A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires

n°40, du 1er avril au 30 juin 2015

21 juillet 2015

Sommaire

Grexit pour 2 vraquiers	2	Tanker	20	Vraquier	40
Le Canada solde le passé	6	Chimiquier	21	Transporteur de ciment	64
Rectificatif *Perintis*	9	Transporteur de gaz	23	Voiturier	65
Bilan 2er trimestre : retour à l'Asie des plages	11	Divers : drague,	25	Ferry/ traversier	66
Alerte à la Radioactivité Naturelle Renforcée	12	offshore, remorqueur		The END : le *Baltic Ace*	68
La réglementation européenne – 2ème partie	14	Marchandises diverses	28	Sources	70
Le Top 14 des meilleurs ports	15	Transporteur colis lourd	35		
Transporteur de bétail	17	Cargo réfrigéré	36		
Navire-usine / pêche	18	Porte-conteneurs	36		

Morceau par morceau, l'ex voiturier *Baltic Ace* resurgit du fond de l'eau.

© Jan Oosterboer

Grexit pour deux vraquiers.

La mauvaise conjoncture économique et la baisse des taux de fret poussent les vraquiers vers la démolition. A plus forte raison quand des armateurs les abandonnent pendant des mois sans se soucier des équipages. Pour ce trimestre, 2 exemples de fin de carrière dans la douleur impliquent des armateurs grecs.

11 décembre 2013, l'arrivée fringante de l'*AG Vartholomeos* à Saint-Nazaire. © **Erwan Guéguéniat**

Le 11 décembre 2013, l'*AG Vartholomeos,* 18 ans, et son équipage de 27 marins ukrainiens, égyptiens et birmans accostent au port céréalier de Nantes pour charger de l'orge destiné à la Jordanie.

L'*AG Vartholomeos* est représentatif du labyrinthe du commerce maritime international. Il bat pavillon du Panama. Il est la propriété officielle depuis juin 2012 du grec Blueshell Shipping, lui-même prête nom d'un autre grec, Skyjet Shipping; les deux compagnies sont poursuivies devant le tribunal de Constanza par une plainte de la famille Ustyuzhanin dont un membre est mort à bord du navire dans les eaux roumaines à l'automne 2013. Le tribunal de commerce de Nantes (France) estime, quant à lui, que le véritable armateur est le russe Fedcominvest, gestionnaire du navire, spécialisé dans le commerce de soufre, d'engrais et de céréales et par ailleurs sponsor du club de foot de l'AS Monaco.

Le 16 décembre, Evrasia Bunker Ltd, une société basée aux Iles Vierges Britanniques obtient la saisie du navire pour des factures de soutes impayées d'un montant total de 1,2 million d'euros.

Terminal céréalier de Nantes. © **GM / pss-archi.eu**

Le mastodonte menace de bloquer les quais et le trafic de Nantes. Le 20 décembre 2013, la saisie est levée sous condition de garanties financières et le port obtient le « déplacement » du navire. La patate chaude est envoyée à …. Montoir, un peu plus en aval sur la Loire, où le vraquier doit terminer de charger avant de « reprendre la mer », selon une vision idyllique. En fait, les garanties exigées ne seront

jamais apportées, la saisie sera confirmée par la cour d'appel de Rennes fin janvier et la cargaison déchargée début février 2014.

L'*AG Vartholomeos* déménage encore, quitte Montoir et s'en va sur les quais de Saint-Nazaire. Les contraintes du trafic portuaire ne s'occupent pas de diplomatie : en plein conflit, l'*AG Vartholomeos* et son équipage ukrainien font face dans une ambiance glaciale aux marins russes du BPC *Vladivostok* de l'autre côté du bassin.

AG Vartholomeos contre *BPC Vladivostok*

© Erwan Guéguéniat

Montoir, 22 janvier 2014

St Nazaire, 25 juin 2014

L'équipage est en partie rapatrié. En septembre 2014, l'armateur grec Skyjet demande au tribunal maritime du Panama, Etat du pavillon, de limiter sa responsabilité civile dans l'affaire Ustyuzhanin, et de fixer la valeur de la vie humaine à un maximum de 37.800 $. En mai 2012, Skyjet avait acheté l'*AG Vartholomeos* 8,5 millions $ à l'allemand Vogemann.

Fin décembre 2014, un nouveau capitaine et 17 hommes d'équipage viennent remplacer les 11 marins égyptiens et birmans encore à bord. Les litiges financiers s'apaisent. Pour ses 5 derniers mois de survie, le vraquier devient officiellement la propriété de l'ukrainien Unimor Shipping qui avait déjà racheté le sistership *AG Methodios* à Skyjet en mars 2012. Le 27 janvier 2015, l'*AG Vartholomeos* quitte Saint-Nazaire. Le 1er février, il devient l'*Ancona* sous pavillon Libéria et part pour Hambourg où il est détenu avec 19 déficiences. Il gagne ensuite Aqaba, Jordanie, en mai, puis l'Asie du Sud-Est. Parti de Singapour, l'ex-*AGVartholomeos* est finalement échoué pour démolition à Chittagong le 16 juin. 365-380 $ la tonne, soit 4/4,5 millions de $.

AG Vartholomeos (ex-*Voge Prosperity*, ex-*National Prosperity*). OMI 9110511. Vraquier. Longueur 225 m, 11.750 t. Pavillon Panama, pavillon Libéria pour ses derniers mois de navigation. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1995 à Copenhague (Danemark) par Burmeister &Wain Skibsvaerft sous le n° 955. Détenu en 2003 à Vancouver (Canada), en 2006 à Kwinana (Australie), en 2007 à Mourmansk (Russie) et en 2015 à Hambourg (Allemagne).

8 sisterships ont été construits entre 1994 et 1996 : *Romandie* (OMI 9081879), *Silvretta* (OMI 9082881), *Maria Bottiglieri* (OMI 9085948), *Giovanni Bottiglieri* (OMI 9085936), *Linda Odendorff* (OMI 9084580), *National Prosperity* (OMI 9110523), *National Prestige* (OMI 9110523) et *Ever Mighty* (OMI 9128489). En juillet 2007, l'allemand Vogemann avait acheté la paire *National Prosperity*/*National Prestige*, futurs *AG Vartholomeos*/*AG Methodios* puis *Ancona*/*Angara* pour 93 millions de $. L'*AG Vartholomeos* est le second de la famille à partir à la casse, après le *Jindal Varad* (ex-*Romandie*), échoué pour démolition au Pakistan sous le nom de *Dal Va* et le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis (Cf. A la Casse n°38).

© JTAshipphoto

© Erwan Guéguéniat **© JTAshipphoto**

Dans ses dernières années, le chantier danois – mis en faillite en 1996 – s'était spécialisé dans les séries de vraquiers « économiques » en utilisant un minimum de tôles formées et usinées; ils sont caractérisés par une silhouette carrée et une étrave presque droite. Plusieurs cousins de la série *Solidarnosc,* construits sur le même concept, ont été échoués pour démolition dans les mois passés (voir notamment le débarquement des Légions Polonaises – *Legiony Polskie* – à Gadani, A la Casse n°37).

Szare Szeregi
© L. Blaszczak

Legiony Polskie
© Shahid

Jindal Varad
© W K Reich

≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈

Chenal d'accès © **Port of Rio Grande.com**

L'***Adamastos***, 19 ans, vraquier sous pavillon Libéria s'échoue fin juillet 2014, sur la côte du Rio Grande Do Sul, l'Etat le plus méridional du Brésil. Il venait de quitter le Super Port de Rio Grande où il avait chargé une cargaison de 55.000 t de soja transgénique destinées à la Chine. Le navire est renfloué mais les inspecteurs du port relèvent une série de 25 déficiences concernant notamment les moteurs principaux et auxiliaires. En sourdine, l'*Adamastos* partait du Brésil, laissant une ardoise de 3 millions de $ en frais de quai et factures diverses. Il est décidé de le retenir et le mettre à l'ancre, équipage compris, à 12 km de l'entrée du port.

© **Kostas Papadimoulis**

L'équipage de 22 marins venus des Philippines, de Grèce, Georgie, Roumanie, Egypte et Ukraine, est pratiquement laissé à l'abandon pendant plusieurs mois. Dès août 2014, Equasis déclare l'*Adamastos* « perte totale ». En décembre, les vivres manquent. La moitié des marins est rapatriée pour raisons sanitaires. Les autorités brésiliennes portent plainte contre les différentes sociétés liées au navire, non seulement l'armateur grec Phoenix mais aussi l'affréteur, la société de classification RINA, l'assureur American Club, et l'exportateur brésilien CEAGRO. Une décision du tribunal ordonnant la vente du navire et sa cargaison pourrait rapporter 18 millions de $ et résoudre le volet financier.

© **Kostas Papadimoulis**

Fin janvier 2015, le tribunal de Porto Allegre ordonne la libération des 11 marins encore à bord. Ils quittent le bord après 177 jours de captivité.

En mars 2015, la rumeur court d'un remorquage de l'*Adamastos* vers la Chine. Fin juin, il approche par ses propres moyens du détroit de Gibraltar. Des sources professionnelles l'annoncent pour démolition prochaine à Aliaga.

« We need help », décembre 2014 © **World Maritime News**

Adamastos (ex-*V-Rod*, ex-*Bertram*, ex-*Salmas*, ex-*Miltiadis*, ex-*Atlantic Leader*). OMI 9087269. Vraquier. Longueur 225 m, 10.486 t. Pavillon Libéria. Société de classification RINA. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Phoenix Shipping & Trading (Grèce). Détenu en 2007 à Gladstone (Australie) et en 2013 à Belem (Brésil).

14 juin 2015, Cadix (Espagne), dernière escale avant Aliaga ? © **Eddie Walker**

Le Canada solde le passé

A la Casse n°38 avait laissé les Grands Lacs nord-américains, la voie maritime du Saint-Laurent et les côtes du Canada encombrés d'un cortège de navires échoués, abandonnés ou en bout de course (Voir le Chapitre Grands Lacs – Voie Maritime du Saint-Laurent, p 4-10). L'horizon se dégage mais il n'y a pas eu de mise en place d'une doctrine privilégiant la démolition de proximité. Les exportations de vieux navires et de leurs matériaux et déchets polluants perdurent. Subsiste le cas du *Kathryn Spirit* qui a pris racine à Beauharnois à l'amont de Montréal.

L'***American Fortitude***, vétéran de 62 ans, a bénéficié de sagesse. En décembre 2014, il avait été mis sous cocon à Oswego (Etat de New York) sur le lac Ontario après l'interruption d'un remorquage hasardeux vers le Texas ; le remorqueur étai sous-dimensionné, les vieux hydrocarbures étaient encore dans les fonds. Le 11 mai 2015, il est pris en charge et en remorque par la paire *Molly M* et *Jarrett M*, refranchit les écluses du canal Welland entre les 2 lacs Ontario et Erié, et arrive le 14 mai au chantier de démolition canadien Marine Salvage à Port Colborne. Il effectuait son ultime voyage dans l'anonymat, le nom barbouillé de peinture noire,

Décembre 2014, remorquage avorté vers le Texas
© Marc Piché

Mai 2015, en route vers Port Colborne
Voir reportage Boatnerd **© Marc Dease**

Le ***Phoenix Sun*** rouillait à Sorel-Tracy, entre Montréal et Québec (A la Casse 38, p 9-10), hors d'état de naviguer, sans équipage, et vendu aux enchères pour 680.000 $ à la Holborn Shipping International basée aux Iles Marshall. C'était en novembre 2014. Les promesses de cet acheteur miraculeux sont tombées à l'eau, rien ne bougea à Sorel et surtout pas le *Phoenix Sun*.

Le navire est revendu en janvier 2015. Les termes de la vente restent flous. Il devient le simple *Phoenix*. L'acheteur officiel, London Bridge Shipping Ltd, est basé aux Iles Caïman. Exit le projet de démolition en Turquie. Après une remise en état lui permettant de quitter le Canada sur sa propre puissance avec un nouvel équipage, le *Phoenix* retrouvera, dit-on, une seconde jeunesse dans les chantiers de Dubaï. Un avenir surprenant quand les taux de fret moroses poussent les vraquiers vers les chantiers de démolition.

Malgré tout, à Sorel-Tracy, l'heure est à l'optimisme. Les autorités locales ont confiance, « l'armateur est crédible et a les moyens de ses ambitions » ; une plaque et le drapeau de la ville lui sont remis en remerciements. Un accord est trouvé sur les frais de quai et d'électricité. Les sous-traitants sont payés, le moteur et les équipements de navigation réparés et Transports Canada autorise le départ.

Manœuvres de départ à Sorel-Tracy© **Le Soleil**

Le *Phoenix* et son nouvel équipage entament la descente du Saint-Laurent le 22 mai sous la surveillance de l'*Ocean Delta*, un remorqueur océanique lourd habitué du Grand Nord. Après à peine 24 h de voyage, le navire tombe en panne de propulsion et doit être mis à quai pour réparation à Québec. « C'est normal pour un navire resté longtemps inactif » dit la porte-parole de Transports Canada. « Il y en a pour quelques jours ». Effectivement, le 29 mai, le *Phoenix* quitte le quai 104 du port de Québec… pour être mis au mouillage un peu plus loin devant l'Ile d'Orléans, une zone d'attente peu utilisée mais autorisée où le pilotage est obligatoire. L'intrusion du *Phoenix* dans le secteur complique les manœuvres des autres navires.

Au quai 104 de Québec et au mouillage devant l'île d'Orléans © **Le Soleil / Patrice Laroche**

Tout d'un coup, les problèmes sociaux rebondissent. Les 17 marins indiens réclament 3 mois d'impayés de salaire. «C'est la faute au gestionnaire du navire, le propriétaire va avancer l'argent » rassurent ITF (International Transport Workers Federation) et Transports Canada. La détention est prolongée en attendant le règlement des salaires. Officiellement, c'est la 3ème détention en 2 ans dans un pays signataire du Mémorandum de Paris : 2 avaient déjà été prononcées à Sorel en août 2014 et en avril 2015. Dans le cadre de la chasse aux navires sous-normes, le *Phoenix* est désormais banni des ports européens à compter du 7 juin. Mauvais pour sa prétendue nouvelle carrière.

Le 9 juin au matin, il quitte Québec et repart, dit-il, vers Dubaï. Le 19 juin, il passe au nord de l'archipel des Açores avant de se diriger vers le détroit de Gibraltar et la Méditerranée. La destination annoncée est toujours Dubaï, via Port-Saïd et le canal de Suez. Et ensuite ? Derrière London Bridge se cache une société de Mumbai, en Inde ; une destination plus vraisemblable et ultime serait la plage d'Alang, ou celle de Gadani en chemin.

L'***Algoma Montréalais*** était le plus vieux navire canadien à propulsion vapeur encore en activité ; l'an dernier, il transportait encore la récolte record de grain de la saison 2014. Sa mise à la retraite était attendue.

Algoma Montrealais, 2012, sous ses dernières couleurs© **Simon Laberge**

Après un hivernage à Montréal, le vieux laquier devient le *Mont* et passe sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis. C'est de mauvais augure, ça sent l'exil et le cimetière.

Le *Mont* patiente jusqu'à l'arrivée du remorqueur grec sous pavillon maltais *Diavlos Pride* le 5 juin. « Une belle bête, pas trop maganée [vieillotte, usée] » selon les observateurs. Rien d'autre que l'ancienne *Carangue* opérée depuis Toulon en France et affrétée par la Marine Nationale de janvier 1994 à juillet 2009 comme « bâtiment de soutien de haute mer » en Méditerranée.

La *Carangue* à Toulon (5 avril 2005).
© JM Roche

Diavlos Pride, janvier 2014, Rotterdam
© Dave van Spronsen

Le convoi quitte Montréal le 10 juin. La destination finale est révélée. Sans surprise, il s'agit d'Aliaga. Inutile de dire qu'à bord du vieux vapeur, l'amiante qualité canadienne est garantie. Pas vraiment un cadeau de choix pour les ouvriers turcs et un exemple typique d'exportations de matières dangereuses par le biais des navires à démolir. Le *Mont* est arrivé à destination le 10 juillet.

Trois-Rivieres, Canada, le « *Mont* » en remorque dans le Saint-Laurent, 10 juin 2015 **© Jacques Gauthier**

Aliaga, 10 juillet, fin du voyage
© Captain Selim

Le ***Canadian Miner***, a libéré les côtes de Nouvelle-Ecosse après 4 ans d'occupation ou presque. Le chantier avait pris du retard en fin d'année 2014 suite à la découverte de 32 t d'amiante et 26 t de pétrole. Le 22 juin 2015, le dernier morceau de l'épave est officiellement extrait de la côte de l'île de Scatarie. Les pêcheurs et la communauté de Main-à-Dieu respirent. Le camp et les structures provisoires du chantier doivent encore être démontés pour que l'île et l'environnement retrouvent leur état initial. Un point noir demeurera dans les mémoires : la démission de l'Etat fédéral qui a laissé la province assumer la charge d'une catastrophe dont elle fut en réalité la victime. Transports Canada et le port de Montréal avaient imprudemment laissé le *Canadian Miner* en remorque du vétuste remorqueur grec *Hellas* partir à Aliaga pour démolition.

Photos Cape Breton Post (the)

Rectificatif « *Perintis* le Damné »

En juillet 2014, A la Casse n°36 avait relaté en 1ère page sous le titre « *Perintis* le Damné » l'accident tragique survenu le 28 juin 2014 lors du démantèlement d'un tanker échoué à Alang sous le nom de *Perin*. Ce navire avait été identifié par la rédaction d'A la Casse comme le *Perintis*, utilisé comme stockage flottant en Malaisie. A tort puisqu'en août 2014, un certificat du port de Pasir Gudang (Malaisie) autorisait le *Perintis* à gagner le port de Labuan, toujours en Malaisie. Nous retirons donc les informations publiées dans A la Casse n°36 au sujet du *Perintis* et présentons nos excuses à M3ENERGY FPSO Perintis SDN BHD propriétaire du *Perintis* et autres parties prenantes pour tout inconvénient causé par cette publication erronée. Le *Perintis* est toujours dans le port de Labuan selon M3ENERGY basé à Kuala Lumpur.

Sous le nom de *Perin* se cachait en réalité le *Perla* n°OMI 8405842.

Perin, ex-*Perla*, le damné.

En juin 2013, il avait grièvement blessé 2 marins philippins dans un incendie de la salle des machines. Il termine sa carrière en tuant au moins 5 ouvriers indiens des chantiers de démolition d'Alang. Arrivé en remorque début avril 2014, l'ex OBO, n° OMI 8405842, avait obtenu début mai son autorisation de démolition par les autorités du Gujarat. Il avait été échoué sur l'emprise n°140 du chantier Paras Steel Corporation sous le nom de ***Perin***. Le 28 juin, 5 ouvriers au moins sont tués par une explosion alors qu'ils découpent au chalumeau les parois des citernes 4 et 5 du navire ; une dizaine d'autres sont blessés.

Avant même la fin de l'enquête, les autorités mettent en cause la direction du chantier pour non respect des normes édictées par le Gujarat Maritime Board. Les conditions d'obtention des certificats environnementaux et des permis de démolition délivrés par le GMB ne sont pas remises en question.

Le chantier est fermé jusqu'à la fin de l'enquête. Les familles des victimes recevront une « compensation » de 500.000 roupies, soit 8.325 $; la vente pour démolition du *Perin* a rapporté près de 7 millions de $ à son armateur.

Février 2009, canal de Suez ©**Neil Haste**

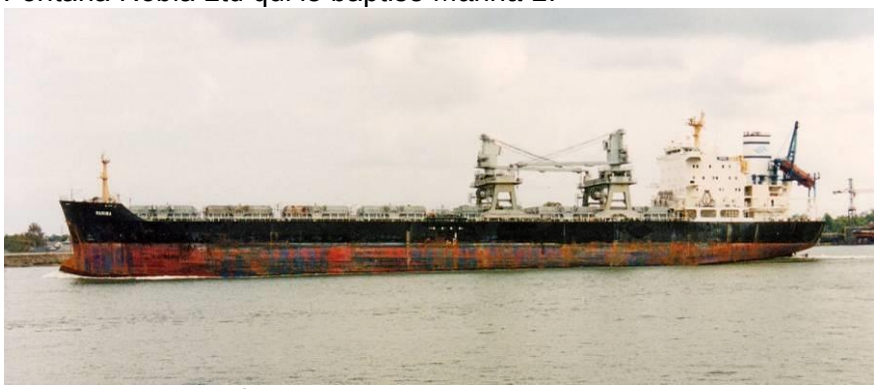
La vie chaotique du *Perin* (ex-*Perla,* ex-*Perka*, ex-*Puma*, ex-*Marina*, ex-*Marina L*, ex-*Probo Britt)*

OMI 8405842. Ex OBO converti en tanker. Longueur 183 m, 13.650 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Détenu en 2005 à St Croix (Etats-Unis) et en 2010 à Ashdod (Israël).

Commandé en 1984 au chantier sud coréen Hyundai de Ulsan par le norvégien A/S Bill Brit, il aurait du s'appeler le *Probo Britt.* L'armateur norvégien avait déjà réceptionné 2 sisterships, les *Probo Biakh* et *Probo Brali*, des transporteurs combinés ou OBO (Ore/Bulk/Ore) présentés comme « les exemples de navires norvégiens du futur » par la Norwegian Shipping Association mais le contrat pour un 3ème navire est annulé avant la livraison.

Probo Britt © **bobs / Shipnostalgia**

Démarrée en 1986, la construction est achevée en 1988 et le navire est en fin de compte livré à l'armateur grec La Fontana Nobla Ltd qui le baptise *Marina L*.



Marina, La Nouvelle Orléans (Etats-Unis), novembre 2000 © **gwrdave/Shipspotting**

Il passe entre plusieurs mains, change de nom et de pavillon avec une prédilection pour celui du Libéria. En mars 2009, au mouillage à Falmouth (Royaume-Uni), il est victime sous le nom de *Perka* d'un début d'incendie maîtrisé par son équipage. 2 mois plus tard, il s'échoue avec sa cargaison de gazole et d'essence à Lagos (Nigéria). Il doit être renfloué, le fond de la coque est rafistolé provisoirement, la cargaison transbordée à Tema (Ghana) puis le *Perka* est remorqué en Grèce pour réparations.

Le *Puma* © **Steinar Norheim.**

Echouage à Lagos © **Atlantic Marine Services**

En juillet 2010, il est racheté par Perla Navigation du Pirée (Grèce) et devient le *Perla*. En juin 2013, le tanker navigue en mer d'Arabie. Il est parti d'Argentine et doit livrer une cargaison d'huile de soja à Bandar Abbas, Iran. Le 7 juin, le navire est victime d'un incendie dans la salle des machines au large des côtes somaliennes. Sans propulsion, à la dérive, c'est une proie potentielle pour les pirates de la région ; le *HMAS Newcastle*, une frégate australienne des forces internationales qui surveillent la région, se porte à son secours. Les blessés sont pris en charge; 2 marins philippins sérieusement brûlés au 3ème degré doivent être évacués vers un hôpital des Seychelles par un autre navire militaire, l'espagnol *SPS Numancia*.

© Ministère de la Défense - Australie

La compagnie grecque Five Oceans Salvage est chargée du sauvetage mais le navire est déclaré perte totale à la date du 7 juin 2013.

En février 2014, le *Perla* est racheté par Total Marine basé à Mumbai (Inde) puis remorqué pour démolition à Alang…

Bilan du 2ème trimestre 2015 : retour à l'Asie des plages

tonnage recyclé	**navires**
1 Bangladesh 681.000 t (34%)	1 Bangladesh, 67 (31%)
2 Pakistan 563.000 t (28%)	2 Inde, 58 (26%)
3Inde, 423.000 t (21%)	3 Pakistan, 39 (18%)
4 Chine, 186.000 t (9%)	4 Turquie, 24 (11%)
5 Turquie, 120.000 t (6%)	5 Chine, 20 (9%)

219 : le nombre de navires démolis est en baisse, sur un rythme de 17 unités par semaine contre 20 au précédent trimestre.La baisse globale est de 15% en tonnage. Elle est de 21% en Inde, 27% en Turquie et 59% en Chine ; le Pakistan connaît une hausse substantielle d'activité (+40%), le Bangladesh une plus légère (3%). Pour le 3ème trimestre consécutif, le Bangladesh se classe n°1 avec 33% des tonnages à recycler, précédant le Pakistan (27%) et l'Inde (21%). La Chine (9%) et la Turquie (5%) sont distancées.

Les tarifs des chantiers se sont effrités, tournant autour des 350 $ la tonne dans le sous-continent indien, autour de 400 $ pour les tankers.

Le poids lège des navires à démolir atteint les 2 millions de t. 53 (24%) étaient construits en Europe, 67 (30%) appartenaient à des armateurs européens (Union Européenne ou AELE), 202 (93%) ont été démolis par les chantiers installés dans le sous-continent indien, la Chine ou la Turquie, 7 (3%) sont en cours de démolition dans des chantiers de l'Union Européenne parmi lesquels 2 navires accidentés, le *Lysblink Seaways* (p 32) et le *Baltic Ace* (voir le chapitre The END, p 68).

L'hémorragie s'aggrave chez les vraquiers : 121 navires (55%) représentant 72% du tonnage envoyé à la casse, parmi lesquels 32 vraquiers capesize (plus de 110.000 t de port en lourd).

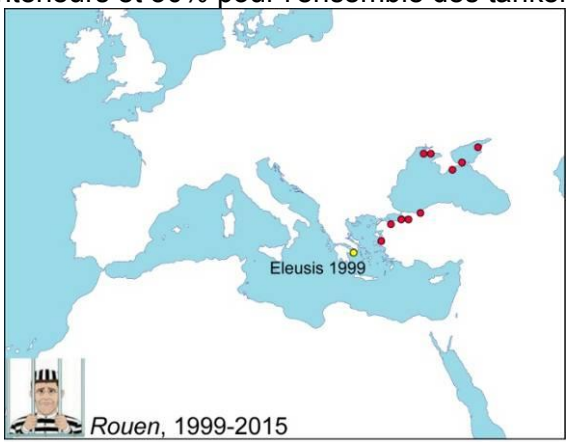
tonnage recyclé	**catégorie**
1 : vraquier, 1,5 million t (72%)	1 : vraquier, 121 (55%)
2 : tanker, 184.000 t (9%)	2 : marchandises diverses, 33 (15%)
3 : marchandises diverses, 155.000 t (8%).	3 : tanker, 20 (9%)
4 : porte-conteneurs, 129.000 t (6%)	4 : porte-conteneurs, 14 (6%)

Au moins 30 navires (14%) ont été dépavillonnés juste avant leur départ pour la casse au Bangladesh, en Inde, au Pakistan et en Turquie. Le pavillon de prédilection reste Saint-Kitts-et-Nevis. Un nouveau venu fait son apparition, le Soudan, pavillon adopté par l'*Oriental Queen* (p 60).

Après les barreaux, la casse

37 (17%) des navires étaient contrôlés par une société de classification n'appartenant pas à l'IACS (International Association of Classification Societies) ou sans classification. Les navires sous-normes sont toujours des partants prioritaires : au moins 130 (59%) ont fait l'objet de détention(s) préalable(s) dans les ports mondiaux avec un taux de détention de 79% chez les transporteurs de marchandises diverses, 70% chez les vraquiers, 50% chez les porte-conteneurs et 30% pour l'ensemble des tankers.

Rouen, un fluviomaritime né sur le Danube en Slovaquie. © **Gerolf Drebes**



Le podium est occupé par 3 transporteurs de divers démolis en Turquie : le *Rouen* (11 détentions, p 34), le *Rimma* et l'*Agri* (10 détentions chacun, p 33 et 28).

Années et mètres
L'âge des navires sortis de flotte se range entre 54 ans pour la bétaillère *Miracle* et 8 ans pour le voiturier accidenté *Baltic Ace* qui aura passé le quart de sa vie sous l'eau (voir The END, p 68). Les autres juniors, agés de 15 ans, sont les vraquiers *Glory Claire* et *Georgia K* et les 2 cargos de divers *Medazov Victoria* et *Lysblink Seaways* ; ce dernier n'a pas survécu à un échouage sur la côte écossaise. L'âge moyen est de 28 ans. Il est de 24 ans pour les porte-conteneurs et de 25 ans pour les vraquiers. En 2014, l'âge moyen des vraquiers partis à la casse était de 28 ans

67 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 83 mesurent entre 150 et 199 m et 69 plus de 200 m. Le convoi des navires démolis ce trimestre s'allongerait sur 39 km contre 46 km le trimestre précédent

Le plus grand navire, et le plus lourd, est le *Berge Vik,* un ex transporteur combiné ou OBO (Oil/Bulk/Ore) de construction brésilienne, converti en 2004 pour le transport exclusif de vrac solide, échoué au Pakistan, 332 m de longueur, 310.686 tpl, pour un poids lège annoncé à 46.000 t.

Berge Vik, plage de Gadani © **Shahid**

Alerte à la Radioactivité Naturelle Renforcée

En plus de la radioactivité artificielle à vocation militaire, énergétique et médicale et de la radioactivité naturelle d'origine cosmique et tellurique, il y a une 3ème radioactivité mise en œuvre par des industries extractives qui n'ont pas pour objectif de produire des éléments radioactifs ou de l'énergie nucléaire.

La radioactivité naturelle renforcée est issue de l'exploitation des minerais et autres ressources géologiques. Les procédés industriels d'extraction, de séparation, de traitement, de raffinage et d'épuration concentrent la radioactivité naturelle dans les équipements industriels et dans les produits intermédiaires et finis.

Ce sont 2 scientifiques américains de l'université du Texas, Thomas Gesell et Howard Prichard, qui en 1974 ont estimé nécessaire de séparer la radioactivité naturelle de ce qu'ils ont appelé alors la radioactivité naturelle technologiquement renforcée (Technologically Enhanced Naturally Occuring Radioactive Materials, TENORM).

La station de déballastage d'un port pétrolier en Malaisie a accumulé 6.000 t de boues de lavage des citernes de tankers pétroliers. Au regard de la réglementation en Malaisie, ces boues sont considérées comme des déchets faiblement radioactifs [source: Hamzah R - Distribution of radium in oil and gas industry wastes from Malaysia. Applied Radiation and Isotopes (2004)].

Au Canada, les wagons de gaz naturel liquefiés en période de maintenance après 450 voyages contiennent 10 litres de poussières radioactives. Les teneurs sont de 32 Bq/g (Bequerel par gramme) en plomb 210 et 29 Bq/g de polonium 210. « Jusqu'à présent, nous n'avons pas connaissance de données sur les impacts sanitaires auxquels sont soumis ceux qui réparent ou nettoient ces wagons ». [source : Blanc C.J, Chiu N. Accumulation of 210 Pb activity on particulate matter on LPG rail cars. Applied Radiation and Isotopes, Vol 47 n°s 9-10 (1996)].

Pour les seules plates-formes offshore du Royaume-Uni en mer du Nord, la quantité de tartres au radium à extraire avant le démantèlement ne serait pas inférieure à 1.200 t.

Le démantèlement des ateliers de fabrication d'acide phosphoriqiue révèle des teneurs très importantes de radium 226 dans des tartres agrégés aux parois intérieures des canalisations et dans les cuves de stockage. Certains déchets sont considérés comme radioactifs et sont en attente de stockage définitif dans la zone industrielle et portuaire du port du Havre, ouest de la France.

© Robin des Bois

La directive 2013/59 Euratom qui devra être transposée dans chacun des Etats Membres au plus tard en 2018 exige le recensement de toutes les installations industrielles susceptibles d'exposer les travailleurs à des surexpositions radiologiques.

Les Etats Membres devront imposer les contrôles radiologiques des installations liées à la production gazière et pétrolière et à la production d'acide phosphorique. En fait, 16 secteurs industriels sont cités.
Les FPSO, les tankers pétroliers, les chimiquiers spécialisés dans le transport d'acide phosphorique, les navires transporteurs de gaz sous toutes ses formes, sont susceptibles de receler des poussières ou des tartres radioactifs à vie longue et rentrent, même s'ils ne sont pas nommément cités, dans le champ de la directive.

Le contrôle radiologique de certaines catégories de navires de charge s'impose d'autant plus qu'un risque majeur soulevé par la Directive Euratom 2013/59 est l'importation depuis les pays tiers de métaux radioactifs en provenance des installations de recyclage. Les chantiers de recyclage des navires font à l'évidence partie de ces installations à risques.

A la Casse n°40, dans le seul trimestre de l'année 2015 entre le 1er avril et le 30 juin, évalue à 160.000 tonnes les métaux provenant du recyclage des pétroliers, des chimiquiers, des transporteurs de gaz. Qui peut prétendre dans l'état actuel des contrôles et de la circulation des informations que dans ce stock voué à la 2ème fusion il n'y ait pas de lots radioactifs dangereux pour les travailleurs et pour les futurs usagers ?

Les navires de charges sont des stockages et d'une certaine manière des usines flottantes exploités pendant des dizaines d'années. Les fonds de cuve, les parois, les coudes de tuyaux, les valves, les pompes sont soumis à la Radioactivité Naturelle Technologiquement Renforcée comme dans les usines et les stockages terrestres.

Le FPSO *Kuito* a en ce sens concentré l'attention des spécialistes (Cf. A la Casse n°39, p 60).

La réglementation européenne sur le recyclage des navires

2ème partie – matières dangereuses et déchets

L'Union Européenne a sorti de son vocabulaire le terme brut de démolition. L'usage exclusif de l'expression et de la notion de recyclage permet d'inclure dans la réglementation des exigences sur les modalités de gestion et d'élimination des déchets.
Sont exclus les navires de guerre. Ils échappent ainsi à l'obligation de détenir à bord au plus tard en 2020 l'inventaire des matières dangereuses intégrées aux structures ou aux équipements.

Pour les navires civils qui battent un des pavillons européens et qui partent au recyclage, l'inventaire devra être disponible dès que l'Union Européenne aura publié la liste des chantiers agréés dans le monde entier. Elle est attendue au plus tard fin 2016.

Les matières dangereuses devant être inventoriées sont l'amiante, les halons et les CFC et autres substances qui appauvrissent la couche d'ozone, les PCB, les peintures anti fouling à l'étain, le cadmium, le chrome hexavalent, le plomb, le mercure et leurs composés, 2 agents ignifugeants bromés, les PBB (Polybrominated biphenyl) et les PBDE (Polybrominated diphenyl ethers), les naphtalènes et paraffines chlorés et les substances radioactives (contenues par exemple dans certains détecteurs d'incendies et jauges de remplissage des citernes). Globalement, les matières dangereuses dont la quantification et la localisation sont rendues obligatoires par la réglementation européenne sont les mêmes que celles listées par la convention de Hong Kong, avec en plus les acides perfluorooctanesulfoniques (PFOS) et tous les retardateurs de flammes bromés. Les PFOS sont reprotoxiques et toxiques pour les organismes aquatiques. Dans les navires et les plates-formes, ils sont utilisés dans les mousses anti incendie, les gaines de câbles, les joints, les peintures. Les composés bromés sont bioaccumulatifs comme les PCB et toxiques pour les organismes marins. Dans les navires et les plates-formes offshore ils sont utilisés dans l'isolation cryogénique, les installations réfrigérées, les peintures, le polystyrène expansé, les panneaux d'isolation thermique.

Si des déchets liés à l'exploitation restent dans le navire au moment de la démolition, ils doivent être mentionnés en partie II de l'inventaire. Dans tous les cas, les navires qui s'en vont au recyclage doivent être gérés dans leurs derniers mois ou années de manière à réduire au minimum la quantité des résidus de cargaison, la quantité résiduelle de fioul et les déchets d'exploitation.
Le plan de recyclage du navire est sous la responsabilité du chantier. Il mentionne, s'il ya lieu, la nécessité de réaliser dans une autre installation des opérations initiales de pré traitement, d'identification de matières suspectes, d'enlèvement des provisions de bord. Le plan de recyclage devra décrire le protocole de gestion et de stockage des matières dangereuses et déchets et les sites d'élimination extérieurs qui « seront exploités suivant des normes de protection de la santé humaine et de l'environnement sensiblement équivalentes aux normes internationales et de l'UE pertinentes en la matière ».

Des chantiers de construction utiliseraient encore de l'amiante dans les compartiments machine. Le cas de remorqueurs construits en Chine et exportés en Australie avec des certificats garantissant l'absence d'amiante à bord a été signalé en 2015 dans le port de Newcastle. Celui d'un chimiquier construit en Turquie et livré à un armateur hollandais a été signalé en 2009. Des chantiers de réparation pourraient eux aussi d'une manière encore plus insidieuse utiliser des calorifugeages en amiante de seconde main ou des fins de stock de peintures anti fouling à l'étain. L'inventaire des matières dangereuses intégrées aux navires et aux équipements requiert en fin de vie beaucoup de vigilance et de vérifications.

Svitzer Warunda, un amianté clandestin en Australie.
© Sioni Haver

Suite dans A la Casse n°41

Le Top 14 des meilleurs ports du trimestre

Pour A la Casse, une des qualités premières d'un port de commerce est de surveiller l'état des navires qu'il reçoit dans le but d'éviter les naufrages, la mort des équipages et les dommages à l'environnement. La détention pousse à la démolition et renforce la sécurité maritime.

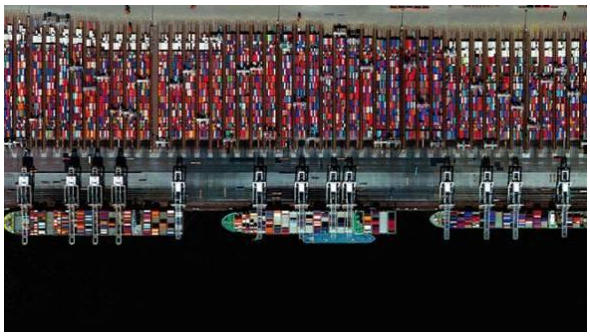
1 Hambourg (Allemagne) - 13 détentions

Novorossiysk (Russie) - 13 détentions 2

3 Anvers (Belgique) - 11 détentions

Newcastle (Australie) - 11 détentions 4

5 Dampier (Australie) - 9 détentions



Rotterdam (Pays-Bas) - 7 détentions 6

7 Gladstone (Australie) - 6 détentions

Nankin (Chine) - 6 détentions 8

9 Tianjin (Chine) - 6 détentions

Aliaga (Turquie) - 5 détentions 10

11 Iskenderun (Turquie) - 5 détentions

Kwinana (Australie) - 5 détentions 12

13 Nikolayev (Ukraine) - 5 détentions

Singapour - 5 détentions 14

1 www.hafen-hamburg.de - 2 Martin Jensen - 3 Eugène Boudin - 4 Steel Guru.com - 5 Pilbara Ports - 6 Benjamin / inkulte.com - 7 Seanews.com - 8 54-Seaman / Panoramio - 9 Giuseppe Caterina - 10 Hasan Eser İHA - 11 Vesseltracker - 12 The Mission to Seafarers - 13 Ukraine Trek - 14 Financial.am

Navire construit dans un chantier d'un pays de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE).

Navire sous pavillon européen ou de l'AELE, ou dont l'armateur est européen ou de l'AELE.

Navire contrôlé par une société de classification n'appartenant pas à l'International Association of Classification Societies (IACS), ou sans classification connue.

Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.

Pavillon du dernier voyage

Cambodge Comores Kiribati Libéria Palau Panama St-Kitts-et-Nevis Sierra Leone Soudan Tanzanie Togo

Le transporteur de bétail ne deviendra pas transporteur d'hommes

Le *Miracle* faisait partie des bétaillères désignées par A la Casse n°38 comme potentiellement utilisables pour le trafic de migrants, à l'instar de l'*Ezadeen*. (A la Casse n° 38, p 17, « Du bétail à l'homme »).

Le cargo hollandais *Nashira,* années 60
© PWR / Shipspotting

La bétaillère *Miracle* à Istanbul (Turquie), juin 2014.
© Bengt-Rune Inberg

En 1990, après 29 ans de carrière comme cargo, le navire avait été converti en transporteur de bétail. Selon les bases de données disponibles, il est détenu en 2001 à Sète (France), en 2001 à Tarragone (Espagne), en 2002 et 2003 de nouveau à Sète, et en 2006 à Koper (Slovénie) et une fois de plus à Sète. La liste n'est pas exhaustive ; ainsi, les archives maritimes le signalaient déjà retenu à Port-La-Nouvelle du 9 au 12 décembre 1994 pour absence de certificats, de balise radio, cartes marines périmées et détection incendie défaillante.

Son dernier propriétaire était le syrien Enamar Management Ltd, ses derniers pavillons successivement les Comores, le Togo et finalement le Sierra Leone, tous les 3 sur la liste noire du Mémorandum de Paris. Redevenu le *Simental Livestock*, il est échoué pour démolition à Aliaga le 23 mai 2015.

À Aliaga, mai 2015 © **Captain Selim**

Miracle (ex-*Simental Livestock*, ex-*Zaher II*, ex-*Iskkandar M*, ex-*Kythera Bridge*, ex-*Ritsa M*, ex-*Solon*, ex-*Nashira*). OMI 5247524. Transporteur de bétail. Longueur 77 m. Pavillon Togo, pavillon Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1961 à Bolnes (Pays-Bas) par Boele's.

Navire-usine / pêche

Aleksandr (ex-*Pacific Keeper*, ex-*Kapitan Kuznetsov*). OMI 7943158. Navire-usine. Longueur 104 m, 5.074 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Nikolayev South (Ukraine) par Chernomorskiy SZ. Propriétaire Turnif (Russie). Port d'attache Vladivostok. Vendu pour démolition en Inde.

Après le *Dalniy Vostok* coulé en mer d'Okhotsk le 2 avril 2015, 69 morts, c'est encore un autre gros prédateur du type *Pulkovskiy Meridian* qui disparaît. L'ex-*Kapitan Kuznetsov* était le 20ème de cette série de 113 unités construites entre 1974 et 2011 par le chantier ukrainien. (Cf. A la Casse n°39, p 15).

Aleksandr, en mer d'Okhotsk, janvier 2015 © **Ilya Dolgov**

Antares (ex-*El Greco*, ex-*Orca*). OMI 7404396. Navire de pêche. Longueur 80 m, 1.714 t. Pavillon Cambodge. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Carthagène (Espagne) par Bazan. Parti de Nakhodka dans l'Extrême-Orient russe début mars, il est échoué pour démolition en Inde le 5 avril.

Avril 1995. *El Greco*en campagne de pêche dans l'Atlantique sud-américain© **carlosd2x/ Shipspotting**

2015, échoué à Alang © **Alang Ship Info**

Jupiter (ex-*Ryong n°758*, ex-*Haeng Bok n° 519*, ex-*Han Yang n°33*). OMI 7418024. Navire de pêche. Longueur 55 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1975 à Pusan (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Propriétaire Seo Kyung Shipping (Corée du Sud). Démoli à Las Palmas de Gran Canaria (Espagne).

Mai 2015, *Jupiter*, en attente de démantèlement à Las Palmas de Gran Canaria, Espagne © **Patalavaca**

.

Peregrino (ex-*Moskam Alfa*, ex-*Ultimate n°3*, ex-*Eikyu Maru n°86*). OMI 8304218. Navire de pêche. Longueur 58 m, 797 t. Pavillon Cambodge. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Niigata (Japon) par Niigata Engineering. Propriétaire Grace Shipmanagement (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Hakata (Japon) et Tokyo (Japon). Démoli à Busan (Corée du Sud).

Tokyo (Japon), novembre 2014. © **Mikeneko**

Démolition à Busan (Corée du Sud), mai 2015. © **Lappino**

Proliv Starka (ex-*Joon Sung n°3*, ex-*Dong Bang*, ex-*Olaf I Gardastovu*, ex-*Reynsatindur*, ex-*Assunta Tontini Madre*). OMI 7365241. Navire-usine. Longueur 108 m, 3.409 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à Viareggio (Italie) par Esercizio. Propriétaire Ussuri Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Proliv Starka, août 2007 au large de Vladivostok, Russie. © **Sushkov Oleg**

Ussuri (ex-*Dae Sung Ho*, ex-*Dae Sung*). OMI 7395959. Navire-usine. Longueur 104 m, 3.104 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1975 à Niigata (Japon) par Niiagata Engineering. Propriétaire Ussuri Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ussuri, devant l'île de Geoje (Corée du Sud), octobre 2013. © **V. Tonic**

Tanker

Alina XXIII (ex-*Patriot Spirit*, ex-*Patriot*). OMI 9006904. Tanker. Longueur 243 m, 13.964 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom d'*Ina*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1992 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Inti Energi Lines (Indonésie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Alina XXIII, dite *Ina*, mai 2015, plage de Gadani. © **Shahid**

Amadeo (ex-*Rea*, ex-*Sea Witch I*, ex-*Loida*, ex-*Rigel*, ex-*Navodari*). OMI 8601836. Tanker. Longueur 190 m, 11.509 t. Pavillon Panama, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom d'*Amade*. Société de classification Det Norske Veritas. Navire double coque construit en 1996 à Galati (Roumanie) par Galati Santierul Naval. Propriétaire Ultrapetrol SA (Argentine). Détenu en 2002 à Daesan (Corée du Sud) et en 2004 à Singapour. Vendu en l'état en Argentine pour une destination de démolition inconnue ; parti du port de Recaleda, il passe au large de Port-Louis (Ile Maurice) début juillet. 282 $ la tonne.

Lages. OMI 8301802. Tanker. Longueur 173 m. Pavillon Brésil, pavillon Tanzanie pour son dernier voyage sous le nom de *Lage*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1991 à Jacuacanga (Brésil) par Verolme Do Brazil. Revendu par son armateur brésilien Transpetro avant son départ pour démolition au Pakistan.

Arrivée à Rio de Janeiro (Brésil), septembre 2011.
© **Pedro Santos**

Lia (ex-*Lia C*, ex-*Lia*). OMI 8400933. Tanker. Longueur 176 m, 6.811 t. Pavillon Panama, pavillon Togo pour son dernier voyage. Société de classification RINA. Construit en 1985 à Kudamatsu (Japon) par Kasado Docks. Propriétaire Caroil Transport Marine (Chypre). Détenu en 2005 à Mersin (Turquie) et en 2013 à Matanzas (Cuba). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Arrivée à Willemstad, Port de Curacao (Antilles Néerlandaises), juin 2008.
© **Cees Bustraan**

Nadiya Megane (ex-*Orca I*, ex-*Sungai*, ex-*Fair Hawk*, ex-*Artemis II*, ex-*Artemis I*, ex-*Essa Star*, ex-*Cuyo Island*, ex-*Genei Maru*). OMI 8221820. Tanker. Longueur 89 m, 1.137 t. Pavillon Guinée Equatoriale. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Kinoe (Japon) par Sasaki Zosen KK. Propriétaire Nautical Paradise (Malaisie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Oloibiri. OMI 7517882. Ex tanker converti en unité de stockage, production et déchargement (FPSO) et utilisé sur les champs pétroliers offshore du Nigéria. Longueur 332 m, 38.984 t. Pavillon Nigeria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Olo*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à Pula (Croatie) par Uljanik pour Texaco Overseas. Fin 2014 Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) souhaite renouveler sa flotte et met en vente les 2 FPSO vétérans *Tuma* et *Oloibiri* alors en attente à Lagos. Le 22 juin, l'*Oloibiri* est échoué pour démolition au Bangladesh. Le *Tuma* l'y avait précédé un peu plus tôt sous le nom de *Zuma* (voir ci-dessous). 380 $ la tonne.

Le super tanker *Oloibiri.* © **Auke-Visser**

Orange Blossom. OMI 8407931. Tanker transporteur de jus de fruit réfrigéré. Longueur 145 m, 5.207 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Blossom*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Brevik (Norvège) par Trosvik Verksted. Propriétaire Atlanship S.A. (Suisse). Vendu pour démolition en Inde.

Orange Blossom : sa capacité de 9.624 m^3 de jus de fruit réfrigéré permettrait d'offrir un verre de jus d'orange à chaque citoyen de Barcelone pendant 1 mois au petit déjeuner. © **Aleksi Lindström**

Palenque II (ex-*Choapas II*, ex-*Fearless*, ex-*Torm Gyda*). OMI 9006136. Tanker. Longueur 182 m. Pavillon Mexique. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Dalian (Chine) par Dalian SY Co. Propriétaire TMM Division Maritima SA de CV (Mexique). Vendu pour démolition au Pakistan. 430 $ la tonne.Direction Balboa (Panama)

Tirta Samudra XII (ex-*Jian She 7*). OMI 8829490. Tanker. Longueur 107 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesi. Navire simple coque construit en 1986 à Ruichang (Chine) par Jiangxi Jiangzhou. Propriétaire Tirtacipta Mulyapersada (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Tuma, (ex-*Sea Breeze*). OMI 7388700. Tanker. Longueur 280 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Zuma*. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1975 à Goteborg (Suède) par Eriksbergs ; converti en 1985 en stockage flottant. Revendu par son armateur nigérian au spécialiste indien Doehle Danautic juste avant son départ pour démolition au Bangladesh.427 $ la tonne.

Tuma, à quai au chantier Ishibras de Rio de Janeiro (Brésil), août 2010 © **Erik Azevedo**

Varg Star (ex-*Varg*). OMI 9045376. Tanker. Longueur 243 m, 16.000 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1992 à Kerch (Ukraine) par Zaliv. Propriétaire Estoril Navigation Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 368 $ la tonne.

Chimiquier

Castillo de Plasencia (ex-*Stolt Aspiration*, ex-*Golden Angel*). OMI 8610019. Chimiquier. Longueur 129 m, 4.330 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Empresa Naviera Elcano SA (Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 600 $ la tonne incluant 725 t d'inox.

Great Increase (ex-*Aidin*, ex-*Destiny I*, ex-*Regents Park*, ex-*Lacerta*, ex-*RF Potomac*, ex-*Mercantil Parati*, ex-*Jacuhy*) OMI 8128195. Chimiquier. Longueur 171 m, 6.951 t. Pavillon Nigéria, pavillon Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification RINA. Construit en 1984 à Dunkerque (France) par les Chantiers du Nord et de La Méditerranée. Ce chimiquier a effectué la première partie de sa carrière sous le pavillon brésilien de l'Empresa de Navegacao Mercantil avec trois noms successifs : *Jacuhy* à sa mise en service en 1984, *Mercantil Parati* en 1988 et *R.F.Potomac* en 1991.
Vendu en 1994, il devient le maltais *Lacerta* chez l'armement grec Economou, puis passe en 1996 au groupe Ofer installé à Monaco sous le nom de *Regents Park* avec pavillon libérien. Il est ensuite repris par deux armements grecs qui le passent sous pavillon panaméen, Harmony Navigation en 2006 sous le nom de *Destiny 1,* puis Vigour Oil Trading en 2009 en tant que *Aidin.* Son dernier armateur, à partir de 2012, est Hepa Global Energy, de Lagos, qui lui donne le nom de *Great Increase* sous pavillon du Nigeria.
Détenu en 2007 à Bandar Khomeini (Iran) et à Aqaba (Jordanie), en 2008 à Anvers et à Gand (Belgique) et en 2009 de nouveau à Gand. Vendu pour démolition au Pakistan.

Apapa, Lagos, Nigeria. février 2011. Au 1er plan *Aidin*, futur *Great Increase.* © **Ivan Meshkov**

Naparima. OMI 9136694. Chimiquier. Longueur 175 m, 7.967 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Usuki (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire Mitsui OSK Lines (Japon). Vendu pour démolition en Turquie.

Naparima sur la Seine (France).
Port d'attache Douglas, Ile de Man © **Stéphane Zunquin**

Devenu le *Napa* à Aliaga.
© Captain Selim

Theresa Pelingtung (ex-*Skarven*, ex-*Bunga Cenderawasih*). OMI 8618231. Chimiquier. Longueur 172 m, 9.331 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Pusan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Propriétaire Raffles Shipmanagement Services (Singapour). Détenu en 1999 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2008 à Hambourg (Allemagne) et en 2009 à Geelong (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 385 $ la tonne.

Transporteur de gaz

Eratan (ex-*BW Hebris*, ex-*Hebris*). OMI 8128963. Transporteur de gaz. Longueur 158 m, 8.261 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1983 à Fredriksstad (Norvège) par Nye Fredriksstad. Propriétaire Newship Nusabersama PT (Indonésie). Vendu en l'état à Singapour pour une destination de démolition inconnue. A la mi juillet, il adopte le pavillon corbillard de Saint-Kitts-et-Nevis. 362 $ la tonne incluant 300 t de carburant.

Navakun 14 (ex-*Yang Zhou n°2*, ex-*Tenyu*). OMI 7913866. Transporteur de gaz. Longueur 62 m, 799 t. Pavillon Thaïlande). Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Mukaishima (Japon) par Sanyo. Propriétaire Navakun Transport Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Navakun 14 quittant Bangkok (Thaïlande), octobre 2014. © **bs1mrc /Shipspotting**

Philippine (ex-*Lady Eline*). OMI 9074858. Transporteur de gaz. Longueur 96 m. Pavillon France (RIF). Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Nandan (Japon) par Teraoka. Transport de gaz de pétrole liquéfiés d'une capacité totale de 3 000 m^3, (deux citernes), le *Philippine* a fait toute sa carrière au sein du groupe Geogas, basé à Genève. D'abord exploité sous pavillon libérien, mais sous gestion française par la société Marima, il passe en 1999 sous les couleurs des îles Tonga, avec gérance par Oceangas Services Australia, filiale de Geogas pour ses opérations dans le Pacifique. Il prend le pavillon français en 2003 (premier registre, puis RIF plus tard) sous gérance de V.Ships France et assurait depuis lors l'approvisionnement de la Corse en butane et propane au départ de Lavéra. Il a été livré à la démolition à Aliaga (Turquie) le 1er juin 2015. Il a été remplacé sur la liaison entre Lavéra et la Corse par le transport de gaz maltais *B. Gas Supreme* de 3 500 m^3, construit en 2014.

Philippine à Ajaccio (France), décembre 2008. **© Oursben**

Avant demolition à Aliaga. **© Captain Selim**

Sea Pride (ex-*Sapphire I*, ex-*Gaz Atmosphere*, ex-*Sigloo Crystal*, ex-*Polar Belgica*, ex-*Eurogas Terza*, ex-*Polar Belgica*, ex-*Eurogas Terza*). OMI 8810188. Transporteur de gaz. Longueur 131 m, 5.237 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Viareggio (Italie) par Benetti Gecan. Propriétaire Mare Liberum Shipping DMCC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2011 à Houston (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Sigloo Crystal à Aratu (Brésil), février 2011. **© Vladimir Knyaz**

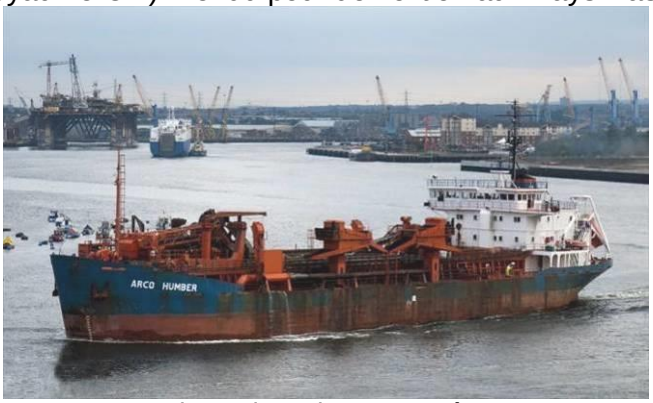
Seagas General (ex-*Sigas General*, ex-*Kilgas Genaral*, ex-*Balder Phenix*). OMI 8129814. Transporteur de gaz. Longueur 105 m, 2.953 t. Pavillon Chypre. Société de classification RINA. Construit en 1982 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire KJP Seagas General Ltd (Chypre). Détenu en 1998 à Hamina (Finlande) et en 2006 à Bordeaux (France). Vendu pour démolition en Inde.

Seagas General au terminal pétrolier d'Urinj, entrée de la baie de Bakar à Rijeka (Croatie) avec l'aide du remorqueur "Lukas", avril 2013. **© Lappino**

Divers

Drague

Arco Humber (ex-*Deepstone*). OMI 7204318. Drague. Longueur 107 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1972 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Smit. Propriétaire Hanson Aggregates Marine Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition aux Pays-Bas à Gravendeel.



Arco Humber quittant la Tyne, août 2009.
© Paul Whitelaw

*Arco Humber*en cours de demolition à Gravendeel, (Pays-Bas), 30 avril 2015. **© Pilot Frans**

Frans. OMI 7331783. Drague. Longueur 65 m. Pavillon Pays-Bas. Construit en 1973 à Hardinxveld (Pays-Bas) par De Merwede S&M. Propriétaire Van Oord Ship Management BV (Pays-Bas). Suite à l'inspection annuelle de la coque et de la structure, la société de classification du navire, Bureau Veritas, a relevé une litanie de déficiences diverses - corrosion, fissures, fuites d'huile hydraulique, matériel hors service - à corriger avant le 22 juin 2015, à moins que le navire ne parte à la démolition. Le *Frans* est autorisé pour un voyage final sur ballast depuis le chantier Besiktas à Yalova (Turquie) ; il arrive au chantier de démolition d'Aliaga le 18 juin. Il était temps.

Frans, à Barendrecht (Pays-Bas), novembre 2011.
© Joop Klaasman

Sulawesi II. OMI 7381740. Drague. Longueur 92 m, 2.685 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1974 à Krimpen a/d Ijssel (Pays-Bas) par Van der Giessen-de Noord. Propriétaire Pengerukan Indonesia (Indonésie). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Sulawesi II, Belawan, février 2004. **© Hans Rosenkranz**

Navire d'assistance offshore

Avenger (ex-*Huada*, ex-*Val Cadore*). OMI 8223232. Navire de ravitaillement offshore. Longueur 65 m, 1.624 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1984 à Viareggio (Italie) par Esercizio. Propriétaire Hermes Maritime Services (Inde). Détenu en 2013 à Hong Kong. Vendu pour démolition en Inde.

*Barasun I (*ex-*Malaviya Six*, ex-*Tender Behanzin*). OMI 8026359. Navire d'assistance offshore. Longueur 53 m, 1.004 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1981 à Tomrefjord (Norvège) par Langsten Slip & Båtbyggeri AS. Propriétaire Krishna Maritech Pvt Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Mainport Elm (ex-*Moray*, ex-*Smit-Lloyd 31*). OMI 8213897. Navire d'assistance offshore. Longueur 57 m, 1.151 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Delfzijl (Pays-Bas) par Niestern Sander. Propriétaire Mainport (Irlande). Vendu pour démolition en Inde.

Mainport Elm, au départ de Great Yarmouth (Royaume-Uni), juin 2014. **© Paul Gowen**

Malaviya Five (ex-*Tender Benin*). OMI 8026347. Navire d'assistance offshore. Longueur 53 m, 991 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à Flekkefjord (Norvège) par Iversen. Propriétaire Gol Offshore Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

© Simek / Marine Traffic

Samudrika 15. OMI 8413801. Navire d'assistance offshore. Longueur 51 m, 962 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1985 à Singapour par Southern Ocean. Propriétaire Oil & Natural Gas Corp Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Samudrika 16. OMI 8413813. Navire d'assistance offshore. Longueur 51 m, 948 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1985 à Singapour par Southern Ocean. Propriétaire Oil & Natural Gas Corp Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Samudrika 16 pavoisé pour la revue présidentielle de la flotte (PFR-2011) à Colaba, Mumbai, 20 décembre 2011.
© Jerry E / Shipspotting

Samudrika 2. OMI 8311699. Navire d'assistance offshore. Longueur 55 m, 977 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1986 à Vasco da Gama (Inde) par Goa Shipyard. Propriétaire Oil & Natural Gas Corp Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Vos Iona (ex-*Viking Iona*, ex-*Bue Iona*, ex-*Coral*, ex-*Hornbeck Coral*, ex-*Seaboard Coral*, ex-*Boa Coral*, ex-*Ocean Coral*, ex-*Highland Piper I*, ex-*Highland Piper*). OMI 7413127. Navire d'assistance offshore. Longueur 61 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1977 à Durban (Afrique du Sud) par James Brown & Hamer. Propriétaire Vroon Offshore Services Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Vos Iona à quai à Greenock (Royaume-Uni), septembre 2012. © **Dave Forbes**

Avril 2015, ses derniers restes à Grenaa (Danemark). © **Bendt Nielsen**

Vos Tiree (ex-*Viking Tiree*, ex-*Bue Tiree*, ex-*Supreme*, ex-*Hornbeck Supreme*, ex-*Seaboard Supreme*, ex-*Sapucaia*). OMI 7711294. Navire d'assistance offshore. Longueur 56 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification American Bureau Of Shipping. Construit en 1981 à Manaus (Brésil) par Estanave. Propriétaire Offshore Support Services Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark.

Remorqueur

Barracuda I (ex-*Champ*, ex-*Champion Z*, ex-*Sete*, ex-*Petrola's Oceanmaster*, ex-*Petrola's Oceanmaster XXIV*, ex-*Euroman*, ex-*Bremen*). OMI 6717019. Remorqueur. Longueur 55 m, 1.135 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1967 à Bremerhaven (Allemagne) par Weser Seebeck. Propriétaire Hermes Maritime Services (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Barracuda II (ex-*Kosko 101*, ex-*Ocean Korea*, ex-*Shinko Maru*, ex-*East Sea*, ex-*South Sea*). OMI 7639006. Remorqueur. Longueur 60 m, 967 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification RINA. Construit en 1977 à Iwagi (Japon) par Imai Seisakusho. Propriétaire Total Marine (Inde). Détenu en 2001 à Niigata (Japon). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

⇦ *Kosko 101,* août 2014. © **Bushmakin**

Echoué à Mumbai © **Alang Ship Info**

Golfo de Bengala (ex-*Smit-Lloyd 116*).OMI 7422312. Remorqueur. Longueur 64 m, 1.527 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à Zaltbommel (Pays-Bas) par De Waal. Racheté en novembre 2011 à l'armateur hongkongais Star Matrix par le courtier Prayati Shipping (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

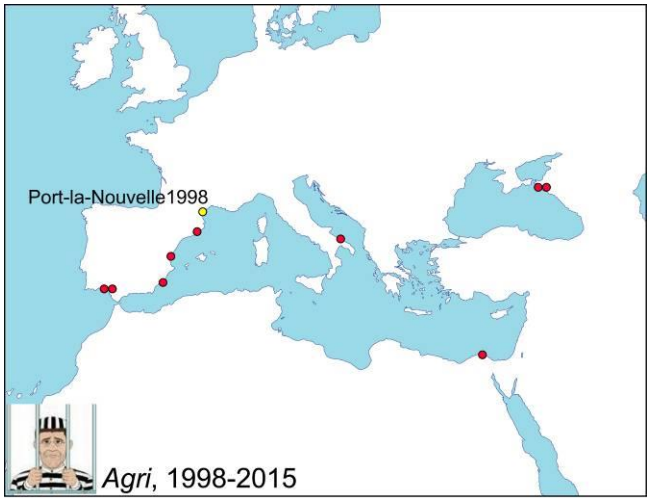
Marchandises diverses

Advantage (ex-*Tacna II*, ex-*Thermopylae*, ex-*Als Confidence*, ex-*Barber Thermopylae*, ex-*Thermopylae*). OMI 7515339. Marchandises diverses. Longueur 171 m, 9.378 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1977 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Sealift Inc (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 380 $ la tonne.

Advantage à Rozenburg (Pays-Bas), avril 2007
© Dennis Adriaanse

Accueilli par les bikers d'Alang, juin 2015
© Divyaraj Sinh Gohil

Agri. OMI 7364326. Marchandises diverses. Longueur 87 m. Pavillon Turquie. Société de classification Turkish Lloyd Construit en 1974 à Camialti (Turquie) par Denizcilik Bankasi ; jumboïsé en 1986 et rallongé de 80 à à 87 m. Propriétaire Canmar Denizcilik (Turquie). Détenu en 1998 à Port-la-Nouvelle (France), en 1999 à Novorrossiysk (Russie), en 2001 à Valence (Espagne) et Bari (Italie), en 2002 à Tarragone (Espagne), Séville (Espagne) et de nouveau à Novorossiysk, en 2003 de nouveau à Séville puis à Cartagène (Espagne) et en 2009 à Damiette (Egypte). Médaille d'argent ex aequo des navires sous normes avec 10 détentions. Vendu pour démolition en Turquie.



© Robin des Bois

Atlantic Nyala (ex-*Aladdin Dream*, ex-*OBL Winner*, ex-*Lykes Winner*, ex-*Thorshope*, ex-*Cobra*, ex-*Nordana Kampala*, ex-*Global Hawk*, ex-*Alioth Star*, ex-*Marcela R*, ex-*Yevgeniy Mravinskiy*). OMI 8811699. Marchandises diverses. Longueur 174 m, 9.210 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft. Propriétaire Baltic Mercur Ltd (Russie). Il est annoncé vendu pour démolition en Inde à 510 $ la tonne par A la Casse n°37 et par la base de données Equasis dans sa mise à jour du 5 septembre 2014. Cependant il continue de naviguer. En juin 2015, il est à nouveau annoncé vendu pour démolition, toujours en Inde mais à 370 $ la tonne. En mai 2015, il a chargé des canalisations et des rouleaux de câbles métalliques à Anvers.
Sa route le mène à Toamasina (Madagascar) puis, fin juin, il est réellement échoué pour démolition au Bangladesh.

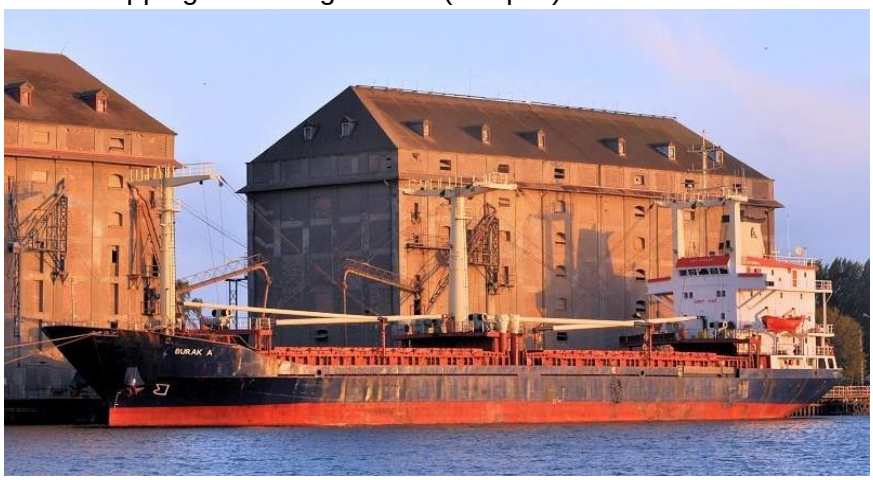
Chargement à Anvers, Belgique, 8 mai 2015.
Reportage Johnny Verhulst

Birch 3 (ex-*Pacific Glory*, ex-*Kent Pioneer*, ex-*Mathilde Oldendorff*). OMI 9150731. Marchandises diverses. Longueur 149 m, 6.363 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Wuhu (Chine) par Wuhu Shipyard. Propriétaire Birch Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai. 402 $ la tonne incluant 390 t de carburant.

Black Sea Glory, ex-*La Paloma*, ex-*Newhope*, ex-*Reina*, ex-*Renata*, ex-*Ataduru*, ex-*Anversa*, ex-*Arma*, ex-*Antonio Machado*). OMI 7826491. Marchandises diverses. Longueur 144 m. Pavillon Togo. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Olaveaga (Espagne) par Ast Espanoles (AESA). Propriétaire Arados Shipping Co (Roumanie). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2002 à Eleusis (Grèce), en 2006 à Ambarli (Turquie), en 2013 à Izmir (Turquie), en 2014 à Novorossiysk (Russie) et en 2015 à Iskenderun (Turquie). Début 2015, il est rebaptisé *Dominator ;* son statut l'annonce « en réparation ». Il arrive au large d'Aliaga le 3 juin. Il reste en attente. Il est irrémédiablement échoué le 2 juillet.

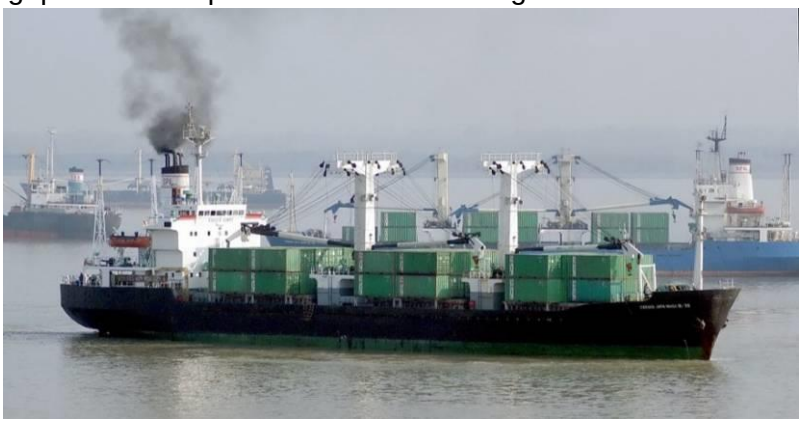
Black Sea Glory quitte l'île de Cithère (Grèce), octobre 2012. **© Samios Georgios**

Burak A. (ex-*Ahmet Akgul I*, ex-*Necati Atasoy*, ex-*Nazli Meltem*, ex-*Atakan Aksu*, ex-*Yuksel Guler*). OMI 7900297. Marchandises diverses. Longueur 102 m. Pavillon Turquie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Yarimca (Turquie) par Marmara. Propriétaire Azak Shipping & Trading Co Ltd (Turquie). Détenu en 2000 à Novorossiysk (Russie), en 2001 à Molfetta (Italie) et en 2006 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.



Burak A. Quai Zbożowe, port de Gdansk (Pologne), octobre 2009. **© Piotr Jaglinski**

Caraka Jaya Niaga III-30. OMI 9018323. Marchandises diverses. Longueur 98 m, 1.941 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1994 à Surabaya (Indonésie) par PAL Indonesia. Propriétaire Pann Persero Pt (Indonésie). Détenu en 2001 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Caraka Jaya Niaga III-30 au départ de Surabaya (Indonésie), octobre 2006. **© Ivan Meshkov**

Djorf. OMI 7420223. Marchandises diverses. Longueur 126 m. Pavillon Algérie. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire CNAN NORD SPA (Algérie). Détenu en 1998 à Hambourg (Allemagne), en 1999 à Anvers (Belgique), en 2000 à Gdansk (Pologne), en 2012 de nouveau à Anvers et en 2013 de nouveau à Hambourg. Vendu pour démolition en Turquie.

Djorf, chantier de démolition d'Aliaga. © **Captain Selim**

Djurdjura. OMI 7420211. Marchandises diverses. Longueur 126 m, 2.940 t. Pavillon Algérie. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting Werft. Propriétaire CNAN (Algérie). Détenu en 1999 et en 2001 à Anvers (Belgique) et en 2003 à Hambourg (Allemagne). Vendu pour démolition en Turquie.

Green Lotus (ex-*Asian Fair II*, ex-*New Lucky II*, ex-*Tanjung Priok*). OMI 8801723. Marchandises diverses. Longueur 108 m, 2.739 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1988 à Imabari (Japon) par Nishi Zosen. Propriétaire Hoang Thanh Shipco Ltd (Vietnam). Détenu en 2008 à Pyeongtaek (Corée du Sud), en 2011 à Zhangjiagang (Chine) et Taizhou (Chine) et en 2014 à Humen (Chine) et à Calcutta (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Ibn Khaldoun II. OMI 7711854. Marchandises diverses. Longueur 126 m. Pavillon Algérie. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire CNAN (Algérie). Détenu en 1999 et en 2002 à Hambourg (Allemagne), en 2003 à Bilbao (Espagne) et Anvers (Belgique), en 2003 de nouveau à Anvers et en 2006 à Ambarli (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Ibn Sina II. OMI 7720934. Marchandises diverses. Longueur 126 m. Pavillon Algérie. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire CNAN Group Spa (Algérie). Détenu en 1997 à Hambourg (Allemagne) et en 2001 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Turquie.

Ibn Sina II quitte Anvers, destination Maroc, septembre 2012. © **bs1mrc /Shipspotting**

Ismael Mehieddine (ex-*Isis I*, ex-*Palagruza*, ex-*Kritonas*, ex-*Hand Fortune*). OMI 7616171. Marchandises diverses. Longueur 130 m, 3.353 t. Pavillon Comores. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1976 à Hiroshima (Japon) par Ujina Zosensho. Propriétaire MTM United Co (Liban). Détenu en 2001 à Rotterdam (Pays-Bas, en 2007 à Alexandrie (Egypte), en 2008 à Antalya (Turquie), en 2011 à Damiette (Egypte) et en 2014 à Aliaga (Turquie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Istanbul, septembre 2014. © **Frank Behrends**

Gadani, Pakistan, mai 2015. © **Shahid**

Jibreel Ameen (ex-*Langanger*, ex-*Star Langanger*, ex-*Hawthorne Hill,* ex-*Geliga*). OMI 8322519. Marchandises diverses. Longueur 195 m, 10.800 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1986 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Silvia Shipmanagement (Singapour). Détenu en 2012 à Dumai (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Lisbeth (ex-*Carolina*, ex-*Bellatrix*, ex-*Thies*). OMI 7233668. Marchandises diverses. Longueur 75 m. Pavillon Norvège. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1972 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. Propriétaire Rolf Wagle AS (Norvège). Détenu en 2014 à Svendborg (Danemark). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Warnemünde, Rostock (Allemagne), février 2015.
© **Marcus-S**

Log-In Santos (ex-*Frotasantos*). OMI 9082829. Marchandises diverses. Longueur 168 m, 7.984 t. Pavillon Brésil, pavillon Togo pour son dernier voyage sous le nom de *Santos*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Jacuacanga (Brésil) par Verolme-Ishibras. Propriétaire Frota Oceanica E Amazonica S.A. (Brésil). Vendu pour démolition en Inde.

Mar del Plata, Argentine, novembre 2008.
©**Marine Traffic**

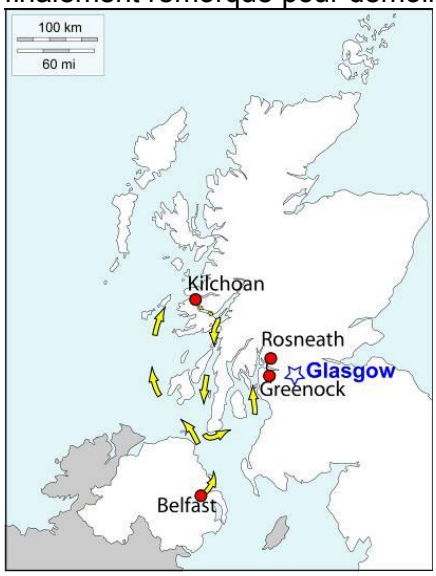
En reparation, baie de Guanabara /Rio de Janeiro (Brésil), février 2010. © **Edson de Lima Lucas**

Lu Xun. OMI 8513716. Marchandises diverses. Longueur 159 m, 7.455 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1988 à Shanghai (Chine) par Jiangnan Shipyard. Propriétaire Chipolbrok (Chine). Détenu en 2006 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 405 $ la tonne.

Lysblink Seaways (ex-*Lysblink*). OMI 9197313. Marchandises diverses. Longueur 129 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2000 à Surat (Inde) par ABG ; jumboïsé en 2004 et rallongé de 102 à 129 m. Propriétaire DFDS Seaways (Danemark).

Echouage du *Lysblink Seaways,* 18 février 2015.
Photo:RNLI (Royal National Lifeboat Institution)

Le 18 février 2015, il quitte Belfast avec une cargaison de papier à destination de la Norvège. Il s'échoue sur les rochers de la côte ouest écossaise à Kilchoan. Il est remorqué sur 150 milles jusqu'à Greenock près de Glasgow pour être éventuellement réparé. La coque est lourdement endommagée, sous la ligne de flottaison ; les travaux ne sont pas jugés viables d'un point de vue économique. Le navire est finalement remorqué pour démolition à Rosneath, de l'autre côté de la baie.



Lysblink Seaways renfloué et pris en remorque. **photo MCA via BBC**

© Robin des Bois

Mahakam River (ex-*Markham River*, ex-*Sutter*, ex-*Delmas Africa*, ex-*Sutter*, ex-*Tiger Force*, ex-*Mette Sif*, ex-*Tiger Force*, ex-*Mette Sif*, ex-*OOCL Italia*, ex-*Mette Sif*). OMI 8131166. Marchandises diverses. Longueur 115 m, 2.413 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1983 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens ; jumboïsé en 1989 et rallongé de 102 à 115 m. Propriétaire Meratus Line Pt (Indonésie). Détenu en 1998 à Moerdijk (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Medazov Victoria (ex-*Sudertor*, ex-*Delmas Seychelles*, ex-*Papuan Gulf*, ex-*Sudertor*, ex-*Ibn Bajjah*, ex-*Sudertor*). OMI 9141728. Marchandises diverses. Longueur 116 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, pavillon Panama pour son dernier voyage. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Yangzhou (Chine) par Jiangsu Jiangyang. Propriétaire Marco Shipping SA (Ukraine). Détenu en 2009 à Malaga (Espagne), en 2011 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2012 et 2013 à La Spezia (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Meem (ex-*Sun Rise V*, ex-*Sun*, ex-*Thor Sun*, ex*Bureba*, ex-*Havik*, ex-*Bahia de la Habana*). OMI 8311429. Marchandises diverses. Longueur 149 m, 4.950 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1986 à Sestao (Espagne) par AESA. Propriétaire Marakeb SA (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Singapour en 2009 à Odessa (Ukraine) et en 2011 à Zhenjiang (Chine) et Ho Chi Minh Ville (Vietnam). Vendu aux enchères en l'état en Inde pour démolition dans un chantier local. 317 $ la tonne.

Merry Trans (ex-*Star Providence*, ex-*Maratha Providence*). OMI 8317289. Marchandises diverses. Longueur 188 m, 10.188 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire Dalian Haida International (Chine). Détenu en 2005 à Aliaga (Turquie) et en 2008 à Tianjin (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 410 $ la tonne.

Omolon (ex-*Arctic Spirit*, ex-*Balkan Trader*, ex-*Thirza*, ex-*Bothnia Stone*, ex-*Sea Trader*, ex-*Pavlin Vinogradov*). OMI 8419128. Marchandises diverses. Longueur 132 m, 4.174 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Gdansk (Pologne) par les chantiers Lénine. Propriétaire Sakhalin Shipping Co (Russie). Détenu en 2001 à Ijmuiden (Pays-Bas), en 2002 à Falmouth (Royaume-Uni), en 2004 à Brême (Allemagne), en 2008 à Antalya (Turquie), en 2009 à Loviisa (Finlande) et en 2010 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition en Inde. 364 $ la tonne.

Omolon, Sovetskaya Gavan, extrême-orient russe, avril 2015. © **Bushmakin**

Pola Med (ex-*Brazilian Confidence*, ex-*Eagle*, ex-*Western Eagle*, ex-*Sheerness*, ex-*Wani Lake*, ex-*Wani Lake*, ex-*General Mata*, ex-*Saltnes*). OMI 8313221. Marchandises diverses. Longueur 170 m, 8.745 t. Pavillon Malte, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *La Med*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1985 à Oppama (Japon) par Sumitomo. Propriétaire Pola Med Ltd (Malte). Détenu en 2001 à Dampier (Australie), en 2005 à Anvers (Belgique) et en 2011 à Rio Grande (Brésil). Vendu pour démolition en Inde.

Rimma (ex-*Ludmila*, ex-*Ludmila 1*, ex-*Volgo-Balt 129*). OMI 8874902. Marchandises diverses. Longueur 114 m, 1.340 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Ukraine Register of Shipping. Construit en 1970 à Komarno (Slovaquie) par Zavody Tazkeho Strojarstva Yard. Propriétaire Poseidon Ltd (Ukraine). Détenu en 2003 à Castellon de la Plana (Espagne), en 2009 à Nikolayev (Ukraine), en 2010 à Constanza (Roumanie), en 2011 à Aliaga (Turquie), en 2012 à Mersin (Turquie), en 2013 à Iskenderun (Turquie) et à Temryuk (Russie), en 2014 à Azov (Russie) et Taganrog (Russie) et en 2015 de nouveau à Aliaga le 12 juin. C'est le coup de grâce : il est finalement échoué pour démolition dans le même port le 18 juin. Médaille d'argent ex aequo des navires sous-normes ce trimestre, avec 10 détentions.

Arrivée du *Rimma* à Aliaga. © **Captain Selim**

Rouen (ex-*Volgo-Balt 157*). OMI 8230223. Marchandises diverses. Longueur 114 m. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1972 à Komarno (Slovaquie) par ZTS Yard. Propriétaire Vernon Shipping Ltd (Ukraine). Détenu en 1999 à Eleusis (Grèce), en 2005 à Izmit (Turquie), en 2006 à Gemlik (Turquie), en 2007 à Nikolayev (Ukraine), en 2008 à Eysk (Russie), en 2009 de nouveau à Izmit et à Nikolayev puis à Kerch (Ukraine), en 2011 à Théodosie (Ukraine), en 2013 à Kdz Eregli (Turquie) et en 2014 à Aliaga (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie. Médaille d'or des navires sous normes du trimestre avec 11 détentions devant le *Rimma*.

Rouen à Beyrouth (Liban), octobre 2010.
© Sohulyayev Anton

Sea Effort (ex-*Century 7*, ex-*Ocean Ace*, ex-*Shinnichifuji Maru*). OMI 7425601. Marchandises diverses. Longueur 84 m, 1.097 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Global Marine Bureau. Construit en 1975 à Kinoe (Japon) par Sasaki. Propriétaire Dalitora Projects Ltd (Russie). Détenu en 2003 à Yokkaichi (Japon) et à Chiba (Japon), en 2005 à Chinhae (Corée du Sud), en 2006 à Pohang (Corée du Sud), en 2011 à Nankin (Chine), en 2012 à Fushiki (Japon), en 2013 et 2015 à Hakata (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sea Tiger (ex-*Kestrel*, ex-*Bakengracht*). OMI 8014356. Marchandises diverses. Longueur 80 m, 2.041 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Shimizu (Japon) par Miho. Propriétaire Grand Marine Co Ltd (Russie). Détenu en 2003 à Port-de-Bouc (France) et en 2014 à Vladivostok (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 $ la tonne.

Star Dieppe (ex-*Star Shiraz*). OMI 7507265. Marchandises diverses. Longueur 183 m. Pavillon Norvège (NIS). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1977 à Tamano (Japon) par Mitsui. Propriétaire Grieg Star AS (Norvège). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Devant Double Bluff (Etat de Washington, Etats-Unis), l'île de Whidbey en arrière plan dans la brume matinale. Salish Sea, mai 2013. **© Clark Crawford**

Sunrise R (ex-*Little Miss*, ex-*Al Waleed*, ex-*Sevilla*, ex-*Widar*, ex-*Wiking*). OMI 7386946. Marchandises diverses. Longueur 93 m. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1973 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Propriétaire SC Rezkozan Impex (Roumanie). Détenu en 1998 à Gioia Tauro (Italie), en 1999 à Heraklion (Grèce), en 2000, 2001 et 2004 de nouveau à Gioia Tauro, en 2010 à Izmit (Turquie) et en 2012 à Damiette (Egypte). Vendu pour démolition en Turquie.

Toscana (ex-*Star Toscana*, ex-*Cielo Di Monfalcone*, ex-*Toscana*). OMI 9158410. Marchandises diverses. Longueur 190 m, 11.442 t. Pavillon Malte. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Huludao (Chine) par Liaoning Bohai ; jumboïsé en 2006 et rallongé de 174 à 190 m. Propriétaire H Bertling Reederei GmbH (Allemagne). Détenu en 2014 à Civitavecchia (Italie) et à Xiamen (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 407 $ la tonne.

Xin Yang 9 (ex-*Fengshun 16*, ex-*Tokuyama Maru*). OMI 8415990. Marchandises diverses. Longueur 70 m, 755 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1984 à Saiki (Japon) par Miura. Propriétaire Integrity Ocean Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2001 à Tokuyama, Niiagata et Yokohama (Japon), en 2002 de nouveau à Yokohama, en 2010 à Taizhou (Chine), en 2011 à Onomichi (Japon) et Yingkou (Chine) et en 2014 à Penang (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Zheng Yang (ex-*Tasman Pathfinder*, ex-*La Esperanza*). OMI 8918253. Marchandises diverses. Longueur 177 m, 8.704 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Eastern RainInternational ShipManagement Co Lt (Chine). Détenu en 1999 à Los Angeles (Etats-Unis), en 2010 à Nankin (Chine), en 2013 à Canton (Chine) et Tianjin (Chine) et en 2014 à Hong Kong. Vendu pour démolition au Bangladesh. 382 $ la tonne.

Sous le nom de *Tasman Pathfinder* à Bluff (Nouvelle-Zélande), juin 2007. © **Chris Howell**

Transporteur de colis lourds

Jumbo Spirit. OMI 9083122. Transporteur de colis lourds. Longueur 94 m. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1995 à Capelle (Pays-Bas) par YVC Ysselwerf. Propriétaire Kahn Scheepvaart BV (Pays-Bas). Détenu en 2003 à Marina di Carrara (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Jumbo Spirit au départ d'Hambourg (Allemagne), juin 2014.
© **Jens Boldt**

Cargo réfrigéré

Baltic Sky (ex-*Asian Reefer*). OMI 7632278. Cargo réfrigéré. Longueur 144 m, 7.281 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1978 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Ost-West-Handelund Schiffahrt GmbH (Allemagne). Détenu en 2003 à Saint-Pétersbourg (Russie), en 2007 à Anvers (Belgique) et en 2010 à Flessingue (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 423 $ la tonne.

© **Foto Flite**

Porte-conteneurs

An Chun. OMI 8501658. Porte-conteneurs, 1238 evp. Longueur 150 m, 4.647 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Wan Hai Lines Ltd (Taiwan). Détenu en 2000 à Mizushima (Japon) et à Hong Kong (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition en Inde. 305 $ la tonne.

AT 14 (ex-*Suzanne*, ex-*Thor Suzanne*, ex-*Maersk Basse Terre*, ex-*Thor Suzanne*, ex-*Suzanne Sif*, ex-*Norasia Adria*, ex-*Suzanne Sif*). OMI 9002403. Porte-conteneurs, 960 evp. Longueur 134 m, 4.540 t. Pavillon Togo. Société de classification Bulgarian Register of Shipping. Construit en 1992 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire T Fleet Management Ltd (Liban). Vendu pour démolition en Inde. 367 $ la tonne.

© **Alang Ship Info**

Suzanne Sif. © **Ship Base**

Dans la zone d'attente de Marsaxlokk (Malta), février 2011.
© **Danylo Myachyn**

Banga Bonik (ex-*Dolphin Express*, ex-*Eagle Breeze*). OMI 8126159. Porte-conteneurs, 456 evp. Longueur 127 m, 3.335 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Ishinomaki (Japon) par Yamanishi. Propriétaire HRC Shipping Ltd (Bangladesh). Détenu en 1999 à Guam (Etats-Unis) et en 2006 à Colombo (Sri Lanka). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Easline Tianjin (ex-*PU Harmony*, ex-*Nantai Princess*). OMI 8421573. Porte-conteneurs, 1232 evp. Longueur 156 m, 4.701 t. Pavillon Panama. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1985 à Kochi (Japon) par Shin Yamamoto. Propriétaire Tianjin International Marine Shipping Co (Chine). Détenu en 2009 à Yantai (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hanjin Elizabeth (ex-*Hanjin Barcelona*). OMI 9015539. Porte-conteneurs, 4024 evp. Longueur 290 m, 18.949 t. Pavillon Panama, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom d'*Hanji.* Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire Tsakos Columbia Shipmanagement (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah (Emirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 422 $ la tonne incluant 250 t de carburant.

Hanjin Elizabeth, à Savannah (Georgie, Etats-Unis), mars 2012. © **Frank Crowe**

Heidelberg Express (ex-*Ville de Verseau*, ex-*Heidelberg Express*). OMI 8711370. Porte-conteneurs, 2803 evp. Longueur 236 m. Pavillon Bermudes. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW ; jumboïsé en 1992 et rallongé de 206 à 236 m. Propriétaire Hapag-Lloyd AG (Allemagne). Détenu en 2005 à Aqaba (Jordanie). Vendu pour démolition en Turquie.

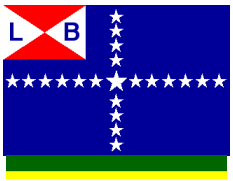
Heidelberg Express à Melbourne (Australie), décembre 2009. © **Andrew Mackinnon**

Hub Grandiose (ex-*Micronesian Nations*). OMI 9123958. Porte-conteneurs, 714 evp. Longueur 129 m, 4.428 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Hub Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hub Stellar (ex-*Micronesian Navigator*). OMI 9084774. Porte-conteneurs, 714 evp. Longueur 129 m, 4.400 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Hub Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 410 $ la tonne.

A Singapore, juillet 2013. © **John Regan**

Maestra Atlantico (ex-*Norsul Atlântico*, ex-*Atlantico Sul*, ex-*Lloyd Atlantico*). OMI 8300016. Porte-conteneurs. Longueur 188 m, 10.339 t. Pavillon Brésil, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom d'*Atlantico*. Société de classification RINA. Construit en 1986 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishikawajima Brasil pour Lloyd Brasileiro. En 2002, la Marine brésilienne avait envisagé de l'utiliser comme navire de soutien logistique sous le nom d'*Atlantico Sul* G40 ; le navire est finalement resté dans la flotte marchande de Lloyd Brasileiro. Il est racheté en 2009 par la Companhia de Navegação Norsul S.A puis en 2010 pa rMaestra Navegação e Logística S/A.. Maestra est mis en liquidation en décembre 2013. 3 navires de l'armateur brésilien sont déjà partis à la démolition (Cf A la Casse n°37).L'*Atlantico* succède à Alang aux *Maestra Caribe* et *Maestra Pacifico* ; le *Maestra Mediterraneo* avait été échoué au Bangladesh. Tous avaient adopté le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis.



Lloyd Brasileiro , Norsul et Maestra, les 3 couleurs du porte-conteneurs brésilien. © **NaviosBrasileiros**

MOL Wisdom (ex-*Alligator Wisdom*). OMI 9101601. Porte-conteneurs, 2542 evp. Longueur 245 m, 15.729 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Mitsui OSK Lines (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 435 $ la tonne

MOL Wisdom quitte Keelung (Taiwan); novembre 2012.
© **Chun-Hsi**

Xiang Xiu (ex-*Dolphin Bravery*, ex-*Xiang Xiu*). OMI 9079822. Porte-conteneurs, 316 evp. Longueur 108 m. Pavillon Panama. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Propriétaire Shanghai Puhai Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2000 à Busan (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Chine à Jiaojiang.

Xiang Xi, au depart de Kobe (Corée du Sud), août.2007. © **Ivan Meshkov**

Ya He (ex-*Dainty River*). OMI 9043017. Porte-conteneurs, 2021 evp. Longueur 188 m, 8.870 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Inchon (Corée du Sud) par Halla HI. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

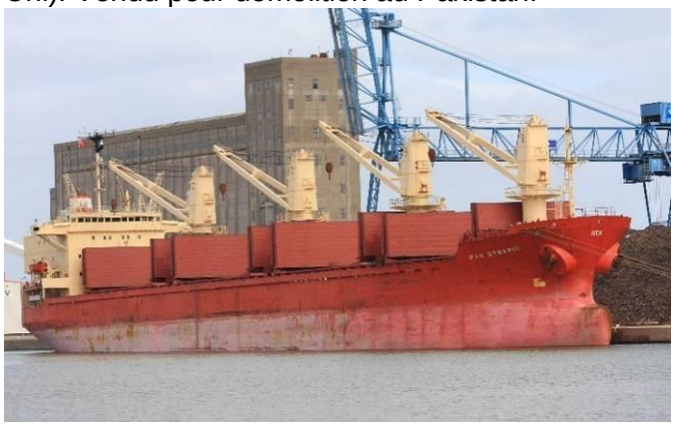
Zhong Wai Yun Hu Men (ex-*Northern Trust*, ex-*COSCO Bremerhaven*, ex-*COSCO Norfolk*, ex-*Choyang Phoenix*, ex-*Ville de Lyra*). OMI 9064841. Porte-conteneurs, 3330 evp. Longueur 240 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sinotrans (Chine). Détenu en 2011 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xiasha.

Zim Asia OMI 9113654. Porte-conteneurs, 3429 evp. Longueur 254 m, 16.900 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Propriétaire Zim Integrated Shipping (Israel). Détenu en 2010 à Hambourg (Allemagne) et en 2012 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 400 $ la tonne.

Zim Asia, au nouveau port de Busan (Corée du Sud), avril 2012. © **V Tonic**

Vraquier

ABM Dynamic (ex-*Pan Dynamic*, ex-*Rubin Doga*, ex-*Sophia*). OMI 8502810. Vraquier. Longueur 167 m, 5.487 t. Pavillon Dominique Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1985 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Mallah Ship Management Co (Grèce). Détenu en 2009 à Liverpool (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Pakistan.



Avonmouth (Royaume-Uni), chargement de ferailles destinées à Chennai (Inde), mars 2009. © **Arthur Terry**

Avril 2014, plage de Gadani. © **Shahid**

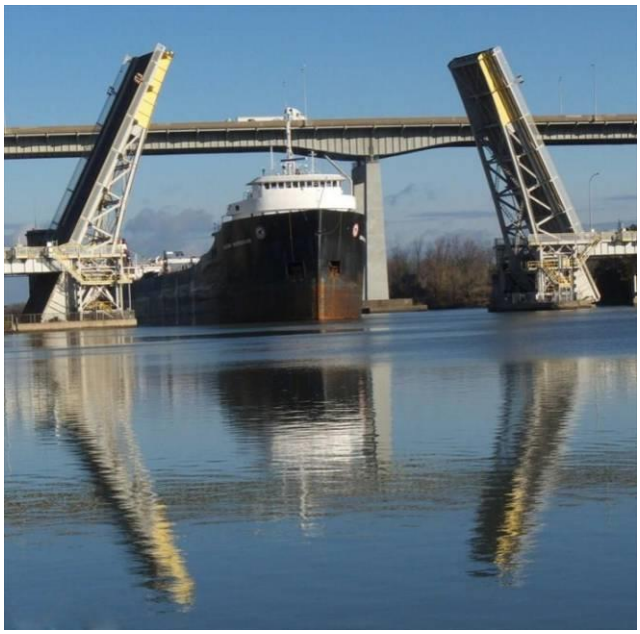
Adamastos (ex-*V-Rod*, ex-*Bertram*, ex-*Salmas*, ex-*Miltiadis*, ex-*Atlantic Leader*). OMI 9087269. Vraquier. Longueur 225 m, 10.486 t. Pavillon Libéria. Société de classification RINA. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Phoenix Shipping & Trading (Grèce). Détenu en 2007 à Gladstone (Australie) et en 2013 à Belem (Brésil). Vendu pour démolition en Turquie. Voir sa fin de vie houleuse dans le chapitre « Grexit pour 2 vraquiers», p 2.

Sous le nom de*V-Rod*, en attente d'autorisation pour remonter le fleuve Columbia jusqu'à Astoria (Orégon, Etats-Unis), mars 2012. © **Beth E. Parrish**

Aeolian Glory (ex-*Martha Verity*, ex-*Dyna Caroway*). OMI 9116709. Vraquier. Longueur 280 m, 19.431 t. Pavillon Chypre. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire Swissmarine Inc (Grèce). Détenu en 2009 à Dampier (Australie), en 2013 à Zoushan Chine) et en 2014 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 382 $ la tonne incluant une hélice de 34 t en état de marche.

AG Vartholomeos (ex-*Voge Prosperity*, ex-*National Prosperity*). OMI 9110511. Vraquier. Longueur 225 m, 11.750 t. Pavillon Panama, pavillon Libéria pour ses derniers mois de navigation. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1995 à Copenhague (Danemark) par Burmeister &Wain Skibsvaerft. Détenu en 2003 à Vancouver (Canada), en 2006 à Kwinana (Australie), en 2007 à Mourmansk (Russie) et en 2015 à Hambourg (Allemagne). Vendu et échoué pour démolition au Bangladesh sous le nom d'*Ancona*. 365-380 $ la tonne. Voir la saga dans le chapitre « Grexit pour 2 vraquiers», p 2.

Algoma Montrealais (ex-*Montrealais*). OMI 5241142. Vraquier. Longueur 222 m. Pavillon Canada, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage en remorque sous le nom de *Mont*. Société de classification inconnue. Construit en 1962 à Montréal (Canada) par Canadian Vickers ; partie avant construite à Lauzon par GT Davie. Propriétaire Algoma Central Corp (Canada). Pour son dernier voyage, ce pur laquier va traverser l'Atlantique et la Méditerranée en remorque. Vendu pour démolition en Turquie.



Voir aussi p 6, « Le Canada solde le passé ».

Novembre 2013, le *Montréalais* passe Homer Bridge, alias pont n°4, sur le canal Welland. © **David Brown**

Alpha Action (ex-*Action*, ex-*World Action*). OMI 9074494. Vraquier. Longueur 275 m, 18.615 t. Pavillon Malte. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1994 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Alpha Bulkers Shipmanagement (Grèce). Détenu en 2009 à Dampier (Australie) et en 2011 à Shenzhen (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 421 $ la tonne incluant 500 t de carburant.

Aman Trader (ex-*Med Trust*, ex-*China Trader*, ex-*Libra*, ex-*Zirje*). OMI 8906535. Vraquier. Longueur 192 m, 10.166 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification RINA. Construit en 1990 à Split (Croatie) par Brodosplit. Propriétaire Seacon Shipsmanagement (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Novorossiysk (Russie), en 2001 à Bell Bay (Australie), en 2007 à Iskenderun (Turquie), en 2009 à Anvers (Belgique), en 2012 à La Nouvelle-Orléans (Etats-Unis) et en 2014 à Durban (Afrique du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 368 $ la tonne.

Sous le nom de *China Trader*, mars 2002, en route pour l'usine d'engrais Ravensbourne à Dunedin (Nouvelle-Zélande). © **Wayne ACourt**

Amar Muhieddine (ex-*Spirit of Alpha*, ex-*Papayiannis*, ex-*Merah Hati*, ex-*Young Sprout*). OMI 8413942. Vraquier. Longueur 160 m, 5.733 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Imabari (Japon) par. Imabari Zosen Propriétaire Judi Group (Liban). Détenu en 1999 à Gulfport (Etats-Unis), en 2001 à Middlesbrough (Royaume-Uni) et en 2012 à 2 reprises à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition au Pakistan. 404 $ la tonne.

Amar Muhieddine au port de Rio Grande (Brésil), avril 2011. © **Rogério Cordeiro**

Amira Nadya (ex-*Lea*, ex-*Drake*, ex-*Oriental Viking*, ex-*Sanko Silver*). OMI 8307430. Vraquier. Longueur 190 m, 7.778 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification RINA. Construit en 1985 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Maritime Agencies Co (Egypte). Vendu pour démolition au Pakistan.

Juin 2010 à Istanbul (Turquie). © **Gerolf Drebes**

Mai 2015, à Gadani (Pakistan). © **Shahid**

Anangel Omonia. OMI 9111955. Vraquier. Longueur 225 m, 10.473 t. Pavillon Grèce. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Anangel Maritime Services (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah pour démolition au Pakistan. 400 $ la tonne incluant 200 t de carburant. Rebaptisé *El Omonia* pour son dernier voyage.

Juillet 2008. © **Marine Traffic**

Anangel Splendour. OMI 9045560. Vraquier. Longueur 270 m, 19.462 t. Pavillon Grèce, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom d'*Angel*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Anangel Maritime Services (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 413 $ la tonne incluant 520 t de carburant.

Juin 2015, un gros requin sur la plage de Gadani. © **Nomi Raheem**

Andhika Sharmila (ex-*Glory Guangzhou*, ex-*Pontodromon*, ex-*Crystal Grace*). OMI 8318702. . Longueur 225 m, 10.380 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Andhika Lines (Indonésie). Détenu en 2005 à Foynes (Irlande) et San Antioco (Italie), en 2007 à Gênes (Italie) et en 2011 à Vungtau (Vietnam). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 340 $ la tonne.

Aquagem. OMI 9120956. Vraquier. Longueur 283 m, 22.095 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire C Transport Maritime SAM (Monaco). Détenu en 2010 à Port Hedland (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 381 $ la tonne.

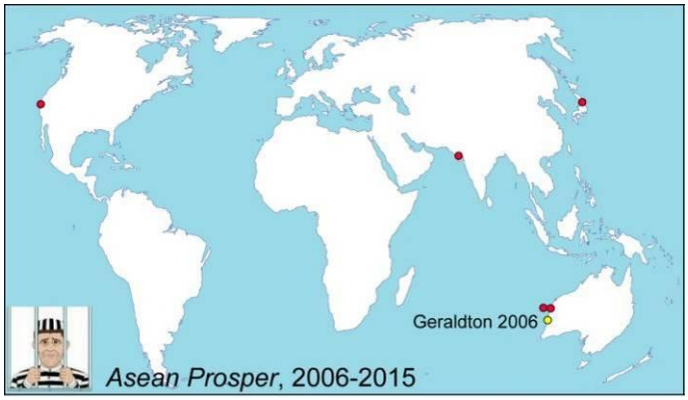
Aquagem, au mouillage en baie de Guanabara /Rio de Janeiro(Brésil), juin 2014. © **Edson de Lima Lucas**

Echoué à Gadani, 19 mai 2015. © **Nomi Raheem**

Armia Ludowa. OMI 8502535. Vraquier. Longueur 195 m, 8.421 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1987 à Szczecin (Pologne) par A.Warskiego Szczecinska. Propriétaire Polsteam (Pologne). Détenu en 2009 à Rouen (France) et en 2012 à Mersin (Turquie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 400 $ la tonne.

A Malaga (Espagne), octobre 2014. © **Franela**

Asean Prosper (ex-*Baltic Frontier*, ex-*Sincere Success*). OMI 9019030. Vraquier. Longueur 174 m, 6.439 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Usuki (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Détenu en 2006 à Geraldton (Australie), en 2008 à San Francisco (Etats-Unis), en 2009 à Useless Loop (Australie) et en 2012 de nouveau à Useless Loop, puis à Onahama (Japon) et à Kandla (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 370 $ la tonne.



© Robin des Bois

Bao Long (ex-*Yong Ping 9*, ex-*Golden*, ex-*Golden Trader*, ex-*Golden Venture*, ex-*New Lilac*, ex-*Sanko Lilac*). OMI 8307909. Vraquier. Longueur 188 m, 7.179 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Yang Pu Zhe Hai Shipping (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Dampier (Australie), en 2009 à Rotterdam (Pays-Bas) et en 2013 à Zhanjiang (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bashundara-1 (ex-*Topaz*). OMI 8316211. Vraquier. Longueur 189 m, 8.650 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Kobe (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Symphony Ship Management (Bangladesh). Détenu en 2011 à Paradip (Inde), en 2012 à Tianjin (Chine) et en 2013 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.380 $ la tonne.

Berge Prosperity (ex-*SG Prosperity*, ex-*Lauderdale*, ex-*SG Prosperity*). OMI 9115705. Vraquier. Longueur 312 m, 25.596 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Berge Bulk (Singapour). Détenu en 2014 à Tianjin (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 395 $ la tonne.

Berge Prosperity, Gadani, mai 2015.
© Nomi Raheem

Berge Vik (ex-*BW Vik*, ex-*Berge Vik*, ex-*Tijuca*). OMI 8314483. Ex transporteur combiné converti en vraquier minéralier en 2004. Longueur 332 m, 46.262 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1987 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishibras. Propriétaire Berge Bulk (Singapour). Vendu pour démolition au Pakistan. 430 $ la tonne. C'est plus gros navire échoué pour démolition ce trimestre.

Période brésilienne, le OBO *Tijuca*.
© **Auke Visser**

Bergen Max (ex-*Bunga Saga Tiga*). OMI 9050383. Vraquier. Longueur 225 m, 10.489 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire EnterprisesShipping & Trading (Grèce). Détenu en 1999 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2000 à Gladstone (Australie), en 2004 à Newcastle (Australie), en 2005 à Seattle (Etats-Unis) et en 2006 à Esbjerg (Danemark). Vendu pour démolition au Pakistan. 380 $ la tonne.

Port de Santos, à São Paulo (Brésil), octobre 2010.
De la poussière de soja transgénique s'envole au-dessus du pont.
© Rogério Cordeiro

Best Trader (ex-*CE Express*, ex-*Action Express*). OMI 8914063. Vraquier. Longueur 225 m, 12.982 t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1990 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen ; achevé à Numakuma par Tsuneishi. Ex tanker reconverti en vraquier en 2011 par les chantiers chinois COSCO Zoushan. Propriétaire Skaarup Management (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Incheon (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 408 $ la tonne.

Boontrika Naree (ex-*Port Star*). OMI 8914738. Vraquier. Longueur 177 m, 6.054 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Toyohama (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Precious Shipping Public Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2005 à Silvertown (Etats-Unis), en 2009 à Grundartangi (Islande) et en 2012 à Portocel (Brésil). Vendu pour démolition en Inde. 370 $ la tonne.

Brazil (ex-*Grand Nike*, ex-*Nike*, ex-*China Transport*). OMI 9106613. Vraquier. Longueur 270 m, 18.835 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Lemissoler Shipmanagement Ltd (Chypre). Vendu pour démolition au Bangladesh. 7,2 millions, soit 382 $ la tonne.

C Ballad (ex-*Enforcer*, ex-*Priory Bay*, ex-*Trichord Success*-). OMI 9046265. Vraquier. Longueur 167 m, 6.818 t. Pavillon Malte. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Propriétaire Blossom Maritime Corp (Grèce). Détenu en 2003 à Singapour et en 2011 à Port Kembla (Australie). Vendu pour démolition en Inde.

C Way (ex-*Piran*). OMI 8511524. Vraquier. Longueur 151 m, 5.404 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1987 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Century Shipping & Trading (Singapour). Détenu en 2003 à Hong Kong, en 2007 à Gwangyang (Corée du Sud), en 2008 à Yokohama (Japon) et en 2009 à Dunkerque (France). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Cape London (ex-*Lian Fu Star*, ex-*Hai Shi*, ex-*Pacific Yuansheng*, ex-*Bet Performer*, ex-*Mineral Poterne*, ex-*Channel Poterne*). OMI 9127485. Vraquier. Longueur 289 m, 20.737 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire MKTM Ltd (Ukraine). Détenu en 2004 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 364 $ la tonne.

Cape Melbourne (ex-*Melbourne*, ex-*Hanjin Melbourne, ex-Westin Seven*). OMI 8517982. Vraquier. Longueur 291 m, 21.831 t. Pavillon Dominique. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1987 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2001 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2002 à Port Walcott (Australie), en 2007 à Gijon (Espagne) et en 2012 à Rizhao (Chine). Propriétaire Leader Shipmanagement (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde et rebaptisé *Onega* avant son dernier voyage. 370 $ la tonne.

Cape Melbourne à Istanbul (Turquie), juin 2012. © **Frank Behrend**

Cape Pioneer (ex-*Dong-A Saturn*, ex-*Bao Shan*). OMI 9044322. Vraquier. Longueur 270 m, 18.567 t. Pavillon Panama, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Pioneer*. Société de classification CR Classification Society. Construit en 1994 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Sea Pioneer Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2004 à Gladstone (Australie), en 2005 à Newcastle (Australie), en 2012 de nouveau à Newcastle puis à Norfolk (Etats-Unis) et Yuzhnyy (Ukraine). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée, il est échoué à Chittagong le 13 juillet. 6,4 millions $, soit 350 $ la tonne.

Capt Nazih (ex-*Valparaiso*, ex-*Pretty Lady*, ex-*Senorita*, ex-*Solar Eterna*, ex-*Eastern Gloria*, ex-*Tsukubasan Maru*). OMI 8324385. Vraquier. Longueur 186 m, 8.032 t. Pavillon Bélize. Société de classification RINA. Construit en 1985 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire GMZ Ship Management Co (Liban). Vendu pour démolition au Pakistan. 376 $ la tonne.

Captain Nihat (ex-*Ardno*, ex-*Gardno*, ex-*Kopalnia Miechowice*). OMI 7725726. Vraquier. Longueur 159 m, 5.000 t. Pavillon Georgie. Société de classification Polski Rejestr Statkow. Construit en 1980 à Govan (Royaume-Uni) par Govan SB. Propriétaire Derpina Shipping and Trading (Turquie). Détenu en 2007 à Nikolayev (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde.

Captain Nihat, en train de charger au quai n°12 du port d'Odessa, Ukraine, mars 2015. © **vovashap**

Echoué pour démolition à Alang. © **Alang Ship Info**

Channel Alliance. OMI 9127461. Vraquier. Longueur 289 m, 20.850 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Golden Ocean Group (Norvège). Détenu en 2001 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 $ la tonne.

Channel Navigator. OMI 9127473. Vraquier. Longueur 289 m, 20.770 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Golden Ocean Group (Norvège). Détenu en 2010 à Hay Point (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 395 $ la tonne.

Channel Navigator, à Rio de Janeiro (Brésil), décembre 2007. © **Cesar T. Neves**

A Gadani. © **Shahid**

Charles Martin (ex-*Algonquin*, ex-*Raymond E Galvin*, ex-*Chevron Pacific*). OMI 8005006. Vraquier. Longueur 179 m, 6.938 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire FML Ship Management Ltd (Chypre). Détenu en 2010 à Galveston (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 382-392 $ la tonne.

*Charles Martin*au mouillage à La Nouvelle-Orléans (Louisiane, Etats-Unis), février 2013. © **Foggy / Shipspotting**

Chikuzen 8 (ex-*Chikuzen Maru*). OMI 9044463. Vraquier. Longueur 270 m, 18.295 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Hishino Meisho ; achevé à Sumitomo par Oppama. Propriétaire Zhong Yuan Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2006 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 421 $ la tonne.

Constantia (ex-*Cape Mercury*, ex-*First Mercury*). OMI 9132686. Vraquier. Longueur 289 m, 20.000 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Enterprises Shipping & Trading (Grèce). Détenu en 2009 à Gladstone (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 384 $ la tonne.

Constantia, à Narvik (Norvège), octobre 2009. © **Dagfinn Aspenes**

Dong Ping Shan. OMI 8601252. Vraquier. Longueur 195 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1990 à Dalian (Chine) par Dalian SY Co. Propriétaire China Shipping Development Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Emerald II (ex-*Varanasi*). OMI 8321101. Vraquier. Longueur 189 m, 10.206 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1987 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Gulf of Aden Shipping (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2011 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2014 à Kandla (Inde), Suez (Egypte) et Constanza (Roumanie) et de nouveau à Suez (Egypte). Vendu pour démolition au Pakistan.

© **Tropic Maritime Photos**

Emerald II, en cours de découpage, Gadani. © **Shahid**

Empress. OMI 9039145 Vraquier. Longueur 274 m, 17.777 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 375 $ la tonne.

Arrivée à Hamburg (Allemagne), septembre 2010. © **PixelOpa**

Eternity (ex-*Carbon M*, ex-*Puma*, ex-*Ocean Grace*, ex-*Katendrecht*, ex-*Dunaj*). OMI 8701480. Vraquier. Longueur 195 m, 8.980 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Szczecin (Pologne) par A.Warskiego Szczecinska. Propriétaire Makro Denizcilik (Turquie). Détenu en 2002 à Portland (Etats-Unis) et en 2014 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Eva (ex-*Ocean Royal*). OMI 8517994. Vraquier. Longueur 191 m, 8.715 t. Pavillon Malte. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Pusan (Corée du Sud) par Korea Shipbuilding Corp. Propriétaire Vulcanus Technical Maritime Enterprises SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Ever Glory (ex-*Tradco I*, ex-*Zini*). OMI 7501338. Vraquier. Longueur 156 m, 5.105 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1976 à Mukaishima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Universal International Corp (Taiwan). Détenu en 2003 à Salerne (Italie), en 2009 à Canton et en 2011 et 2013 à Zhangjiagang (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Ever Glory à Baoshan, (Chine), mai 2009. © **AAA / Shipspotting**

Fengli 1 (ex-*Cape Africa*). OMI 9010735. Vraquier. Longueur 270 m, 18.430 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Glory Asia Ocean Shipping Ltd (Chine). Détenu en 2002 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2003 à Hambourg (Allemagne), en 2004 à Gijon (Espagne) et en 2006 et 2007 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 382 $ la tonne incluant 800 t de carburant.

Georgia K (ex-*Birch 4,* ex-*Singapore Grace*, ex-*Millenium Bright*, ex-*Jodi F Millenium*). OMI 9224099. Vraquier. Longueur 160 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2000 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Birch Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Birch 4 à quai à Napier (Nouvelle-Zélande), octobre 2010, décharge du phosphate en provenance de Nauru.
© Tony des Landes

Glory Claire (ex-*Cape Eregli*, ex-*Obeliks*). OMI 9190913. Vraquier. Longueur 289 m, 20.557 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification China Classification Society. Construit en 2000 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Seastar Shipping (Chine). Détenu en 2013 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 394 $ la tonne.

Glory Comfort (ex-*Blazing River*). OMI 9072628. Vraquier. Longueur 270 m, 18.475 t. Pavillon Panama, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Mihara (Japon) par Koyo Dock. Propriétaire Taiwan Maritime Transportation Co(Taiwan). Détenu en 2011 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu aux enchères à Hong Kong, il est échoué pour démolition au Bangladesh sous le nom de *Leo II*. 390 $ la tonne.

Glory Comfort, charge du charbon à Hay Point (Australie), octobre 2012.
© Tropic Maritime Photos, Australia

Gold Sand (ex-*Jui Tai N° 2*, ex-*Hai Shen*, ex-*Theoskepasti*, ex-*Genesis*, ex-*Beau Genesis*, ex-*Kazuei Maru*). OMI 7638985. Vraquier. Longueur 148 m, 4.595 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Vanguard Shipping Safety Management Consultant Co Ltd (Taiwan). Détenu en 2002 à Fuzhou (Chine), en 2003 à Canton (Chine), en 2008, 2010 et 2012 à Ningde (Chine), en 2013 à Xiamen (Chine) et en 2014 de nouveau à Ningde. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Golden Bell. OMI 8813661. Vraquier. Longueur 312 m, 24.736 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Korea Line Corp (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 390 $ la tonne.

Le minéralier *Golden Bell*, arrivée à Port Hedland (Australie), juillet 2007. **© boyesy/ Shipspotting**

Grand Rodosi (ex-*Rodosi Breeze*, ex-*Mehmet Bey*, ex-*Silvaplana*). OMI 8800327. Vraquier. Longueur 225 m, 10.244 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Lemissoler Shipmanagement Ltd (Chypre). Détenu en 2012 à Port Giles (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Great Bless. OMI 9129926. Vraquier. Longueur 225 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jingjiang.

Great Bright. OMI 9138991. Vraquier. Longueur 225 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2003 à Québec (Canada) et en 2011 à Port Hedland (Australie). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Great Calm. OMI 9116345. Vraquier. Longueur 186 m, 7.966 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Tadotsu (Japon) par Hachihama Zosen. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Great Eternity (ex-*Great Majesty*). OMI 9143477. Vraquier. Longueur 190 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1998 à Jinhae (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2011 à Kwinana (Australie). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Great Glory. OMI 9138989. Vraquier. Longueur 225 m, 10.716 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Juillet 2014, arrivée à Benicia (Califonie, Etats-Unis).
© Oldkayaker

Great Happy. OMI 9136474. Vraquier. Longueur 186 m, 7.933 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Tadotsu (Japon) par Hachihama Zosen. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Great Hope (ex-*Meridian Navigator*, ex-*Nego Wes*, ex-*Sanko Heritage*). OMI 8307492. Vraquier. Longueur 175 m, 6.727 t. Pavillon Panama, pavillon Cambodge pour son dernier voyage sous le nom de *Hope*. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1984 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Hua Heng Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2006 à Kwinana (Australie), en 2009 à Tianjin (Chine) et en 2011 à Vishakhapatnam (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Great Jade. OMI 9129938. Vraquier. Longueur 225 m, 10.798 t. Pavillon Hong Kong.Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition en Chine à Jiangyin.

Great Luck. OMI 9171204. Vraquier. Longueur 225 m, 10.601 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Imari (Japon) par Namura Shipbuilding. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Great Motion. OMI 9175468. Vraquier. Longueur 175 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification China Classification Society. Construit en 1998 à Shanghai (Chine) par Hudong Zhonghua Shipbuilding. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine).). Vendu pour démolition en Chine.

Astoria (Oregon, Etats-Unis), juin 2011. © **George J. Heiner**

Great Peace. OMI 9116333. Vraquier. Longueur 186 m, 7.922 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Sinotrans Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin. 1,7 million $ soit 215 la tonne.

© **Foto Flite**

Gurasis (ex-*Fujian*, ex-*Umberto d'Amato*). OMI 9129574. Vraquier. Longueur 225 m, 11.585 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom d'*Urasis*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Castellammare (Italie) par Fincantieri Stabia. Détenu en 2013 à Jiangyin (Chine). Revendu à Cape Shore Maritime Partners basé aux Emirats Arabes Unis avant son départ pour démolition au Pakistan.

Gurasis au terminal Cascadia de Vancouver (Canada) pour y charger du grain canadien. © **Rick Voice**

Échoué sous le nom d'*Urasis*, à Gadani. © **Shahid**

Hua Rong Shan. OMI 8508175. Vraquier. Longueur 195 m, 10.417 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1989 à Dalian (Chine) par Dalian SY Co Propriétaire China Shipping Development Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Hua Sheng 2 (ex-*Wan Fu*, ex-*Yong Sheng*, ex-*Barcelona, ex- Brothers, ex-Tulip Islands, ex-Sanko Pinnacle*). OMI 8400220. Vraquier. Longueur 161 m, 5.700 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Sheng*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1984 à Tamano (Japon) par Mitsui. Propriétaire Hainan Hai Yuan Xing Transport Co (Chine). Détenu en 2005 à Vladivostok (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 350 $ la tonne.

Ingenious (ex-*Sea Mild*, ex-*Western Faith*, ex-*Sanko Auriga*). OMI 8309012. Vraquier. Longueur 180 m, 7.140 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1985 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Ingenious Enterprise Ltd (Chine). Détenu en 2010 à Vishakhapatnam (Inde), en 2012 à Shanghai (Chine) et en 2013 à Zhanjiang (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ionian Prosperity (ex-*Pacific Prosperity*, ex-*Dyna Mercury*). OMI 9198020. Vraquier. Longueur 290 m, 22.165 t. Pavillon Panama, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Ionian*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Fairsky Shipping& Trading SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 385 $ la tonne incluant 1600 t de carburant.

Ionian Prosperity à Istanbul (Turquie), juin 2013. © **Frank Behrends**

à Alang. © **Sajjad Chowdhury**

*Iron King (*ex-*Kalahari*). OMI 9108300. Vraquier. Longueur 280 m, 19.885 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Enterprises Shipping (Grèce). Détenu en 2003 à Newcastle (Australie), en 2010 à Ningbo (Chine) et en 2011 à Tianjin (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 384 $ la tonne incluant 1500 t de carburant.

Iron Queen (ex-*Kardo*). OMI 9116747. Vraquier. Longueur 280 m, 19.869 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Enterprises Shipping (Grèce). Détenu en 2002 à Hambourg (Allemagne) et en 2011 à Rotterdam. Vendu pour démolition au Pakistan. 419 $ la tonne.

19 mai 2015, *Iron Queen* à Gadani.
© Nomi Raheem

Jag 1 (ex-*Santhaasuria Lingam*, ex-*Ikan Selar*, ex-*Alam Selar*, ex-*Ikan Selar*, ex-*Santorini*, ex-*Sea Arrow*). OMI 7722413. Vraquier. Longueur 164 m. Pavillon Panama, pavillon Kiribati pour son dernier voyage sous le nom de *A1*. Société de classification Panama Maritime Surveyors. Construit en 1978 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2003 à Gunsan (Corée du Sud). Revendu au courtier Indien Doehle Danautic avant son départ pour démolition en Inde.

Octobre1989 à Vancouver (Canada) en tant qu'*Ikan Selar.* © **Rick Garcia**

Jamil G (ex-*Talty*, ex-*Kopalnia Szombierki*). OMI 7725673. Vraquier. Longueur 159 m, 5.025 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1979 à South Bank (Royaume-Uni)) par Smith's Dock Co. Détenu en 2000 à Valence (Espagne). Ex navire POLSTEAM. Propriétaire Yass Marine Co Ltd (Liban). Rebaptisé *Sabino* en février 2015, avant son départ pour démolition en Inde.

Kai Hong (ex-*Cami*, ex-*Sal de America*, ex-*Nand Neeti*, ex-*Stove Tradition*). OMI 8300535. Vraquier. Longueur 188 m, 8.366 t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1985 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard Co. Propriétaire Kaili Shipping (Hong Kong, Chine). Détenu en 1999 à Narvik (Norvège), en 2014 à Kandla (Inde) et en 2015 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 360 $ la tonne.

© Photo Flite

Konstantinos A. OMI 9104122. Vraquier. Longueur 224 m, 10.176 t. Pavillon Grèce. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1995 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Propriétaire Aegean Bulk Co (Grèce). Détenu en 2011 à Port Lincoln (Australie) et en 2014 à Lianyungang (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 405 $ la tonne.

Konstantinos A remonte le Paranà, avril 2007.
© Federico Bolognini

A Gadani. © **Shahid**

Krateros (ex-*Prabhu Puni*, ex-*Celine*). OMI 9038787. Vraquier. Longueur 186 m, 8.072 t. Pavillon Malte. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen ; achevé à Numakuma par Tsuneishi. Propriétaire Nikator Navigation SA (Grèce). Détenu en 2004 à Vancouver (Canada), en 2006 à Gunsan (Corée du Sud), en 2011 à Xiamen (Chine) et en 2013 à Quangninh (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh. 375 $ la tonne.

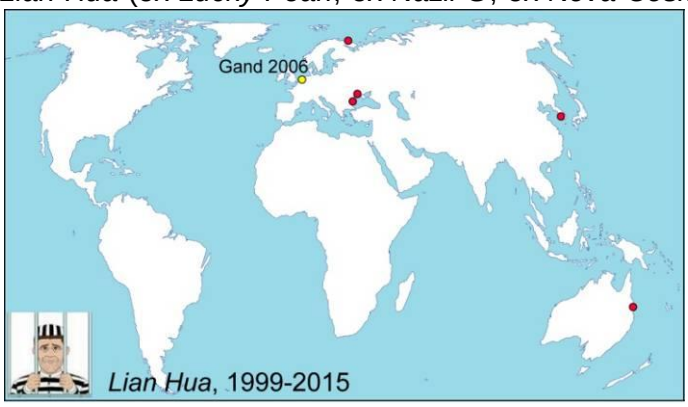
La Paix (ex-*Pacific Challenger*). OMI 9081708. Vraquier. Longueur 270 m, 23.185 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire NGM Energy (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 9,3 millions $ soit 401 $ la tonne.

La Paix, Richards Bay (Afrique du Sud), août 2014. © **David Gibbs**

Lady Sadika (ex-*Dimitris Manios II*, ex-*Dimitris Manios*, ex-*Sanko Moon*). OMI 8307040. Vraquier. Longueur 188 m, 7.352 t. Pavillon Malte. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Hind Maritime Enterprises SA (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 383 $ la tonne.

A Nikolayev(Ukraine), Juin 2014. © **Denis Kovalev**

Lian Hua (ex-*Lucky Pearl*, ex-*Nazli G*, ex-*Nova Cosmos*, ex-*Ho-Sho*). OMI 8315176. Vraquier. Longueur 177 m, 6.940 t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1984 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Dragon Wealth Shipping (Chine). Détenu en 1999 à Gand (Belgique), en 2000 à Gladstone, en 2006 à Constanza (Roumanie), en 2007 à Mourmansk (Russie) en 2009 à Odessa (Ukraine) et en 2014 à Pyeongtaek (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 $ la tonne.



© **Robin des Bois**

Libra (ex-*Kastor P*, ex-*Jovian Lily*, ex-*Sea Augusta*). OMI 8122610. Vraquier. Longueur 161 m, 5.607 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Terra Navis Shipping Ltd (Grèce). Détenu en 2006 à Novorossiysk (Russie) et en 2012 à Iskenderun (Turquie). Vendu pour démolition en Inde.

⇦
Février 2009. © **Marine traffic**

Libra dans le détroit des Dardanelles, avril 2014. © **Mehmet Aksoy**

Long Yuan (ex-*Big Wave*, ex-*Kostrena*, ex-*Channel Alliance*). OMI 8803886. Vraquier. Longueur 225 m, 9.980 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Dia Yuan International Shipping Co (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Port Hedland (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 380 $ la tonne.

Lucky Dolphin (ex-Yong Ma, ex-*Ace Glory*, ex-*Fortune Road*, ex-*Shin Sendai*). OMI 8711045. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux de bois. Longueur 193 m, 8.743 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1988 à Oppama (Japon) par Sumitomo. Propriétaire Salam Pacific Indonesia Line (Indonésie). Détenu en 2010, 2012, 2014 et 2015 à Haikou (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Port de Rio Grande (Brésil), décembre 2007.
© Marcello Vieira

Lucky Forever (ex-*Silver Mei*, ex-*Po Toi*). OMI 8801785. Vraquier. Longueur 224 m, 9.724 t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1989 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Brother Marine Co (Hong Kong, Chine). Détenu en 2013 à Ningbo (Chine) et en 2014 à Changzhou (Chine). Vendu aux enchères à Hong Kong pour démolition au Bangladesh. 390 $ la tonne incluant 1000 t de carburant.

Margo (ex-*Marquise*, ex-*Lepetane*, ex-*Libranave I*). OMI 8126367. Vraquier. Longueur 173 m, 6.869 t. Pavillon Barbades. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1984 à Niteroi (Brésil) par CCN Maua. Propriétaire Seatrans Management (Grèce). Détenu en 1997 à Gdynia (Pologne), en 2002 à Hambourg (Allemagne) et en 2011 à Xiamen (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan.

Margo, mai 2015 à Gadani. © **Seanav / Shipspotting**

Marigold. OMI 8815255. Vraquier. Longueur 312 m, 25.643 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Korea Line Corp (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 390 $ la tonne.

Mariner J (ex-*Golden Apo*). OMI 8405232. Vraquier. Longueur 167 m, 5.602 t. Pavillon Dominique. Société de classification RINA. Construit en 1984 à Onishi (Japon) par Kurushima. Propriétaire Mallah Ship Management Co (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Master Ismail (ex-*Waralee Naree*, ex-*Grace Island*). OMI 8202056. Vraquier. Longueur 161 m, 6.216 t. Pavillon Iles Cook. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire MTM United Co (Liban). Détenu en 2004 à Kwinana (Australie), en 2012 à Novorossiysk (Russie) et en 2014 au Pirée (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 379 $ la tonne incluant 200 t de carburant.

Master Ismail à Istanbul (Turquie), juin 2011. © **Gerolf Drebes**

Matrix (ex-*Pacific Enterprise*). OMI 9102942. Vraquier. Longueur 270 m, 22.848 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire NGM Energy (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 420 $ la tonne.

Melchior (ex-*Coal Glory*, ex-*Galene*). OMI 9100102. Vraquier. Longueur 225 m, 10.336 t. Pavillon Iles Marshall, pavillon Libéria pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire AM NomikosTransworld Maritime Agencies SA (Grèce). Détenu en 2013 à Mourmansk (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 391 $ la tonne.

Melchior, à l'écluse de Miraflores, canal de Panama, juin 2014. © **David S. Tweedie**

Miden Max (ex-*Bunga Saga Dua*). OMI 9050371. Vraquier. Longueur 225 m, 9.919 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Enterprises Shipping & Trading (Grèce). Détenu en 2005 à Port Walcott (Australie) et en 2009 à Port Kembla (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan mais avec une éventuelle option pour l'Inde ; le navire est parti de La Nouvelle-Orléans. 385 $ la tonne incluant 200 t de carburant et une hélice en bronze de 20 t en état de marche.

Minghai. OMI 9109914. Vraquier. Longueur 186 m, 7.588 t. Pavillon Panama. Société de classification .Det Norske Veritas Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire COSCO Bulk (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Mino G (ex-*Wigry*, ex-*Kopalnia Jastrzebie*). OMI 7725697. Vraquier. Longueur 158 m, 5.026 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1979 à Govan (Royaume-Uni) par Govan SB. Propriétaire Jinard Shipping Co (Liban). Détenu en 2001 à La Corogne (Espagne), en 2011 à Monfalcone (Italie) et en 2014 à Eleusis (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Myoken. OMI 9146936. Vraquier. Longueur 229 m, 11.052 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Universal Marine Corp (Japon). Détenu en 2006 à Qinhuangdao (Chine) et en 2009 et 2013 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 4,5 millions, soit 407 $ la tonne.

A English Bay, (Colombie Britannique, Canada), décembre 2014. © **Max Wei**

Nats Emperor (ex-*Seabee*, ex-*Morland*, ex-*Nacional Faro*). OMI 7713125. Vraquier. Longueur 194 m, 9.058 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Setubal (Portugal) par Setenave. Propriétaire Pitiousa Shipping SA (Grèce). Détenu en 2010 à Hambourg (Allemagne) et en 2014 au Pirée (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 410 $ la tonne.

Nats Emperor à quai à Keratsini, Le Pirée (Grèce), janvier 2014. © **Dennis Mortimer**

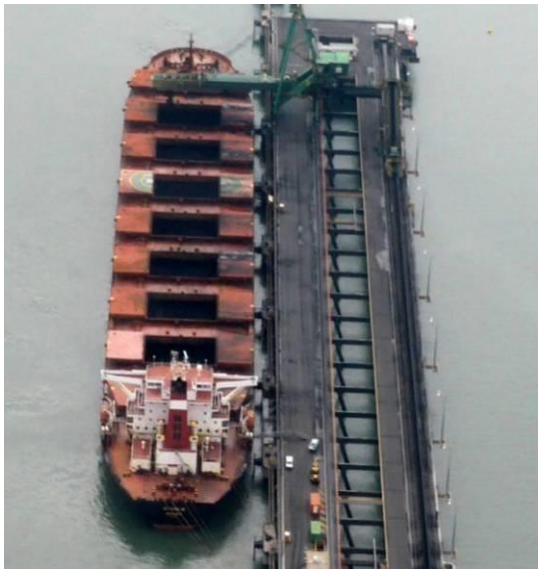
Natzutec (ex-*Ostria Breeze*, ex-*Isaac Light*, ex-*Handy Panther*, ex-*Pingwo Venture*). OMI 7925895. Vraquier. Longueur 177 m, 7.667 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1981 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Shanghai Anrita Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 360 $ la tonne.

Nelvana. OMI 8105492. Vraquier. Longueur 243 m. Pavillon Bermudes. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire CSL Americas (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Nelvana au mouillage à Santa Marta (département de Magdalena, Colombie) avant chargement au terminal charbonnier de Carbosan, septembre 2010. © **Gusyev Pavlov**

New Hope Star (ex-*Navision Leader*, ex-*Ocean Leader*, ex-*Orient Glory*, ex-*Sun Glory*, ex-*Mun Kim*, ex-*Maersk Poplar*, ex-*Reifu*, ex-*Atlas Island*). OMI 8512932. Vraquier. Longueur 167 m, 5.552 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1987 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Propriétaire Fanzhou Ocean Shipmanagement (Chine). Détenu en 2013 à Montreal (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh.

New Horizon (ex-*Romea Champion*, ex-*Tromso Champion*). OMI 9000584. Vraquier. Longueur 274 m, 21.648 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hoan Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2002 à Savone (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 416 $ la tonne.



NGM Sailor (ex-*Vogesailor*, ex-*Eurosailor*, ex-*Comanche*). OMI 9122100. Vraquier. Longueur 289m, 24.162 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Puerto Real (Espagne) par AESA. Propriétaire NGM Energy (Grèce). Détenu en 2011 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 418 $ la tonne.

NGM Sailor, à quai à Gladstone (Australie), chargeant du charbon, décembre 2014. **© Tropic Maritime Photos, Australia**

Ocean Dragon (ex-*United Resolve*). OMI 9112258. Vraquier. Longueur 273 m, 17.987 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Ocean Longevity Shipping (Chine). Détenu en 2007 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 425 $ la tonne incluant 800 t de carburant.

OK I (ex-*Oksywie*, ex-*Wladyslaw Gomulka*). OMI 8502547. Vraquier. Longueur 195 m, 8.421 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1987 à Szczecin (Pologne) par A.Warskiego Szczecinska. Propriétaire Marine Spirit SA (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 415 $ la tonne.

Ore Mutuca (ex-*Juneau*, ex-*Amazon*, ex-*Bulk Atalanta*, ex-Cape Asia). OMI 8906688. Vraquier. Longueur 270 m, 18.451 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1990 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Vale SA (Brésil). Détenu en 2000 et 2006 à Newcastle (Australie), en 2007 à Ijmuiden (Pays-Bas), en 2008 à Gijon (Espagne) et en 2010 à Shanghai (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 400 $ la tonne.

Oriental Queen VI (ex-*Uco XXV*, ex-*Wani Falcon*, ex-*Laurel Island*). OMI 8202044. Vraquier. Longueur 161 m, 6.595 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, pavillon Soudan pour son dernier voyage sous le nom de *Tamim*. Société de classification inconnue. Construit en 1982 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Détenu en 2009 à Larnaca (Chypre). Vendu pour démolition au Pakistan.

Oriental Saga (ex-*C Journey*, ex-*Anitra*, ex-*Maritsa*). OMI 9075747. Vraquier. Longueur 225 m, 10.773 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Guangzhou Seaway International (Chine). Détenu en 2000 à Kwinana (Australie) et en 2008 à Yantai (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 390 $ la tonne.

Princess Juana K (ex-*Lady Bana*, ex-*Der Assy* , ex-*Tirgu Neamt*). OMI 7806881. Vraquier. Longueur 145 m. Pavillon Panama. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1978 à Galati (Roumanie) par Galati SN. Propriétaire IM Marine Services (Royaume-Uni). Détenu en 2007 à Saint-Pétersbourg (Russie) et à Nikolayev (Ukraine), en 2012 à Mariupol (Ukraine) et en 2013 et 2014 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.

Chantier de démolition d'Aliaga (Turquie). © **Captain Selim**

Prosperity (ex-*Royal Oasis*, ex-*Sanko Oasis*). OMI 9086083. Vraquier. Longueur 280 m, 19.874 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sea Pioneer Shipping Corp (Grèce). Détenu en 2011 à Dunkerque (France) et en 2013 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 420 $ la tonne.

Plage de Gadani. © **Shahid**

Qin Hai (ex-*Qinhai*). OMI 9110274. Vraquier. Longueur 186 m. Pavillon Panama. Société de classification China Classification Society. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire COSCO Bulk (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Rong Yi (ex-*Tarang*, ex-*Ispat Tarang*, ex-*Havbor*, ex-*Malaya*). OMI 8803458. Vraquier. Longueur 225 m, 9.200 t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1989 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Corp. Propriétaire Haistar Maritime Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2009 à Sept-Iles (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 $ la tonne.

Saisaban (ex-*Maria A*, ex-*African Cobra*, ex-ex-*Emerald*, ex-*EmeraldSea*, ex-*Nerano*). OMI 8604369. Vraquier. Longueur 167 m, 5.551 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Onishi (Japon) par Kurushima. Propriétaire Mallah Ship Management Co (Grèce). Détenu en 2008 à Iskenderun (Turquie) et en 2009 à Brême (Allemagne). Vendu pour démolition au Pakistan. 363 $ la tonne.

Sentosa (ex-*Smart*, ex-*Radiant Polaris*, ex-*Balaji Premium*, ex-*Verona*, ex-*Iris 1*). OMI 8202070. Vraquier. Longueur 190 m, 8.948 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Glory Ship Management Pte (Singapour). Détenu en 2010 à Belfast (Royaume-Uni) et en 2013 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 372 $ la tonne.

Sino 6 (ex-*Rip Hudner*, ex-*Sibonancy*). OMI 9077111. Vraquier. Longueur 247 m, 16.560 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Copenhague (Danemark) par B&W Skibsvaerft comme transporteur combiné (OBO). Propriétaire Guangzhou Kuifenghang Shipping (Chine). Détenu en 2014 à Tianjin (Chine) et à Zoushan (Chine). Le navire avait déjà été annoncé à la démolition en avril 2013 (Cf. A la Casse n° 31, p 40). Son statut dans la base de donnée Equasis le donnait alors « à démolir ». Il avait continué de naviguer sous le nom de *Sino 6*. Voir à ce sujet les remarques de Simon, North Lincolnshire (Royaume-Uni) sur ses changements de destination et de statuts dans A la Casse n°32, Courrier des lecteurs, p 6-7. Une nouvelle mise à jour de la base de données Equasis datée du 27 mars 2015 l'annonce de nouveau à démolir. Il serait cette fois en partance pour le Bangladesh ; fin juin il se trouvait dans les eaux du Qatar. 386 $ la tonne.

Le OBO *Rip Hudner* décharge du charbon russe d'Ustluga, au quai n° 7 de Royal Portbury/Bristol (Royaume-Uni) octobre 2007. © **Arthur Terry**

Sioux Maiden (ex-*Ikan Tuxpan*, ex-*New Ample*, ex-*Angel Feather*). OMI 8901133. Vraquier. Longueur 180 m, 6.506 t. Pavillon Philippines. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1989 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Roymar ShipManagement (Etats-Unis). Détenu en 2008 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition en Inde.

Solar Orion (ex-*Chenebourg*, ex-*Lowlands Grace*, ex-*CSK Everest*). OMI 8911499. Vraquier. Longueur 270 m, 18.445 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2005 à Talcahuano (Chili), en 2006 à Aabenraa (Danemark) et en 2015 à Gladstone (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Star Big (ex-*Big Fish*, ex-*KWK Genesis*). OMI 9116395. Vraquier. Longueur 283 m, 20.764 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Starbulk SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 420 $ la tonne incluant 350 t de carburant.

Star Laurel (ex-*Rubin Laurel*). OMI 9110602. Vraquier. Longueur 290 m, 21.879 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Imabari (Japon) par Namura. Propriétaire Charterwell Maritime SA (Grèce). Détenu en 2013 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 408 $ la tonne.

Février 2014, à Newcastle (Nouvelle Galles du Sud, Australie). © **John Swan**

Star Mega (ex-*Megalodon*, ex-*Cape Ocean*, ex-*Cape Violet*). OMI 9081033. Vraquier. Longueur 288 m, 21.020 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Starbulk SA (Grèce). Détenu en 2010 à Port Hedland (Australie) et Gwangyang, (Corée du Sud) et en 2014 à Zhanjiang (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Star Vega (ex-*Sigana*, ex-*Spring Gannet*, ex-*Sanko Gannet*). OMI 8307416. Vraquier. Longueur 189 m, 7.778 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1985 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Dekoil (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Starford (ex-*Ramita Naree*, ex-*Nancy*, ex-*Shuei Queen*, ex-*Koshu Maru*). OMI 8217257. Vraquier. Longueur 158 m, 5.257 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. Propriétaire Jieheng Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 380 $ la tonne.

Port de Rio de Janeiro (Brésil), mai 2008.
© Cesar T. Neves

Sunwinner (ex-*Li Hong*, ex-*Ocean Wind*). OMI 8130734. Vraquier. Longueur 185 m, 8.909 t. Pavillon Panama, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Winner*. Société de classification Intermaritime Certification Services. Construit en 1983 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Grandfame Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2012 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde.

Taio Frontier . OMI 8704432. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux. Longueur 198 m, 8.508 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Corp. Propriétaire Misuga Kaiun Co (Japon). Détenu en 2003 à Bell Bay (Australie) et en 2008 à Portland (Australie). Vendu pour démolition en Inde.

Vogecarrier (ex-*Eurotrader*, ex-*Cherokee*). OMI 9122095. Vraquier. Longueur 289 m, 24.162 t. Pavillon Libéria, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *2car*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Puerto Real (Espagne) par AESA. Propriétaire BereederungsgesellschaftH Vogemann GmbH &Co (Allemagne). Vendu pour démolition au Pakistan. 388 $ la tonne.

Vogecarrier à Odessa (Ukraine), juillet 2012.
© Vladimir Knyaz

devenu le *Car* à Gadani, mai 2015.
© Nomi Raheem

Wan He (ex-*Evdokia*, ex-*Darya Ma*). OMI 8116661. Vraquier. Longueur 188 m, 6.957t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1983 à Pallion (Royaume-Uni) par Sunderland Shipbuilders. Propriétaire Wan Jia International Shipping (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Constanza (Roumanie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 355 $ la tonne.

Western Zenith. OMI 9071492. Vraquier. Longueur 88 m, 1.527 t. Pavillon Papouasie Nouvelle-Guinée. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1993 à Singapour par President Marine ; ex transporteur de divers converti en vraquier en 1999 et rallongé de 75 à 88 m. Propriétaire P&O Maritime Services (Papouasie-Nouvelle Guinée). Détenu en 2004 à Townsville (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 345 $ la tonne.

Xin Sheng (ex-*Dina G*, ex-*Giorgis Milas*, ex-*Nota A*, ex-*Hanei Pearl*, ex-*Sanko Pearl*). OMI 8307882. Vraquier. Longueur 188 m, 7.291 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Sasebo (Japon) par Sasebo. Propriétaire Hong Kong Shun Xin Marine Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Bristol (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Bangladesh. 382 $ la tonne.

Xing An Da (ex-*Sifnos Pride*, ex-*SJN Orcas*, ex-*Angelina F*, ex-*Aurora Opal*, ex-*Sanko Heart*). OMI 8307507. Vraquier. Longueur 175 m, 6.720 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Shipping Registrar. Construit en 1984 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Hong Sheng Da Shipmanagement (Chine). Détenu en 2009 à Novorossiysk (Russie), en 2010 à Shantou (Chine) et en 2012 à Canton (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 $ la tonne.

Yakima Princess (ex-*Yakima*, ex-*Med Trust*, ex-*Iloilo I*, ex-*Iloilo*, ex-*K -hristina*). OMI 8915225. Vraquier. Longueur 181 m, 6.572 t. Pavillon Philippines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Oshima (Japon) par Oshima SB. Propriétaire Roymar Ship Management Inc (Etats-Unis). Détenu en 2012 et 2013 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Transporteur de ciment

Bulkwayuu (ex-*Cabo Prior*, ex-*Seament VIII, ex-Gas Diana*). OMI 8326462. Barge utilisée pour le stockage de ciment. Longueur 189 m. Pavillon Venezuela. Société de classification RINA. Construit en 1977 à Yokohama (Japon) par MHI Yokohama Dockyard & Machinery Works. Propriétaire Coeclerici Armatori (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

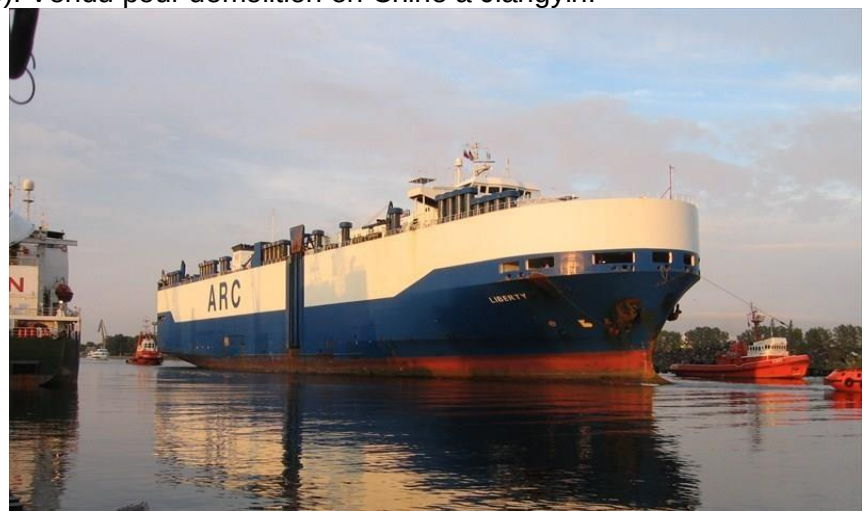
Bulkwayuu, stockage flottant de ciment depuis août 1998, lac de Maracaibo (Vénézuéla). © **Polipo**

Tak Yang. OMI 8014992. Transporteur de ciment. Longueur 111 m. Pavillon Corée du Sud, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Yang-1*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1981 à Anan (Japon) par Shinhama DY Co. Propriétaire Sangyong Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Voiturier

Baltic Ace. OMI 9386213.Voiturier. Longueur 148 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2007 à Gdynia (Pologne) par Stocznia Gdynia S.A. Propriétaire Ray Car Carrier (Ile de Man). Au fond de l'eau par 35 m de fond depuis plus de 2 ans et demi après une collision au large de Rotterdam le 5 décembre 2012. Il avait coulé en quelques minutes, 11 marins sont morts ou disparus. Il est en cours de découpage, les tranches renflouées sont acheminées pour recyclage à Vlaardingen (Pays-Bas) par Jansen Recycling.
Voir le chapitre The END, p 68.

Liberty (ex-*Faust*). OMI 8320779. Voiturier. Longueur 199 m. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Innoshima (Japon) par Hitachi Zosen. Propriétaire American Roll-on Roll-off Carrier LLC (Etats-Unis). Détenu en 2014 à Brisbane (Australie). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.



A Gdansk (Pologne), août 2006. © **Wlodek Sulkowski**

Suzuka. OMI 9032276. Voiturier. Longueur 116 m, 2.358 t. Pavillon Japon, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Suzu*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Kokoku Kaiun KK (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh. 410 $ la tonne.

Suzuka, capacité 574 voitures, Yokohama (Japan), mai 2010. © **west-jp / Shipspotting**

Traversier / Ferry

Jetferry I (ex-*Berlin Express*, ex-*Express Onion*, ex-*Gomera Jet*, ex-*Berlin Express*, ex-*Kattegat*). OMI 9111709. Ferry. Longueur 95 m. Pavillon Grèce. Société de classification inconnue. Construit en 1995 à Halsnoy (Norvège) par Halsnoy Verft ; achevé à Bergen par Mjellem & Karlsen. Ce ferry rapide (34 nœuds) d'une capacité de 600 passagers et 160 voitures a été construit comme danois *Kattegat.* De sa mise en service en juin 1995 jusqu'au printemps 1996, il a assuré la liaison intérieure au Danemark entre Grenaa (Jutland) et Hundested (Sjaelland), puis jusqu'à mi-1999 la ligne entre Gedser (île Falster) et Rostock (Allemagne) sous affrètement de Scandlines.

Le danois *Kattegat*, 1995-96. © **Claus Carlsen**

De juillet 1999 à février 2000, il met cap au Sud vers les Canaries à l'occasion d'un affrètement par l'armement espagnol Trasarmas qui le renomme *Gomera Jet* et l'exploite entre Los Cristianos (Tenerife) et San Sebastian (La Gomera).

Le *Gomera Jet.* © **Ulrich Streich**

Revenu au Danemark, il est vendu en juin 2000 à G.A.Ferries (armement grec Gerasimos Agoudimos) qui le rebaptise *Express Ionion,* puis dès juillet 2000, *Jetferry 1.* Il est d'abord exploité entre Patras, Céphalonie et Ithaque, puis à partir de 2002 entre Agios Konstantinos et les Sporades du Nord (Skiathos, Skopelos, Alonissos). Il était désarmé au Pirée depuis 2009 à la suite des problèmes financiers de son armateur. Vendu pour démolition en Turquie.

Jetferry 1, au port de Skiathos (Grèce), 2004. © **Ian Blenkinsop**

Lato (ex-*Varuna*, ex-*Daisetsu*). OMI 7394759. Ferry. Longueur 188 m. Pavillon Grèce. Société de classification RINA. Construit en 1975 à Setoda (Japon) par Naikai. Ce ferry a débuté sa carrière sur des lignes intérieures au Japon, d'abord sous le nom de *Daisetsu*, puis en 1985, de *Varuna.* Il a été allongé entre temps (en 1980) de 12,5 mètres.

Le ferry japonais *Daisetsu*. © **Ken Murayama**

Acquis en 1987 par la compagnie grecque ANEK (Anonymos Naftiliaki Eteria Kriti), basée à Chania en Crète, il est renommé *Lato* sous pavillon grec et fait l'objet de travaux de rénovation jusqu'en 1989. Il inaugure alors la nouvelle liaison de son armateur entre Patras et Ancône via Igoumenitsa et Corfou. A partir de 1997, il est habituellement en ligne entre Le Pirée et Chania, sauf pendant l'été 2007 durant lequel il est frété à la Compagnie nationale algérienne de navigation sur la liaison Alger-Marseille et l'été 2012 où il opère sur la ligne Bari – Durres (Albanie).

Au Pirée, juilllet 2005. © **Andreas Wörteler.**

© **Per Jensen.**

Désarmé en 2014 à Perama (Le Pirée), le *Lato* effectue une dernière mission au mois d'août pour servir pendant quelques jours d'hôtel flottant à la disposition des parlementaires libyens réfugiés à Tobrouk en attendant d'être relayé par son collègue d'armement, l'*Elyros.*Vendu pour démolition en Turquie.

Lato, 18 mai 2015, à Perama, derniers préparatifs avant le voyage final vers Aliaga.
© **Dimitris Mentakis**

The END
L'extraction en pièces détachées du *Baltic Ace*

Y a-t-il un risque spécifique de collision entre les petits porte-conteneurs dédiés aux trajets courts et les gros porte-conteneurs ou rouliers habitués aux tours du monde et aux longs parcours ?

Baltic Ace, voyage inaugural. © **Jurgen Braken**

Corvus J, après la collision. © **Henk R**

Le 5 décembre 2012, dans un temps de chien et dans le début de la nuit, le *Corvus J*, d'une capacité de 700 conteneurs a éperonné le *Baltic Ace* et l'a envoyé par le fond en 15 minutes. Le petit qui venait d'Ecosse et allait à Anvers a coulé le gros qui quittait Zeebruge et allait en Finlande.
C'était la 3ème fois en 3 ans qu'une collision de ce type survenait au large de Rotterdam et cette fois il y a eu perte de marins. 5 corps ont été retrouvés ; 6 ont disparu.
La priorité affichée de l'armateur israélien Ray Car Carriers a été de se rapprocher des familles et d'assurer le rapatriement des survivants. En coulisse, l'obsession de l'armateur était de limiter les pertes financières du sinistre. L'équipage était composé de 11 polonais, 2 ukrainiens, un bulgare et 10 philippins. Peu d'informations ont filtré sur la nationalité des péris en mer.

© Video Mammoet Salvage

L'épave est coulée par 35 m de fond. Le *Baltic Ace* est large de 27 m. Dès le lendemain du naufrage, la question du renflouement du *Baltic Ace* a été posée. Le *Baltic Ace* est à la fois un risque pour le trafic, pour les équipages et pour l'environnement. Il transportait 466 t de fioul lourd, 55 t de diesel et 1417 voitures contenant au minimum 20 litres de carburants et d'huiles.

Video Mammoet Salvage - Captures d'écran Robin des Bois

Les causes de l'accident sont évidemment humaines, donc elles sont difficiles à établir. Quand les enquêteurs hollandais sont montés à bord du *Corvus J* en face de Flushing 18 h après la collision, il y avait déjà un avocat à bord. L'enquête est très vite bouclée. Le commandant et l'équipage sont restés muets. L'accident a eu lieu dans les eaux internationales et seuls les Etats du pavillon à savoir les Bahamas pour le *Baltic Ace* et Chypre pour le *Corvus J* peuvent ou doivent diligenter des enquêtes.

© EPA Robin Utrecht

Quoiqu'il en soit des responsabilités, les Pays-Bas ont assuré le balisage de l'épave et sa protection par un navire d'intervention depuis le lendemain de l'accident. Le coût mensuel de la surveillance et de l'évitement des collisions est de 100.000 € par mois.

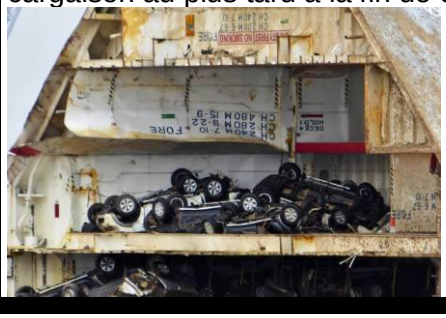
La technique aujourd'hui mise en œuvre pour l'enlèvement du *Baltic Ace* est la même que pour le *Tricolor*, un autre roulier transporteur de voitures éperonné par le petit porte-conteneurs *Kariba* devant le port français de Dunkerque, mer du Nord en 2002 : pompage maximal des hydrocarbures, découpage in situ, relevage des sections et transport à terre par barge. Le chantier complexe est pour le moment évalué à un peu moins de 100 millions de dollars. L'armateur israélien responsable de l'épave a toujours fait preuve à son égard d'une inertie et d'une négligence totales, laissant les Pays-Bas se débrouiller avec les risques de collision sur une route empruntée chaque année par 16.000 navires de commerce. En janvier 2014, Ray Car Carriers a obtenu de la Cour de justice de l'île de Man où il est domicilié un jugement limitant sa responsabilité financière dans toutes les suites du naufrage y compris dans le renflouement de l'épave ou de ses parties. La Cour a estimé que la domiciliation de l'armateur israélien dans l'île de Man constituait un lien juridique substantiel et suffisant pour que le droit maritime de l'île s'applique au *Baltic Ace*. En conséquence, Ray Car Carriers a la capacité d'ouvrir sur l'île un fonds exclusif d'indemnisation qui selon les termes de ses avocats sera très inférieur au coût de l'enlèvement de l'épave. Cette limitation de responsabilité financière pour tous les dommages subis et les frais engagés après un évènement de mer est un argument économique de poids en faveur de la domiciliation des armateurs du monde entier sur l'île de Man ou de l'immatriculation des navires sous son pavillon de complaisance. Man est aujourd'hui dans le Top 15 des flottes mondiales en tonnage.

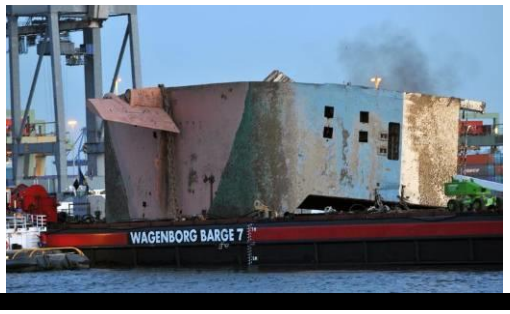
2003,*Tricolor*. **© Robin des Bois**

2015, *Baltic Ace.* **© Jan Oosterboer**

Les procédures juridiques ont retardé l'enlèvement de l'épave du *Baltic Ace*. Elle s'est dégradée plus vite que prévu sous l'action de l'érosion et de la houle sous-marines. Faute d'intégrité des superstructures de l'ex navire, la découpe et le relevage seront encore plus compliqués qu'initialement prévu. Les dépassements de budget mais aussi de délais sont probables alors que le contrat entre les Pays-Bas et Boskalis et Mammoet Salvage prévoit la fin complète de l'enlèvement de l'épave et de sa cargaison au plus tard à la fin de cette année.

Photos Jan Oosterboer





Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime ; Aliaga Denizcilik ; American Bureau of Shipping ; Black Sea Memorandum of Understanding ; Boatnerd ; Bureau Veritas ; Cape Breton Post (the) ; CBC News Nouvelle-Ecosse ; Chittagong Port Authority (the) ; Department of Defence of Australia ; Det Norske Veritas ; Equasis ; Falmouth Lifeboat ; Five Oceans Salvage ; G Captain ; Germanischer Lloyd ; Global Marketing Systems ; Government of the Netherlands ; Herald (the) ; Holman Fenwick & Willan ; Indian Ocean Memorandum of Understanding ; Journal de Québec (le) ; Journal Officiel de l'Union Européenne ; Lion Shipbroker s; Lloyd's List ; Lloyd's Register of Ships ; Lloyd's List ; M3 Energy FPSO Perintis SDN BHD ; Mammoet Salvage ; Marin (le) ; Marine Traffic ; Marine-Marchande.net ; Maritime Bulletin ; Maritime Executive (the) ; Maritime Reporter ; Mediterranean Memorandum of Understanding ; Mer et Marine ; Miramar Ship Index ; MUA (Maritme Union of Australia) ; Navios Brasileiros ; Net Marine.net ; Nippon Kaiji Kyokai ; NRC (Nieuwe Rotterdamse Courant); Optima Shipbrokers ; Ouest-France ; Port to Port ; Press & Journal (the) ; Presse-Ocean ; Radio Canada ; Reuters ; Robin des Bois, sources personnelles et archives ; Roose & Partner s; Russian Maritime Register of Shipping ; Shipspotting ; Soleil (le) ; Soviet Trawler.narod ; Tokyo Memorandum of Understanding ; Trade Winds; Tugspotters ; United States Coast Guard ; Vessel Tracker ; World Maritime News.

Rédaction et direction artistique : Christine Bossard, Jacky Bonnemains
Documentation et illustrations : Christine Bossard, avec Elodie Crépeau, Jacky Bonnemains et Charlotte Nithart
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.

Avec le concours de Gérard Cornier, journaliste et historien maritime