ROBIN DES BOIS

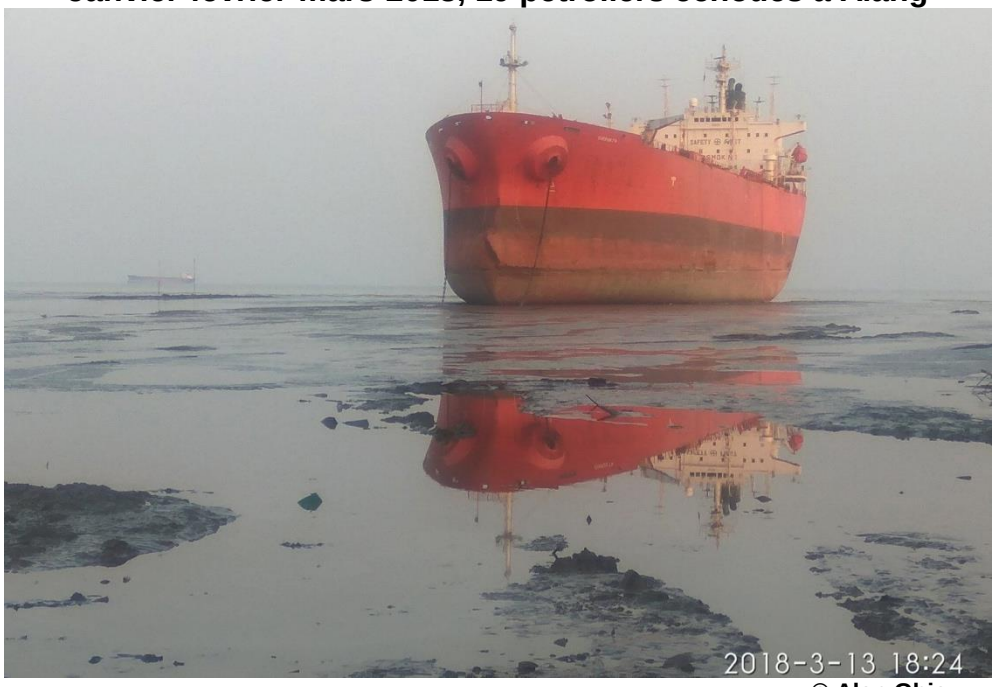
n° 51

A la Casse

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

17 mai 2018

Janvier-février-mars-2018, 19 pétroliers échoués à Alang



© Alap Ghia

L'ex-français *Cap Saint-Pierre* échappe une nouvelle fois à la casse

© C. Nithart-Robin des Bois - Abidjan, 28 mars 2018

A la Casse n° 51, du 1er janvier au 31 mars 2018

Sommaire

Cap sur l'Afrique n°1	2	Transporteur combiné	50
Abidjan, de la tombe au berceau	3	Tanker chimiquier	51
Le Togo veut restaurer son pavillon	5	Tanker transporteur de gaz	53
Enlèvement des épaves de la baie de Nouadhibou	7	Ferry	57
Les cyclones les ont poussés vers la fin	9	Navire à passagers	59
Seatrade, une goutte de justice dans un océan de combines	11	Cargo polyvalent	60
Espagne-France: que deviennent les encombrants? *Rio Tagus*, *Puma* / *Nas Pathfinder*, *Carib Palm*	13	*Britannica Hav*	64
		Porte-conteneurs	71
Bilan du 1er trimestre 2018	15	Cargo réfrigéré	75
Navire de patrouille/surveillance	19	Roulier	79
Drague	20	Voiturier	80
Transporteur de colis lourds / Transporteur de bétail	21	Vraquier	81
Navire de service à l'offshore : supply, support, support de plongée, stimulateur de puits, poseur de pipeline, navire de recherche sismique	22	Transporteur de ciment	86
		The END: l'attaque du pétrolier *Limburg*	87
		Sources	91
Tanker pétrolier	33		

Cap sur l'Afrique n°1

Les 27, 28 et 29 mars, l'ARSTM (Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer) et l'ISMI (Institut de Sécurité Maritime Interrégional) basés à Abidjan, Côte d'Ivoire, ont organisé un séminaire international sur les navires abandonnés et sur les épaves. Des auditeurs venus de l'Ile Maurice, du Togo, du Gabon, de la République du Congo, des étudiants, avocats, enseignants et chercheurs, tous parties prenantes dans la communauté du shipping, ont assisté et participé aux débats.

Plusieurs experts représentant la Côte d'ivoire, la Mauritanie, la France, l'Ouganda, le Kenya et la Tanzanie, l'OMI, l'ITF (International Transport workers' Federation) ont fait des présentations et se sont livrés au jeu des questions / réponses. L'ONG Robin des Bois était invitée à ce séminaire et ses deux représentants ont participé à une visite collective du port de pêche et de commerce d'Abidjan.

Dans le cadre de ce colloque, les principales recommandations de Robin des Bois étaient de contrôler avec constance les navires dans les ports, de veiller à leur maintenance, d'éviter la fréquentation usuelle des navires usés. Entre un navire sous-normes, un navire abandonné et une épave, il n'y a que l'épaisseur de deux feuilles de papier.

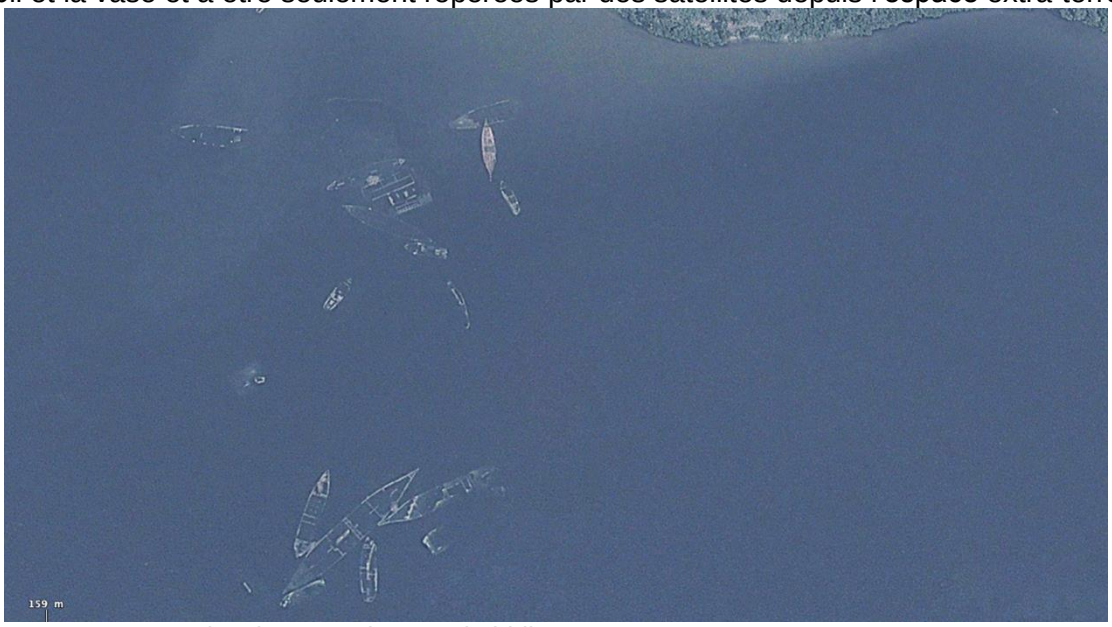
Constatant avec tous les autres participants que l'Afrique manquait de chantiers de déconstruction rationnels et sûrs sur le plan sanitaire et environnemental, Robin des Bois a insisté sur le fait que les ports et les administrations devaient entrer pas à pas dans cette filière industrielle en commençant par le démantèlement des navires de pêche ou de servitude et en évitant les projets mirobolants, mal conçus sur le plan technique et financier et au bout du compte susceptibles d'attirer des dizaines de navires-épaves en attente de démolition. Tout doit être fait et anticipé pour éviter en Afrique un nouvel Alang ou des enfilades de démolitions sauvages à flot.

Dans ce numéro 51 de « A la Casse » sont évoquées les présentations de Monsieur Coffi, commandant du port d'Abidjan et de Monsieur Matalla, directeur technique du port de Nouadhibou. Leurs présentations complètes et celles de Jacky Bonnemains et Charlotte Nithart, représentants de Robin des Bois sont disponibles sur le site de l'ONG. « A la Casse » reviendra sur ce séminaire et cette initiative d'Abidjan dans les numéros 52 et 53 et toutes les présentations seront alors disponibles sur le site de Robin des Bois.

Accès aux présentations du séminaire "Navires abandonnés et épaves maritimes"

Abidjan, de la tombe au berceau

Abidjan joue le grand écart.
En haut 7 portiques dont 2 peuvent emporter 2 conteneurs à la fois, les cadences du terminal s'accélèrent et participent à la naissance d'un grand port international.
En bas dans la lagune, gît un agrégat de 25 épaves de 30 à 110 m de long tellement anciennes que personne ou presque n'en connaît le nom, l'histoire, ni les causes qui les ont amenées à s'enfoncer là dans l'oubli et la vase et à être seulement repérées par des satellites depuis l'espace extra-terrestre.



7 janvier 2013, lagune d'Abidjan - **Capture d'écran Google Earth**

Ces épaves et ce cimetière sous-lagunaire sont peut-être l'héritage d'une pratique coloniale consolidée par l'article 40 du décret du 21 avril 1999 portant règlement du Port Autonome d'Abidjan. Cet article 40 prescrit le transfert d'un navire abandonné sans espoir de retour à une exploitation dans une zone d'immersion prévue à cet effet, si son état de flottabilité le permet encore.

Un jour ou l'autre, ces épaves deviendront un obstacle au développement des activités nautiques et à l'assainissement de la lagune et elles constituent au jour le jour et au goutte à goutte une source supplémentaire de pollution par la décomposition des peintures, le suintement des hydrocarbures et la dissolution des métaux dans un écosystème aquatique fermé. Des marées noires peuvent survenir 100 ans après l'immersion accidentelle ou volontaire des navires, quand la corrosion perce les citernes de fioul de propulsion.

Lorsque le transfert vers le cimetière s'avère impossible compte tenu de l'état de l'épave et des risques encourus par le remorquage, « le propriétaire est mis en demeure de haler son navire, de le démolir sans délai et d'enlever les débris du rivage » ; « si le propriétaire ne répond pas à cette injonction, l'autorité portuaire se substitue à ce propriétaire aux frais, risques et périls de ce dernier. » L'article 40 du règlement de police du port est en partie opérationnel pour des navires de taille modeste ne dépassant pas 50 à 60 mètres de long mais il n'est pas adapté aux dimensions et aux poids des navires de commerce qui escalent régulièrement dans le port.

Une Commission présidée par le commandant du port et composée du directeur de l'outillage, d'un capitaine au long cours, d'un représentant de la Chambre de commerce et d'un représentant de la Marine Marchande, est habilitée à attribuer le statut d'épave à des navires sans équipage, sans entretien, sans vérification de flottabilité et en stationnement illimité dans l'enceinte du port. Des faiblesses ont été relevées au cours du séminaire au sujet de cette commission : ses avis sont consultatifs et ne sont pas systématiquement suivis d'effets immédiats et elle ne comprend pas en son sein d'expert ayant autorité pour évaluer les risques que le navire en souffrance fait courir à l'environnement en cas d'incendie ou de naufrage. Pour avoir plus de poids auprès de l'armateur, la mise en demeure émise par la Commission gagnerait à être co-signée par une circonscription administrative ou par le Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable.

Une épave - et elle est de taille - occupe depuis 5 années le poste de mouillage n°1. Quille en l'air, elle prend de la place et coûte de l'argent. C'est celle de l'*Oriental Bridge*. Battant le pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, il a été abandonné à Abidjan à la fin de l'année 2012 par son armateur syrien, avec 23 marins bord. A la suite d'un long huis clos dramatique, l'*Oriental Bridge* avait été évacué par l'équipage, et livré à lui-même il avait fini par se libérer, par dériver et par chavirer. Son renflouement est estimé à 900 millions de francs CFA soir 1,6 million US$.

Oriental Bridge, 173 m de longueur. © **Ivan Meshkov**

Il y avait à la date du séminaire dans l'enceinte du Port autonome d'Abidjan au moins six navires considérés comme abandonnés. Le port de pêche, les thoniers et les navires de servitude sont particulièrement concernés. Les causes principales de l'abandon d'un navire sont sa vétusté, le renoncement de l'armateur à réaliser des travaux de rénovation et de maintenance urgents, la saisie par des créanciers, la revendication par l'équipage d'arriérés de salaire. Le navire abandonné se caractérise par une absence totale de garde, de manœuvre et de contrôle de sa flottabilité par l'armateur ou un de ses représentants. Il peut cependant, tant qu'il garde sa flottabilité et ne constitue pas une épave, être racheté par un armateur peu scrupuleux, être rafistolé, bénéficier de certificats de navigabilité et être hébergé par un nouveau pavillon de libre immatriculation.
Tel est le cas de l'ex *Fortes* sous pavillon Saint-Vincent-et-les-Grenadines, abandonné en mai 2009 dans un port tunisien avec dix marins russes et ukrainiens et escalant dans le port d'Abidjan le 28 mars 2018 sous le nom de *Breadbox Marlin* et sous pavillon du Togo. Sur la base de données Equasis, la société de classification du navire est inconnue, la dernière identifiée étant jusqu'en octobre 2014 l'obscure Panama Maritime Documentation Services (PMDS). Le *Breadbox Marlin* est banni des eaux européennes et son exploitation est cantonnée à l'Afrique de l'Ouest. C'est un habitué des ports de Dakar (Sénégal), d'Abidjan et de Tema (Ghana).

La présence à Abidjan du senneur *Avra* sous pavillon Belize, ex-*Cap Saint-Pierre* construit en 1979 à Saint-Malo, (France) avec son commandement chinois et ses matelots ghanéens et l'absence d'inspection par l'Etat du port montre elle aussi que toutes les précautions ne sont pas prises pour garantir la sécurité maritime, le respect à bord des conditions de travail et de vie et en l'occurrence pour combattre la pêche illégale au large de l'Afrique de l'Ouest. L'*Avra* devrait depuis longtemps être parti à la casse. Après quelques travaux furtifs, il a pris la mer vers minuit.

Avra, Abidjan, 28 mars 2018 © **C. Nithart-Robin des Bois**

Aboudja, réveille toi!
Quinze pays, de l'Afrique du Sud au Sénégal incluant la Côte d'Ivoire, sont membres à part entière du Mémorandum d'Aboudja, l'entente régionale dont l'objectif principal est, grâce au levier des inspections dans les ports, de désigner les navires sous-normes, de les détenir en cas de nécessité et d'en refuser l'accès dans les ports pour les pousser vers les chantiers de démolition. Le *Breadbox Marlin* et l'*Avra* ne sont pas les seuls à échapper aux contrôles. En 2017, dans les ports ivoiriens d'Abidjan et de San Pedro, seules 21 déficiences techniques mineures ont été relevées par les inspecteurs de l'Etat. Et au Bénin, dans la République du Congo, au Gabon, en Gambie, en Guinée, au Libéria et au Togo, les inspecteurs qualifiés et assermentés relevant de l'Autorité nationale n'ont décelé à bord des navires visités aucune déficience technique ou non-conformités aux conventions sur la compétence des équipages et les conditions de vie et de travail à bord. Le temps du bannissement hors des eaux africaines des navires dangereux, insalubres et pilleurs des ressources halieutiques n'est pas encore venu.

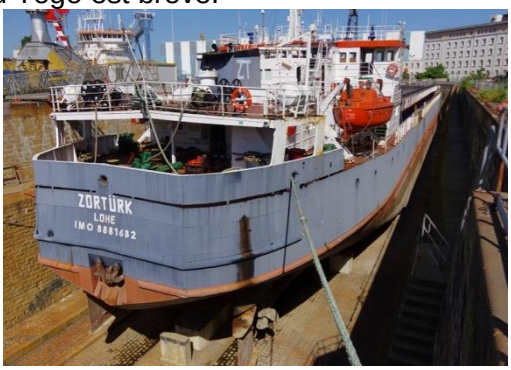
Il n'y a pas eu d'exposé sur les pavillons de libre immatriculation africains dans le cours du séminaire. Mais "A la Casse" a décidé à cette occasion de se pencher sur ses archives et d'évoquer le thème dans le n°51.

Le Togo veut restaurer son pavillon

Tandis que Lomé, capitale du Togo, a un port en eaux profondes capable d'accueillir des cargos de dernière génération, le pavillon Togo navigue en eaux troubles et accueille sous sa bannière des vieilles charrues expulsées d'Antigua et Barbuda, de Géorgie, de Turquie, de Malte, du Cambodge, …
Le registre togolais héberge 417 navires dont le statut est « en service » (source Equasis).

Aujourd'hui
Le pavillon togolais est dans la liste noire des memoranda de Paris et de Tokyo par la faute des déficiences en cascade et des détentions constatées et décidées par les inspecteurs chargés du contrôle dans les ports de commerce du monde entier. Le Togo a comme spécialité d'être le pavillon refuge des navires abandonnés. La lecture attentive du document récapitulatif des navires abandonnés entre 2006 et 2016, publié par l'ITF, montre que l'ex-*Argo*, pavillon Antigua et Barbuda, abandonné à Riga, est devenu le *Zamzam* sous pavillon togolais. Même parcours pour l'*Aspet*, abandonné à Saint-Nazaire sous pavillon géorgien et devenu le *Zorturk*, et pour le *Barika*, pavillon turc abandonné à Istanbul, passé sous le même nom sous pavillon togolais et à nouveau abandonné à Bourgas. L'*Ibn Batouta*, abandonné à Algésiras sous pavillon marocain, est passé sous le pavillon du Togo. Le *Nesibe E*, sous pavillon du Cambodge, abandonné à Civitavecchia, est passé sous pavillon du Togo. Le *Southern Pearl NZ*, abandonné à Bourgas, est devenu le *Lady Safia 1* sous pavillon du Togo.

La vente de passeports togolais à des cargos étrangers assure au pays et à son Trésor Public une rente annuelle dont le montant et la destination ne sont pas clairement identifiés. Force est de constater que dans l'état actuel du pavillon, cette rente reste précaire tant l'espérance de vie des navires immatriculés au Togo est brève.



Zorturk, ex-*Aspet*
© Erwan Guéguéniat

Lady Safia 1, ex- *Southern Pearl NZ* **© Ahmed Fahmy**

Zamzam, ex *Argo*
© Jayson Kinzett

Depuis 2008, la gestion du registre togolais est déléguée à l'IRB, International Registration Bureau, basé au Pirée et à Beyrouth, et disposant de correspondants à Dubaï, à Miami, à Panama, à Hong-Kong, en Corée du Sud, au Japon, au Vietnam, aux Philippines, en Russie, en Ukraine, en Amérique du Sud, aux îles Caïman et dans l'Union Européenne (Suède et Chypre). La mission de l'IRB est « d'offrir la meilleure qualité de service aux conditions financières les plus attractives ».

L'IRB applique à la lettre le fameux adage du grand maître Aristote Onassis : « mon pays favori est celui qui accorde le maximum d'immunité à l'égard des impôts, des restrictions commerciales et des réglementations inutiles ».

Des contrats spécifiques valables 3 à 6 mois sont possibles pour les navires destinés à la démolition. Les titres de sécurité des navires sont couramment délivrés par des sociétés de classification qui ne sont pas réputées pour leur rigueur et ne sont pas membres de l'IACS. Les navires battant le pavillon de libre immatriculation du Togo voient progressivement leur rayon d'action, leur destination et la diversité

de leur fret se réduire au fur et à mesure qu'ils sont bannis ou attendus au tournant dans des zones à fort trafic comme l'Union Européenne, l'Amérique du Nord et l'Asie.

Le pavillon national est considéré par le gouvernement togolais comme un instrument de rayonnement international. Mais le pavillon du Togo héberge des navires si douteux que la réputation du pays en pâtit.

L'arraisonnement début avril au large de l'île de Weh, Province d'Aceh, Indonésie, du *STS-50* (OMI n°8514772) recherché par Interpol pour de multiples activités de pêche illégale et arborant le drapeau togolais en est une nouvelle preuve. Banni des eaux antarctiques dès 2006 pour une pêche frauduleuse aux légines, évadé du Mozambique en 2018, le *STS-50* a porté les noms d'*Andrey Dolgov*, de *Sea Breez 1* et d'*Ayda* et arboré les pavillons de la Corée Sud, du Cambodge, d'un Etat inconnu et de celui du Togo pour les seules années 2015 à 2018.

Le *STS-50* ne fait pas partie, sous ce nom, de la liste des navires radiés du registre togolais. Au moment de son arraisonnement en Indonésie, il était servi par 13 marins indonésiens et 7 russes et équipé de 35 km de filets maillants.

© Antara/Ampelsa

Demain

L'ambition du Togo est de restaurer la fiabilité et l'image de son pavillon. A cet effet, une liste officielle de 36 navires radiés du registre entre 2012 et 2017 vient d'être publiée. Il s'agirait exclusivement de bateaux engagés dans des activités de pêche illicite – cinq d'entre eux n'ont que des noms et sont dépourvus de numéros d'immatriculation à l'OMI.

La route menant à la consolidation du pavillon togolais sera longue et parsemée d'embûches. La loi de 2016 relative au Code de la Marine Marchande (CMM) prévoit que les navires battant pavillon du Togo devront appartenir à des compagnies détenues à 51% par des personnes physiques ou morales installées au Togo ou dans un pays de la CEDEAO (Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest), que ces compagnies devront être basées à Lomé et que les navires devront faire escale à Lomé au moins une fois par an. La multinationalité des équipages n'est pas remise en cause. Plusieurs décrets et arrêtés d'application doivent être pris en application du CMM dans les mois et années à venir.

La Togolisation des navires sous pavillon national risque d'avoir les mêmes travers que la tentative de Mauritanisation de la flotte de pêche étrangère dans les années 1990. L'escale annuelle des navires sous pavillon du Togo risque d'être une escale perpétuelle en fin d'exploitation. Le cimetière nautique de Lomé prendra-t-il la succession du cimetière de Nouadhibou ?

Enlèvement des épaves de la baie de Nouadhibou – République islamique de Mauritanie

Baie de Nouadhibou, Mauritanie**. Source photo Artificial Owl**

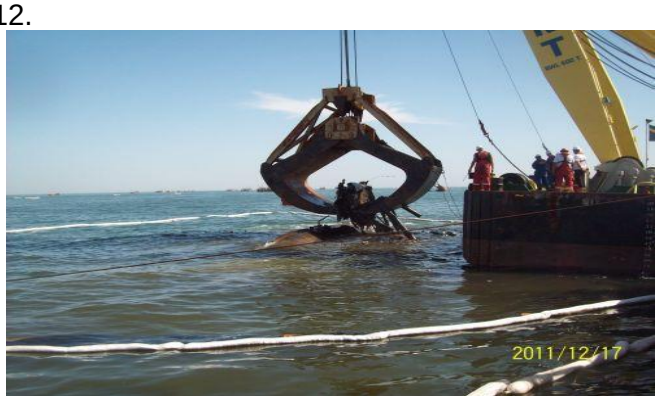
Depuis la nuit des temps, la baie du Lévrier est considérée par les armateurs et les équipages comme une zone refuge en cas d'avaries ou de tout autre événement lié à la sécurité et à l'exploitation des navires marchands, des bateaux de pêche et des navires militaires. La sûreté de la baie a abouti à son encombrement par des navires accidentés et abandonnés sans aucune perspective de retour à une quelconque activité. La baie du Lévrier est aussi une aire protégée pour la conservation de la faune et de la flore.
La majorité des épaves qui constituent le « cimetière » de Nouadhibou, ex-Port-Etienne du temps de la colonisation française, provient de la filière pêche et du « western » halieutique que la pêche lointaine, accourue d'Asie, du Moyen-Orient, de Russie, de Roumanie, d'Allemagne de l'Est, de l'Union Européenne et de Cuba, a joué en plusieurs épisodes entre 1965 et les années 2000 au large de la Mauritanie et dans ses eaux côtières jusqu'à l'épuisement des céphalopodes, des crustacés et des thonidés. Si 90% de la pêche transitait par le port espagnol de Las Palmas, îles Canaries, 90% des bateaux vétustes et irréparables ont été abandonnés dans des mouillages précaires et ont fini par couler ou par s'échouer sur les plages ou en vue des plages ou pire encore dans le chenal d'accès du port.
Un premier inventaire a été réalisé en 2002 par un bureau d'études espagnol. L'Espagne a une bonne connaissance du terrain puisqu'elle a signé en 1964 un accord de pêche avec la Mauritanie valable pendant 50 ans. 107 épaves ont été dénombrées dont 57 étaient signalées dangereuses pour la navigation. La liste de ces épaves et des informations connexes ont été publiées dans « A la Casse n°20» p1-2, 39-43.
Quand l'Europe, représentant parmi d'autres les intérêts de l'Espagne, a signé un nouvel accord conventionnel de pêche avec la Mauritanie en 2006, elle s'est engagée à « nettoyer » la baie du Lévrier. Un nettoyage minimal puisqu'il était simplement question de renflouer les épaves à demi immergées et de les couler au large et de stocker les épaves flottantes dans un secteur où elles n'auraient pas posé de problèmes pour la sécurité du trafic maritime et le développement du port de pêche et du port de commerce.

Rappelée à l'ordre par Robin des Bois, éditeur d'« A la Casse » en janvier 2011, l'UE a répondu très vite qu'il s'agissait d'un malentendu, que les épaves ou tronçons d'épaves seront ramenés à terre, bref qu'il s'agissait bien d'une extraction définitive des épaves suivie du recyclage des métaux et de la gestion des déchets.

L'opération Nouadhibou, la première du genre dans un port civil en temps de paix, a été financée à hauteur de 27 millions d'euros par l'Union Européenne. Elle a été attribuée à l'entreprise hollandaise Mammoet Salvage BV qui a déployé sur zone une grue flottante de 600 tonnes, une barge de 111

mètres de long utilisée comme plateforme de dépeçage, deux barges de servitude de 55 mètres de long, deux remorqueurs de 1074 kW, deux excavatrices sur chenilles capables de découper les ferrailles et une centaine de marins et de techniciens. Le programme concernait 74 épaves dangereuses pour la navigation et non plus les 57 dénombrées en 2002, une aggravation prouvant que dans la décennie 2000-2010, la situation a empiré et que les navires abandonnés ont continué à sombrer ou à s'échouer. Les travaux ont duré de janvier 2011 à novembre 2012.

enlèvement à la pelle



essais de grappin

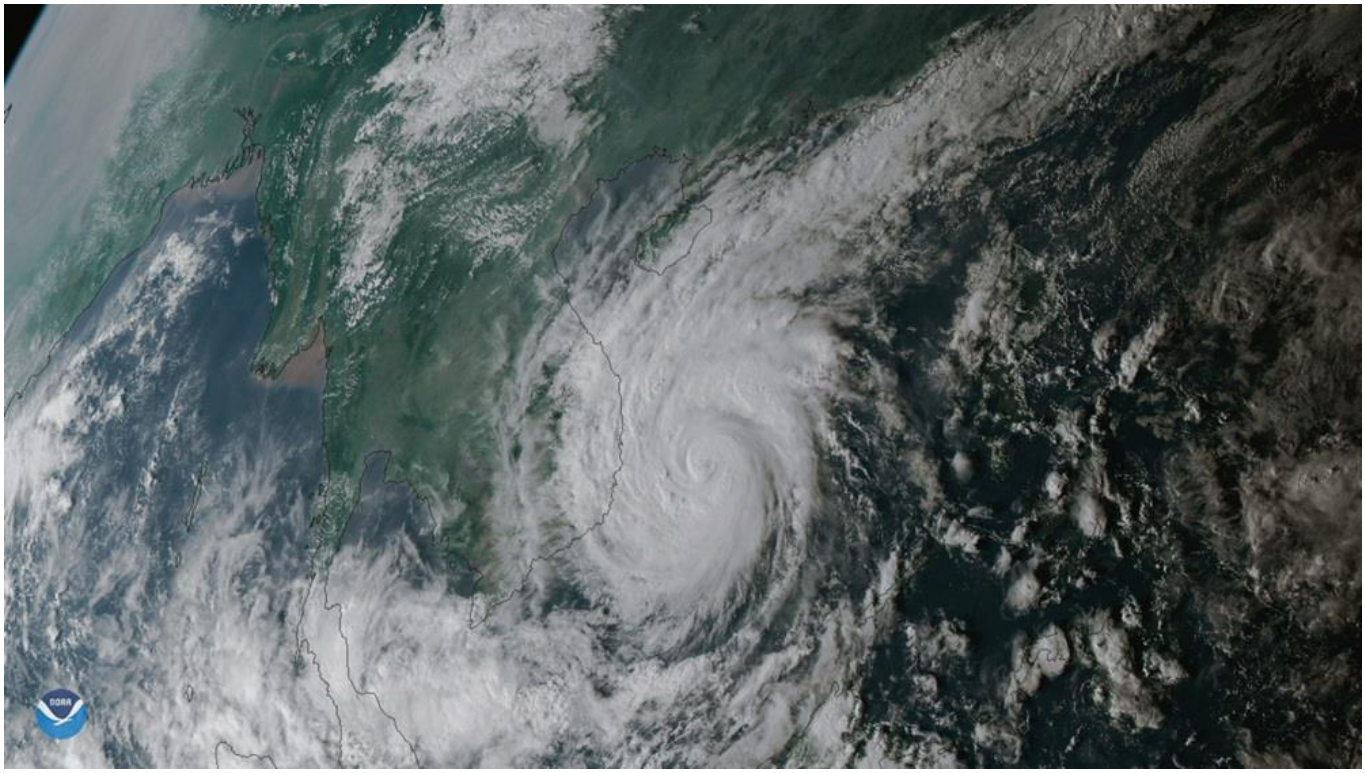
barge utilisée comme plate-forme de découpage

enlèvement à la bigue

Les ferrailles propres ont été vendues à l'exportation par Mammoet Salvage, ce qui a permis à l'entreprise hollandaise de ne pas dépasser l'enveloppe de l'UE. Les déchets liquides, essentiellement des hydrocarbures, ont aussi été pris en charge par Mammoet. Les déchets solides, ferrailles sales, l'amiante sous diverses formes, batteries et équipements électriques, engins de pêche hors d'état, pneus, extincteurs et autres corps creux, ont été laissés à la lourde charge de la Mauritanie avec une simple préconisation de traitement à l'étranger. Le port autonome de Nouadhibou et l'Etat se sont résignés à les enfouir dans une décharge réglementée.

Malgré cette ombre au tableau, le bilan est positif. La sécurité de la navigation et des mouillages dans la rade du premier port de Mauritanie est rétablie, le transfert des contaminants émis par les épaves vers les sédiments marins est tari, la réputation accidentogène du port de Nouadhibou et de ses accès fait partie du passé.
Des modalités nouvelles sont mises en œuvre pour réduire les risques d'abandon. Si un navire au mouillage ne fait pas de mouvement pendant un mois, l'armateur reçoit une facture correspondant à deux mois de frais de quai. Au bout de trois mois, le navire est susceptible d'être remorqué et mis au mouillage dans un secteur dédié. Il n'y aurait pas de risque de formation d'un nouveau « cimetière ». Le ou les bateaux abandonné(s) sans espoir de retour à l'exploitation au regard de leur état et de l'inertie de leur armateur seraient démolis sur « le mode traditionnel » aussi longtemps que dans le ou les pays voisins des installations rationelles préservant l'environnement et la main d'oeuvre ne seront pas opérationnelles.

Les cyclones les ont poussés vers la sortie

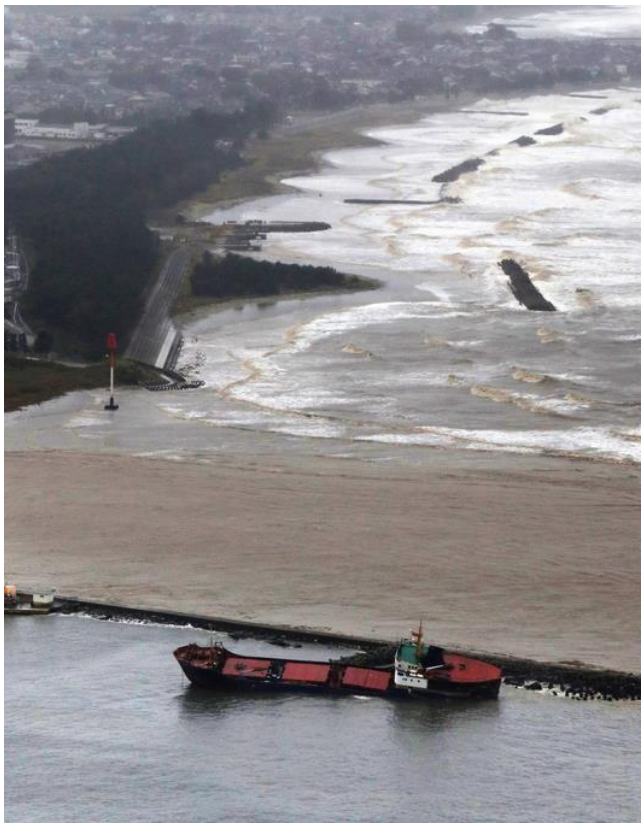


4 novembre 2017, le cyclone Damrey aborde le Vietnam. © **National Oceanic and Atmospheric Agency**

En attente de démolition, le *Master Endeavour* a été poussé dans les mangroves par Dean, l'*OSM Arena* a été précipité sur le rivage par Thane en 2011, le *Pratibha Cauvery* - 6 marins morts - par Nilam en 2012 et le *Los Llanitos* sur les falaises par Patricia en 2015.

Le togolais *Real* (p 69) et le mongol *Fei Yu Yue 9* (p 65) n'ont pas survécu aux cyclones Lan et Damrey ayant touché respectivement le Japon (fin octobre 2017) et le Vietnam (début novembre 2017). Les réparations n'ont pas été jugées rentables. Le *Fei Yue* 9 est en cours de démolition sur place. Le *Real* a été renfloué, évacué du chenal et remorqué pour démolition.

Vietnam, le *Fei Yue 9.* © **Duy Thanh**



Japon, le *Real.* © **Kyodo News**

Les cyclones (suite) : *Kea Trader*

Dans l'océan Pacifique, au large de la Nouvelle-Calédonie, le porte-conteneurs allemand flambant neuf *Kea Trader* s'est échoué le 12 juillet 2017 sur un récif corallien à cause d'une erreur de navigation comparable dans son énormité à celle du *Sichem Osprey* qui, le 10 février 2010 avait percuté l'atoll de Clipperton.

Juillet 2017. © **Forces Armées de Nouvelle-Calédonie**

Ardent Salvage, la première compagnie mobilisée par l'armateur allemand s'est enlisée sur le chantier et a échoué à déséchouer le navire en perdition malgré le retrait d'une partie des conteneurs.

Shanghai Salvage Company qui lui a succédé n'a pas fait mieux.

Les cyclones Gitta et Hola, tous deux de catégorie 3, ont fait le travail en février et en mars. Le *Kea Trader* est aujourd'hui en miettes et la population de l'île de Maré en ramasse une partie avec des bâtons et des sacs plastiques. Les derniers 84 conteneurs encore à bord partent petit à petit à la mer. 71 sont réputés vides et 13 contiennent des bagnoles, des parfums, des solvants, des peintures, de l'eau de javel.

Fin juillet 2017, quelques semaines après l'accident, la Lomar Deutschland gmbH annonçait qu'après le déséchouage, le *Kea Trader* partirait à la casse.

22 mars 2018. © **Forces Armées de Nouvelle-Calédonie**

Seatrade, une goutte de justice dans un océan de combines

Le 11 mars 2018, le verdict tombe : Seatrade et deux directeurs exécutifs écopent d'une amende de 750.000 € (925.275 US$). Les directeurs sont interdits d'exercer une activité opérationnelle dans une compagnie maritime pendant 1 an. Le Tribunal de Rotterdam a rappelé que les navires destinés à la démolition sont des déchets dangereux et que Seatrade n'a pas respecté l'obligation d'information et d'autorisation préalable prévue par la réglementation européenne. Selon le jugement du tribunal "il est de notoriété publique que l'échouage sur une plage d'un navire et sa démolition sur place polluent l'eau et l'air", "les travailleurs non qualifiés n'ont pas la compétence pour manipuler des matériaux dangereux" et "ces pratiques sont responsables de nombreuses morts chaque année". C'est la première fois qu'une compagnie européenne est condamnée pour exportation illégale de navires à démolir et non respect de la réglementation européenne sur l'exportation des déchets dangereux. Seatrade "s'étonne" du verdict de la Cour de Rotterdam et n'exclut pas de faire appel.

Le procureur de Rotterdam s'était auto saisi de l'affaire. La démolition de quatre navires, les *Spring Bob*, *Spring Bear*, *Spring Panda* et *Spring Deli*, était en cause. Partis des ports européens de Hambourg et Amsterdam au printemps 2012, ils avaient été dirigés vers le Bangladesh, l'Inde, ou la Turquie. Le procureur réclamait une amende de 2,35 millions € (2,9 millions US$), 6 mois de prison ferme pour 3 dirigeants de Seatrade et la confiscation des produits de la vente des navires.

Seatrade est spécialisée dans le transport des cargaisons réfrigérées. C'est la plus grosse société du secteur, elle exploite une quarantaine de reefers.

La condamnation reconnait la responsabilité des armateurs même lorsque la vente a lieu via un intermédiaire (cash buyer). Elle est exemplaire dans son principe mais ses conséquences financières, restent modestes. Entre 2010 et 2017, Seatrade a vendu à la démolition non pas 4 mais 15 navires à des chantiers d'échouage en Inde, au Bangladesh et en Turquie. Les ventes cumulées ont rapporté à Seatrade et à ses intermédiaires près de 40 millions d'US$. En été 2017, en dépit de la procédure judiciaire qui était déjà en cours, Seatrade a persisté dans ses pratiques de maximisation des profits au détriment de la santé des travailleurs de la démolition et de l'environnement : la compagnie hollandaise a envoyé à la casse à Alang les *Magellan Strait* et *Messina Strait.* Les deux navires avaient été dépavillonnés sous les couleurs de Saint-Kitts-et-Nevis et rebaptisés *Ellan* et *Sina* avant leur échouage. Il s'agissait par cette manoeuvre de s'abstraire des contraintes réglementaires européennes.

Navires Seatrade démolis entre 2010 et 2017

n° OMI	Navire	Pays de démolition	Année de démolition
8129852	*Pioneer Bay*	Inde	2010
8312605	*Spring Tiger*	Inde	2010
8812813	*Antigua*	Inde	2011
8608743	*Asiatic*	Inde	2011
8911475	*Cape Vincente*	Inde	2011
8511952	*Nostalgic*	Inde	2011
8307923	*Cloudy Bay*	Inde	2011
8609084	*Nova Friesia*	Inde	2012
8220383	*Spring Bear*	Inde	2012
8213665	*Spring Bob*	Bangladesh	2012
8213677	*Spring Bok*	Turquie	2012
8220424	*Spring Deli*	Turquie	2012
8213653	*Spring Panda*	Turquie	2012
9267534	*Magellan Strait*	Inde	2017
9267546	*Messina Strait*	Inde	2017

Ellan, ex-*Magellan Strait*, Alang, octobre 2017. © **Vaja Nilesh**

La condamnation de Seatrade fait figure d'exception. L'enquête sur l'exportation depuis le port français de Dunkerque des ferries *SeaFrance Renoir* et *SeaFrance Cézanne* envoyés à la démolition à Alang en 2011 a été abandonnée. On est sans nouvelles de la procédure lancée au Royaume-Uni concernant l'échouage au Bangladesh du *North Sea Producer* de Maersk pourtant interdit de démantèlement par la justice du Bangladesh au regard de sa contamination radioactive ou de l'enquête belge concernant les conditions de la vente pour démolition au Bangladesh du *Mineral Water* de BOCIMAR, filiale de la Compagnie Maritime Belge (Cf "A la Casse n° 44", p 1-2).

Entre 2010 et 2017, 2725 navires appartenant à des armateurs européens ont été démolis. 91% au Bangladesh en Chine, en Inde, au Pakistan ou en Turquie. Seule la vente de 4 navires Seatrade a entrainé une condamnation judiciaire. Aucune poursuite n'a été engagée pour exportation illégale de déchets dangereux, pollution ou mise en danger de la vie d'autrui à l'encontre des autres armateurs européens.

8 parmi 2725. Ils ont été démolis au Bangladesh, en Inde, au Pakistan ou en Turquie.

1 *Viktoria Wulff* - Reederei H & JP Wulff GmbH (Allemagne) Bangladesh

2 *Maersk Chancellor* et *Beater* Maersk Supply A/S (Danemark) Turquie

3 *Atlantic Compass* ACL/Grimaldi (Italie) Inde

4 *Berge Phoenix* Berge Bulk AS (Norvège) Inde

5 *Snowdon* - Zodiac Maritime Ltd (Royaume-Uni) Pakistan

6 *Auguste Schulte* Bernard Schulte (Allemagne) Bangladesh

7 *Ville d'Aquarius* - Global Ship Lease (France) Inde

8 *Maersk Wyoming* Maersk Line A/S (Danemark) Inde

1 Baldev Raj Kapoor / 2 Selim San / 3 Anish Cheffy Gupta / 4 et 5 Sajjad Chowdhury / 6 capture d'écran / 7 Viral Shah / 8 Eren Topcu

Le flux de navires européens exportés pour démolition ne se tarit pas même quand il s'agît d'épaves accidentées ou victimes d'incendie dont le voyage ou le remorquage transocéaniques est une menace pour la sécurité maritime et l'environnement marin. Les *Modern Express* (Cf "A la Casse n°45", p 63-65), *Purple Beach* ("A la Casse n°47", p 90-93), *Maersk Pembroke* (« A la Casse n°49 », p 40) ont quitté les ports de Bilbao (Espagne), Wilhelmshaven (Allemagne) et Rotterdam (Pays-Bas) à destination de la Turquie. L'exportation du porte-barges *Harrier* ex-*Tide Carrier* pour démolition au Pakistan a défrayé la chronique en 2017 (« A la Casse n°47 », p 8). Le navire tombé en avarie peu de temps après son départ du port de Storasund en Norvège avait été secouru par les garde-côtes. Aujourd'hui il est en passe d'être exporté pour démolition vers la Turquie avec la bénédiction de tous. La justice à Oslo n'est pas aussi vigilante que la justice à Rotterdam.

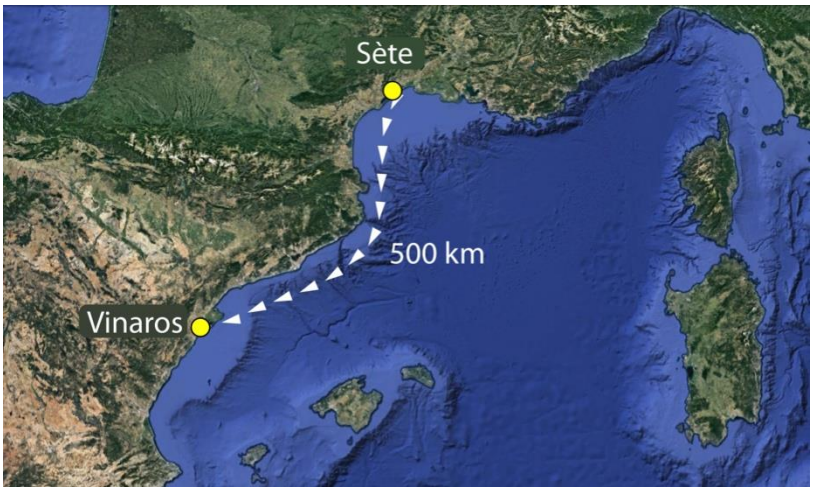
Espagne-France: que deviennent les encombrants ?

Le remorquage des navires à démolir vers des chantiers éloignés c'est souvent du n'importe quoi. La France en tant que pays de départ et de transit est doublement exposée. Ses autorités maritimes semblent avoir pris conscience du danger et exigent des titres de navigabilité délivrés par des sociétés de classification de premier rang avant que les convois ne quittent des ports français. Serait-ce le premier pas vers un renforcement des protocoles de remorquage au départ et au large de l'Union Européenne?

France : *Rio Tagus*, *Carib Palm*, *Ocean Jasper*

Le *Rio Tagus*, ex-pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, est immobilisé depuis octobre 2010 dans le port de Sète. Son remorquage vers un chantier de démolition espagnol non agréé par le remorqueur *Paris* était prévu le 6 avril. Le *Paris* est reparti de Sète bredouille. Le communiqué de Robin des Bois, éditeur d'A la Casse, diffusé le 5 avril sous le titre "Sète en Afrique de l'Ouest" n'y est pas pour rien.

L'ex *Rio Tagus* est en fait sans nom et sans pavillon. Ce qui ne le dispense pas de devoir avant de reprendre la mer, subir une inspection approfondie et recevoir un certificat de navigabilité délivré par une société de classification de premier rang. Il y a 8 ans la société de classification du *Rio Tagus* était la International Naval Surveys Bureau basée en Grèce.
Le port de Sète s'impatiente : il a besoin de place pour développer ses aménagements de plaisance.



Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord et l'administration homologue du sud de l'Angleterre ont subi ces dernières années plusieurs remorquages scabreux. Le dernier en date s'est achevé par le naufrage du *Maersk Searcher* et du *Maersk Shipper* en partance pour la démolition en Turquie (Cf. "A la Casse n°46" p 4-5 et "A la Casse n°49" p 3-4). Il est donc souhaitable que toutes les précautions soient prises pour assurer entre Boulogne-sur-Mer et Brest le remorquage sûr du *Carib Palm*, le petit cargo gros porteur de cocaïne battant pavillon Moldave intercepté par les douanes françaises en décembre 2015 (Cf; "A la Casse n°50", p 88). Sa dernière société de classification était inconnue. Deux années plus tard, le *Carib Palm* n'a plus de pavillon; il est en attente d'un certificat de navigabilité délivré par une société de classification digne de ce nom. Le *Carib Palm* est attendu à Brest pour démolition.

C'est un encombrant tragique. L'*Ocean Jasper* est immobilisé dans le port militaire de Brest depuis août 2007. Le cargo turc avait abordé le navire de pêche français *Sokalique* et avait pris la fuite sans alerter les secours. Le patron pêcheur était mort noyé, le reste de l'équipage avait pu être sauvé. La justice a reconnu à deux reprises la responsabilité de l'*Ocean Jasper* dans le naufrage.
En 2016, une première tentative de vente aux enchères avec une mise à prix de 100.000 € avait échoué. En avril 2018, la mise à prix n'est plus que de 15.000 € et le *Sokalique* a été attribué à Navaleo, filiale des Recycleurs Bretons, pour 4.070 €. Le dernier voyage de l'*Ocean Jasper* sera limité à un déplacement du port militaire vers le port de commerce de Brest.

Espagne : *NAS Pathfinder et Puma*

Le 8 février 2018, le *NAS Pathfinder* qui remorque le *Puma* pour démolition en Turquie tombe en panne de gouvernail au milieu du golfe de Gascogne et largue sa remorque. Heureusement, l'équipée aura une fin heureuse pour le tandem. Le *Trheinta* (n° OMI 9790945) prend en charge le *NAS Pathfinder* et gagne la Corogne (Espagne) le 12 février. Il repart chercher le *Puma* localisé par une balise GPS et le conduit en sécurité au plus près dans le port de Santander le 15 février.

Le sauveteur *Trheinta*
© Nachete Muccio

et les sauvés *NAS PAthfinder*
© Marine Nationale

et *Puma*
© Gary Markham

Depuis son arrivée à La Corogne, le *NAS Pathfinder* était "en réparation"; il a été repéré à plusieurs reprises faisant des essais en mer. S'agit-il de réparations ou de bricolages? Le remorqueur est bon pour la casse. Entre le 25 mai 2012 et le 16 janvier 2016, il a été détenu à Rotterdam et Harlingen (Pays-Bas), Poole (Royaume-Uni), Las Palmas (Espagne), Hambourg (Allemagne) et Douvres (Royaume-Uni), cumulant 190 jours de détentions. Le 30 avril 2018, le *NAS Pathfinder* se met au mouillage à Santander.

TRAMO 1/7 DE MALIAÑO						
206/2018	PUMA (GB/DVR)	TRAMO 1/7 DE MALIAÑO	TZ	20/04/2018 18:06	04/05/2018 12:00	A. PEREZ Y CIA., S.L.
558/2018	WORLD TUG 1 (PT/PEN)	TRAMO 1/7 DE MALIAÑO	PA	02/05/2018 14:01	05/05/2018 12:00	A. PEREZ Y CIA., S.L.
FONDEO						
564/2018	NAS PATHFINDER (ES/LCG)	FONDEO	PA	02/05/2018 13:25	04/05/2018 12:00	A. PEREZ Y CIA., S.L.

Port de Santander: navires à quai le 3 mai 2018 (extraits)

14 mars 2018, le *World Tug 1* remorque le *Resolve Blizzard* vers Aliaga.
© Gibfran46 / MarineTraffic

Dans le même temps, le *World Tug 1*, un autre remorqueur habitué à convoyer les navires en fin de vie vers les chantiers de démolition asiatiques arrive lui aussi à Santander et se met à quai près du *Puma* pour le prendre en remorque. Pied de nez aux efforts de la filière européenne de démantèlement des navires, le convoi est passé devant le chantier agréé DDR-Vessels XXI de Gijon et annonce pour destination Messine, point intermédiaire sur la route d'Aliaga. Quant au *NAS Pathfinder*, il suit finalement à distance par ses propres moyens; lui aussi a quitté Santander et annonce se diriger vers ... Messine.

Bilan du 1er trimestre 2018, des tankers sinon presque rien

tonnage recyclé	navires
1 : tanker, 1.509.000 t (72%)	1 : tanker, 89 (40%)
2 : vraquier, 230.000 t (11%)	2 : navire de service à l'offshore, 46 (21%)
3 : porte-conteneurs, 107.000 t (9%)	3 : cargo polyvalent, 28 (13%)
4 : cargo polyvalent, 69.000 t (3%)	4 : vraquier, 17 (8%)

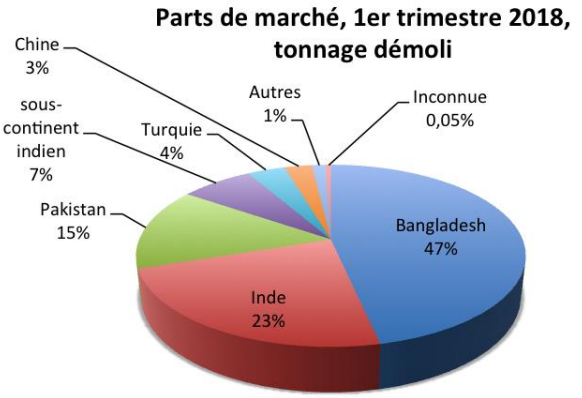
La part des tankers dans le tonnage ferraillé cumulé continue d'augmenter : elle a doublé par rapport au trimestre précédent. Au 1er trimestre 2017 elle était de 13%, un an plus tard, elle atteint 72%. La catégorie se classe n°1 du trimestre et constitue même un quasi monopole. Dans le domaine pétrolier, le ménage continue chez les navires de service à l'offshore les plus anciens: ils sont 46 navires ravitailleurs, de support, de recherches sismiques, stimulateur de puits ou poseur de pipelines destinés à la casse. Les autres catégories sont en baisse. Les porte-conteneurs (11) disparaissent presque du palmarès.

tonnage recyclé	navires
1 Bangladesh, 949.000 t (45%)	1 Inde, 86 (39%)
2 Inde, 502.000 t (24%)	2 Bangladesh, 57 (26%)
3 Pakistan, 308.000 t (15%)	3 Turquie, 26 (12%)
4 Turquie, 78.000 t (4%)	4 Pakistan, 22 (10%)
5 Chine, 57.000 t (3%)	5 Chine, 3 (1%)

222 navires. Plus de 2 millions de tonnes à recycler. Davantage de navires à démolir (+9%) et surtout davantage de gros navires : la hausse du tonnage atteint +26%. Le Bangladesh destination favorite des super tankers fait plus que doubler son tonnage et reprend la 1ère place devant l'Inde, le Pakistan, la Turquie et la Chine. Dans Les autres pays démolisseurs, le tonnage est en baisse plus ou moins sensible. le Pakistan sauve les meubles malgré le handicap persistant de l'interdiction de démolition des tankers (cf. p 33). Elle a été levée à la fin avril : les exigences de sécurité sont renforcées en ce qui concerne l'inertage des citernes et le retrait des résidus d'hydrocarbures avant l'échouage. Les deux premiers tankers sont arrivé sur la plage de Gadani, d'autres devraient suivre notamment parmi les navires dont la destination finale n'est pas encore connue.

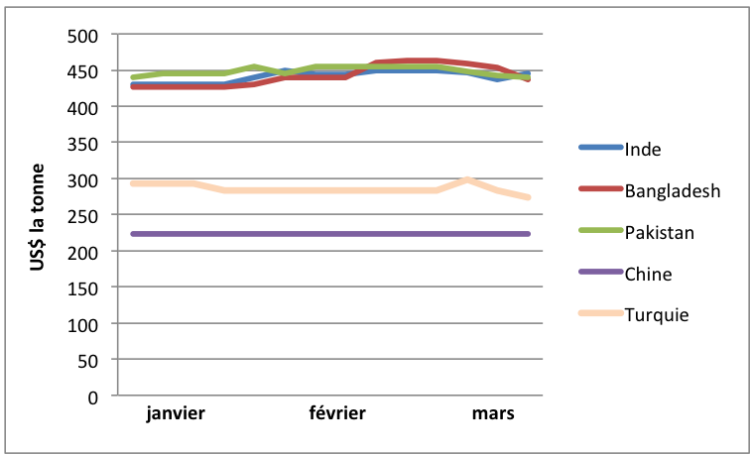
La Chine continue sa dégringolade. Les chantiers de démolition n'ont pas repris leur activité et ne comptabilisent que 3 porte-conteneurs envoyés à la démolition par la UASC/Hapag Lloyd qui persiste dans sa voie de recyclage dit "vert", en Turquie et en Chine.

201 navires (90%) représentant 96% du tonnage ont été démolis dans le sous-continent indien, en Chine et en Turquie. Sur ces 201 navires, 56 avaient été construits en Europe et 43 appartenaient à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'espace économique européen.



Cash

Dans tous les pays démolisseurs, les prix à la tonne sont restés remarquablement stables. Ils s'établissent en moyenne autour des 450 US$ la tonne dans le sous-continent indien et des 270 US$ en Turquie. En Chine, la demande est nulle, les tarifs sont théoriques.



Pavillon du dernier voyage

Au moins 59 navires (27%) ont été dépavillonnés juste avant leur départ à la casse. Le top 3 des pavillons corbillards est le même qu'au trimestre précédent. Palaos (23) conserve la 1ère place devant l'archipel des Comores (17) et Saint-Kitts-et-Nevis (9).

Palaos

Archipel des Palaos, 200 îles, 21.000 habitants, 459 km^2. © **Palau Siren**

Selon la base de données Equasis, 445 navires sont inscrits au registre de Palaos ou ont eu pour dernier pavillon Palaos; 267 sont officiellement en service, 166 ont été démolis ou sont à démolir et 2 sont en réparation.

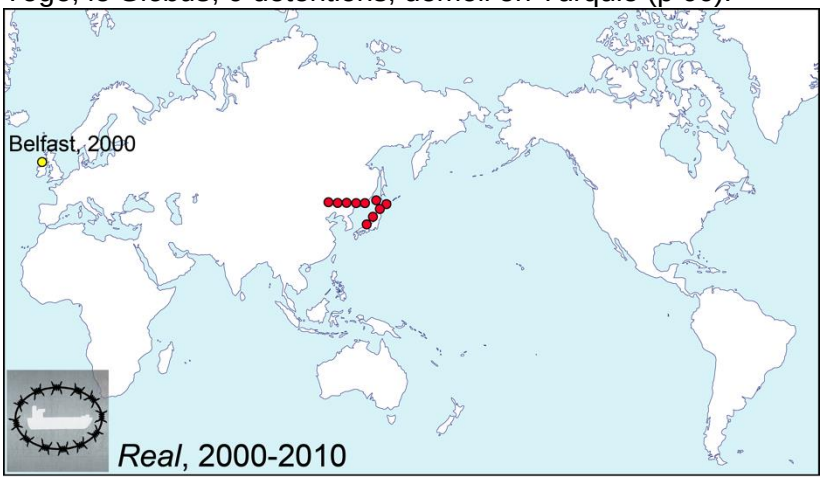
44% des navires démolis au Bangladesh, 22% des navires démolis en Inde ont adopté un pavillon corbillard préalablement à leur échouage.

Après la détention, la casse

82 % des navires démolis au 1er trimestre 2018 étaient contrôlés par une société de classification appartenant à l'IACS (International Association of Classification Societies). Malgré ce label de qualité, au moins 114 navires (51%) ont fait l'objet de détention(s) dans les ports mondiaux. Toutes les catégories de navires sont frappées par des déficiences. Le taux de détention avant le départ à la casse est de 86% pour les cargos polyvalents, 83% pour les cargos réfrigérés, 82% pour les vraquiers, 75% pour les chimiquiers, 58% pour les transporteurs de gaz, 55% pour les porte-conteneurs et 36% pour les pétroliers.

La médaille d'or des navires sous-normes est le cargo sous pavillon Togo *Real* appartenant à des intérêts russes, 47 ans, victime de 11 détentions et d'un cyclone en octobre 2017 (voir p 69). Il précède le navire de service à l'offshore *Marsea 5*, pavillon Tanzanie, 10 détentions, démoli en Inde (p 26) et un autre cargo polyvalent sous pavillon Togo, le *Globus*, 9 détentions, démoli en Turquie (p 66).

Le *Real*, Vladivostok (Russie) © **Vitaly**



et ses détentions © **Robin des Bois**

Bonne nouvelle pour la sécurité maritime : trois navires bannis des ports européens ont été dirigés vers les chantiers de démolition d'Aliaga. Il s'agît du cargo réfrigéré *Alyaska* (p 75), pavillon Bélize, et des cargos *Geo Star* (p 66), pavillon Togo, et *Haddad 1* (p 67), pavillon Panama.

Alyaska, 35 ans
© Olaf K

Geo Star, 38 ans
© Vitaliy Patashkin

Haddad 1, 42 ans
© David Broderick

Années et mètres

L'âge des promis à la casse va de 9 ans pour le cargo indien de construction chinoise *Jindal Meenakshi* victime d'un échouage (p 68) à 53 ans pour le navire de surveillance *Maandeeq* ex-*McArthur*, (p 18) construit aux Etats-Unis comme navire de recherches hydrographiques de la NOAA (National Oceanic and Atmospheric Agency). L'âge moyen toutes catégories confondues est de 30 ans.

McArthur. **© NOAA**

125 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 32 mesurent entre 150 et 199 m et 65 plus de 200 m. 20 navires mesurent plus de 300 m.

Le plus lourd de tous est le super tanker grec *Mistral*, (p 42), 18 ans, 335 m, 306.278 tpl pour un poids lège de 46.703 t, construit en Corée du Sud. Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis), il a été dépavillonné sous pavillon de Palaos, il vient de s'échouer au Pakistan.

Mistral, Gibraltar, 2 décembre 2012. **© John Ferrary**

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 au moment de sa démolition.

Navire accidenté.

Navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'Etat du port.

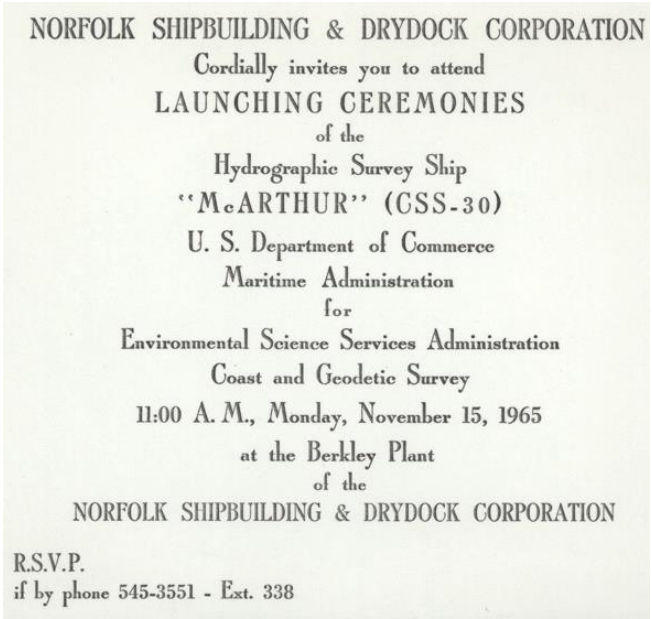
Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.

Navire dépavillonné pour son dernier voyage.

Navire de patrouille / surveillance

Maandeeq (ex-*Eaton*, ex-*McArthur*). OMI 6602082. Longueur 53 m, 792 t. Pavillon Comores. Société de classification International Register of Shipping.

Le *Maandeeq* arrivé en remorque à Alang le 20 février 2018 est à 53 ans le doyen des navires démolis ce trimestre. Il avait été construit en 1965 à Norfolk (Virginie, Etats-Unis) par Norfolk Shipbuilding & Drydock comme navire de recherches pour l'US MARAD. Il avait été baptisé *McArthur*, n° matricule MSS 22, du nom de William Pope McArthur, 1814-1850, hydrographe et officier de marine américain qui conduisit la première mission de reconnaissance de la côte ouest américaine de San Francisco, Californie, au sud, jusqu'à l'embouchure de la Columbia, Etat de Washington, au nord. Dans ses premières années, le navire est utilisé sur la côte ouest à des recherches hydrographiques pour la US Coast and Geodetic Survey (USC & GS), organisme chargé de l'étude et de la cartographie des côtes créé en 1807 par le président Thomas Jefferson.



NORFOLK SHIPBUILDING & DRYDOCK CORPORATION
Cordially invites you to attend
LAUNCHING CEREMONIES
of the
Hydrographic Survey Ship
"McARTHUR" (CSS-30)
U. S. Department of Commerce
Maritime Administration
for
Environmental Science Services Administration
Coast and Geodetic Survey
11:00 A. M., Monday, November 15, 1965
at the Berkley Plant
of the
NORFOLK SHIPBUILDING & DRYDOCK CORPORATION

R.S.V.P.
if by phone 545-3551 - Ext. 338

© NOAA

navire de patrouille/surveillance

Le scientifique *McArthur* **© NOAA**
MSS 22 de l'US Coast and Geodetic Survey. ⇨ S 330 de la National Oceanic and Atmospheric Agency

En 1970, la National Oceanic and Atmospheric Agency (NOAA) résulte de la fusion de l'USC & GS et autres organismes scientifiques comme le Weather Bureau et l'US Commission of Fish and Fisheries. Le *McArthur* intègre la flotte de la NOAA sous le nouveau matricule S 330 ; il continue ses recherches hydrographiques, se diversifie dans l'étude des mammifères marins du Pacifique-est et participe à de nombreuses expéditions scientifiques et environnementales. En 2003, après 38 ans de carrière, il est désarmé à Seattle et remplacé dans ses missions par le *McArthur 2.*

Le *McArthur* est vendu en 2006, conserve son nom mais change radicalement de carrière. De scientifique, il devient paramilitaire. Son nouvel armateur est la Blackwater Worldwide, une société privée américaine de sécurité. La Blackwater est présentée par le jounaliste d'investigation indépendant Jeremy Scahill comme l'armée la plus puissante du monde dans son livre (Titre original : Blackwater: The Rise of the World's Most Powerful Mercenary Army - Nation Book - 2007). Elle avait obtenu en 2006 du gouvernement américain de George W Bush le contrat de sécurisation des personnels et des institutions américaines dans 27 pays. Elle équipe le *McArthur* d'une plate forme hélicoptère, de 3 zodiacs, d'armements légers, le réaménage et prétend l'utiliser à partir de 2007 pour escorter les navires marchands au large de la Somalie. Avec sa vitesse de 12 noeuds, le *McArthur* est pourtant moins rapide que les navires qu'il est chargé de protéger des pirates. Il semble qu'il ait surtout servi d'outil promotionnel et de diversion à une époque où son sulfureux armateur doit faire face à des accusations sur les pratiques et bavures de ses équipes de sécurité, en Irak et en Afghanistan notamment (fusillade sur des civils à Bagdad, 17 morts, 24 blessés, le 16 septembre 2007).

Le paramilitaire *McArthur* de Blackwater. **© Blackwater**

Le président Barack Obama met un terme au contrat de Blackwater avec le Département d'Etat à son arrivée en 2009. L'entreprise est rebaptisée XE Services la même année, puis Academi en 2011. L'ex Blackwater se reconvertit dans la protection des PDG et dignitaires étrangers. Le *McArthur* est vendu en 2010 pour 3,7 millions US$ alors que sa valeur après conversion était annoncée à 15 millions. Il devient le *Eaton* sous pavillon Panama et se consacre à des missions de patrouille et de surveillance. Son dernier armateur était la Infinity Services FZE basée aux Émirats Arabes Unis, son dernier pavillon celui des Comores, sa dernière destination la plage de démolition d'Alang.

Eaton à côté du *Seafarer* à Mombasa (Kenya), 3 décembre 2010 **© Jerzy Nowak**

Drague

Hansita V (ex-*Meka 1*, ex-*Zhe Pu Gong 2023*). OMI 9097020. Longueur 95 m. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construite en 2005 à Linhai (Chine) par Zhejiang Hongguan. Propriétaire Megha Dredging Co Pvt Ltd (Inde). Détenue en 2009 à Cochin (Inde). En mars 2013, la *Hansita V* doit être remorquée à Kollam (Etat du Kerala) après une avarie moteur. Elle est réparée mais retenue par les autorités pour défaut de paiement des taxes portuaires (RS 40 lakhs, 62.000 US$). Elle reste à quai à Kollam puis mise au mouillage à 3 milles des côtes. Trois ans plus tard, elle n'a pas bougé ; en juin 2016, elle rompt ses amarres et va s'échouer sur une pointe de la plage de Munkakal.

Dans un premier temps, elle devient une attraction ; des centaines de curieux se déplacent pour la prendre en photo, les jeunes mariés viennent poser devant l'épave.

17 février 2017. © **Jimmy Jose**

Passé l'attrait de la nouveauté, les riverains s'inquiètent : les vagues qui viennent se briser sur la coque aggravent l'érosion du trait de côte et menacent les habitations les plus proches.

Un renflouement n'est pas envisageable, l'épave de l'ex drague est fragilisée et ensablée. Les autorités lancent un appel d'offres pour son démantèlement sur place. Il est remporté par Ferro Rolls and Metals basé à Kannur (Etat du Kerala) pour INR 2 crore (308.000 US$).

© The Hindu

Les opérations de démolition ont débuté en janvier. Les riverains sont soulagés mais restent vigilants quant à l'évacuation définitive de tous les débris et polluants.

Janvier 2018. © **LV Alexander / The News Minute**

Volvox Anglia (ex-*Argo*). OMI 8003838. Longueur 64 m, 1.000 t. Pavillon Australie. Société de classification Bureau Veritas. Construite en 1980 à Papenburg (Allemagne) par Surken. Propriétaire Van Oord Ship Management BV (Pays-Bas). Vendue pour une destination de démolition non spécifiée.

Transporteur de colis lourds

Norma 1 (ex-*Norma*). OMI 8330073. Longueur 82 m, 2.416 t. Pavillon Tanzanie jusqu'en juin 2017 puis Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1969 à Dordrecht (Pays-Bas) par De Biesboch. Propriétaire Jawar Al Khaleej Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2002 à Barcelone (Espagne). Vendu pour démolition au Pakistan.

21 avril 2013, Brest (France). **Erwan Guéguéniat**

Avril 2018, Gadani. © **Di Wala Syed**

Transporteur de bétail

USL-1 (ex-*Crossway-I*, ex-*Neptune Thalassa*, ex-*Intra Highway*, ex-*Toyo Maru No. 23*). OMI 7821831. Ex voiturier converti en transporteur de bétail en 2011. Longueur 98 m, 2.611 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1979 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI; jumboïsé en 1989 et rallongé de 98 à 113 m. Propriétaire Universal Shipping & Logisitcs (Djibouti). Détenu en 2012 à Port Saïd (Egypte). Il est échoué à Alang sous le nom d'*Aethon*.

Neptune Thalassa, remontée du Bosphore le 10 juin 2006. © **Marc Ottini**

Aethon, Alang. © **Sajjad Chowdhury**

Offshore

L'hécatombe continue dans le secteur de la recherche et de l'exploitation pétrolière. 46 navires ravitailleurs, de support de plongée, de recherches, de stimulation de puits ou poseurs de pipeline, sont partis à la casse. Leur moyenne d'âge est de 37 ans.

Remorqueur ravitailleur (supply)

Aadya (ex-*Lady Cynthia*). OMI 8513699. Longueur 69 m, 2.256 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1987 à Shanghai (Chine) par Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group). Propriétaire Sadhav Shipping Ltd (Inde). Détenu en 2009 à Chennai (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Lady Cynthia, 13 janvier 2012. Sur le fleuve Tamar (Tasmanie, Australie) **© George Brzezina**

Al Fateh (ex-*Sea Command*, ex-*Seabulk Command*, ex-*Gmmos Command*, ex-*Saeed*, ex-*Maersk Handler*). OMI 7128863. Longueur 53 m, 825 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1972 à Brême (Allemagne) par Rolandwerft. Propriétaire officiel depuis 2015 TAG Marine Line Inc basé à Saint-Kitts-et-Nevis. Détenu en 2007 à Bandar Abbas à Asaluyeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Alexandra (ex-*Al Zayd*, ex-*Sea Power*, ex-*Rahhal*, ex-*Spica I*, ex-*Bue Orsey*, ex-*Transporter*, ex-*Hornbeck Transporter*, ex-*Safe Transporter*, ex-*Stevns Transporter*, ex-*Maersk Server*). OMI 7113179. Longueur 53 m, 667 t. Pavillon Émirats Arabes Unis. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1971 à Aarhus (Danemark) par Aarhus Flydedok. Propriétaire Valencia Marine Shipping Services (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Atlas Venture (ex-*Murrill Tide*). OMI 8127359. Longueur 62 m, 1.012 t. Pavillon Comores puis Togo depuis août 2017. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Lockport (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Atlas Marine Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

© BY/MarineTraffic

Capricorn J (ex-*Lady Rachel*). OMI 7321611. Longueur 58 m, 977 t. Pavillon Bahrein. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1973 à Tomago (Australie) par Carrington Slipways. C'était le 6ème d'une série de 8 navires opérés par Australian Offshore Services Ltd sur les champs pétroliers du nord-ouest. Propriétaire Gulfcorp (Bahrein). Vendu pour démolition en Inde.

Elham 1 (ex-*Diyab*, ex-*Lady Kathleen*). OMI 8019980. Longueur 62 m, 1.332 t. Pavillon Saint Vincent-et-Grenadines, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Tomago (Australie) par Carrington. Propriétaire Sea & Vessel Offshore Marine Services Co LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2015 à Bandar Lengeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Elishka (ex-*SIS Service*, ex-*Olgui 1*, ex-*Voorspeler*, ex-*Friedensturm*). OMI 7406215. Longueur 56 m, 1.358 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1975 à Walsum (Allemagne) par Gutehoffnungshutte. Propriétaire Lasko Shipping &Trading Inc basé à Saint-Kitts-et-Nevis. Détenu en 2007 en Iran. Vendu pour démolition en Inde.

Everest 02 (ex-*Massive Tide*, ex-*Terje Tide*, ex-*Terje Viking*, ex-*Torungen Supplier*, ex-*Balder Torungen*). OMI 8102531. Longueur 65 m, 1.309 t. Pavillon Kiribati. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Arendal (Norvège) par Aker Vindholmen. Propriétaire Hai Duong Co Ltd (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Fletcher Shipping Limited est spécialisé dans la fourniture de services à l'industrie offshore en mer du Nord. Après des difficultés financières en 2015, la compagnie basée à Aberdeen (Ecosse, Royaume-Uni) continue la modernisation de sa flotte de supplies qui compte aujourd'hui 13 navires dont les plus anciens ont été construits en 2006 en Norvège. Les « vétérans » des années 90 partent à la démolition. Construits en Norvège, sous pavillon du Royaume-Uni, ils seront démolis en Ecosse par le chantier de Leith au nord d'Edimbourg.

FS Aquarius (ex-*Dina Aquarius*, ex-*Aquarius*, ex-*Stirling Aquarius*, ex-*Star Aquarius*, ex-*Gerd Viking*). OMI 9008782. Longueur 82 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Tonsberg (Norvège) par Kaldnes MV.

FS Pegasus (ex-*Northern Gambler*). OMI 9133111. Longueur 84 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulsten.

FS Pisces (ex-*Highland Pride*). OMI 9031076. Longueur 82 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Brattvaag (Norvège) par Brattvaag Skipsverft.

Passage devant Terneuzen en provenance d'Anvers (Belgique), 18 avril 2016. © **Marc Ottini**

FS Taurus (ex-*Acadian Sea*, ex-*Far Server*). OMI 8912364. Longueur 82 m, 1.948 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Brattvaag (Norvège) par Brattvaag Skipsverft.

Deux sisterships de la flotte *canadienne* de navires supply brise-glace construits dans les années 80 pour le ravitaillement des sites de prospection dans les eaux arctiques canadiennes partent à la casse. Tous deux avaient quitté le Canada pour la mer du Nord au début des années 1990 puis avaient été vendus à l'armateur indien GOL Offshore en 1994. (Sur le sujet de la recherche pétrolière au Canada, voir l'histoire de l'ex-*Robert LeMeur*, « A la Casse n° 46 », p 79-82)

Gal Beaufort Sea (ex-*Arctic Nutsukpok*). OMI 8127775. Longueur 47 m, 972 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à North Vancouver (Canada) par Allied Shipbuilders pour Arctic Transportation Ltd (ATL) basé à Calgary. Propriétaire Great Offshore Ltd, GOL (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Arctic Nutsukpok brisant la glace. © **Prime Movers Controls Inc**

Gal Ross Sea (ex-*Arctic Nanook*). OMI 8127787. Longueur 47 m, 972 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à North Vancouver (Canada) par Allied Shipbuilders. Gol Offshore Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Arctic Nanook. © **Prime Movers Controls Inc**

Gal Ross Sea. © **GOL Offshore Ltd**

Gulf Storm (ex-*Gulf Backer 1*, ex-*Njord*). OMI 7522095. Longueur 45 m, 968 t. Pavillon Bélize. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1976 à Elmshorn (Allemagne) par Kremer Sohn. Propriétaire Momentum Marine Services (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2016 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

1997, le *Gulf Backer I* assistant la barge DLB 1 au large du Nigéria **Erwan Guéguéniat**

Harmony Supplier (ex-*Sharief Supplier*, ex-*Ave Maria*, ex-*Sem Courageous*, ex-*Sea Courageous*, ex-*Point Christie*). OMI 8023826. Longueur 53 m, 759 t. Pavillon Togo. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Moss Point (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Armina Shipping (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Harmony Supplier. © **Reza/Vesselfinder**

Harmony Supporter (ex-*Sharief Supporter*, ex-*Zara*, ex-*Sea Endeavour*, ex-*Africa Eagle*, ex-*Temasek Eagle*, ex-*Point Hope*). OMI 8023838. Longueur 53 m, 773 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Moss Point (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Armina Shipping (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Hercules (ex-*Ahmed V*, ex-*Sea Pioneer*, ex-*Penyu*, ex-*Cherdek*, ex-*Star Sirius*). OMI 7409384. Longueur 60 m, 921 t. Pavillon Comores. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Sliedrecht (Pays-Bas) par Slob. Propriétaire Seaport International Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Arrivé en remorque pour démolition en Inde.

Ikaluk (ex-*Smit Sibu*, ex-*Ikalu*, ex-*Canmar Ikaluk*, ex-*Ikaluk*). OMI 8130693. Longueur 79 m, 3.991 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire FEMCO-Management Ltd (Russie). Comme son sistership le *Smit Sakhalin* (ex-*Miscaroo*, vendu pour démolition en Chine Cf « A la Casse n° 49 » p 84), il avait été construit pour Gulf Canada Resources et l'exploration pétrolière arctique. Vendu pour démolition en Inde.

© **Maritime Connector** *Ikaluk,* de l'arctique canadien

à l'extrême-orient russe © **Konstantin Koshel**

KBM n°4 (ex-*Bourbon Scotia*, ex-*Havila Scotia*, ex-*Boa Scotia*, ex-*Far Scotia*, ex-*Seaforth Emperor*). OMI 8016108. Longueur 67 m, 1.656 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Singapour par Singapore Slipway. Propriétaire Sea & Vessel Offshore Marine Services (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Durban (Afrique du Sud), 6 avril 2013. © **Paul Buchel**

Kyle Venture (ex-*Grampian Falcon*, ex-*Burnhaven*, ex-*Stirling Imp*). OMI 8104319. Longueur 52 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Great Yarmouth (Royaume-Uni) par Richards. Propriétaire Fish & Ships Ltd (Royaume-Uni). Cet ex navire de service à l'offshore devait être converti pour le transport de poisson par le chantier Ferguson Marine de Port Glasgow. Il semble que la conversion n'ait pas été achevée. Le navire reste 2 ans à quai. Il est finalement vendu pour démolition à Rosneath (Royaume-Uni) par DRB Marine qui est en passe d'achever la démolition du *Lysblink Seaways* accidenté en 2015 sur la côte écossaise (voir « A la Casse n°40 » p 32).

Grampian Falcon. © **Roger Solem**

Kyle Venture, 5 août 2016, Greenock. © **Jim Mcquarrie**

Marsea 5 (ex-*Isa*). OMI 8318972. Longueur 61 m, 1.210 t. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1984 à Naruto (Japon) par Kanrei. Propriétaire Sealantic Co Fzc (Émirats Arabes Unis). Médaille d'argent des navires sous-normes avec 10 détentions, toutes à Khark Island (Iran) : en 2007, à deux reprises en 2009, en 2010, à trois reprises en 2011, en 2013 en 2015 et en 2017. Vendu pour démolition en Inde.

Med Fos (ex-*Varius*, ex-*Lady Laura*, ex-*Stril Poseidon*, ex-*Hinna Senior*, ex-*Lunde Senior*). OMI 7617797. Longueur 43 m. Pavillon Grèce. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Harstad (Norvège) par Kaarbos. Propriétaire Five Oceans Salvage (Grèce). Détenu en 2003 et en 2012 à Gibraltar (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Turquie.

Valence (Espagne), 3 octobre 2012. © **Javier Rullan**

Aliaga. © **Selim San**

Navis Hunter (ex-*Permina Supply No. 14*). OMI 7376575. Longueur 50 m, 714 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1974 à Kagoshima (Japon) par Kagoshima Dock. Propriétaire Navisoil Enterprises Ltd (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2013 à Asaluyeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Navis Star (ex-*Permina Supply n°2*). OMI 7353432. Longueur 50 m, 711 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1973 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Navisoil Enterprises Ltd (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2010 à Bushire (Iran) et en 2014 et 2016 à Asaluyeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

NSO Crusader (ex-*North Crusader*, ex-*Stad Senja*). OMI 8224470. Longueur 66 m. Pavillon Norvège. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1984 à Kristiansand N (Norvège) par Sterkoder. Propriétaire NOR Supply Offshore AS (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie.

Honningsvåg **(Norvège). © MarineTraffic**

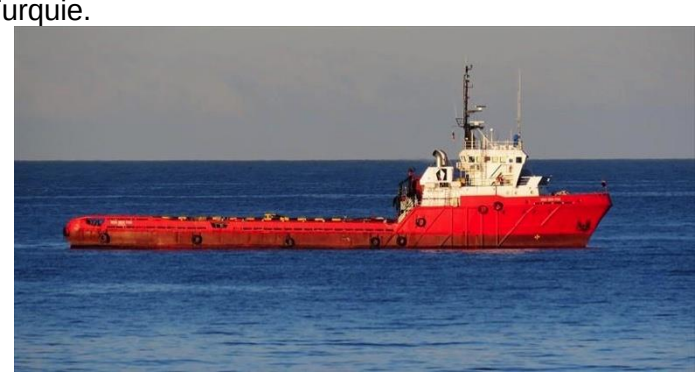
Mars 2018, Aliaga. © **Selim San**

Osam Condor. OMI 8304335. Longueur 58 m, 930 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Miyazaki (Japon) par Tonoura. Propriétaire Selat Marine Services Co Ltd (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Raptor (ex-*Pentow Salvor*, ex-*Rock Fish*). OMI 8107048. Longueur 54 m. Pavillon Iles Cook. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Kenya Marine Contractors EPZ Ltd (Kenya). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière localisation le situait à Mombasa (Kenya).

5 octobre 1993, le *Rock Fish* au large de l'Angola. © **Pascal Riteau**

Red Sea Fos (ex-*Pacific Conqueror*, ex-*Marit Viking*, ex-*Omega*, ex-*Vigen Supplier*, ex-*Viking Prince*, ex-*Balder Vigen*). OMI 8102529. Longueur 65 m. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Arendal (Norvège) par Aker Vindholmen. Propriétaire Five Oceans Salvage Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.



28 juin 2017, à Funchal (Madère, Portugal) © **Egil Dammen**

Février 2018, Aliaga. © **Selim San**

Resolve Blizzard (ex-*Blizzard*, ex-*Maersk Leader*). OMI 8516952. Longueur 70 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1987 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Resolve Salvage & Fire (Europe) Ltd (Royaume-Uni). Parti de Gibraltar pour démolition en Turquie en remorque du *World Tug 1*.

Rho Cas (ex-*Vos Signal*, ex-*Dea Signal*, ex-*Stirling Spica*, ex-*Star Spica*). OMI 8411047. Longueur 65 m. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *S Cas*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein Hatlo. Propriétaire Harbor Star Shipping Serv Inc (Philippines). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée, il a quitté les Philippines pour se diriger vers SIngapour.

Hong Kong, 24 mai 2008. © **Ivan Meshkov**

Salvanita (ex-*Progress Pride*). OMI 7723510. Longueur 44 m, 500 t. Pavillon Bahrein. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Singapour par Promet Engineering. Propriétaire Gulf Dragon Trading Co (Bahrein). Vendu pour démolition au Pakistan.

San Supporter (ex-*C.P. Srivastava*). OMI 8308446. Longueur 57 m, 1.277 t. Pavillon Inde, Palaos pour son dernier voyage vers Chittagong. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1984 à Singapour par Robin Dockyard. Propriétaire San Marine (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sea Angel (ex-*Sea Diamond XI*, ex-*Seabulk Alkatar*, ex-*Ocean King I*, ex-*Imsalv Tiger*, ex-*Gallant I*, ex-*Gallant*). OMI 8006000. Longueur 40 m, 920 t. Pavillon Bélize. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Chiba (Japon) par Yokohama Zosen. Propriétaire Momentum Marine Services (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

© Al Sajaa Shipping Agency

Sea Lord (ex-*Sea Toucan*, ex-*Seabulk Toucan*, ex-*Red Toucan*, ex-*Cadimare*). OMI 8601587. Longueur 62 m, 1.503 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1987 à La Spezia (Italie) par Ferrari. Propriétaire Seaport International Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

SIS Pioneer (ex-*Troms Tjeld*, ex-*Odin Viking*). OMI 8107165. Longueur 65 m, 1.054 t. Pavillon Panama jusqu'en octobre 2017. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Tjorvaag (Norvège) par Ulstein Smedvik. Propriétaire Seaport International Shipping (Émirats Arabes Unis). Arrivé en remorque pour démolition en Inde.

L'*Odin Viking* et la plate-forme *Treasure Scout.* Timbre édité le 4 octobre 1985 par la poste norvégienne d'après une photo prise en 1982 au large de Tromsø. © **ShipStamps**

SIS Pioneer, 12 juillet 2003, Rotterdam (Pays-Bas) © **Wim Kosten**

Soha Folk (ex-*Columbia Tide*, ex-*Wise Tide*). OMI 8003175. Longueur 55 m, 798 t. Pavillon Émirats Arabes Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1980 à Moss Point (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Folk Shipping Llc (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2008 à Mumbai (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

TSS Pioneer 5 (ex-*Tropic Orion 1*). OMI 8300781. Longueur 58 m, t. Pavillon Indonésie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Miyazaki (Japon) par Tonoura. Propriétaire Bahtera Niaga Internasional Pt (Indonésie). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière localisation le situait à Jakarta.

TSS Pioneer 5, Batu Ampar (Indonésie), 8 juillet 2016. **© Vladimir Knyaz**

Valiant Service. OMI 7367378. Longueur 57 m, 767 t. Pavillon Bahrein. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1974 à Jennings (USA) par Zigler. Propriétaire Gulf Dragon Trading Co (Bahrein). Vendu pour démolition en Inde.

15 février 2017. © **George Didin**

VN Partisan (ex-*Vos Prince*, ex-*Dea Prince*, ex-*North Prince*, ex-*Sun Prince*, ex-*Falderntor*). OMI 7703106. Longueur 79 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Papenburg (Allemagne) par Surken. Propriétaire Sea Owl France (France). En février 2011, après 33 ans de carrière comme supply pour l'industrie offshore, le *Vos Prince* est racheté au hollandais Vroon Offshore pour être utilisé par la Marine Nationale comme navire d'entraînement. Il entre au chantier Damen de Brest où divers équipements sont rajoutés parmi lesquels une plate-forme hélicoptère, deux grues, un ensemble de conteneurs servant pour l'entrainement des commandos au combat en milieu clos. En octobre 2017, il est remplacé dans ses fonctions par un autre *VN Partisan* (OMI 9106431). En février 2018, il est mis à quai au bassin n° 5 du port de commerce de Brest pour démolition par les Recycleurs Bretons.

Vos Prince, Aberdeen (Royaume-Uni), 7 mai 2008. © **Charles H Reid**

Le *VN Partisan* sortant d'arrêt technique à Brest le 28 aout 2013. © **Erwan Guéguéniat**

Yarabah (ex-*Nico Jebel Ali*, ex-*Petromar Atlas*). OMI 8023802. Offshore supply. Longueur 54 m, 822 t. Pavillon Comores. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Moss Point (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire RTSS Maritime Services LLC (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Yarabah, 11 août 2012, George Town (Tasmanie, Australie). © **David Logan**

Navire de support offshore

Thunder River (ex-*Agnes Candies*, ex-*Pacific Sentry*, ex-*Agnes Candies*). OMI 8216447. Longueur 58 m, 833 t. Pavillon Togo. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Lockport (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Armina Shipping DMCC (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Navire support de plongée

Seven Osprey (ex-*Acergy Osprey*, ex-*Seaway Osprey*, ex-*Norskald*, ex-*Seacom*). OMI 8213392. Longueur 102 m, 5.240 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Le navire libérien *Seven Osprey*, arrivé à Aliaga le 26 février, terminait une carrière commencée en mars 1984 sous pavillon français en tant que *Seacom* pour la Comex, de Marseille.

Construit par le chantier Normed, de La Seyne, il s'agissait d'un navire support de plongée pour les travaux offshore d'une longueur de 102 mètres, une grosse unité dans cette spécialité pour l'époque. Le *Seacom* entrait en service alors que le marché parapétrolier se trouvait en plein retournement, ce qui a provoqué sa revente par la Comex dès décembre 1985 au groupe norvégien Norcem, actif en Mer du Nord, qui lui a donné le nom de *Norskald*. En 1990, il est repris par Stolt-Nielsen (à qui la Comex vendra son secteur offshore en 1992) et est rebaptisé *Seaway Osprey***.** Au fil de l'évolution de son armement, il devient ensuite le libérien *Acergy Osprey* en 2006, puis le *Seven Osprey* en 2013 après la fusion d'Acergy et de Subsea 7 (Royaume-Uni).

Acergy Osprey, Lerwick (Royaume-Uni), 4 décembre 2009. **© D Thompson**

Mars 2018, Aliaga. **© Selim San**

Stimulation de puits

SIS Seeker (ex-*Northern Seeker*, ex-*Jane Viking*, ex-*Sea Garnet*, ex-*Sea Piper*). OMI 7420546. Ex navire ravitailleur converti en 2003 pour la stimulation des puits. Longueur 63 m, 1.298 t. Pavillon Togo. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1975 à Nandon (Japon) par Teraoka. Propriétaire Seaport International Shipping (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2007 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

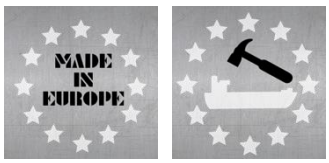
Sea Piper, 1er juillet 1981, en sortie d'Aberdeen (Royaume-Uni). **© Gary Markham**

Navire poseur de pipelines

Seven Condor (ex-*Acergy Condor*, ex-*Seaway Condor*). OMI 8111879. Ex navire support de plongée converti en 1994 pour la pose de pipelines. Longueur 143 m, 7.860 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug; jumboïsé en 2000 et rallongé de 102 à 143 m. Propriétaire Subsea 7 Offshore Resources UK (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Turquie.

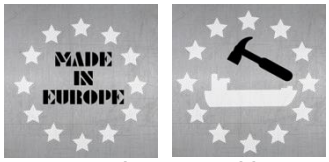
Seven Condor, Niteroi (Brésil), 30 janvier 2014. © **Celso Marino**

Navire de recherche sismique



Northwest Searcher (ex-*Geco Searcher*, ex-*Sea Searcher*). OMI 8211904. Longueur 92 m. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Brevik (Norvège) par Trosvik Verksted; jumboïsé en 1995. Propriétaire Northwest Management AS (Norvège). Désarmé depuis août 2013, finalement vendu pour démolition au Danemark à Esbjerg.

Northwest Searcher, 28 juin 2017.
A qauai à Molde (Norvège). © **Mladen Krce**

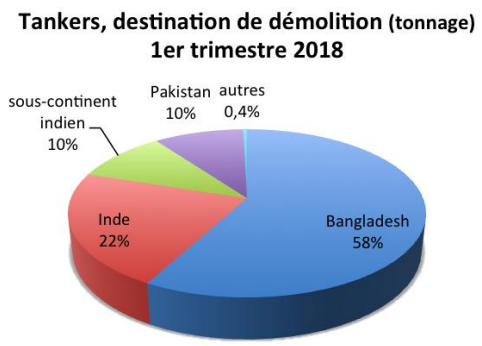


Western Patriot. OMI 9050448. Longueur 78 m. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein. Propriétaire Western Geco Fleet Management (Royaume-Uni). Il quitte Farsund (Norvège) en remorque du *FFS Amaranth* (OMI 9161912) à destination de Grenaa (Danemak) pour démolition dans les chantiers Fornaes.

25 janvier 2018, arrivée à Grenaa (Danemark).
© **Bendt Nielsen**

Tanker

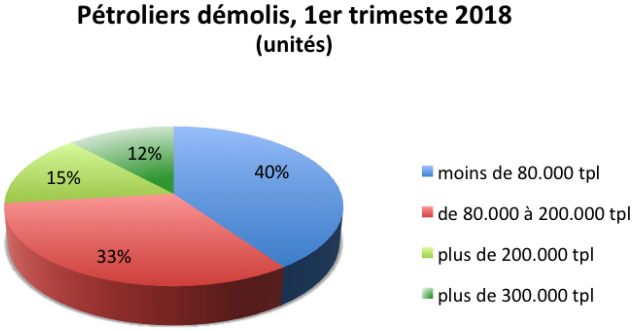
Janvier-février-mars 2018
88 démolitions. La catégorie est la 1ère du trimestre. Le nombre, toutes catégories confondues (pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz, transporteurs combinés), continue d'augmenter : +52% par rapport au 4ème trimestre 2017. Le tonnage ferraillé représente 72% du tonnage total.



Au Pakistan, l'échouage des tankers pour démolition a repris fin avril. Il était interdit depuis les accidents successifs du tanker FPSO *Aces* ex-*Federal 1* (28 morts, des dizaines de blessés le 1er novembre 2016) et du transporteur de gaz *Rain* ex-*Gaz Fountain* le 9 janvier 2017 (5 morts). Compte tenu des perspectives de départ à la casse des tankers, les industriels pakistanais font le forcing auprès des autorités nationales pour que les plages d'échouage leur soient réouvertes. Ils ont finalement gain de cause. Les exigences sont renforcées : un certificat d'inertage des citernes établi dans le port de départ et garantissant la sécurité en cas de découpe à chaud est exigé, tous les résidus de cargaisons et d'exploitation doivent être évacués avant l'échouage. Les *Pacific Trader* et *Brizo* qui ont quitté Hong Kong et Singapour avaient bien anticipé et ont pu s'échouer à Gadani. Au moins trois pétroliers ont attendu le feu vert des autorités pour se diriger eux aussi vers le Pakistan.
En dehors de ces pétroliers et d'une poignée de petits navires utilisés en Méditerranée et du transporteur de gaz *B Gas Laura* échoués en Turquie et au Danemark, la démolition des tankers s'est partagée entre l'Inde et le Bangladesh.

Tanker pétrolier

67 démolitions. Au 4ème trimestre 2017, "A la Casse" avait comptabilisé 3 supertankers VLCC d'une capacité de plus de 200.000 tonnes de port en lourd partis à la démolition. Au 1er trimestre 2018, ils sont 18, parmi lesquels 8 sont des gros parmi les gros, des ULCC (Ultra Large Crude Carrier) de plus de 300.000 tpl.
42% des pétroliers à démolir (28 navires) ont adopté un pavillon corbillard avant le voyage final. Leur âge va de 15 à 51 ans. L'âge moyen est de 25 ans. Celui des super tankers est de 19 ans.



Pour 5 navires, la destination finale n'est pas connue. La renégotiation de dernière heure d'un super tanker à un chantier plus offrant peut faire gagner plusieurs centaines de milliers d'US$ supplémentaires, voire plusieurs millions aux intermédiaires (cash buyer).

La vente du super pétrolier *DS Valentina* (p 39) à un chantier indien a rapporté plus de 18 millions US$ aux propriétaire et intermédiaires.

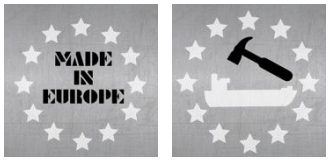
DS Valentina, 18 ans, 43.308 t. © **Andreas Schlatterer**

Abul Kalam Azad. OMI 8600973. Longueur 238 m, 18.595 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Double coque construit en 1999 à Emakulam (Inde) par Cochin Shipyard. Propriétaire SCI, Shipping Corporation of India (Inde). En août 2017, la SCI met son tanker vieillissant en vente sur internet, pour continuation d'activité ou pour démolition. Ce sera la casse. Rebaptisé *Kalamata*, il quitte Kakinada sur la côte orientale de l'Inde, traverse le golfe du Bengale et va s'échouer à Chittagong. 393 US$ la tonne.

Abul Kalam Azad, 12 mai 2012, Chennai, Inde
© Ivan Meshkov

A vendre...

African Leader (ex-*Aeolos*, ex-*Difko Chase*, ex-*Northsea Chase*, ex-*Burwain Adriatic*, ex-*Zafra*). OMI 8820951. Tanker double coque utilisé depuis 2010 comme unité de stockage flottant FSO. Longueur 229 m, 14.830 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Copenhague (Danemark) par B&W Skibsvaerft. Propriétaire Monjasa Holding A/S (Danemark). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis), il s'échoue en Inde sous le nom abrégé de *Leader*.



VARUN SHIPPING COMPANY LIMITED

La compagnie maritime indienne Varun Shipping était spécialisée dans le transport de pétrole et de gaz; c'était le plus important armateur de navires transporteurs de gaz de pétrole liquéfié en Inde. Sur son site officiel, elle revendique 17 navires dont 9 transporteurs de GPL et 3 pétroliers.

Ces dernières années, elle a été montrée du doigt dans le monde entier, en raison de l'abandon des équipages et du non paiement des salaires, des frais de gestion ou de réparation des navires. En octobre 2017, les Varun ont été interdits d'accès dans les ports des Émirats Arabes Unis en raison d'abandons répétés d'équipages dans les ports émiratis et pour défauts de paiement. Les marins ont dénoncé les conditions à bord des navires, manque d'eau douce, conditions sanitaires et propagation de maladies. Ils ont mené des grèves de la faim de protestation contre leurs conditions de travail et de vie et pour réclamer leurs salaires. Suite à leur plainte et à celle des divers créanciers, les navires de la Varun ont été saisis. Six d'entre eux sont en cours de vente, conformément au mandat de la Haute Cour de Mumbai ; il s'agît des transporteurs de gaz *Maharshi Devatreya*, *Maharshi Krishna Treya*, *Maharshi Bhavatreya*, *Maharshi Bhardwaj*, *Maharshi Shubhatreya* et *Maharshi Mahatreya*. L'argent recueilli devra servir à rembourser les créanciers et payer les 98 membres d'équipages. Les ventes doivent être finalisées avant la fin avril.

Octobre 2017, l'équipage abandonné du *Maharshi Vamadeva*. **© Seanews**

La compagnie est actuellement en liquidation en vertu du Code indien sur l'insolvabilité et la faillite.

En attendant de connaître le sort des transporteurs de gaz qualifiés par certains de bombes à retardement en raison de leur état et des autres navires, les deux pétroliers *Amba Bhakti* et *Amba Bhavanee* immobilisés dans les Caraïbes et en Chine ont été vendus à la démolition.

Varun **S**hipping **C**ompany **L**imited (suite)

Amba Bhakti (ex-*Therassia*, ex-*Stena Commodore*, ex-*Nissos Anafi*). OMI 9144770. Longueur 243 m, 15.859 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1997 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Varun Shipping (Inde). En 2013, le navire est abandonné par l'armateur indien au large de Shanghai. L'équipage composé de marins indiens et bangladais survit grâce à la solidarité des gens de mer. En 2016, cinq marins sont encore à bord et portent plainte pour non paiement de salaires. Le navire est saisi par le tribunal maritime de Shanghai; en décembre 2016, Varun Shipping est condamné à payer 110.000 US$ d'arriérés aux marins mais ne s'exécute pas. L'*Amba Bhakti* reste détenu à Shanghai ; la China Shipping Industry réclame elle aussi le paiement de travaux de maintenance. En février 2018, le tribunal ordonne finalement la vente judiciaire du navire. Selon la procédure développée en Chine pour les ventes de biens saisis, les enchères ont lieu sur la plate forme internet Taobao, filiale du géant chinois de la vente en ligne Alibaba. La mise à prix initiale est fixée à 3,88 millions US$; le tanker est adjugé pour 6,09 millions US$. 384 US $ la tonne. Il est attendu au Bangladesh.

Amba Bhakti, immobilisé à Shanghai. © **Shanghai Maritime Court**

Amba Bhavanee 1 (ex-*Queen River*). OMI 9265641. Longueur 247 m, 16.791 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis depuis août 2017. Société de classification American Bureau of Shipping. Navire double coque construit en 2003 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard Co. Détenu en 2017 à Gibraltar (Royaume-Uni). Propriétaire Varun Shipping (Inde). Le tanker était immobilisé à Aruba, dans les Caraïbes, depuis avril 2017. L'équipage porte plainte pour non paiement de salaires. Le tribunal d'Aruba ordonne la vente aux enchères du navire en juillet 2017. C'est le spécialiste indien des navires en fin de vie Hermes Maritime Services Pvt qui le rachète pour 5,6 millions US$, soit 334 US$ la tonne. Sur le chemin de la démolition, l'*Amba Bhavanee* est détenu pendant 22 jours à Gibraltar en novembre 2017. Il s'échoue finalement à Alang comme togolais *Amba 1*.

Aral Sea (ex-*Bali Sea*). OMI 9161314. Longueur 244 m, 16.831 t. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Asea*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Eastern Pacific Shipping (Singapour). Détenu en 2012 à Geelong (Victoria, Australie). Vendu en l'état à Singapour à Manio Shipping Inc basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh. 435 US$ la tonne incluant 400 t de carburant.

Aral Sea, à l'entrée du port de Sydney, en direction du terminal de Gore Cove, 15 février 2012. © **Mick Prendergast**

Asphalt Star (ex-*Sea Joy*, ex-*Asia Pioneer*). OMI 9127693. Tanker transporteur de bitume. Longueur 182 m, 9.600 t. Pavillon Grèce, puis Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Chronos Shipping (Grèce). Vendu en l'état en Grèce pour une destination de démolition non spécifiée. En février 2018, il devient officiellement propriété de Maximus Shipping basé à Saint-Kitts-et-Nevis, est renommé *Star I* et passe sous pavillon Panama. Maximus Shipping est aussi le propriétaire déclaré du *Scow* ex-*Moscow* échoué ce trimestre au Bangladesh (Cf p *xxxx*). 390 US$ la tonne.

Aster (ex-*Amaryllis*, ex-*Jag Padma*, ex-*Freja Breeze*, ex-*Asia Prosperity*). OMI 9127708. Longueur 182 m, 9.302 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Red Sea Marine Management DMCC (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

19 avril 2009, Le *Freja Breeze* à El Ferrol (Espagne). **© Romarin**

Bankim Chandra Chatterje. OMI 9045481. Longueur 177 m, 8.246 t. Pavillon Inde, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Banki*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI. Propriétaire SCI, Shipping Corporation of India (Inde). Détenu en 2005 à Lisbonne (Portugal). Vendu pour démolition au Bangladesh. 435 US$ la tonne.

Bankimchandra Chatterjee, 12 février 2012, dans l'océan Indien, côtes occidentales de l'Inde. **© Vladimir Knyaz**

Basilia (ex-*Navion Torinita*, ex-*Nordic Torinita*, ex-*Torinita*). OMI 9012305. Longueur 244 m, 17.418 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Double coque construit en 1992 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Globus Ship Management LLC (Ukraine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 458 US$ la tonne.

Navion Torinita près du *FPSO P 43*, 10 février 2011, sur les champs pétroliers offshore du Brésil.
© Bjørn Poulsen

Breeze (ex-*Capetan Costis*, ex-*Tokyo Spirit*). OMI 8806888. Longueur 182 m, 8.116 t. Pavillon Moldavie, Comores pour son dernier voyage. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1989 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Olimpex Nigeria Ltd (Nigéria). Détenu en 2004 à Dartmouth (Canada) et en 2008 à Koper (Slovénie). Vendu pour démolition en Inde.

Brizo (ex-*Tenacity*). OMI 9113408. Longueur 228 m, 16.042 t. Pavillon Libéria, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Briz*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Unit Maritime Tankers SA (Grèce). Vendu en l'état à Singapour, il a anticipé la réouverture des plages de Gadani aux tankers à démolir et est arrivé au large du Pakistan le 25 avril. 475 US$ la tonne.

Brizo, ex-*Tenacity*, à New York (Etats-Unis), 2005. © **Tom Turner**

Bukhara (ex-*Laksamana Sejati*, ex-*Aegean Glory*, ex-*Amethyst River*). OMI 9015345. Longueur 181 m, 8.259 t. Pavillon Palaos, Georgie pour son dernier voyage sous le nom de *Timbuktu*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Détenu en 2010 à Fawley (Royaume-Uni), en 2013 à Singapour et en 2017 au Pirée (Grèce). Racheté en janvier 2018 par Vector Shipping SA basé en Grèce avant son départ pour démolition en Inde. Il arrive au large d'Alang le 6 février.

Capetan Michalis (ex-*Dora*, ex-*Power Head*, ex-*Pass of Cairnwell*, ex-*Cordale*). OMI 7024548. Longueur 70 m. Pavillon Togo. Société de classification inconnue. Construit en 1970 à Govan (Royaume-Uni) par Appledore Shipbuilders; jumboïsé en 1991 et rallongé de 61 à 70 m. Propriétaire officiel depuis août 2017 Windforce Maritime Co basé aux Iles Marshall. Vendu pour démolition en Turquie.

Désarmé au cimetière des épaves de Perama (Grèce) le 07-10-2012. © **Marc Ottini**

Capricorn (ex-*SPC Capricorn*). OMI 8900878. Longueur 84 m, 1.179 t. Pavillon Tanzanie, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Nadine*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1989 à Singapour par President Marine. Revendu par son armateur de Singapour Transocean Oil Ltd à Glow Shipping Line basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.

Deux volcans équatoriens gagnent le Bangladesh. Espérons qu'ils ne s'y réveilleront pas.

Chimborazo. OMI 9174581. Longueur 228 m, 12.198 t. Pavillon Equateur, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Razo*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Flota Petrolera Ecuatoriana, Flopec (Equateur). Détenu en 2014 à Algésiras (Espagne). Racheté par Trinitas Ship Management Pvt Ltd basé en Inde juste avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Chimborazo, Benicia (Etats-Unis), 4 mars 2011 © **Oldkayaker/Shipspotting**

Chimborazo (Equateur), 6.263 m. © **Eduardo Navas CC BY-SA 2.0**

Cotopaxi. OMI 9174579. Longueur 228 m, 12.176 t. Pavillon Equateur, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Cotop*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire FLOPEC (Equateur). Vendu en l'état à Singapour et racheté par Green Ocean SHip MAnagement basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 420 US$ la tonne.

Cotopaxi (Equateur), 5.897 m. © **Gerard Prins CC BY-SA 3.0**

Cotopaxi, San Diego (Etats-Unis). © **EL/MarineTraffic**

CS Pioneer (ex-*Nichihiko*). OMI 9176981. Tanker utilisé comme stockage flottant (FSO) depuis 2016. Longueur 333 m, 38.575 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire United Ship Management Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour une destination de démolition non spécifiée.

Danai 7 (ex-*Zuiyo Maru*). OMI 8808018. Longueur 70 m, 699 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1988 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire Thai International Tankers Co (Thaïlande). Détenu en 2009 à Haiphong (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Danai 8 (ex-*Tomei Maru n°2*). OMI 8816467. Longueur 74 m, 838 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du port à Singapour. Construit en 1988 à Kinoe (Japon) par Sasaki. Propriétaire Thai International Tankers Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2008 à Haiphong (Vietnam) et en 2016 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 340 US$ la tonne.

Delta Millenium (ex-*Nordmillenium*). OMI 9202716. Longueur 330 m, 41.552 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 2000 à Samho (Corée du Sud) par Samho HI. Propriétaire Delta Tankers Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh, en avril il patiente encore au large de Colombo (Sri Lanka) "en attente d'ordres". 426 US$ la tonne.

Nordmillenium © **Auke Visser - Collection Luc Larbalestrier**

Distya Akula (ex-*Front Glory*, ex-*London Glory*). OMI 9087972. Longueur 269 m, 21.733 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Distya*. Société de classification Indian Register of Shipping. Double coque construit en 1995 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Elektrans Shipping Pvt Ltd (Inde). Vendu à Green Ocean Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

DS Vada (ex-*Alfa Glory*, ex-*Apollo Glory*, ex-*C Bright*). OMI 9108154. Longueur 333 m, 42.971 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Ada*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Double coque construit en 1997 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire DS Schiffahrt GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2015 à Ningbo (Chine). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Emirats Arabes Unis) pour démolition dans le sous-continent indien. 442 US$ la tonne incluant 500 t de carburant.

Alpha Glory, 2 avril 2012, Singapour. © **Martin Klingsick**

DS Valentina (ex-*Titan Glory*, ex-*Millenium Maersk*). OMI 9205079. Longueur 333 m, 43.308 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage comme *Valentine*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Double coque construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2002 à Valparaiso (Chili). Revendu par son armateur allemand DS Tankers GMBH & Co KG à Wind Speed Enterprise Ltd basé aux Iles Vierges Britanniques. Vendu en l'état à Singapour, il s'échoue à Alang le 17 mars. 418 US$ la tonne.

DS Warrior (ex-*Front Warrior*). OMI 9169689. Longueur 269 m, 21.772 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Warrior*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire DS Tankers Gmbh & Co Kg (Allemagne). Vendu en l'état à Singapour à Lilly Maritime Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Fara 1 (ex-*Stelmar*, ex-*Stella Procyon*). OMI 7708962. Longueur 84 m, 1.811 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Kootstertille (Pays-Bas) par Tille. Propriétaire Penta Ocean Ship Management (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2009 à Agadir (Maroc) et à Bandar Abbas (Iran) en 2011 à deux reprises puis en 2013. Vendu pour démolition en Inde.

Stella Procyon, Rozenburg (Allemagne), début des années 80. © **Mike Griffiths**

Feyza Nur (ex-*Saraykoy*, ex-*T. Bora*). OMI 7326178. Longueur 72 m, 550 t. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1973 à Buyukdere (Turquie) par Deniz Insaat; jumboïsé en 1977 et rallongé de 66 à 72 m. Propriétaire Ajun Denizcilik Ve Tanker (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Greek Warrior (ex-*Ibukisan*). OMI 9191412. Longueur 330 m, 38.968 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 2000 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Détenu en 2014 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 444 US$ la tonne.

Hyundai Sun. OMI 9158898. Longueur 330 m, 41.820 t. Pavillon Corée du Sud, Palaos pour son dernier voyage camouflé en *Dai Sy*. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hyundai Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Hyundai Sun, 14 novembre 2009, Singapour. © **Martin Klingsick**

Jicore (ex-*Nautica Pontian*, ex-*Jasa 88*). OMI 8515908. Longueur 81 m, 1.344 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1990 à Kuching (Malaisie) par Brooke DY. Propriétaire Al Rafedain Marine Services LLC (Emirats Arabes Unis). Il s'échoue à Alang sous le nom d'*Iluminado*.

Nautica Pontian, Singapour, 31 octobre 2013. © **Martin Klingsick**

Keema Gianni (ex-*Kyeema Spirit*, ex-*Bona Vigour*). OMI 9171840. Longueur 253 m, 17.685 t. Pavillon Libéria. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Double coque construit en 1999 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Proper In Management Inc (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis) pour démolition dans le sous-continent indien. 460 US$ la tonne.

Kyeema Spirit, 1er mars 2013, Gibraltar. © **T Sobanski**

Kriti Breeze (ex-*OS Breeze*, ex-*Oriental Opal*). OMI 9116943. Longueur 271 m, 21.642 t. Pavillon Libéria. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Syncro Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis), il attend la réouverture du marché pakistanais pour se diriger vers Gadani. 430 US$ la tonne.

Kuban (ex-*Moscow Glory*). OMI 9180279. Longueur 243 m, 16.280 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Oban*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 2000 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire SCF Management Services Dubai (Émirats Arabes Unis). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 420 US$ la tonne.

Kuban, devenu le *Oban* à Chittagong. © **Pulak Chakma**

Limar (ex-*Overseas Limar*, ex-*Limar*, ex-*Osprey Lyra*). OMI 9121003. Longueur 183 m, 9.701 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Double coque construit en 1996 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Leporis Shipping Corp (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 435 US$ la tonne.

Marina Star (ex-*Star 3*, ex-*Sohail Star*, ex-*Al Seineya III*, ex-*Fal XIV*, ex-*Al Khan*, ex-*Almahroussa*, ex-*Toshitoku Maru n°31*). OMI 7123851. Longueur 76 m, 821 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Simple coque construit en 1971 à Chofu (Japon) par Kyokuyo. Détenu en 2010 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Maritime Jewel (ex-*Limburg*). OMI 9184392. Longueur 332 m, 41.732 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 2000 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Eastern Pacific Shipping (Singapour). Victime d'un attentat terroriste le 6 octobre 2002 (voir le chapitre The END, p 87). Vendu pour démolition au Bangladesh. 465 US$ la tonne.

Maritime Jewel, arrivée à Tenerife (Canaries, Espagne). **© Ignacio Cabero**

Millenium. OMI 9158903. Longueur 331 m, 41.827 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Tsakos Shipping & Trading SA (Grèce).Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 447 US $ la tonne incluant 500 t de carburant.

Mistral (ex-*Kestral*). OMI 9212876. Longueur 335 m, 46.703 t. Pavillon Grèce, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque cnstruit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Cavodoro Shipping Corp (Grèce). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 440 US$ la tonne. C'est le plus lourd du trimestre. Il était en attente à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis) et arrive au Pakistan début mai.

Mistral. **© Tony Singh**

Moscow. OMI 9165530. Longueur 243 m, 16.289 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Scow* puis échoué sous le nom de *Symeon 3*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire SCF Management Services Dubai (Émirats Arabes Unis). Racheté en l'état à Singapour par Maximus Shipping basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh. 420 US$ la tonne.

Moscow, remontée du Bosphore le 17 juillet 2012. **© Marc Ottini**

Moscow Kremlin. OMI 9166390. Longueur 243 m, 16.321 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Scow K*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire SCF Management Services Dubai (Émirats Arabes Unis). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 420 US$ la tonne.

Moscow Kremlin, remontée du Bosphore le 10 janvier 2012. **© Marc Ottini**

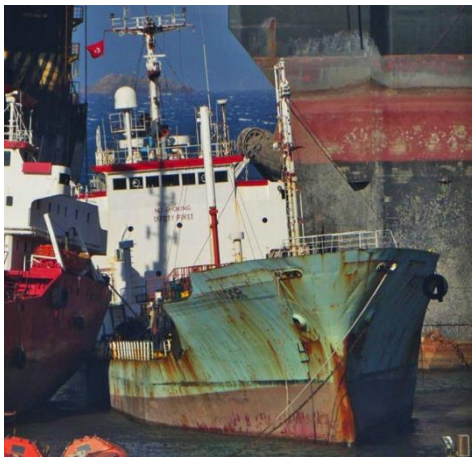
New Friendship (ex-*Kou-Ei*). OMI 9181546. Longueur 330 m, 38.698 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 1999 à Kure (Japon) par IHI. Propriétaire New Shipping Ltd (Grèce). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis) pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

New Kassos (ex-*Kassos Warrior*, ex-*Ryuohsan*. OMI 9197844. Longueur 330 m, 37.924 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2000 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire New Shipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 445 US$ la tonne.

2 juin 2011, Singapour**. © Knut Helge Schistad**

Noor (ex-*Berbera 1*, ex-*Victoria 1*, ex-*Symphoni 1*, ex-*Palestina*, ex-*Arabian Lad* ex-*Kakuto Maru*). OMI 8312459. Longueur 88 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1984 à Kinoe (Japon) par Kishimoto Zosen. Propriétaire United Maritime Services Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2006 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition en Turquie.

Noor, 10 mars 2012, Mombasa, Kenya. **© baserock**



Janvier 2018, Aliaga. **© Selim San**

Norte (ex-*Iver Explorer*). OMI 8706090. Longueur 176 m, 9.407 t. Pavillon Moldavie, Comores depuis novembre 2017. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1991 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Olimpex Nigeria Ltd (Nigéria). Vendu pour démolition en Inde. 460 US$ la tonne.

Norte, Amsterdam (Pays-Bas), 13 août 2009.
© har/Shipspotting

Northern Star (ex-*Takasago Maru*). OMI 9183350. Tanker VLCC utilisé comme stockage flottant FSO depuis décembre 2016. Longueur 330 m, 37.958 t. Pavillon Thaïlande, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Northern S*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Kure (Japon) par IHI. Propriétaire Srithai Capital Co Ltd (Thaïlande). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 410 US$ la tonne.

Omega 1 (ex-*Omega*, ex-*Sea King*, ex-*Shinoussa*). OMI 8618920. Longueur 183 m, 9.550 t. Pavillon Libéria, Palaos depuis décembre 2017. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Busan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Racheté par Errol Ltd basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ en remorque pour démolition en Inde.

Pacific Merchant (ex-Cape Aspro, ex-*Nordisle*). OMI 9150389. Longueur 244 m, 16.446 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2016 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 490 US$ la tonne incluant 400 t de carburant.

23 septembre 2014, arrivée à Geelong (Victoria, Australie), pour décharger à la raffinerie Viva Energy. **© Tropic Maritime Images**

Pacific Panama (ex-*Beech 4*, ex-*DS Performer*, ex-*Peter Maersk*). OMI 9167215. Longueur 244 m, 19.487 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1999 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2016 à Zhanjiang (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 488 US$ la tonne incluant le carburant du voyage.

Pacific Pioneer (ex-*Cape Avila*, ex-*Nordocean*). OMI 9167033. Longueur 244 m, 16.615 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Samho (Corée du Sud) par Halla Enginering & Heavy Industries. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 US$ la tonne.

Pacific Sunrise (ex-*Cape Akrotiri*, ex-*Nordgulf*). OMI 9167021. Longueur 244 m, 16.761 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Samho (Corée du Sud) par Halla Enginering & Heavy Industries. Propriétaire Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2015 à Corpus Christi (Texas, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh. 495 US$ la tonne incluant 1300 t de carburant et 300 t de gazole.

Pacific Sunrise, 7 juin 2016, Tanjung Pelepas (Malaisie). © **Viktor**

Pacific Trader (ex-*Cape Ancona*, ex-*Nordlight*). OMI 9144079. Longueur 244 m, 16.600 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Double coque construit en 1998 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 474 US$ la tonne. Le *Pacific Trader* quitte Hong Kong le 18 mars et se dirige vers Gadani anticipant la réouverture du marché pakistanais aux tankers.

Petrodvorets (ex-*Astro Saturn*). OMI 9186596. Longueur 248 m, 17.744 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire SCF Management Services (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2001 à Québec (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh. 432 US$ la tonne.

Sur le Mississippi, Meraux (Louisiane, Etats-Unis), 20 mai 2010. © **Paul Sullivan**

Plata Pioneer (ex-*Front Commerce*, ex-*Ocana*, ex-*Front Commerce*, ex-*Stena Commerce*). OMI 9158264. Longueur 333 m, 38.964 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1999 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Plata Pioneer, 3 septembre 2013, Europoort, Rotterdam (Pays-Bas). © **Krijn Hamelink**

Plata Sunrise (ex-*Front Opalia*, ex-*Opalia*). OMI 9172844. Longueur 333 m, 42.048 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Double coque construit en 1999 à Sakaide (Japon) par Kawasaki HI. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Inde. 447 US$ la tonne.

Rotterdam (Pays-Bas), 12 novembre 2012. © **Ria Maat**

Poros (ex-*Tenzan*). OMI 9177167. Longueur 330 m, 38.979 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Eros*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 2000 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Aeolos Management SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 430 US$ la tonne incluant 500 t de carburant.

Rising Phoenix (ex-*Q&T*, ex-*Seavinha*, ex-*Neptune Antila*). OMI 8607828. Longueur 172 m, 9.545 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1987 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Ocean Petroleum FZCO (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Saigon (ex-*Prime Spirit*, ex-*Kaede*). OMI 8130083. Longueur 156 m, 6.159 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Navire simple coque construit en 1982 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. Propriétaire Hanan Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2003 à Vancouver (Canada). Vendu pour démolition en Inde.

Sur le fleuve Long Tau, Vietnam. 22 mars 2015. © **Tony Hogwood**

Sea Force (ex-*Valera*, ex-*Sirius I*). OMI 9111175. Longueur 183 m, 10.589 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Sestao (Espagne) par AESA. Détenu en 2003 à Jacksonville (Floride, Etats-Unis). Revendu à Magic Shine Investment Sa basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.

Seaways Raphael (ex-*Raphael*). OMI 9197894. Longueur 335 m, 44.290 t. Pavillon Iles Marshall, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Raphaella*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Mjolner Shipping LLC (Etats-Unis). Détenu en 2010 à Tianjin (Chine). Vendu en l'état à Oman pour démolition dans le sous-continent indien. 445 US $ la tonne incluant 1000 t de carburant.

Raphael, déchargement à Fort Mifflin, Philadelphie (Etats-Unis), 2 septembre 2001. © **Lennart Rydberg**

Shanghai (ex-*Hellespont Trinity*, ex-*Marina M*). OMI 9118458. Longueur 274 m, 22.342 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Shannen*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1996 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Dynacom Tankers Management Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Shinyo Kannika (ex-*Formosapetro Brilliance*). OMI 9197870. Longueur 330 m, 38.141 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Shine*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 2001 à Kure (Japon) par IHI. Propriétaire Navig8 VL8 Pool (Singapour). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne incluant 900 t de carburant.

Shinyo Kannika, 16 novembre 2015, Europoort, Rotterdam, (Pays-Bas). © **Pieter Melissen**

Ship Ocean III (ex-*Jose Bright*, ex-*Chembulk Rotterdam*, ex-*Fifi*). OMI 8920361. Longueur 179 m, 7.286 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Det Norske Veritas/ Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Kherson (Ukraine) par Khersonskyy SZ. Propriétaire Argopuro Maju Sukses Pt (Indonésie). Détenu en 2000 à Vancouver (Canada). Vendu pour démolition en Inde.

4 novembre 2009, au départ de Willemstad, (Curaçao, Antilles Néerlandaises). © **Cees Bustran**

Sotiria (ex-*Efstathia M*, ex-*Star Stability*, ex-*Stari Grad*, ex-*Green Star*, ex-*Talete*, ex-*Thales*). OMI 6704397. Longueur 81 m. Pavillon Grèce, Togo depuis décembre 2017. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Le tanker togolais *Sotiria,* 51 ans, arrivé le 7 février à Aliaga au terme de son dernier voyage était à l'origine le transporteur de gaz *Thalès* de Gazocéan. Livré par les Ateliers et Chantiers du Havre en juillet 1967, le *Thalès* était doté de deux citernes à gaz de 900 mètres cubes chacune. Il était conçu pour le transport de propane, butane, butadiène ou ammoniac, mais c'est surtout le marché de l'éthylène (transporté à une température de – 104°) qui était visé. Ses cuves pouvaient en charger 1 000 tonnes.

Thalès, **Paul Bois 'La flotte des navires citernes français'**

Lors de son baptême, Jacques Tessandier, président-directeur général des ACH, avait souligné la nouveauté du navire : « *Le Thalès est un des navires les plus évolués. Il peut transporter tous les gaz, ce qui lui octroie une polyvalence qui en fait en réalité, un prototype* ». René Boudet, président et fondateur de Gazocéan, son armateur, révélait de son côté que « *sa réalisation a coûté plus de matière grise que celle d'un pétrolier de 150 000 tonnes…* ». Le *Thalès* fut en fait le premier « éthylénier » construit en France et à sa mise en service, il n'y en avait que cinq dans la flotte mondiale. Sa principale activité à ses débuts a été le transport d'éthylène entre la raffinerie Esso-Standard de Port-Jérôme et Stenungsund, près d'Uddevala, en Suède.

Vendu en 1972, le *Thalès* est devenu l'italien *Talete*, puis le *Green Star* en 1985. En 1996, il a abandonné le transport de gaz et a été transformé en pétrolier ravitailleur de 1 900 tonnes de port en lourd sous le nom de *Stari Grad*. Il a repris la mer sous pavillon de la Croatie, puis est passé sous celui des îles Tonga en 2002. Enfin, en 2005, la Grèce est devenue son nouvel horizon, d'abord sous le nom d'*Efstathia M.* sous pavillon panaméen, puis en 2008 comme grec *Sotiria.*

Propriétaire Lidmar Shipping & Trading Co (Grèce). Détenu en 2002 et 2003 à Rijeka (Croatie), et en 2005 et 2006 à Gênes (Italie). En août 2017, le *Sotiria* était en réparation dans le chantier naval de Perama (Grèce). Le ferry *European Express*, désarmé et en attente dans le chantier, rompt ses amarres, dérive et emboutit un autre ferry en réparation, l'*Aqua Jewel*, qui va lui-même percuter le *Sotiria*. L'*European Express* (OMI 7355272) est toujours désarmé. *L'Aqua Jewel* (OMI 8976671) a repris son service entre Lavrio et les îles grecques. Le *Sotiria* n'a pas survécu au carambolage; il est échoué pour démolition à Aliaga le 2 février 2018.

Sotiria, 2 janvier 2012, Eleusis (Grèce). © **Dennis Mortimer**

Sumerian (ex-*Magadir*, ex-*Bardsey*, ex-*Sten*). OMI 8021098. Longueur 70 m, 781 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Propriétaire Sama Marine Shipping Inc (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Bardsey, à St Helier, Jersey.
© Ian D Millar

Magadir, dans le Bosphore, 4 juin 2006.
© Marc Ottini

Tajimare (ex-*Tajima*). OMI 9133848. Longueur 333 m, 38.111 t. Pavillon Malte, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 1996 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Dynacom Tankers Management Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Tajima. **DR**

13 octobre 2015. © **Psomakara**

Umnenga (ex-*Velopoula*). OMI 9031961. Longueur 228 m, 13.085 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Aegean Tanking SA (Grèce). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 438 US$ la tonne incluant 600 t de déchets d'exploitation et de boues d'hydrocarbures.

Arrivée à Willemstad, port de Curaçao, 7 septembre 2013. © **Cees Bustraan**

Yangtze Star (ex-*Falcon*, ex-*Tamba*, ex-*Diamond Grace*). OMI 9056117. Longueur 322 m, 32.541 t. Pavillon Dominique, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Symeon II*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Double coque construit en 1994 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Platon Shipping Corp (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis) pour une destination de démolition non spécifiée. 430 US$ la tonne.

Shanhaiguan (Chine), 8 février 2010. © **Anifadis Nick**

Zenith Star (ex-*Fair Swan*, ex-*Chem Adriatic*, ex-*Kilchem Adriatic*, ex- *Andreas Z*, ex-*Shoun Jupiter*). OMI 8405438. Longueur 113 m, 2.576 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Double coque construit en 1984 à Akitsu (Japon) par Taihei Kogyo. Propriétaire Aurum Ship Management FZE (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Transporteur combiné

Les transporteurs combinés ou OBO (Ore Bulk Oil), ou plus rarement pétro-vraquier, transportent des cargaisons en vrac, liquide ou solides. A l'origine, il s'agissait d'éviter les voyages à vide des navires transportant du pétrole depuis le Moyen-Orient. Les OBO permettaient au retour vers les pays exportateurs de transporter du charbon, des minerais ou du grain. Les OBO doivent répondre à la fois aux exigences des vraquiers et des pétroliers en terme de résistance physique des parois et d'équipements (pompes, valves, tuyaux...). Les coûts d'entretien induits diminuent leur rentabilité. Le nombre d'OBO est en baisse, beaucoup ont dû choisir entre le solide et le liquide. Le plus célèbre des OBO est le *Probo Koala*.

Karadeniz Powership Ela Sultan. OMI 9133446. Longueur 244 m, 18.660 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Double coque construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Karmarine Karadeniz Denizcilik (Turquie). Détenu en 2017 à Gibraltar (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Bangladesh. 446 US$ la tonne.

Karadeniz Powership Ela Sultan, 20 avril 2017, Gibraltar. © **Juan G. Mata**

Tanker chimiquier

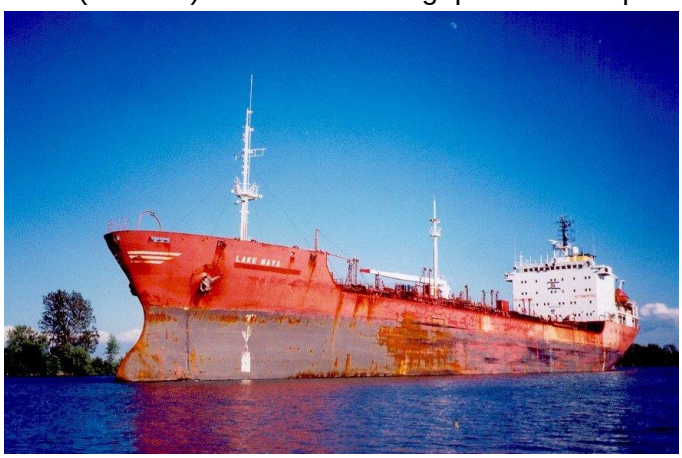
Danai 5 (ex-*Miri Cheery*, ex-*Kaitoku Maru*). OMI 8519473. Longueur 81 m, 979 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du port à Manille (Philippines) en mars 2015. Construit en 1986 à Komatsushima (Japon) par Tokushima Sangyo. Propriétaire Thai International Tankers Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2009 à Quangninh (Vietnam), en 2011 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam) et en 2012 à Dumai (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 340 US$ la tonne.

Danai 5, 4 mars 2016, au mouillage à Phuket (Thaïlande). © **Tropic Maritime Images**

Ebrahim IX (ex-*Martin*, ex-*Edie*, ex-*Myria*, ex-*Xifias*, ex-*Panca Samudra*). OMI 9044401. Longueur 177 m, 8.694 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ebra*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2013 à Bandar Abbas (Iran). Racheté par Green Ocean Ship Management basé en Inde avant son départ pour démolition en Inde.

Gulf Oasis (ex-*Green Chemi*, ex-*Oram Palace*, ex-*New Partner*, ex-*Sun Partner*, ex-*Alam Karang*, ex-*Stainless Hyogo*, ex-*Stainless Leader*, ex-*Shoun Venus*). OMI 8419051. Longueur 115 m, 2.612 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1985 à Hashihama (Japon) par Taihei Kogyo. Propriétaire Khor al Zubair Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas). Rebaptisé *Jumbo VII* avant son départ pour démolition en Inde.

Lanark (ex-*Paros Wind*, ex-*Simple*, ex-*Simple II*, ex-*Avana II*, ex-*Silver Wind*, ex-*Sichem Maya*, ex-*Songa Maya*, ex-*Lake Maya*, ex-*Kapitan Rudnev*). OMI 8517059. Longueur 151 m, 6.121 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1988 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Fides Ship Management LLC (Ukraine). Détenu en 1999 à Québec (Canada) et en 2014 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde.



27 juin 2004 *Lake Maya* descend le canal Welland (Canada). © **Vedran Mlacic**

Lanark, Alang, plot n° 87-A. © **Jimit Shah**

Olivia I (ex-*Rheinstern*). OMI 9053191. Longueur 161 m. Pavillon Nigéria, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Olo*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Destiny Marine & Shipping Co (Nigeria). Il quitte Lagos (Nigéria) en février 2018, fait escale à Maputo (Mozambique) en mars, puis à Port Victoria (Seychelles) en mai et est attendu à Alang. A moins d'une renégotiation.

Seabulk Trader (ex-*HMI Dynachem*, ex-*OMI Dynachem*, ex *Ogden Dynachem*). OMI 7816549. Longueur 192 m, 12.734 t. Pavillon Iles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Abulk*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Avondale (Etats-Unis) par Avondale Shipyard. Propriétaire Seabulk Tankers Inc (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Port Everglades (Etats-Unis), 3 janvier 2009. © **William Hoey**

Stolt Mountain (ex-*Montana Sun*, ex-*Sun Sapphire*). OMI 9005390. Longueur 176 m, 10.793 t. Pavillon Iles Caïman. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1994 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2000 à Kobe (Japon) et en 2009 à Shanghai (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Theresa Dumai (ex-*Kvarven*, ex-*Bunga Tanjung*). OMI 8618889. Longueur 172 m, 9.217 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire Liliana Shipping Co Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2002 à Novorossiysk (Russie), en 2008 à Eastham (Royaume-Uni), en 2010 à Bandar Abbas (Iran) et en 2014 à Suez (Egypte). Vendu pour démolition en Inde.

24 juin 1992, Hook of Holland (Pays-Bas). © **Michael Neidig**

Vara (ex-*Armada Gema*, ex-*Earth Blue*, ex-*Global Uranus*). OMI 9115042. Longueur 112 m, 2.771 t. Pavillon Tuvalu, Mongolie pour son dernier voyage abrégé en *Ara*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Imabari (Japon) par Higaki. Propriétaire Aquarius Shipping Solutions Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2000 à Takamatsu (Japon), en 2009 à Tauranga (Nouvelle-Zélande), en 2013 à Canton (Chine), en 2015 à Zhangjiangang (Chine) et en 2016 à Kuching (Malaisie). Arrivé pour démolition au Bangladesh à la traîne du remorqueur mongol *Dauntless*.

Earth Blue, à Port Adelaïde (Australie Méridionale), 2 mai 2007. © **Les Blair**

Transporteur de gaz

B Gas Laura (ex-*Sigas Laura*, ex-*Laura Kosan*). OMI 9034509. Longueur 74 m, 1.350 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Papenburg (Allemagne) par Surken. Propriétaire B-GAS A/S (Danemark). Désarmé depuis mars 2016 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition au Danemark à Esbjerg.

B-Gas Laura, désarmé à Gdynia le 9 juin 2017. **© Marc Ottini**

Black Pearl 110 (ex-*Sigloo Espoo*, ex-*Igloo Espoo*). OMI 8416334. Longueur 136 m, 6.550 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Pearl*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Moss (Norvège) par Moss Rosenberg. A ses débuts, l'*Igloo Espoo* avait été une victime collatérale de la guerre Iran-Irak. En 1988, parti de Jubail (Arabie Saoudite) dans le golfe persique à destination de la Corée, il avait été endommagé par des tirs iraniens. Deux marins avaient été blessés, le navire était reparti pour réparation à Yeosu (Corée du Sud), Propriétaire Marine Shipping Line FZE (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2014 à Bandar Abbas (Iran) et en 2015 à Khark Island (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

1989, *Igloo Espoo* après l'attaque, les citernes sont inertées, on peut voir des impacts de rocket et de balles sur le château. **© Rainier Meuleman**

Hook of Holland, (Pays-Bas), 5 février 2005. **© Aart van Bezooijen**

BW Havis (ex-*Havis*). OMI 9009023. Longueur 205 m, 15.955 t. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Govan (Royaume-Uni) par BAE System. Propriétaire BW Gas AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 475 US$ la tonne.

BW Havis, 14 janvier 2015, terminal pétrolier de Puerto Galvan (Argentine). **© Maxi Alonso**

Courcheville (ex-*Nyhall*). OMI 8804725. Longueur 166 m, 10.151 t. Pavillon Belgique. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Tamise (Belgique) par Boelwerf. Propriétaire Exmar Marine NV (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.

Balboa, Panama, 13 mars 2009. © **Harold Hogan**

East Energy (ex-*LNG Port Harcourt*, ex-*Nestor*). OMI 7360136. Longueur 275 m, 31.044 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Bureau Veritas. Ce méthanier de 122 000 m^3 a connu un début de carrière difficile. Livré en décembre 1977 par les Chantiers de l'Atlantique sous le nom de *Nestor* (pavillon des Bermudes) à l'Odyssey Trading Company, du groupe britannique Ocean, basé à Liverpool, il a été immédiatement désarmé dans le Loch Striven (région de la Clyde, sur la côte ouest de l'Ecosse), le contrat de transport de gaz naturel entre l'Indonésie et les Etats-Unis pour lequel il avait été construit ne s'étant pas matérialisé.
Ce n'est qu'en 1993, soit après 16 ans d'inactivité, que devenu le *LNG Port Harcourt* au sein de Bonny Gas Transport (Shell) qu'il a reçu sa première cargaison. La réparation navale brestoise l'a accueilli à plusieurs reprises en arrêt technique et a notamment assuré sa « réactivation » après son long désarmement. Vendu en 2015 à la Sinokor Maritime Company, de Séoul, il a été renommé *East Energy* sous pavillon panaméen, puis coréen, mais a été aussitôt désarmé à Labuan (Malaisie). Il est arrivé en mars 2018 à Chittagong en remorqueur du singapourien *ENA Commander* (OMI 9443097). 425 US$ la tonne.

LNG Port Harcourt, 14 septembre 2011, El Ferrol (Espagne). © **Romarin**

Everrich 8 (ex-*Jag Vidhi*, ex-*Pacific Harmony*). OMI 8818207. Longueur 224 m, 16.430 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Truong Phat Loc Shipping Trading (Vietnam). Détenu en 2016 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2017 à Canton (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 570 US$ la tonne.

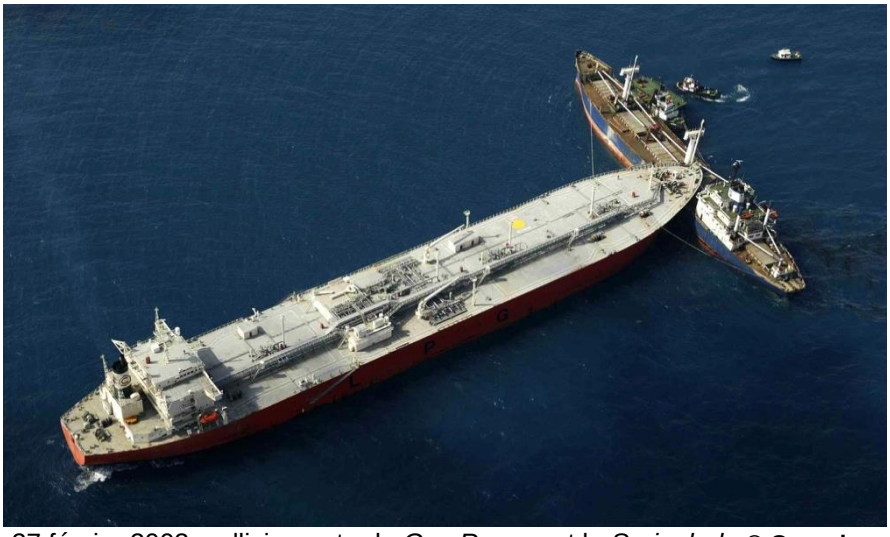
Gas Niaz (ex-*Globe Tanya*, ex-*Gaschem Tana*, ex-*Tana*, ex-*Igloo Tana*). OMI 9010797. Longueur 126 m, 4.414 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. Propriétaire Safe Marine Ship Management LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2013 à Nantong (Chine) et en 2017 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Port of Sohar (Oman), 8 juillet 2014. © **Rik van Marle**

M Gas (ex-*Sea Visions*, ex-*Syracuse*, ex-*Victoria Lucy*, ex-*Magnapragos I*, ex-*Victoria Lucy*). OMI 9020481. Longueur 99 m, 2.078 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire Petro Gas Marine Llc Inc (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2014 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Sea Dolphin (ex-*DL Calla*, ex-*Gaz Energy*, ex-*Gas Roman*). OMI 8920000. Longueur 230 m, 16.365 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Dolphin*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Kunlun Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2006 à Ulsan (Corée du Sud).

Le *Sea Dolphin* est l'auteur sous le nom de *Gas Roman* d'une collision spectaculaire qui ne fit par miracle qu'un seul blessé. Le 27 février 2003, à l'approche de Singapour et transportant 44.000 m3 de gaz koweitien destiné à la Corée du Sud, il entre en collision avec le cargo *Springbok* en route pour l'Afrique du Sud avec 4000 m3 de bois du Sarawak (Malaisie). Tous deux avaient repris leurs activités après l'accident. Le *Springbok* ex SD 14 britannique *Good Faith* devenu le *He Feng* a été démoli en Chine en 2014 (Cf. « A la Casse n°37 », p 1-2) à l'âge de 35 ans. Le *Sea Dolphin* ex-*Gas Roman* a été vendu en l'état à Singapour pour démolition. Il s'est échoué au Bangladesh le 5 mars 2018. 446 US$ la tonne.



27 février 2003, collision entre le *Gas Roman* et le *Springbok*. © **Cargolaw**

Sigloo Hav (ex-*Igloo Hav*, ex-*Gudrun Maersk*). OMI 8715883. Longueur 153 m, 6.971 t. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke. Propriétaire Evergas A/S (Danemark). Vendu pour démolition en Inde. 750 US$ la tonne incluant 1335 t d'inox. C'est le navire le plus cher du trimestre.

10 novembre 1990, *Gudrun Maersk* au Havre (France), en cours de chargement.
© Pascal Bredel

12 septembre 2016, mer des Caraïbes, devant Santiago de Cuba. **© Anton Haas**

Syn Atlas (ex-*Vallesina*). OMI 9003043. Longueur 106 m, 3.242 t. Pavillon Italie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1993 à Ancone (Italie) par Morini. Propriétaire Synergas SRL (Italie). Détenu en 2013 à Fos sur mer (France). Vendu pour démolition en Inde.

18 mai 2002, sur l'Escaut (Belgique). **© Pascal Bredel**

25 mars 2009, canal de Suez, (Egypte). **© Jerzy Nowak**

Zlata (ex-*Gas Camellia*, ex-*Norgas Carine*, ex-*Norgas Teviot*, ex-*Teviot*). OMI 8803381. Longueur 132 m, 4.486 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. Propriétaire First Steamship Co Ltd (Taiwan). Détenu en 2014 à Jiangyin (Chine), en 2016 et en 2017 à Ulsan (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Inde.

20 janvier 2014, détroit de Malacca, Malaisie
© Bengt-Rune Inberg

13 février 2018, *Zlata*, Plot No 36, Alang.
© Chirag Jani

Ferry-traversier

Harsha Vardhana. OMI 7219026. Longueur 133 m, 5.909 t. Pavillon Inde, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Vardhana*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1974 à Mumbai (Inde) par Mazagon Dock. Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Le *Harsha Vardhana* assurait un service de ferry passagers / marchandises entre l'Inde continentale et les iles Andaman-et-Nicobar. Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition à Alang. 388 US$ la tonne.

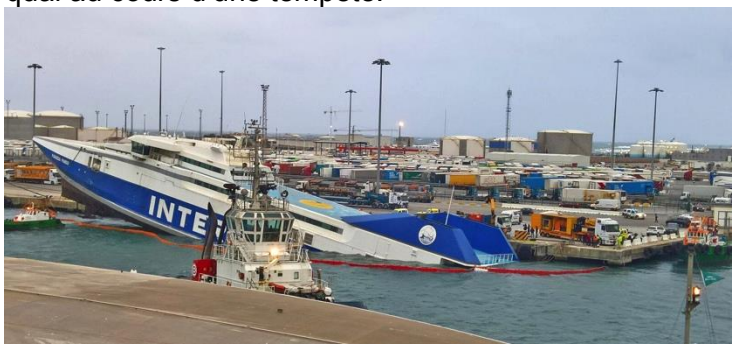
Harsha Vardhana, 24 décembre 2012 Port Blair, (Iles Andaman, Inde). © **Johnmary/Shipspotting**

Nosac (ex-*Eidfjord*, ex-*Bjorgvin*). OMI 7425209. Longueur 66 m. Pavillon Croatie, Togo depuis décembre 2017. Société de classification Croatian Register of Shipping. Construit en 1975 à Leirvik (Norvège) par Loland Verft As pour Rutelaget Askøy basé à Bergen. Détenu en 2007 à Cuxhaven (Allemagne). Fin 2007, il quitte l'Europe du Nord pour la Méditerranée avec pour port d'attache Split (Croatie). Revendu par son armateur Linijska Nacionalna Plovidba à Casilda Marine Co basé aux Iles Marshall juste avant son départ pour démolition en Turquie sous le pavillon du Togo.

Bjorgvin. © **Norsk Maritimt Museum**

Nosac, échoué à Aliaga. © **Omer Sorgülu**

Panagia Parou (ex-*Red Sea II*, ex-*NGV ASCO*). OMI 9108049. Longueur 102 m. Pavillon Malte jusqu'en mai 2017. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Saint-Malo (France) par Saint-Malo Navale. Propriétaire NEL Lines (Grèce). Détenu en 2012 à Tanger (Maroc). Désarmé sans équipage depuis 2013 dans le port d'Algésiras (Espagne), le navire rapide maltais *Panagia Parou* a coulé par l'arrière et chaviré à quai le 21 avril 2017 après que sa coque ait été endommagée par des chocs contre le quai au cours d'une tempête.



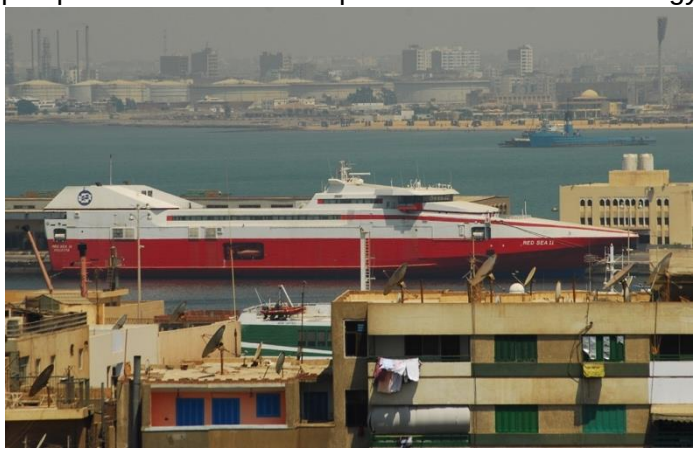
21 avril 2017 © **Bay /Shipspotting**

port d'Algésiras (Espagne) 26 avril 2017 © **Salvador de la Rubia**

Ce navire était à l'origine le *NGV Asco* de la Société Nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Conçu pour la desserte de la Corse au départ de Nice, mais également de Livourne, il a aussi assuré pendant les saisons d'été 2002 et 2003 des liaisons entre Almeria (Espagne) et l'Algérie (Ghazaouet et Oran).

Marseille, 27 février 2005. © **Federico Bolognini**

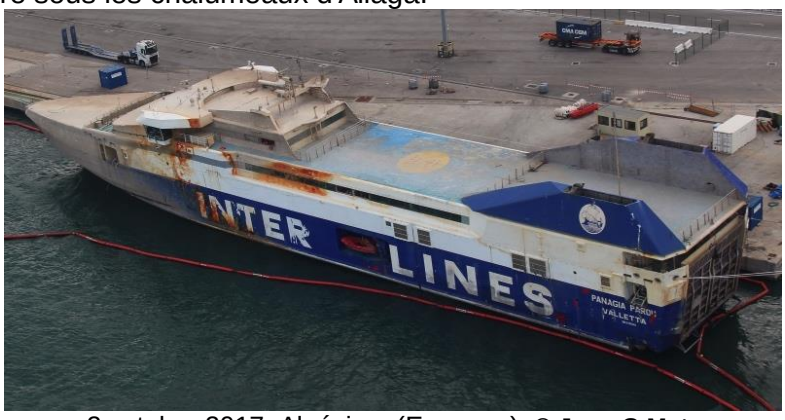
Vendu en 2005 à C-Link Ferries (armement Ventouris), il est devenu le grec *Panagia Parou*, nom qu'il a conservé après sa cession en 2007 à un autre armement grec, NEL Lines, tout en passant sous pavillon maltais. Il a alors été affecté à la desserte d'îles grecques de manière plus ou moins continue, avec quelques affrètements temporaires notamment en Egypte sous le nom de *Red Sea II.*



Red Sea II, dans le port de Port Tawfiq (canal de Suez, Egypte), 8 juillet 2008. © **Marc Ottini**

Île de Skiathos (Grèce), 25 août 2011. © **Michael Tsesmelis**

Son dernier affréteur a été la compagnie marocaine Inter Lines qui l'a exploité entre Tanger et Algesiras entre août et décembre 2012. Il était resté sans emploi dans ce port depuis la fin de cet affrètement. L'épave a été renflouée par la société Ardentia Marine en septembre-octobre 2017. Dans la foulée, l'autorité portuaire d'Algésiras organise la vente aux enchères de l'épave avec une mise à prix de 354.435 €. Fin janvier 2018, une certaine Bright Sunset Co basée à Panama remporte la mise pour 366.500.00 €. La destination finale n'est pas connue mais les navires abandonnés en Espagne ont l'habitude de disparaître sous les chalumeaux d'Aliaga.



2 octobre 2017, Algésiras (Espagne). © **Juan G Mata**

Ro Ro Prayasti (ex-*Opia*, ex-*Utopia*, ex-*New Hamanasu*). OMI 8604266. Longueur 184 m, 10.829 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1987 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima pour la Shin Nihonkai Ferry Co. Comme son sistership le *New Shirayuri* (démoli en 2016, Cf "A la Casse n°44", p 24), il fait partie de la génération des "ferries de croisière" équipés pour attirer les touristes avec des espaces publics de distraction et des cabines de luxe. Il est alors exploité entre Otaru et Niigata sur la côte ouest du Japon. Vendu à Utopia Line, il dessert à partir de 2005 la ligne reliant Shimonoseki (Japon) et Qingdao (Chine) avant de partir brièvement pour l'Indonésie en 2017 comme *Ro Ro Prayasti* appartenant à PT Arpeni Pratama Ocean Line (Indonésie). Détenu en 2011 à Qingdao (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 410 US$ la tonne.

New Hamanasu. © **Ken Muraya**

Navire à passagers

Jia Ri (ex-*Globetrot Princess*, ex-*Bai Ling*). OMI 9028029. Longueur 120 m, 5.069 t. Pavillon Chine. Société de classification Union Bureau of Shipping. Construit en 1986 à Tianjin (Chine) par Tianjin Xingang. A l'origine construit pour le transport côtier de passagers et marchandises, il est métamorphosé en 1999 en navire de croisière. Détenu en 2006 à Beihai (Chine) et en 2013 à Humen (Chine). Propriétaire Shanghai Wan Bang Cruise (Chine).

Jia Ri au mouillage, île de Putuoshan (Chine), 2 février 2012. © **worlddiscoverer**

Son armateur essayait de le vendre depuis plusieurs années. Le *Jia Ri* est finalement parti en remorque du *Salviceroy* (OMI 9351830) en direction des chantiers de démolition d'Alang.

Jia Ri, 18 février 2018, au large de Singapore, en route pour Alang. © **Marine Traffic**

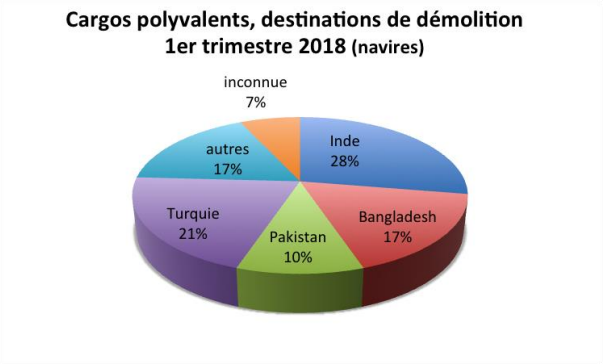
Cargo polyvalent

Les cargos polyvalents ou transporteurs de marchandises diverses transportent des produits ou des déchets en sacs, en caisses, en fûts, en cartons, généralement mis sur palettes ou des colis à nu, des engins roulants et des grumes. Certains peuvent aussi transporter des conteneurs en complément de cargaison.

Janvier-février-mars 2018

29 démolitions, le nombre est en baisse sensible (43 navires au 4ème trimestre 2047). La baisse du tonnage est de -39%. Seulement deux navires mesurent plus de 150 m, 59% moins de 100 m. C'est la seule catégorie qui se répartit largement chez tous les pays démolisseurs.

La moyenne d'âge au moment de la démolition est de 34 ans. 9 ont 40 ans ou plus. Le plus âgé est le *Globus*, 51 ans, construit en Russie, démoli en Turquie et médaille de bronze des navires sous-normes du trimestre. Le taux de détention préalable à la démolition chez les cargos polyvalents est de 86%. 2 ont été bannis des ports européens pour déficiences multiples, 5 n'ont pas survécu à des collisions ou des échouages consécutifs à des cyclones ou à des avaries.



La vente du *Brightway* à un chantier du Pakistan a rapporté 1,7 million US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

Brightway, 35 ans, 3.917 t. © **Kerem Eken**

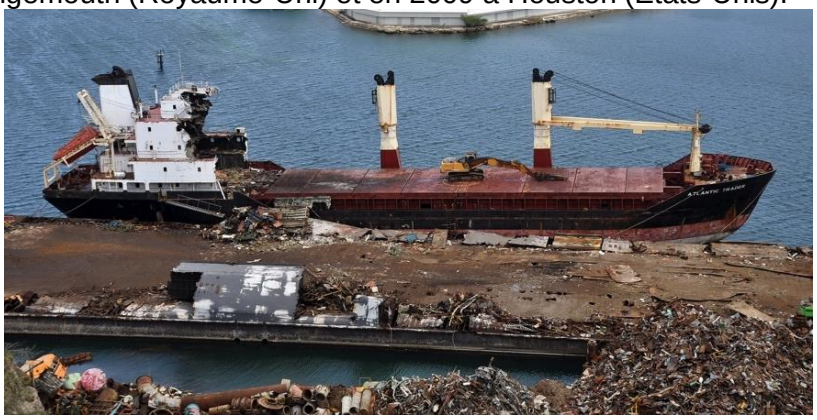
Abdulatif S (ex-*Mr Yamak*, ex-*Ibn Rochd*). OMI 7304364. Longueur 117 m, 2.695 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1973 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire Rexincorp Bay Inc (Roumanie). Détenu en 1997 à Anvers (Belgique), en 2000 à Barcelone (Espagne), en 2001 de nouveau à Anvers, en 2004 à Sotchi (Russie), en 2007 et 2008 à Novorossiysk (Russie), en 2009 à Antalya (Turquie) et en 2016 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Abdullatif S, 9 décembre 2011, au large d'Umm Qasr, Irak. © **Aquarius78**

Al Alya (ex-*Aqua Star*, ex-*Sapta I*, ex-*KT 02*). OMI 9024700. Construit comme barge puis motorisé en 2006. 90 m, 2.076 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Union Bureau of Shipping. Construit en 1990 à Tianjin (Chine) par Tianjin Shipyards. Propriétaire Majid Abdulla Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2008 et 2009 à Bandar Abbas (Iran) et en 2016 à Asaluyeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Atlantic Trader (ex-*Fruit Spirit*, ex-*Onego Spirit*, ex-*Peggy Sue*, ex-*Onego Spirit*, ex-*Rybno*, ex-*Rybnovsk*, ex-*Myanmar Progress*, ex-*Rybnovsk*). OMI 8900969. Longueur 98 m, 2.462 t. Pavillon Bélize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1991 à Gebze (Turquie) par Sedef Gemi Endustrisi. Propriétaire Coralot Consulting Ltd (Chypre). Détenu en 2007 à Cagliari (Italie) et Grangemouth (Royaume-Uni) et en 2009 à Houston (Etats-Unis).

L'*Atlantic Trader* à Vlissingen (Pays-Bas), 3 juillet 2014. © **Jan Daniels**



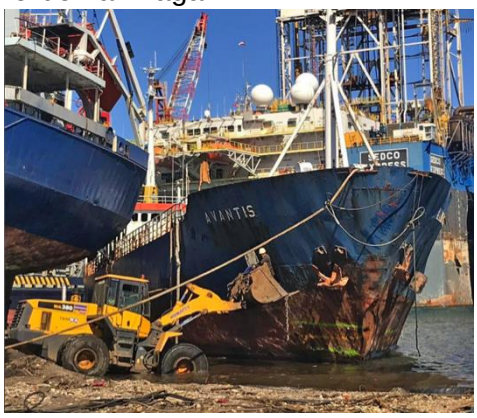
1er avril 2018, en cours de démolition. © **Cees Bustram**

En 2015, l'*Atlantic Trader* quitte l'Europe du Nord pour les Antilles. Courant 2016, il est désarmé dans le port de Willemstad (Curaçao). En mars 2018, il est remorqué chez Antillean Scrapyard. A la Casse a déjà noté le développement d'une activité de démolition de navires de petite taille sur ce site : *Oranjestad* ("A la Casse n°32", p 45), *Lady Marianne* ("A la Casse n°36", p 15), *GSO Marechal Rondon* ("A la Casse n°43", p 17). La démolition se pratique essentiellement à flot. Un ponton installé en 2016 permet de réduire les chutes en mer de débris depuis les navires en cours de démolition. Une pelle hissée à bord cisaille les tôles puis les dépose sur le ponton.

1er février 2011 **captures d'écran Google Earth** 3 novembre 2016

Avantis (ex-*Lys-Borg*, ex-*Eikland*). OMI 7407764. Longueur 63 m. Pavillon Grèce. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1975 à Risor (Norvège) par Lindstol; jumboïsé en 1979 et rallongé de 49 à 63 m. Détenu en 2011 à Limassol. L'*Avantis* était abandonné depuis juillet 2012 sur l'île de Skiathos, en mer Egée; la même année, en septembre, les locaux d'habitation avaient été partiellement détruits par un incendie. Le dernier armateur Avantis Maritime Co (Grèce) avait cessé ses activités. Le 31 mars 2018, l'*Avantis* est échoué pour démolition à Aliaga.

3 août 2017, île de Skiathos © **Triantagg**



Aliaga**. © Selim San**

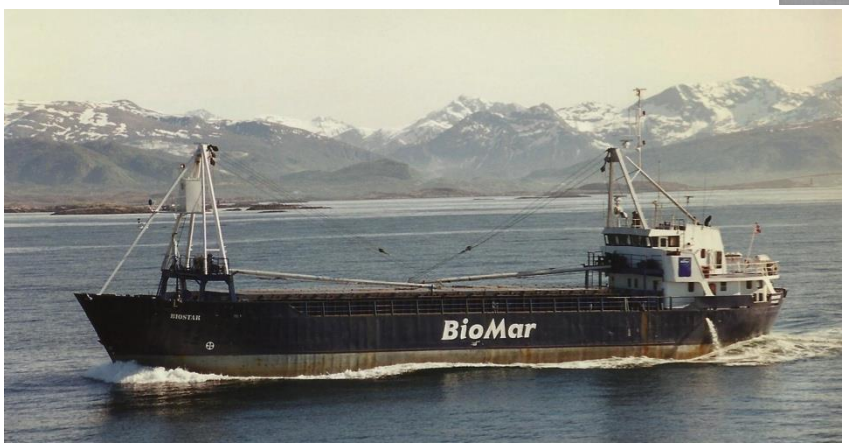
Banga Barta (ex-*Sinar Sumba*, ex-*Tiger Spring*, ex-*Lhotse*, ex-*Scandutch Asia*, ex-*Port Harcourt*). OMI 8209614. Longueur 125 m, 2.691 t. Pavillon Bangladesh, Iles Cook pour son échouage. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Flensburg (Allemagne) par Flensburger. Propriétaire HRC Shipping Ltd (Bangladesh). Détenu en 2009 à Kolkata (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Banga Barta à Singapour, Août 2007. **© Foggy**

BBC Lena (ex-*Lena J*, ex-*Lena*). OMI 9147693. Cargo. Longueur 152 m, 5.836 t. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Jungerhans Maritime Services GmbH& Co KG (Allemagne). Détenu en 2004 à Aviles (Espagne) et en 2010 à Kobe (Japon). Vendu pour démolition en Inde.

BBC Lena remontant l'Escaut (Belgique), octobre 2016. **© Marc Ottini**

Biosea (ex-*Bjugnfjord*, ex-*Biostar 2*, ex-*Biostar*, ex-*Leiking*, ex-*Kvarten*). OMI 6828806. Longueur 52 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1968 à Martenshoek (Pays-Bas) par Voorwaarts; jumboïsé en 1984 et rallongé de 45 à 52 m. Propriétaire Biotral AS (Norvège).



Biostar, 1er juin 1996. © **Frank Iversen**

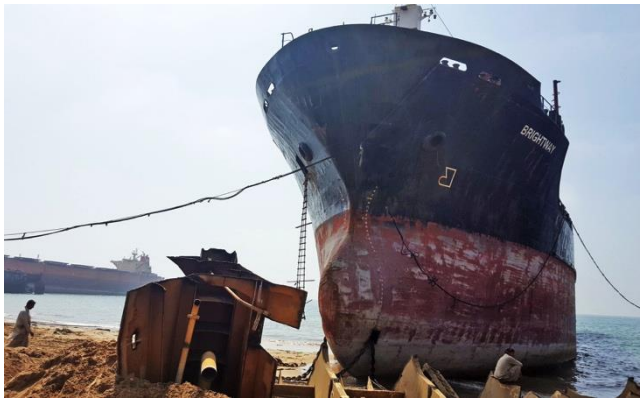
Vendu pour démolition à Revsnes (Norvège) par Fosen Gjenvinning AS. Le recycleur norvégien démolit des navires de servitude et de pêche et des cargos de petite taille, sur une emprise de 7 hectares au nord de Trondheim en partenariat avec le chantier danois Fornaes agréé par l'Union Européenne.

capture d'écran

Chantier de démolition Fosen Gjenvinning © **Fosen**

Brightway (ex-*Rising Star*, ex-*Polydefkis*, ex-*Arklow Dawn*, ex-*Daisy Green*, ex-*Uri*, ex-*Falknes*, ex-*Fitnes*, ex-*Falknes*). OMI 8116984. Longueur 129 m, 3.917 t. Pavillon Bélize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Miho (Japon) par Shimizu. Propriétaire Credo-Plus Navigation Ltd (Bulgarie). Détenu en 2000 à Hull (Royaume-Uni), en 2005 à Velsen (Pays-Bas), en 2010 à Anvers (Belgique), en 2012 à Alexandrie (Egypte) et en 2017 à Nikolayev (Ukraine). Vendu pour démolition au Pakistan. 445 US$ la tonne.

Novorossiysk, 26 juin 2017 © **Evgeniy/Shipspotting**



Gadani, 19 février 2018. © **Shahid Ayub**

Britannica Hav (ex-*Acer*, ex-*Oblix*, ex-*Dominique Trader*, ex-*Provence,* ex-*Pero*). OMI 8506440. Longueur 82 m. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters. Propriétaire Hav Bulk AS (Norvège).

Le 20 mars 2018, le *Britannica Hav* parti de Renteria (Espagne) et se rendant à Keadby (Royaume-Uni) avec 2000 tonnes de ferrailles et plus de 40 tonnes d'hydrocarbures de propulsion est au milieu de la Manche à une centaine de km au nord-est de Cherbourg. En début d'après-midi, il est éperonné par le chalutier belge *Deborah* qui descend vers le sud à une vitesse de 10 noeuds. L'équipage évacue dans les canots de sauvetage, est récupéré par le *Deborah* puis hélitreuillé par un hélicoptère de la Marine Nationale et dirigé vers Cherbourg. Le cargo victime d'une brèche importante sur son flanc babord s'est retourné et dérive; 4 panneaux de cales se sont détachés et partent aussi à la dérive. Bien que signataire de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, la France laisse aller puis se ravise.

Britannica Hav © **Wil Weijsters**

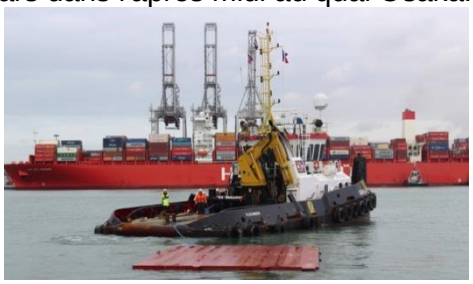
Deborah ©

L'épave © **Marine Nationale**

Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Liberté* ainsi que le navire de dépollution *Argonaute*, le patrouilleur *Aramis*, le baliseur britannique *Galatea* et trois remorqueurs affrétés par l'armateur sont mobilisés pour assurer la surveillance et la sécurité sur cette autoroute maritime. Le lendemain, l'épave retournée est prise en charge par l'*Abeille Liberté* jusqu'au Havre, désigné port refuge par le préfet maritime. Le convoi arrive le 22 mars dans l'après midi au quai Osaka.

Remorquage © **Marine Nationale**

Britannica Hav à quai © **Pascal Bredel**



arrivée d'un panneau de cale

Rapidement, l'armateur mandate le spécialiste du sauvetage Ardent pour remettre l'épave dans le bon sens. Le plan de relevage est accepté par la France. Les produits polluants à bord sont pompés. Le ponton-grue flottant Taklift 4 arrive de Norvège. Les opérations se déroulent sans encombres le 7 avril. Le *Britannica Hav* est remorqué jusqu'au chantier havrais de démolition Gardet et de Bezenac.

Relevage © **Pascal Bredel**

Devant le chantier de démolition

Voir aussi sur ce sujet les communiqués de Robin des Bois

"L'avant, l'après et le pourquoi d'un naufrage dans la Manche", 21 mars

"L'avant, l'après et le pourquoi d'un naufrage dans la Manche n°2", 22 mars

"Au revoir *Deborah*", 26 mars

Denny Z (ex-*African Pal*, ex-*Archimides*, ex-*African Osprey*, ex-*Prince*, ex-*Pony*, ex-*Jony P*, ex-*Okim*). OMI 8306905. Longueur 164 m, 5.823 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Tokyo (Japon) par IHI. Propriétaire Orion Shipping Ltd (Bulgarie). Détenu en 2008 à Bandar Abbas (Iran) et en 2011 à Gand (Belgique). Vendu en l'état au Ghana pour une destination de démolition non spécifiée. 240 US$ la tonne.

ESI Anax (ex-*Kampen*, ex-*OXL Emir*, ex-*Kampen*, ex-*Onego Fighter*, ex-*S. Fighter*, ex-*Beluga Inspiration*, ex-*CEC Anax*). OMI 9214587. Longueur 134 m, 4.473 t. Pavillon Bélize. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2001 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard Co. Propriétaire Euroseas International Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2012 à Alexandrie (Egypte), en 2015 à Anvers (Belgique) et en 2017 à Mumbai (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 457 US$ la tonne.

ESI Anax, mars 2016, Istanbul (Turquie). © **Hayri Yay**

Ever Bright (ex-*Long Princess*, ex-*Heng De*, ex-*Alpha Harmoni*, ex-*Princess*). OMI 8909563. Longueur 97 m, 2.460 t. Pavillon Togo. Société de classification Universal Maritime Bureau. Construit en 1989 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Rich Mountain Trading Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2002 à Kobe (Japon), en 2004 à Shanghai (Chine), en 2006 à Tokyo (Japon), en 2008 à Yokohama (Japon), en 2012 à Incheon (Corée du Sud) et en 2014 à Lianyungang (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Fei Yue 9 (ex-*Joanna*, ex-*Ying Xin*, ex-*Tian Li No.1*). OMI 9028639. Longueur 97 m. Pavillon Mongolie. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 2004 à Jingzhou (Chine) par Jingiun Yunye. Propriétaire Foresight Marine Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2007 à Chiba (Japon), en 2009 à Tiangshan (Chine), en 2010 à Tianjin (Chine), en 2011 à Qinhuangdao (Chine), en 2012 à Shimizu (Japon), en 2014 à Misumi (Japon) et en 2017 à Hong Kong (Chine). Le 4 novembre 2017, le cyclone Damrey touche le Vietnam; classé en catégorie 2, c'est le plus violent depuis 16 ans dans le sud du pays. Le *Fei Yue 9* s'échoue sur les rochers près de Quy Nhon dans le centre du pays. Les 15 marins sont secourus par les garde-côtes vietnamiens. Les autorités craignent le percement des citernes à carburant et une marée noire. 31 tonnes d'hydrocarbures sont pompées dans les jours qui suivent.
En mars 2018, un plan de retrait et de démantèlement sur place du navire est approuvé par les autorités. Les opérations de découpage ont débuté.

Novembre 2017, le *Fei Yue 9* échoué. © **Baomoi**

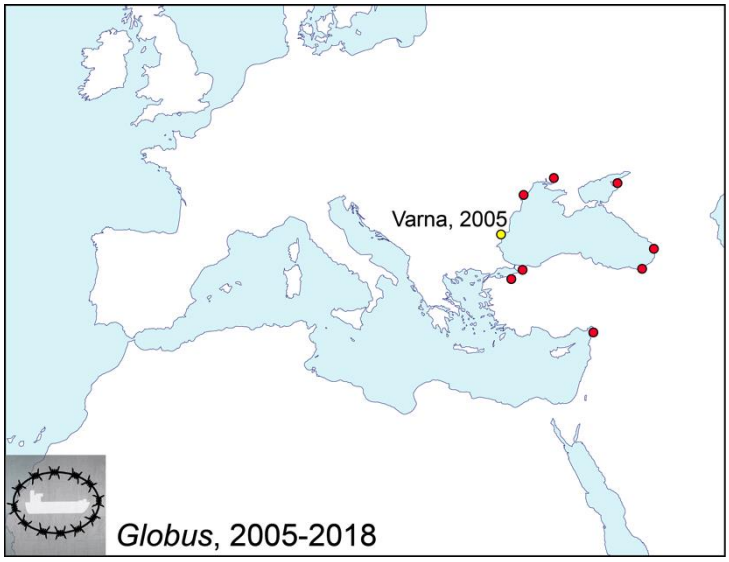
Mars 2018, en cours de démolition. © **Dan Tri**

Geo Star (ex-*Nicky*, ex-*Vetra*, ex-*Sormovskiy-41*). OMI 7833107. Longueur 114 m, 1.053 t. Pavillon Togo. Société de classification Macosnar Corp. Navire fluvio-maritime construit en 1980 à Gorki/Nijni-Novgorod (Russie) par Krasnoya Sormovo. Propriétaire Geo Shipping Group (Turquie). Détenu en 2006 à Bordeaux (France), en 2012 à Samsun (Turquie), en 2014 à Aliaga (Turquie) puis à Bourgas (Bulgarie), en 2016 à Tuzla (Turquie) puis à Azov (Russie) et en 2018 à Constantza (Roumanie). En février 2018, il est banni des ports européens pour détentions multiples. Vendu pour démolition en Turquie.

Sormovskiy-41, plein de bois arctique, Kiel (Allemagne), 1er septembre 2009. © **Cornelia Klier**

Globus (ex-*Vlas Chubar*). OMI 6912231. Longueur 96 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Venezuelan Register of Shipping. Navire fluvio-maritime du type Baltiskiy 96 construit en 1967 à Gorokhovets (Russie) par Gorokhovetskiy, sur la rivière Kliazma, sous-affluent de la Volga. Propriétaire Globus-RS Ltd (Ukraine). Médaille de bronze des navires sous-normes avec 9 détentions en 2005 à Varna (Bulgarie), en 2006 à Iskenderun (Turquie), en 2009 à Yeysk (Russie), en 2010 à Gemlik (Turquie), en 2015 à Poti (Georgie), en 2016 à Ust-Dunaisk (Ukraine) et à Kocaeli (Turquie), en 2017 à Kherson (Ukraine) et en janvier 2018 à Trabzon (Turquie). Il s'échoue pour démolition en Turquie le 21 février 2018.

Passage du détroit des Dardanelles vers la mer de Marmara le 02 octobre 2014. © **Marc Ottini**



Les détentions du *Globus*. © **Robin des Bois**

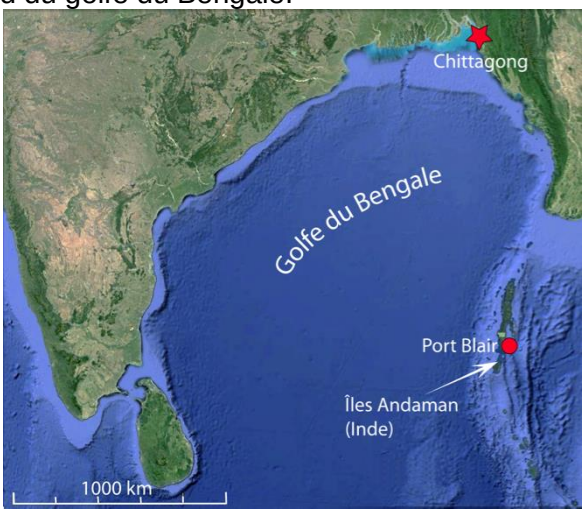
Gold Star (ex-*R Queen*, ex-*Waadhee Progress*, ex-*Shinhaein*, ex-*Jang Yung Rose*, ex-*Yamayoshi*, ex-*Yamayoshi Maru*). OMI 8122696. Longueur 84 m, 1.342 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1982 à Imabari (Japon) par Namikata Zosensho. Propriétaire Sea Star Marine Services LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2008 à Tianjin (Chine) et en 2009 à Kakinada (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Haddad I (ex-*Mamo*, ex-*Arhon*, ex-*Dollard*, ex-*Doggersbank*). OMI 7413921. Longueur 66 m. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Hoogezand (Pays-Bas) par Voorwaarts. Propriétaire officiel depuis février 2015 Haddad Shipping Co basé au Bélize. Détenu en 2002 à Fredericia (Danemark), en 2006 à Reydharfjordur (Islande), en 2007 à Liverpool (Royaume-Uni) et en 2010 et 2014 à Malaga (Espagne). Banni des ports européens en janvier 2015 après sa dernière détention en Espagne pour ne pas avoir gagné comme prescrit un chantier de réparation. Il est échoué pour démolition en Turquie le 8 janvier 2018.

Haddad 1, 18 avril 2017, Héraklio (Grèce). © **Sydney Sinclair**

Henriette (ex-*Denise*, ex-*Frauden*, ex-*Frauke*, ex-*Comar II*, ex-*Frauke*). OMI 7110995. Longueur 100 m. Pavillon Dominique. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1971 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. Propriétaire Minor Shipping & Trading AS (Norvège). Détenu en 2008 à Brême (Allemagne) et en 2016 à Kragerø (Norvège). Vendu pour démolition à Frederikshaven (Danemark).

Jindal Meenakshi (ex-*Kind Faith*). OMI 9528407. Longueur 122 m, 3.455 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2009 à Yichang (Chine) par Yichang Shipyard. Propriétaire JITF Waterways Ltd (Inde). Le 16 avril 2017, le *Jindal Meenakshi* mouille devant Port Blair, dans les îles Andaman, pour effectuer des réparations. Le 19 avril, il reçoit l'autorisation de se mettre à quai mais il est échoué sur un haut fond. Les garde-côtes repèrent quelques traces de fioul échappé des citernes à carburant mais estiment le rejet limité à quelques dizaines de litres. Le lendemain, le *Jindal Meenakshi* parvient à se libérer par ses propres moyens et gagne le port. Il ne reprendra pas ses activités. Le 22 février 2018, près d'un an après son échouage, il est vendu pour démolition. 404 US$ la tonne. Il part en remorque du *Maritime Ratu* (OMI 9342592), direction Chittagong, au nord du golfe du Bengale.



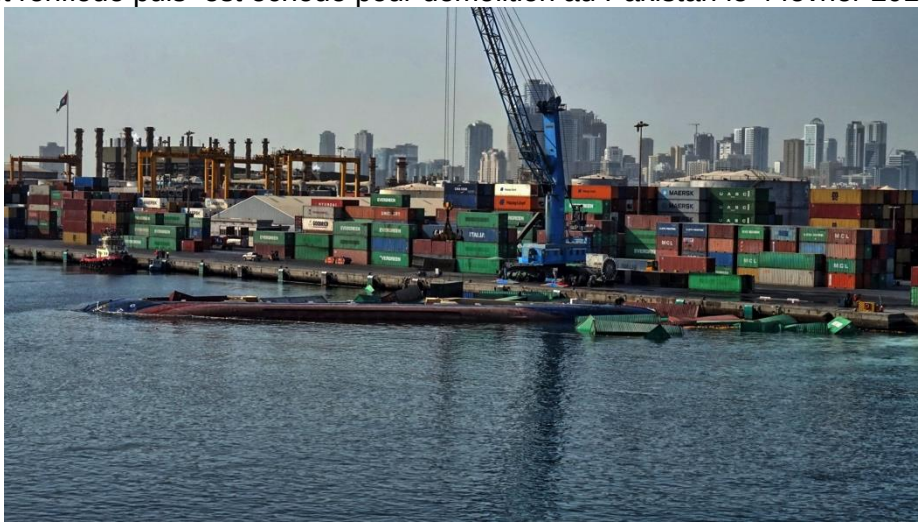
Cochin (Inde), 8 novembre 2013. © **Dipak Mohan**

Kulsamut (ex-*Platinum Jade*, ex-*Safmarine Ruvu, ex-Frontier, ex-Maersk Bogota, ex-Maersk Dadiangas, ex-Turgut Kiran*). OMI 9119438. Longueur 141 m, 4.507 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Tuzla (Turquie) par Celitekne. Propriétaire Gunkul Trading & Agency Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2001 à Ningbo (Chine), en 2004 à Busan (Corée du Sud), Tianjin (Chine) et Hong Kong (Chine) et en 2017 à Lumut (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Lady Noor (ex-*Margarita*, ex-*Antigoni I*, ex-*Leligracht*). OMI 8611099. Longueur 113 m, 3.665 t. Pavillon Palaos. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1987 à Shimizu (Japon) par Miho. Propriétaire Barhoum Maritime Co (Liban). Détenu en en 2002 à Port Adelaïde (Australie), en 2009 à Tampa (Floride, Etats-Unis) et en 2016 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

Lady Noor, 19 février 2018, Gadani. © **Shahid Ayub**

Mona (ex-*Bagdad*, ex-*Anna Catherina*, ex-*Georgetown*, ex-*Anna Catherina*). OMI 8516275. Longueur 90 m, 1.430 t. Pavillon Comores. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1986 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. Propriétaire Fareeda Shipping Ltd (Émirats Arabes Unis). Le 25 août 2017, le *Mona* est à quai à Port Khalid, (Sharjah, Émirats Arabes Unis). Problème de ballastage pendant le chargement, il commence à gîter puis coule. Trois marins sont blessés. Il est renfloué puis est échoué pour démolition au Pakistan le 4 février 2018.



Début de gîte, 20 minutes avant le naufrage © **Vitaliy Kharchenko** 26 août 2017.

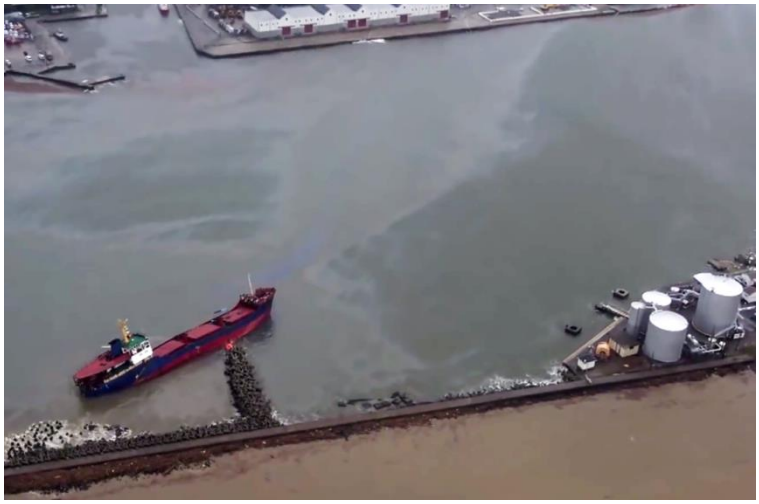
Nereida (ex-*Carmela Evdoxia*, ex-*Sider Glory*, ex-*Glory Credo*, ex-*Credo*). OMI 7519294. Longueur 135 m, 3.292 t. Pavillon Albanie. Société de classification Albanian Register of Shipping. Construit en 1978 à Falkenberg (Suède) par Falkenberg Varv; jumboïsé en 1990 et rallongé de 124 à 135 m. Propriétaire Adriatic Sea Transport shipping (Albanie). Détenu en 2003 à Brême (Allemagne), en 2010 à Damiette (Egypte) et en 2017 à Asaluyeh (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Real (ex-*Tamara*, ex-*Timor Sun*, ex-*Yakov Reznichenko*). OMI 7130153. Longueur 82 m. Pavillon Togo. Société de classification Global Marine Bureau Inc. Construit en 1971 à Nikolayev (Ukraine) par Okean Shipyard. Propriétaire East Marine Co Ltd (Russie). Médaille d'or des navires sous-normes avec 11 détentions en 2000 à Belfast (Royaume-Uni), en 2001 à Rumoi (Japon), en 2002 à Vladivostok (Russie), en 2002 à Tomakomai (Japon), en 2003 de nouveau à Vladivostok puis à Muroran (Japon), en 2004 de nouveau à Vladivostok, en 2007 à Niigata (Japon) et à 2 reprises à Vladivostok et en 2010 à Fushiki (Japon).

20 mai 1996 *Yakov Reznichenko*, à Delfzijl, (Pays-Bas). **© Frits Olinga**

3 avril 2016, *Real*, sans mâts de charge, Vladivostok (Russie). **© Sergei Skriabin**

Dans la matinée du 23 octobre 2017, le *Real* est à quai à Fushiki (Japon). Pris dans le cyclone Lan classé au plus fort en catégorie 5, il rompt ses amarres, part à la dérive dans le port et va s'écraser sur la digue brise-lames. L'équipage de 19 hommes est évacué sain et sauf. La coque laisse échapper du fioul ; après le passage du cyclone, la priorité est donnée au colmatage des citernes et au pompage du carburant. La position du navire inquiète aussi les autorités; si l'épave glissait, le chenal d'accès au port pourrait être bloqué. L'armateur ne donne plus signe de vie et abandonne de facto son navire, les opérations de renflouement et d'évacuation de l'épave sont rapidement décidées. Le contrat est attribué à Nippon Salvage Ltd pour 2 millions de $ à la charge de l'assureur AMT basé à Moscou.



Capture d'écran Kyodo News

Le *Real* a été remorqué dans un chantier de réparation. Il serait question de renforcer la coque pour permettre un remorquage incertain vers un chantier de démolition à ce jour non précisé.

© Maritime Bulletin

Sinan Naiboglu (ex-*Papila I*). OMI 7721976. Longueur 60 m. Pavillon Turquie. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1979 à Istanbul (Turquie) par Profilo. Propriétaire Berem Denizcilik (Turquie). Détenu en 2004 à Koper (Slovénie) et en 2005 à Chioggia (Italie). Le *Sinan Naiboglu* était au mouillage sans équipage devant les côtes turques, attendant vraisemblablement la démolition. Le 18 janvier, il rompt ses amarres dans la tempête, dérive et va s'échouer dans une crique. Il risque d'y rester longtemps pour ne pas dire éternellement. A suivre !

Sinan Naiboglu, janvier 2018. © **kurtarilamadi**

Tamara (ex-*Adriane*, ex-*Cito*, ex-*Adria*, ex-*Adriana*). OMI 7001364. Longueur 70 m, 764 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1969 à Erlenbach (Allemagne) par Bayerische. Propriétaire Island Flag Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2012 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Thamee Hla (ex-*Cosmic Leader*, ex-*Sun Dance*, ex-*Cosmic Leader*). OMI 9011040. Longueur 124 m, 3.626 t. Pavillon Birmanie, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Thames*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire Myanma Five Star Line (Birmanie). Détenu en 2002 à Osaka (Japon) et en 2003 à Tomakomai (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

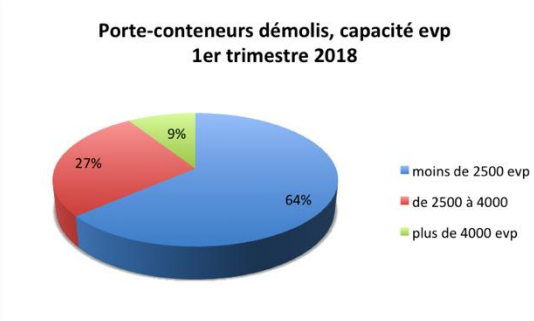
Yuksel Imamoglu (ex-*Timur Islamoglu*, ex-*Tolga*). OMI 7702425. Longueur 82 m. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1980 à Istanbul (Turquie) par Atilim Gemi. Propriétaire Imamoglu Denizcilik Ve Kara (Turquie). Détenu en 1998 à Eleusis (Grèce), en 2000 à Novorossiysk (Russie), en 2001 à Molfetta (Italie) et à Thessalonique (Grèce) et en 2011 de nouveau à Novorossiysk. Le navire en avarie avait été remorqué dans les chantiers de Tuzla (Turquie) le 26 janvier 2018. Les réparations s'avèrent trop coûteuses compte tenu de son âge. Le *Yuksel Imamoglu* est finalement remorqué à Aliaga le 15 mars.

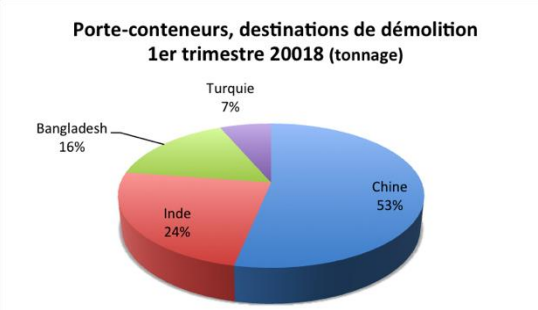
Yuksel Imamoglu, 12 novembre 2006, Héraklion (Grèce). © **Nektarios Papadakis**

Porte-conteneurs

Janvier-février-mars 2018

11 démolitions. Le nombre de porte-conteneurs démolis continue de chuter. En tonnage, c'est encore plus notable. Au premier trimestre 2017, les 66 porte-conteneurs démolis cumulés représentaient 926.000 t. Au premier trimestre 2018, la catégorie atteint 107.000 t. Il faut remonter à 2011 pout trouver un tonnage inférieur.





Les petites unités de moins de 2500 boîtes sont majoritaires; elles représentent près des deux tiers des porte-conteneurs démolis. Un seul porte-conteneurs de plus de 4000 boîtes est parti à la casse en Inde; 3 autres d'une capacité de 3800 evp ont été achetés par le chantier chinois de Jiangyin, un des rares encore autorisé par les autorités. Le convoi des disparus s'allongerait sur 2 km en emportant seulement 20.600 boîtes contre 3,5 km et 42.700 boîtes au 4ème trimestre 2017. L'âge moyen au moment de la démolition est de 24 ans.
Avec aussi peu d'unités démolies, la répartition est peu significative. Les trois porte-conteneurs de la United Arab Shipping Company permettent à la Chine de ne pas disparaître des statistiques des pays démolisseurs ce trimestre.

La vente de l'*OEL Bengal* à un chantier du Bangladesh a rapporté 2,3 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

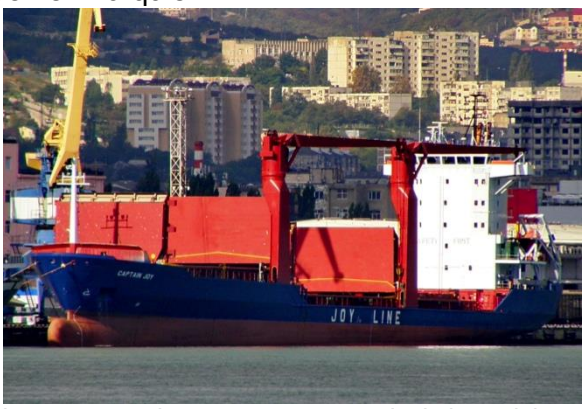
OEL Bengal, 33 ans, 4.895 t. © **Rene Mostert**

Al Rain (ex-*Al Mutanabbi*). OMI 9152272. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.978 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire United Arab Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2015 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Arrivée au port de Qingdao le 21 mai 2009. © **Marc Ottini**

Baruna Budi (ex-*Muirfield*, ex-*Gemartrans Pioneer*, ex-*Orient Artemis*, ex-*MSC Malawi*, ex-*Artemis*, ex-*MSC Acapulco*, ex-*Artemis*, ex-*Bei Yuan*). OMI 9037240. 534 evp. Longueur 135 m, 5.610 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1996 à Galati (Roumanie) par Galati SN. Propriétaire Baruna Shipping Line Pt (Indonésie). Détenu en 2006 à Haiphong (Vietnam) puis à SIngapour. Arrivé en remorque de l'*Intan Sari* (OMI 9398864) pour démolition au Bangladesh. 350 US$ la tonne.

Captain Joy (ex-*United 2*, ex-*Troy-Y*, ex-*Mareike*, ex-*Wellington Express*). OMI 9130901. 592 evp. Longueur 118 m, 2.889 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Wolgast (Allemagne) par Peene Werft. Propriétaire Joy Marine Co (Roumanie). Détenu en 2007 à Bilbao (Espagne), en 2010 à Tarragone (Espagne), en 2012 à Alexandrie (Egypte), Marina di Carrara (Italie) et Tenes (Algérie) et en 2014 à Thessalonique (Grèce) et Damiette (Egypte). Vendu pour démolition en Turquie.



Captain Joy, 4 octobre 2016, Novorossiysk (Russie) **© Marin71**

Aliaga. **© Selim San**

Fowairet. OMI 9152260. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.978 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire United Arab Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin. 360 US$ la tonne.

Fowairet 12 janvier 2015, Valence (Espagne). **© Agustin Alapont Castilla (Tino)**

Kapitan Sergiyevskiy. OMI 7941849. 320 evp. Longueur 130 m, 4.215 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Vyborg (Russie) par Vyborgskiy SZ. Propriétaire FESCO (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

30 janvier 2016, *Kapitan Sergievskiy* entre à Vladivostok (Russie) par une froide journée.
© Tsarik Ruslan

New Jersey (ex-*YM New Jersey*). OMI 9387097. 4923 evp. Longueur 294 m, 22.002 t. Pavillon Iles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Jersey*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2006 à Mihara (Japon) par Koyo DY Co. Propriétaire Diana Containerships (Grèce). Le navire était désarmé à Labuan (Malaisie) depuis juin 2017. Vendu en l'état pour démolition en Inde. 470 US$ la tonne.

YM New Jersey, 30 juin 2014, Chiwan (Chine).
© Viktor

Oel Bengal (ex-*Oel Freedom*, ex-*Orient Freedom*, ex-*P&O Nedlloyd Mumbai*, ex-*Orient Freedom*, ex-*Vermilion Bay*). OMI 8510362. 860 evp. Longueur 157 m, 4.895 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Bengal*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1985 à Kochi (Japon) par Shin Yamamoto. Propriétaire Orient Express Lines (Singapour). Détenu en 2013, 2014, 2017 et 2018 à Kolkata (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 478 US$ la tonne.

PDZ Maju (ex-*Pearl Island*, ex-*Uni Winner*). OMI 9159270. 818 evp. Longueur 119 m, 3.814 t. Pavillon Malaisie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Aju*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Désarmé depuis mai 2017. Revendu par son armateur malaisien Perkapalan Dai Zhun à Green Ocean Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son échouage à Alang.

15 novembre 2015, *PDZ Maju*, à Singapour,
© Martin Klingsick

9 février 2018, devenu *Aju* à Alang.
©·Baldev Raj Kapoor·

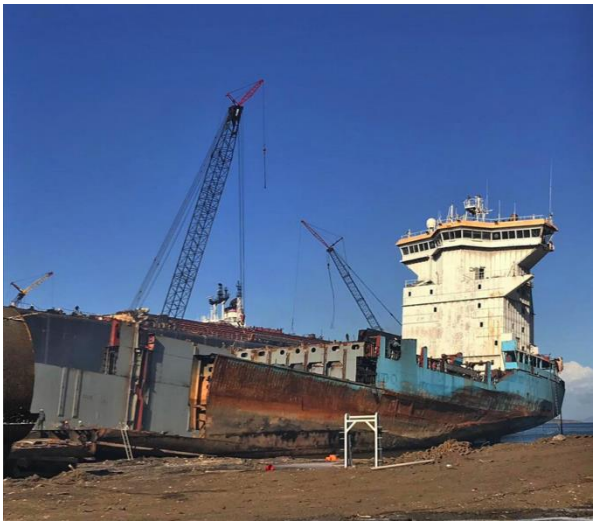
Sabya (ex-*Al-Sabahia*). OMI 9154529. 3802 evp. Longueur 277 m, 18.974 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire United Arab Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2012 à Algésiras (Espagne). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Sabya, 21 octobre 2013, Valence (Espagne). © **Manuel Hernández Lafuente**

Sinokor Incheon (ex-*Sinokor Pyongtaek*, ex-*Shynyufutsu Maru*). OMI 8706650. 209 evp. Longueur 108 m, 2.560 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1987 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 475 US$ la tonne.

Toubkal (ex-*Flemming Sif*, ex-*Sea-Land Honduras*, ex-*Flemming Sif*). OMI 8901640. 976 evp. Longueur 134 m. Pavillon Maroc. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire International Maritime Transport Corp (Maroc). Détenu en 2010 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Turquie.

Toubkal arrivant au terminal de Dunkerque (France), 25 novembre 2009. © **Pascal Bredel**



17 mars 2018, Aliaga. © **Selim San**

Cargo réfrigéré

Alyaska (ex-*Refrizherator-608*). OMI 8326072. Longueur 82 m, 1.190 t. Pavillon Bélize. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1983 à Rosslau (Allemagne) par Elbewerften. Propriétaire Elena Industrial & Commercial (Ukraine). Détenu en 2003 à Novorossiysk (Russie), en 2006 à Mersin (Turquie), en 2015 à Gemlik (Turquie) et en 2015, 2016 et 2018 à Rostov-sur-le-Don (Russie). Le 26 janvier 2018, l'*Alyaska* est banni des ports européens pour détentions multiples. Le 21 février il s'échoue pour démolition en Turquie.

Brindisi (Italie), 6 juillet 2016. © **Irene L Cop**

Aliaga, mars 2018. © **Selim San**

Baltic Meadow (ex-*Baltic Spirit*, ex-*Al Zohal 1*, ex-*Baltic Universal*). OMI 8520501. Longueur 145 m, 5.987 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Baltic Reefers Ltd (Russie). Détenu en 2008 à Bushire (Iran), en 2013 à Rotterdam (Pays-Bas) et en 2015 à Amsterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 443 US$ la tonne.

Baltic Universal, déchargement de fruits quai Hermann du Pasquier au Havre (France), 21 mai 1994. © **Pascal Bredel**

Baltic Meadow, Valparaison (Chili), 27 mars 2013. © **J Carlos/Marine Traffic**

Dorida (ex-*Hua Fu 101*, ex-*Silver Rain*, ex-*East Bay*, ex-*Bukhta Novik*). OMI 8623925. Longueur 127 m, 4.595 t. Pavillon Russie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Rida*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Nikolayev North (Ukraine) par 61 Kommunara. Propriétaire Euphrates Co Ltd (Russie). Détenu en 1999 à Saint John (Canada), en 2000 à Aalesund (Norvège) et en 2013 à Dalian (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Bukhta Novik, 14 janvier 1997, Ijmuiden (Pays-Bas). © **har / Shipspotting**

Hua Jian 109 (ex-*Bianca*, ex-*Kisaragi*, ex-*Kisaragi Maru*). OMI 7929762. Longueur 113 m, 2.719 t. Pavillon Kiribati. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1980 à Uwajima (Japon) par Miyoshi. Propriétaire United Ocean Transportation (Chine). Détenu en 1998 à Ijmuiden (Pays-Bas) et en 2017 à Taizhou (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Hua Jian 109 à Keelung (Taiwan), 12 juillet 2013. **© Chun-Hsi**

Iceberg (ex-*Rainfrost*, ex-*Kapitan Degtyar*, ex-*Ulbanskiy Zaliv*). OMI 8521804. Cargo réfrigéré utilisé pour le transport de poisson. Longueur 152 m, 7.189 t. Pavillon Russie, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Wismar (Allemagne) par Mathias-Thesen. Propriétaire Morskoy Veter Ltd (Russie). Détenu en 2003 à Las Palmas (Canaries, Espagne) pendant 41 jours et en 2005 à deux reprises à Dutch Harbor (Alaska, Etats-Unis) pendant 14 jours puis 29 jours. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Vladivostok (Russie), 6 juillet 2017. **© Sergei Skriabin**

Ming Hang (ex-*Altara Carrier*, ex-*Alba Star*, ex-*Daikoh Maru*). OMI 8130837. Longueur 145 m, 3.984 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Qihang International Shipping-Hong Kong (Hong Kong, Chine). Détenu en 2001 à Olbia (Italie), en 2005 à Osaka (Japon), en 2012 à Vladivostok (Russie) et en 2017 à Nakhodka (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Daikoh Maru, Auckland, (Nouvelle-Zélande), 1er février 1988. **© John Regan**

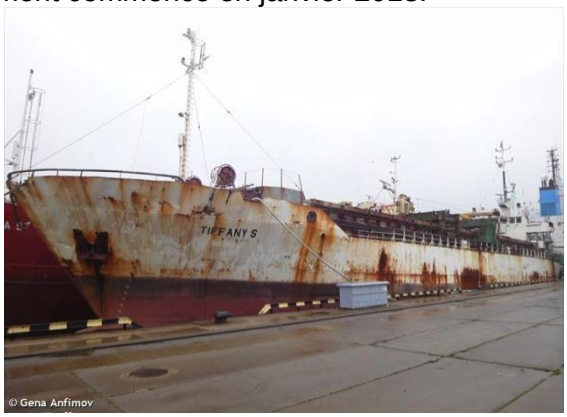
Nerey (ex-*Hua Fu 102*, ex-*Crystal Sky*, ex-*Crystal Star*, ex-*Orient Star*, ex-*Bukhta Uliss).* OMI 8723373. Longueur 127 m, 4.636 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Nikolaiev North (Ukraine) par 61 Kommunara. Propriétaire Euphrates Co Ltd (Russie). Détenu en 2000 à Dutch Harbor (Alaska, Etats-Unis) et en 2010 à Qingdao (Chine). Il s'échoue pour démolition en Inde sous le nom abrégé de *Rey*.

Scandinavian Reefer. OMI 8917560. Cargo. Longueur 141 m, 4.888 t. Pavillon Bahamas, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Leirvik (Norvège) par Kvaernar Kleven. Propriétaire Byron Shipping Corp (Grèce). Le 26 mars 2017, Le *Scandinavian Reefer* est victime d'une avarie moteur; il est remorqué à Rotterdam (Pays-Bas). Un an plus tard il est à nouveau remorqué cette fois vers Aliaga et échoué sous le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis.

Scandinavian Reefer, 4 avril 2017, Hook of Holland (Pays-Bas) en remorque après une panne moteur. **© Pilot Frans**

Shin Hang 6 (ex-*Atlantic Hope*, ex-*Magellan Rex*). OMI 8318659. Longueur 142 m, 4.993 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Shinhang Reefer Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2007 à Saint-Pétersbourg (Russie), en 2010 à Philadelphia (Pennsylvanie, Etats-Unis), en 2012 à Zhoushan (Chine) et en 2013 à Koper (Slovénie). Vendu pour démolition en Inde.

Tiffany S (ex-*Yehya*, ex-*Bandon*, ex-*Gerda Maria*, ex-*Bamse*). OMI 7209253. Ex cargo polyvalent converti en 1984 en cargo réfrigéré spécialisé dans le transport du poisson. Longueur 70 m, 1.050 t. Pavillon inconnu. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1972 à Kristiansund N (Norvège) par Storviks. Propriétaire Daz Maritime (Lituanie). Le *Tiffany S* était en attente de démolition à Klaipeda (Lituanie) depuis plusieurs années. Les opérations ont finalement commencé en janvier 2018.



20 août 2011.

Tiffany S, Port of Klaipeda (Lithuania) 6 mars 2018;

© Gena Anfimov

Triton Reefer. OMI 8911102. Longueur 144 m, 4.852 t. Pavillon Libéria. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1990 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Wei Fong Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2013 à Bushire (Iran) et en 2017 à Tauranga (Nouvelle-Zélande). Vendu pour démolition en Inde. 460 US$ la tonne.

Triton Reefer, 4 juillet 1997, au départ du Havre (France) après un déchargement de fruits. © **Pascal Bredel**

Triton Reefer, 18 avril 2015 au départ de Shanghai, (Chine). © **Bob Godefroy**

Yong Hang 9 (ex-*Tropical Reefer*, ex-*Tropical Morn*). OMI 8408870. Longueur 149 m, 5.319 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Shipping Registrar Inc. Construit en 1986 à Busan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Propriétaire Yonghang Shipping Intl Co Ltd (Chine). Détenu en 2008 à Valparaiso (Chili), en 2009 à Lisbonne (Portugal) en 2017 à Nakhodka (Russie), et en 2017 à Zhoushan (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Tropical Reefer, Balboa. Panama, 6 juin 2013. © **Manuel Constantin**

Roulier

Hom (ex-*Centro America*, ex-*Nornews Service,* ex-*Transfjord*, ex-*Lygra*, ex-*Shaker* 3). OMI 7704629. Longueur 113 m, 2.593 t. Pavillon Tanzanie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Om*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Fredrikstad (Norvège) par Ankerlokken Glommen. Propriétaire Wadi Al-Neel Forwarding & Shipping Co (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2012 à Gênes (Italie). Vendu pour démolition en Inde.

1er juin 1993, *Nornews Service*, Ijmuiden (Pays-Bas). © **simonwp**

Meknes (ex-*Mercandian Importer III*, ex-*Medorient Challenger*, ex-*Mercandian Importer III*). OMI 7928172. Longueur 106 m. Pavillon Maroc. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Frederikshavns (Danemark) par Frederikshavns Vft. Propriétaire IMTC (Maroc). Détenu en 2001 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Turquie.

13 mai 1986, *Mercandian Importer III*, à l'approche d'Immingham (Royaume-Uni). © **simonwp**

19 janvier 2018, *Meknes*, échoué à Aliaga. **© Selim San.**

Odyssey (ex-*Sloman Traveller*, ex-*Tropic Reign*, ex-*Elsborg*, ex-*Tropic Reef*, ex-*Sagittarius*, ex-*Gitta*, ex-*Sagittarius*). OMI 8214401. Longueur 129 m, 4.094 t. Pavillon Russie, Niue depuis le 1er janvier 2018. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Travemunde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire Poseidon-Shipping Co Ltd (Russie). Arrivé en remorque pour démolition au Bangladesh. 430 US$ la tonne.

Le *Sloman Traveller* à Ouessant le 12 septembre 2010. **Erwan Guéguéniat**

Sanad 1 (ex-, *Jabal Ali* 4, ex-*Stig Gorthon*, ex-*Puhos*, ex-*Stig Gorthon*). OMI 7724538. Roulier. Longueur 134 m, 4.405 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1979 à Stockholm (Suède) par Gotaverken Finnboda; jumboïsé en 1994 et rallongé de 120 à 134 m. Propriétaire Bin Nawi Marine Services (Émirats Arabes Unis). Détenu en 1999 à Québec (Canada). Vendu pour démolition au Pakistan.

Gadani. © **Gadani Shipbreaking**

Voiturier

Aegean Breeze. OMI 8202367. Longueur 164 m. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Onishi (Japon) par Kurushima. Propriétaire Wallenius Marine Singapore (Singapour) filiale du suédois Wallenius Lines AB, affrété à temps par United European Car Carriers (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie.

Montée vers Anvers. © **Marc Ottini**

Aliaga, Mars 2018. © **Selim San**

Silver Soul (ex-*NOCC Caribbean*, ex-*Cypress Pass*). OMI 8718706. Longueur 184 m, 12.360 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1988 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sallaum Lines DMCC (Émirats Arabes Unis). Il quitte Lomé (Togo) le 17 mars 2018 et se dirige vers les chantiers de Chittagong. 475 US$ la tonne.

17 novembre 2017. Le Havre (France). © **Pascal Bredel**

Vraquier

Les vraquiers transportent des cargaisons non liquides en vrac : grain, charbon, minerais divers comme le fer ou la bauxite. Les vraquiers de taille moyenne sont souvent dotés de grues qui leur permettent de desservir les ports secondaires mal équipés.

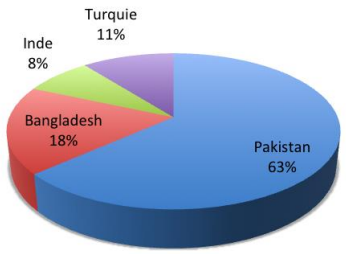
Janvier-février-mars 2018

17 démolitions. Le nombre a chûté par rapport au trimestre précédent (29 unités). En tonnage la baisse atteint 36%. Le Pakistan se taille à nouveau la part du lion; la Chine a disparu.

Les vraquiers sauvent l'activité de démolition des navires au Pakistan. En particulier, les chantiers de Gadani ont attiré les navires les plus gros: sur les 7 navires de plus de 80.000 t de port en lourd représentant 59 % du tonnage de vraquiers ferraillé, 6 ont été démolis au Pakistan.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 27 ans. Le taux de détention des vraquiers partis à la casse est de 82%.

Vraquiers, destinations de démolition, 1er trimestre 2018 (tonnage)



La vente de l'*Enterprise* à un chantier du Pakistan a rapporté plus de 10 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

Enterprise, 21 ans, 20.764 t. © **Tropic Maritime images**

Akij Glory (ex-*Nepheli* , ex-*Matru Kripa*, ex-*Pacific Hawk II*, ex-*Pacific Hawk*). OMI 8413253. Longueur 182 m, 7.362 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Akij Shipping Line Ltd (Bangladesh). Détenu en 2003 à Iquique (Chili), en 2004 à Talcahuano (Chili), en 2007 à Philadelphie (Etats-Unis), en 2008 à Cochin (Inde), en 2012 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2014 à Haldia (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 430 US$ la tonne.

Akij Glory, 28 octobre 2012, San Lorenzo - San Martin (Argentine) © **Maxi Alonso**

Balkar Trust (ex-*Diana*). OMI 9133769. Longueur 186 m, 9.600 t. Pavillon Panama. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1997 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard. Propriétaire Pacship Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2002 à Haugesund (Norvège) et en 2017 à Weifang (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 459 US$ la tonne.

18 août 2011, Barranquilla, (Colombie).
© Captain Ted

21 mars 2018, Gadani, *Balkar Trust*.
© Gulzar Khan

Chokang Sunrise (ex-*Star Angel*, ex-*Shin-Ei*). OMI 9110121. Longueur 288 m, 21.176 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Chokang Shipping Co (Corée du Sud). Détenu en 2009 à Dampier (Australie), en 2010 à Ningbo (Chine) et en 2014 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 480 US$ la tonne.

Crystal Sapphire (ex-*Hardwar*). OMI 8321096. Longueur 190 m, 10.300 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Marine Services Ltd (Bangladesh). Détenu en 2013 à Bandar Abbas (Iran) puis à Caofeidian (Chine) et en 2014 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hardwar, en Mer Rouge, le 16 juin 2009. © **Marc Ottini**

Enterprise (ex-*CSK Enterprise*). OMI 9133862. Longueur 283 m, 20.764 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla Engineering. Propriétaire NGM Energy SA (Grèce). Détenu en 2016 à Zoushan (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 495 US$ la tonne.

Great (ex-*Great Sea*, ex-*Gemini*). OMI 8506505. Longueur 186 m, 6939 t. Pavillon Turquie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Ancone (Italie) par Fincantieri Italiani. Propriétaire Gamma Denizcilik (Turquie). Détenu en 2010 à Mundra (Inde) et en 2011 à Castellon de la Plana (Espagne). Vendu pour démolition au Pakistan.

Guofeng First (ex-*Kildare*, ex-*SGC Express*). OMI 9115690. Longueur 312 m, 25.550 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Zodiac Maritime Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2001 à Tarente (Italie). Vendu pour démolition au Pakistan. 465 US$ la tonne.

Angra Dos Reis (Brésil), 12 mai 2009. © **Cesar T Neves**

Hachinohe Maru. OMI 9061540. Longueur 168 m, 7.069 t. Pavillon Japon, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Fuso Senpaku KK (Japon). Détenu en 2018 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

HL Port Kembla (ex-*Hanjin Port Kembla*). OMI 9019729. Longueur 263 m, 16.301 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2013 à Gladstone (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan.

A Port Kembla (Australie). © **Marine Traffic**

A Gadani (Pakistan). © **Gulzar Khan**

Hyundai Spirit. OMI 9021461. Longueur 263 m, 16.077 t. Pavillon Comores pour son dernier voyage abrégé en *I Spirit*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan.

Hyundi Spirit, échoué à Gadani. © **Gadani Ship Breaking**

Innovator. OMI 9039195. Longueur 269 m, 17.109 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Innova*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung HI. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2012 à Newcastle (Australie). Revendu à Hermes Maritime Services Pvt Ltd spécialiste indien du rachat de navires à démolir. Annoncé au Pakistan, il s'échoue finalement au Bangladesh. 490 US$ la tonne.

Hambourg (Allemagne), 19 janvier 2008.© ***Arki Wagner***

Kayu Ramin (ex-*Austin*, ex-*Raffaele Iuliano*). OMI 9083536. Longueur 225 m, 11.585 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Castellammare (Italie) par Fincantieri Italiani pour la D'armateur italien Deiulemar. Propriétaire Pann Persero Pt (Indonésie). Détenu en 2004 à Bunbury (Australie), en 2008 à La Nouvelle-Orléans (Etats-Unis), en 2009 à Ningbo (Chine), en 2010 à Newcastle (Australie) puis de nouveau à La Nouvelle-Orléans, en 2011 à Melbourne (Australie), en 2012 à Tianjin (Chine) et en 2013 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition au Pakistan.

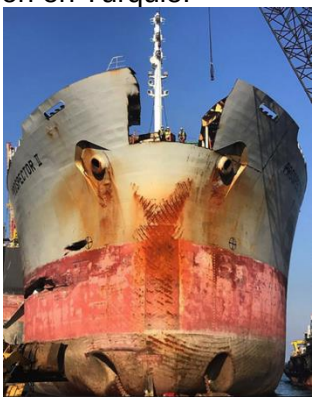
Octobre 2007, arrivée à Port Hedland (Australie).
© Tropic Maritime Images

Kayu Ramin, Gadani. © **Gadani Ship Breaking**

Pathfinder II. OMI 8013596. Longueur 209 m, 11.978 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Lib-Ore Steamship Co Inc (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Prospector II (ex-*Prospector*). OMI 8013601. Longueur 209 m, 12.378 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Lib-Ore Steamship Co (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Prospector II, 15 septembre 2016, Québec, Canada
© Marc Boucher



Aliaga, janvier 2018.
© Selim San

Seto. OMI 9105451. Longueur 273 m, 17.870 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Nippon Yusen KK - NYK Line (Japon). Détenu en 2008 à Hay Point (Australie). Vendu pour démolition en Inde.

Vadibel (ex-*Progress*, ex-*Sanmar Progress*, ex-*Intrepid*, ex-*Spring Condor*, ex-*Sanko Condor*). OMI 8307753. Longueur 185 m, 7.618 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Oshima (Japon) par Oshima. Propriétaire Combined Mining & Shipping FZE (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2009 à Lisbonne (Portugal). Vendu en l'état au Qatar pour démolition au Pakistan. 442 US$ la tonne.

Progress, Maputo (Mozambique), octobre 2010
© Jean Mandeville

S Vadibel, Gadani, avril 2018. **© Ayub Chuban**

Vrinda (ex-*Kanak Prem*, ex-*YK Titan*, ex-*Maersk Titan*). OMI 9130975. Longueur 225 m, 10.099 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Rin*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1997 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Mercator Ltd (Inde). Détenu en 2009 à Port Adelaïde (Australie) et en 2012 à Shanghai (Chine). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Pakistan. 450 US$ la tonne.

10 juin 2005 *YK Titan* sur l'Escaut, remontant vers Anvers (Belgique). **© Marc Ottini**

Avril 2018, *Rin*, échoué au Pakistan.
© Gadani Shipbreaking

Transporteur de ciment

Grace Mariner (ex-*SB Prince*, ex-*Morning Hope*, ex-*Morning Sky*, ex-*Amiga*, ex-*Hansung 55*, ex-*Nita I*, ex-*Bahia de Puerto Padre*). OMI 8311388. Ex cargo polyvalent converti en transporteur de ciment en 2001. Longueur 149 m, 5.330 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Mariner*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1986 à Sestao (Espagne) par Astilleros Espanoles (AESA). Propriétaire Weltrans Marine Services Inc (Taiwan). Détenu en 2001 à Hong Kong (Chine) et en 2013 à Tokuyama (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh. 434 US $ la tonne.

Le cargo *Bahia de Puerto Padre*, 28 août 1990, Anvers (Belgique). © **Michael Neidig**

devenu le cimentier *Grace Mariner*, Keelung (Taiwan), 4 juillet 2013. © **Chun Hsi**

Tokushin Maru (ex-*Toshin Maru*, ex-*Yoshu Maru n°18*). OMI 8503321. Transporteur de ciment. Longueur 82 m. Pavillon Japon. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Ube (Japon) par Ube Dockyard. Propriétaire Sonoda Kisen (Japon). En cours de démolition à Busan (Corée du Sud).

5 mars 2018

Busan (Corée du Sud) © **Lappino**

23 mars 2018, découpage en cours

The END : l'attaque du pétrolier *Limburg*

1

Dimanche 6 octobre 2002. Le super pétrolier sous pavillon français *Limburg* appartenant à Euronav est en approche du terminal d'Ash Shihr sur la côte Sud du Yemen. Livré en janvier 2000 par Daewoo à Euronav, le *Limburg* a navigué quelques mois sous pavillon du Luxembourg avant d'être francisé en septembre 2000 sous pavillon TAAF (Territoires Australs et Antarctiques Français). Il est affrété à temps par Petroliam Nasional Berhad (Petronas, la compagnie nationale malaisienne). Son port en lourd est de 299.364 t.

© skipslistene

Deux semaines plus tôt, il a chargé 56.115 t de pétrole brut lourd à Ras Tanura (Arabie Saoudite) puis a patienté à Fujairah (Émirats Arabes Unis) avant de gagner le Yemen où il vient compléter son chargement à destination annoncée de la Malaisie. le Limburg s'apprête à embarquer le pilote qui le guidera jusqu'à la bouée de chargement. Autour d'Ash Shir, une flottille de bateaux de pêche et de pirogues à moteur s'agite dans tous les sens. La zone est poissoneuse.

Vers les 8h, alors que le canot du pilote est à 250 m et que le *Limburg* est au point mort, une explosion retentit, suivie d'une colonne de flammes. Une embarcation légère à bord vient de percuter le côté tribord du navire, confirmera plus tard un membre de l'équipage lors de l'enquête. Des kamikazes auraient été à son bord.

2

3

L'incendie fait rage, les flammes montent à plus de 60 m. L'explosion a percé une citerne, les hydrocarbures s'écoulent sur le flanc du navire et s'enflamment. La partie arrière et la passerelle du pétrolier sont au milieu de la nappe de pétrole en feu, sous les fumées et les gaz; le commandant Ardillon fait marche arrière pour se dégager du feu et de la pollution. A l'appel, 12 marins sur les 25 de l'équipage sont manquants. Les 13 survivants installent les canons à mousse pour lutter contre le feu. La mission est compliquée, la source de l'incendie du *Limburg* est sur le flan inaccessible. Des explosions continuent de retentir sporadiquement. Au bout de 3 heures d'efforts, le capitaine donne l'ordre d'évacuer. Les groupes électrogènes sont laissés en marche pour continuer à refroidir le pont au gaz inertant.

4

5

Bonne nouvelle, les marins disparus sont retrouvés; ils s'étaient réfugiés à l'avant et avaient sauté en mer depuis 20 m de hauteur face à l'avancée de l'incendie. 11 ont été récupérés par le remorqueur d'assistance. Mauvaise nouvelle, un marin bulgare s'est noyé.

L'incendie fait rage pendant 36 h. Le 8 octobre, une équipe de sauveteurs montent à bord du pétrolier. Les moteurs sont toujours opérationnels. Le *Limburg* est mis au mouillage le 9 octobre devant Al Mukalla, à une trentaine de km du terminal pétrolier.

6

Dans les jours qui suivent, les enquêteurs arrivés sur place confirment que l'agression est venue de l'extérieur. Les lèvres de la brèche sont orientées vers l'intérieur. Des débris d'embarcation ont été récupérés, la localisation de la brèche au niveau de la ligne de flottaison est cohérente avec l'attaque par un "bateau-bélier" évoquée par l'équipage, des traces de TNT ont été détectées sur la muraille tribord du pétrolier. L'Armée islamique d'Aden-Abyane, un groupe terroriste lié à Al Qaïda, revendique l'attentat contre le *Limburg* qu'elle soupçonnait d'aller ravitailler la 5ème flotte américaine.

7 Vue depuis la côte yéménite

12.000 t d'hydrocarbures sont sorties du *Limburg* et ont brûlé dans une pollution étouffante. Au moins 150 t de pétrole mélangées à l'eau de mer ont atteint les côtes. Les autorités yéménites font appel aux experts internationaux. La zone noire s'étend sur 70 km de façon discontinue. La pollution est qualifiée de faible à modérée. Des traînées noires sur plusieurs km de longueur et 10 m de largeur sont observées au large des côtes. L'explosion a dispersé des résidus de brûlage denses et visqueux qui ont rejoint les fonds marins. Outre des mortalités de poissons et des oiseaux mazoutés non quantifiés, les crustacés sont les victimes toutes désignées du sinistre mais le bilan de la marée noire, les mortalités de poissons, des coraux et des végétaux resteront à jamais inconnues.

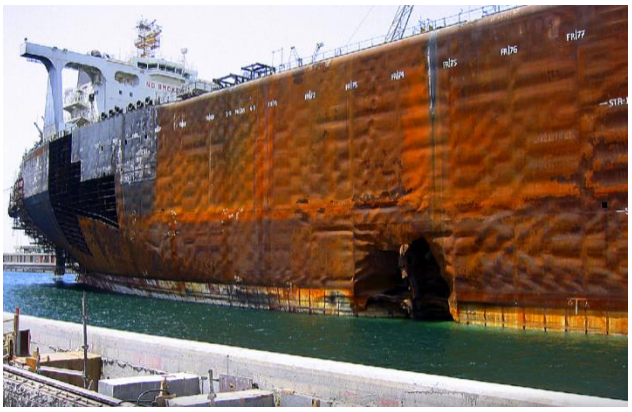
8 Nappe immergée au niveau de l'aéroport de Riyan

9 Wadi Hallah, zone de concentration de residus de brulage

Le coût du nettoyage littoral est estimé entre 500.000 et 1 million US$; un plan d'action est établi par les experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), Oil Spill Response Limited (OSRL), les experts de Nexen et du Cedre et les observateurs yéménites. Une centaine d'ouvriers des entreprises de travaux publics locales sont formés aux opérations de nettoyage.

10 22 octobre, Le *Limburg* au mouillage à Al Mukkala

Mis en vente en l'état, le *Limburg* a été racheté pour 32 millions de dollars en février 2003 par le groupe Tanker Pacific Management, branche de Singapour de la famille Ofer. Le double coque construit en Corée du Sud a la peau dure. Il a été remis en service en tant que *Maritime Jewel* après 6 mois sur la table d'opération des chantiers de Dubai Drydocks et la greffe de 3000 t d'acier.



11

12

Après 15 ans de sa nouvelle vie, le *Maritime Jewel* a été vendu à la démolition pour 19,2 millions de dollars (15,5 millions d'euros); il s'est échoué à Chittagong le 8 avril.

13

Après les réparations.

1-2-3-4-5-10 collection AFCAN / 6-7 collection privée Auke Visser / 8-9 CEDRE / 11-12-13 United World Marine/Nicholas Lawrence

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime ; Aliaga Denizcilik ; American Bureau of Shipping ; Association Francaise des Capitaines de Navires; Baomoi ; Black Sea Memorandum of Understanding ; Blue Waters/Indian Coast Guard ; British Columbia Shipyard Workers' Federation ; Bureau Veritas ; Business Standard ; Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre); Chittagong Port Authority (the) ; Clarksons ; Dawn ; Deccan Chronicle (the) ; Denizhaber ; Det Norske Veritas ; Dolphin Maritime ; Dredging Today ; Equasis ; GCaptain ; Germanischer Lloyd ; Global Marketing System s; Gulf News ; Haut-Commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie; Hindu (the); Hindustan Times (the) ; Indian Ocean Memorandum of Understanding ; Insurance Marine News; International Union of Marine Insurance ; Kyodo News ; La 1ère-France tv Info ; Libération ; Lion Shipbrokers ; Livemint ; Lloyd's List ; Lloyd's Register of Ships ; Marianne ; Marin (le) ; Marine Traffic ; Maritime Bulletin ; Maritime Executive (The); Marseillaise (la) ; Mediterranean Memorandum of Understanding ; Mer et Marine ; Météo France ; Miramar Ship Index ; National Institute of Informatics ; National Oceanic and Atmospheric Administration ; New York Times (the) ; News Minute (the); Next Navy ; Nippon Kaiji Kyokai ; Nouvelles Calédoniennes (les); Obs (l') ; Optima Shipbrokers ; Ouest-France ; Pilot online ; Platts ; Port de Santander ; Port to Port ; Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord; Q88.com; Reuters; Robin des Bois, sources personnelles et archives ; Roose & Partners ; Russian Maritime Register of Shipping ; Saigon online ; SeaNews ; Shanghai Maritime Court ; Ship Nostalgia ; Shipping Corporation of India ; Shipspotting ; ShipwreckLog ; Splash 247; Star (the); Steelguru ; Télégramme (Le) ; Telegraph-India (the); Times of India (the); Tokyo Memorandum of Understanding ; TradeWinds ; United States Coast Guard ; US Naval Institute blog ; Varun Shipping Co ; Vessel Tracker ; World Maritime News.

Merci à tous les shipspotters en particulier à P. Bredel, E. Guéguéniat, M. Ottini et Y. Perchoc.

Cap sur l'Afrique

Sources:
Séminaire sur les navires abandonnés et les épaves maritimes, du 27 au 29 mars 2018, Abidjan (Côte d'Ivoire) - Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) / Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI)

Projet d'enlèvement des épaves de la baie de Nouadhibou. Aliouane Matalla - Port Autonome de Nouadhibou, Autorité de la Zone Franche de Noudhibou, République Islamique de Mauritanie

Les conséquences de l'abandon d'un navire et des épaves sur l'exploitation portuaire et la sécurité de la navigation. Cas du Port Autonome d'Abidjan. Cdt Emmanuel Koffi, commandant du Port Autonome d'Abidjan.

Rédaction et direction artistique: Christine Bossard et Jacky Bonnemains, avec Bayley Carter
Documentation et iconographie : Christine Bossard, Jacky Bonnemains Bayley Carter, Charlotte Nithart, Elodie Crépeau, Elisabeth Lavarde et Miriam Potter
Pictos: Julien Perreaut
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.

Avec le concours de Gérard Cornier, journaliste et historien maritime

Avec le soutien du Ministère de la Transition écologique et solidaire, France