dans des camions et enfin de les délivrer aux acheteurs.

Les enfants ne portent pas de protection adéquate, travaillent en plein soleil et inhalent des fumées. Les enfants travaillent généralement 12 heures par jour au chantier. La plupart ont environ une heure de pause pour déjeuner ainsi que deux pauses-thé, certains travaillent même la nuit. Ils n'ont pas de congés officiels mais bénéficient d'un demi jour de repos le vendredi après-midi. La plupart des enfants interviewés ont déclaré ne pas travailler tous les jours car ils sont souvent trop fatigués, blessés ou malades.

Jowel, 14 ans, ancien « aide au découpage » : « *régulièrement, je ne peux rien manger car j'ai avalé trop de fumée. Lorsque vous avez du gaz à l'intérieur de votre corps, vous ne pouvez pas manger* », « *mes yeux pleurent. Quand je reviens dans ma chambre, souvent je ne peux pas manger à cause de cette horrible douleur* ».

Les enfants se plaignent de douleurs et sont régulièrement malades (maux de tête, vertiges) à cause de l'environnement toxique dans lequel ils travaillent. Il n'y a pas une seule journée sans maladie, blessure ou même de mort sur les chantiers.

Un enfant victime d'un accident et sérieusement blessé ne peut plus travailler au chantier. Dans ce cas, les enfants sont renvoyés chez eux et deviennent un poids pour leurs familles. Les travailleurs blessés sont très souvent renvoyés dans leur village avant la fin de leur traitement et sans compensation.

Les enfants originaires de Chittagong vivent généralement dans des petites maisons familiales et les enfants ayant migré sont hébergés dans des dortoirs près des chantiers où il n'y a pas l'eau courante et où l'électricité est rare.

D'après la loi sur le travail de 2006, les enfants de moins de 14 ans ne peuvent être employés dans aucun établissement ni aucune profession. Cependant, cette loi n'est pas respectée, et l'inspection du travail n'a déposé aucune plainte concernant le travail des enfants dans les chantiers. La Convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les pires formes de travail des enfants ratifiée par le Bangladesh impose une obligation de « *prendre des actions immédiates et des mesures efficaces pour assurer l'interdiction et l'élimination des pires formes de travail des enfants comme mesures d'urgence* », enfant signifiant une personne âgée de moins de 18 ans.

Le rapport sera en ligne sur le site de la FIDH, dans sa version anglaise le mardi 16 septembre 2008

3 questions à Isabelle Autissier



Nous connaissons tous ton engagement au sujet des questions environnementales, mais tu es également depuis des années aux côtés de la FIDH. Peux-tu revenir en quelques mots sur ces engagements ?

Il me semble que ce sont deux engagements complémentaires. Pour que l'être humain se développe, il faut un environnement sain et un corpus de droits. Je fais partie du pool des parrains et marraines de la FIDH depuis 7 ans maintenant. Mon rôle n'est pas, bien sûr de faire un travail juridique, mais de relayer des informations et de faire connaître les situations surtout quand elles touchent un domaine de compétence proche du mien.

Le rapport que nous publions aujourd'hui montre un exemple de violations massives des droits de l'Homme commises dans le cadre d'activités ayant un rapport direct avec la mer. Quel est ton sentiment à ce sujet ?

Le rapport sur le travail des enfants dans la déconstruction de ces bateaux poubelles me touche évidemment de plus près puisqu'il s'agit d'un sujet « maritime ». A travers ma propre pratique de la mer et telle qu'elle est perçue dans notre société, elle est plutôt associée à la liberté et à la nature. C'est donc d'autant plus insupportable, surtout car il s'agit de travail d'enfants, pour qui la mer ne devrait être qu'un espace de jeu et d'apprentissage.

Pollution, atteintes aux droits du travail : le transport maritime est à l'origine de nombreuses catastrophes humaines et environnementales. Penses-tu que nous puissions arriver un jour à faire en sorte que cette activité devienne plus propre et plus respectueuse des droits humains. Et, surtout comment ?

Ce n'est pas une fatalité. Ce n'est pas le transport maritime qui est en jeu, mais la façon dont il est pratiqué et organisé quand on ne met pas l'homme au centre de la préoccupation. Concernant la pollution maritime, on voit bien qu'on arrive à la limiter quand on responsabilise les acteurs (transporteurs, affrêteurs...) par des réglementations et s'il le faut par des procès. Le même chemin peut être suivi pour les droits de l'Homme. une campagne de sensibilisation est toujours indispensable avant pour dénoncer, informer et faire pression sur les gouvernements. ici nous sommes plus généralement sur la question du travail des enfants et la responsabilité des « consommateurs » à l'autre bout de la chaîne mérite aussi d'être soulignée.

RAPPORTS PRÉCÉDENTS

- **Rapport de la mission d'enquête 2002 de la FIDH, *Ou finissent les bateaux poubelles? Le droit du travail dans les chantiers de démantèlement des navires en Asie du Sud, les cas de Chittagong (Bangladesh) et Alang (Inde)***

Dans ce rapport, la FIDH attire l'attention sur le démantèlement des navires qui est l'illustration parfaite du potentiel mais aussi des dangers d'une économie mondialisée en pleine expansion. Le démantèlement des navires offre un emploi à plusieurs dizaines de milliers de travailleurs sur le continent asiatique, il apporte aussi une quantité importante d'acier. Le démantèlement est une alternative car les ressources en minerai sont non renouvelables. En même temps, cette délocalisation expose les travailleurs des pays en voie de développement à certains dangers qui seraient inacceptables dans des pays industrialisés. Elle impose aussi des standards moins stricts que ceux qui ont été négociés dans les conventions internationales du travail. En effet, cela crée deux catégories de travailleurs. Les gouvernements nationaux des pays où les chantiers sont situés ont la responsabilité de protéger les droits des travailleurs, et les diverses entreprises publiques ou semi-publiques le long de la chaîne ne peuvent pas en être exonérées. Celles-ci devraient aussi être responsables des conditions dans lesquelles les navires sont vendus.

- **Les bateaux en fin de vie, un rapport conjoint de Greenpeace et de la FIDH**

En 2005, la FIDH et Greenpeace, en coopération avec YPSA ont publié un rapport de mission d'information intitulé, « Les bateaux en fin de vie – le coût humain de la démolition des navires ». Ce rapport apporte un regard approfondi sur les impacts de cette activité sur les droits humains et environnementaux à Alang en Inde et à Chittagong au Bangladesh. Le rapport donne un visage aux victimes de cette activité, en décrivant les causes des décès dans les chantiers, des accidents "et les problèmes de santé liés aux substances toxiques et notamment à l'amiante. A la suite de ce rapport, une campagne dénonçant le démantèlement du porte-avion français « le Clémenceau » à Alang permit le rapatriement du bateau en France.

Concernant le démantèlement des navires

Après 20 ou 30 ans, les navires sont à la fin de leur vie. Ces bateaux en « fin de vie » sont vendus et démontés pour récupérer l'acier. Cependant, ces navires contiennent une quantité importante de matériaux dangereux. Le démantèlement de navires se produit aujourd'hui dans des chantiers sur les plages des pays du sud de l'Asie. Le Bangladesh, ainsi que l'Inde et le Pakistan offrent des prix très bas en raison de la main d'œuvre peu chère, de l'absence de machines coûteuses, mais aussi, du mépris des standards internationaux en matière du droit du travail et de l'environnement. Cette situation va être aggravée par le nombre de navires qui seront mis hors d'usage ces prochaines années en raison de la suppression de cargos à simple coque, le nombre important de vieux navires; ainsi que du boom général dans la construction navale lors de ces dernières années. Les déchets toxiques sur ces navires en « fin de vie » sont vendus et échangés librement sans restrictions sur le marché international. Les coûts pour s'assurer que ces déchets sont récupérés et détruits sans polluer ni mettre en danger la santé publique sont aujourd'hui supportés par les travailleurs et par l'environnement dans les pays en développement en Asie du sud. Ceci est illégal d'après le droit international et contraire au principe bien établi du « pollueur payeur ».



Cadre juridique international du démantèlement des navires

La **Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (BC)** a été engagée en réponse à de nombreux scandales internationaux concernant le trafic des déchets dangereux commencé à la fin des années 1980. La convention est pertinente pour le démantèlement de navires car ces navires contiennent très fréquemment une quantité importante de matériaux dangereux. En 2002, le BC a adopté des directives techniques sur la bonne gestion environnementale (ESM) sur la démolition totale ou partielle des navires, un document à l'attention des pays qui ont déjà des installations pour le démantèlement.

En décembre 2003, l'**Organisation maritime internationale (OMI)** a adopté un document intitulé « les directives sur le recyclage des navires ». Ce document a été établi pour améliorer la procédure de démantèlement et pour donner des conseils à toutes les personnes ayant un rôle dans le processus de recyclage, y compris les administrateurs des équipements navales et maritimes, les pays fournisseurs, le pavillon, les ports et les États qui recyclent, ainsi que les organisations inter gouvernementales et les corps commerciaux comme les propriétaires de navires, les réparateurs et les chantiers de démolition. L'organisation maritime internationale est actuellement entrain de négocier une convention sur le recyclage des navires qui a pour but de remplacer la convention de Bâle sur les questions de démantèlement de navires. Les partis signataires accepteront de ratifier la nouvelle convention OMI s'ils estiment que le niveau de contrôle est au moins équivalent à celui de la convention de Basel. Cependant, l'ébauche de la convention OMI est actuellement tellement médiocre qu'il n'impose aucune obligation ou incitation réelle sur les pays qui démantèlent des navires et sur leurs propriétaires afin d'améliorer l'état actuel. En effet, l'ébauche ne représente pas vraiment une avancée dans l'actuel cadre légal international.

L'**Organisation internationale du travail (OIT)** a publié en 2004 un ensemble de directives sur la destruction et le recyclage des navires. Les directives suggèrent un ensemble de règles nationales qui définissent les responsabilités et le droit des employeurs. Ces directives prévoient des recommandations sur la sécurité lors des opérations de démantèlement en particulier sur la gestion des substances dangereuses, sur des mesures préventives et des mesures de protection concernant les travailleurs contre les dangers. De plus, les directives encouragent des programmes de formation.



© Ruben Dao

Qui sommes nous?

La **FIDH** agit pour la protection des victimes de violations des droits de l'Homme, pour la prévention des violations et afin de mener les auteurs de ces violations devant la justice. La FIDH œuvre pour le respect de tous les droits de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. C'est un réseau international qui réunit aujourd'hui 155 organisations membres localisées dans plus de 100 pays. La FIDH coordonne et soutient leurs activités et les relaie au niveau international. Enfin, c'est une organisation indépendante des partis politiques et religieux ainsi que des gouvernements.

www.fidh.org

YPSA est une organisation qui se consacre au développement social. Elle est apparue en 1985 au Bangladesh. Son objectif principal est de promouvoir le développement durable par une approche globale. YPSA œuvre pour le respect des droits des travailleurs et essaie d'obtenir une amélioration des conditions de travail sur le chantier de démolitions des navires de Chittagong. Elle soutient une politique visant à garantir le respect des droits de l'Homme dans l'industrie de démolition de navires. En plus des activités de sensibilisation et des publications de recherches sur le sujet, YPSA apporte aussi de l'aide immédiate aux travailleurs blessés et aux familles des travailleurs défunts avec différents programmes de développement pour les villages entourant le chantier.

www.ypsa.org

www.shipbreakingbd.info

« **La plateforme des ONG sur la démolition des navires** » est une alliance d'organisations qui défendent les droits du travail, de l'Homme et de l'environnement. Cette plateforme a été créée en Septembre 2005 par un ensemble d'ONG qui ont réalisé que pour défier le problème politique dans l'industrie navale mondiale, il était nécessaire de former un groupe plus large à la fois géographiquement et politiquement. La coalition s'est transformée en plateforme internationale, incluant des ONG basées dans les pays les plus importants pour la démolition des navires, l'Inde et le Bangladesh. La plateforme est aussi reconnue par la Convention de Bâle et l'organisation maritime internationale (OMI), comme la principale ONG internationale travaillant sur ce thème.

www.shipbreakingplatform.com



person belongs, whether it be independent, trust, non-self-governing or under any other limitation of sovereignty. Article III: Everyone has the right to life, liberty and security of person. Article III: Everyone has the right to life, liberty and security of person. Article III: No one shall be held in slavery or servitude; slavery and the slave trade shall be prohibited in all their forms. Article IV: No one shall be held in slavery or servitude; slavery and the slave trade shall be prohibited in all their forms. Article V: No one shall be subjected to torture or to cruel, inhuman or degrading treatment or punishment. Article VI: Everyone has the right to recognition every- where as a person be-

Contacts Presse

FIDH – Gaël Grilhot/Karine Appy

Tél: 00 33 1 43 55 25 18 / 00 33 1 43 55 14 12

Tél. portable: 00 33 6 72 28 42 94

YPSA – Muhammed Ali Shahin

Tél. portable: +88-0189-321432 / 01711-825068

NGO Platform on Shipbreaking – Ingvild Jenssen

Tél: +32 (0)2 6094 419

Tél. portable: +32 (0) 485 190 920

fidh

Fédération internationale
des ligues des droits de l'Homme

www.fidh.org

blog.gardonslesyeuxouverts.org



www.ypsa.org

www.shipbreakingbd.info



www.shipbreakingplatform.org