ROBIN DES BOIS

A la Casse

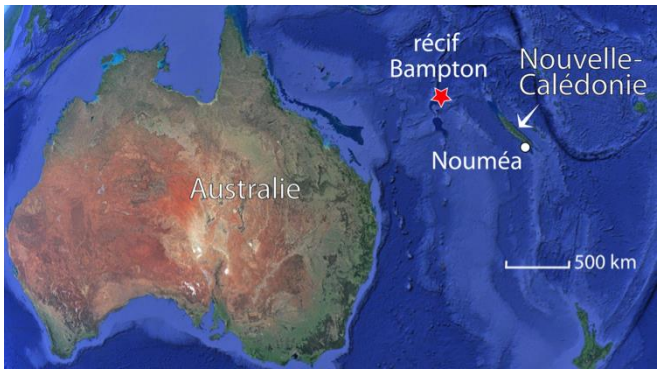
Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires
n° 55, du 1er janvier au 31 mars 2019

11 juin 2019

Le mystère du bateau sans nom

© Marine Nationale

Nouvelle-Calédonie, archipel des Chesterfield, récif Bampton



19 avril 2019. Un avion de surveillance maritime *Guardian* de la Marine Nationale française repère un navire échoué sur le récif Bampton au nord des îles Chesterfield, à 3 jours de navigation de Nouméa (Nouvelle-Calédonie, France).

L'archipel des Chesterfield est inclus dans le Parc Naturel de la mer de Corail qui couvre l'ensemble de la Zone Économique Exclusive de Nouvelle-Calédonie.

Le bâtiment multifonctions *d'Entrecasteaux* A621 est dépêché sur place. Son équipage découvre un caboteur abandonné, d'une trentaine de mètres de longueur, relativement récent avec des propulseurs d'étraves, des gros pneus servant de défense pour faciliter les transbordements. Selon la Marine Nationale, le navire se serait échoué mi avril à une vitesse relativement importante. La coque est endommagée, les fonds sont remplis d'eau, aucune pollution n'a été détectée. Le navire est sans cargaison, sans carburant, sans instruments de navigation, sans cartes et autres documents. L'équipage a disparu.
Le nom et autres marques d'identification sont poncés, des idéogrammes chinois sont perceptibles.

Mutinerie, pêche illicite, non documentée et non règlementée, autre trafic illégal, rendez vous manqué. Une enquête est en cours. Un avis de recherches a été lancé dans tous les ports de la zone Asie-Pacifique et en particulier de Nouvelle-Zélande et d'Australie pour tenter d'identifier le navire et son armateur. Le fantôme n'est pas en état de naviguer, il est difficile à remorquer.

Photos et captures d'écran Marine Nationale

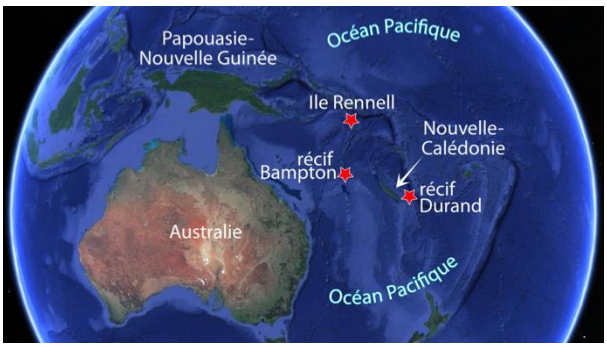
Le premier drame connu du récif Bampton est l'échouement le 4 juillet 1854 du navire "négrier" *Grimneza* qui transportait des coolies chinois vers les îles Chinchas, au large du du Pérou, où était exploité le guano. 650 étaient morts de faim et de soif. Le capitaine, l'équipage et les coolies survivants avaient été secourus au bout de 4 mois par un navire baleinier.

Sommaire

Le mystère du bateau sans nom	1	Porte-conteneurs	21
Pacifique: échouements et démolition	3	Cargo réfrigéré	31
Bilan janvier-février-mars 2019, un petit trimestre	4	Roulier	33
Règlement européen	6	Tanker pétrolier	34
Convention de Hong Kong	6	Tanker chimiquier	39
Démolition en Indonésie (suite)	7	Transporteur combiné (OBO)	40
Forum Trade Winds sur le recyclage des navires. Hong Kong, 5-6 mars 2019	8	Transporteur de gaz	41
De la démolition au recyclage.		Vraquier	43
1ère partie		Transporteur de ciment	48
- Hong Kong, *Rainbow Warrior II*, les banques et NAT à la une	8	Transporteur de colis lourds	50
- Evolutions règlementaires		Drague	52
Dans l'antichambre de la Convention	9	Navire de forage	53
Le Bangladesh a voté pour le recyclage, l'Inde va le faire	10	Navire de service offshore	54
Le Règlement Européen d'aujourd'hui et de demain	11	Navire de surveillance	57
Inventaire des matériaux dangereux	12	Navire de support offshore	58
Voiturier	13	Surveillance des pêches	58
Car ferries	15	Sources	59
Cargo polyvalent	18		

Echouements et démolitions dans le Pacifique

Le Pacifique est une zone fatale. L'éloignement et le manque de moyens disponibles compliquent les opérations d'assistance et de sauvetage. Après avoir pollué les atolls, les épaves sont menacés d'abandon, d'immersion ou de dislocation.



† navire sans nom (voir. p 1), avril 2019
† *Solomon Trader*, février 2019
† *Kea Trader* juillet 2017

Îles Salomon, île Rennel

Le *Solomon Trader* échoué depuis le 5 février 2019 sur l'atoll de Rennell dans les Îles Salomon a été remis à flot le 11 mai. Sa cargaison est en cours de déchargement. Le vraquier déclaré perte totale devra ensuite être remorqué vers un chantier de démolition à ce jour non précisé.

Le *Solomon Trader* sous pavillon Hong Kong devait acheminer vers la Chine une cargaison de bauxite extraite sur l'île par la compagnie indonésienne Bintan Mining. Au moment de son échouage à côté d'un Patrimoine Mondial de l'UNESCO, les citernes du *Solomon Trader* contenaient 700 t de carburant. Dès les premiers jours, la coque laisse échapper une centaine de tonnes de pétrole qui polluent le littoral. L'absence de moyens disponibles retarde les opérations de sauvetage et de pompage. La quantité totale de pétrole déversé reste imprécise, elle est sans doute sous-estimée. Les populations locales qui vivent en grande partie de la pêche démarrent les opérations de nettoyage avec des pelles et des seaux avant d'être rejoints par des experts australiens et internationaux. Le coût des opérations de sauvetage et de nettoyage doit être pris en charge par l'assureur de l'armateur, Korea P&I. L'Unesco se dit prête à soutenir les Iles Salomon dans ses actions légales pour demander réparation du désastre.

© Australian High Commission

© Tehakatuu Tribe Association

***Solomon Trader* (ex-*Ocean Amber*, ex-*Noble Union*, ex-*Nueva Union*, ex-*Doric Chariot*). OMI 9075670. Longueur 225 m. Port en lourd 73.592 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire King Trader Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Hay Point (Australie) et en 2012 à Paradip (Inde).**
Le 29 juillet 2002, il s'échoue sur un récif de de l'île de Piper dans la Grande Barrière de corail en tant que *Doric Chariot* sous pavillon grec. Le 20 février 2013, un marin indien est tué par l'explosion du moteur du treuil de relevage de l'ancre bâbord alors que le navire, alors *Ocean Amber*, est au mouillage à Richards Bay (Afrique du Sud).

Au sujet du *Solomon Trader*, voir aussi "Marée noire à cause de la bauxite", 30 avril 2019.

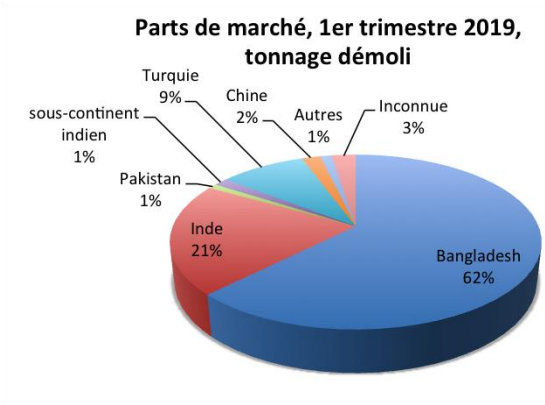
Nouvelle-Calédonie, récif Durand

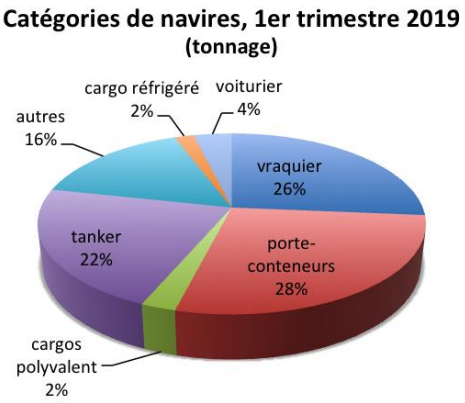
Le *Kea Trader* échoué le 12 juillet 2017 sur le récif Durand continue de se disloquer. Les navires *Hua-Ao* et *De-Jing* de la Shanghai Salvage Company sont sur place depuis novembre 2018 et retirent les débris flottants. Aucun moyen lourd n'est disponible. Une barge grue, la *Cali*, serait en construction en Chine. Le 8 mars 2019, à J+604 après l'accident, le Haut-Commissaritat de la République en Nouvelle-Calédonie annonçait être en attente de l'approbation par le comité scientifique du Parc naturel de la mer de Corail du plan de retrait de l'épave par ce nouvel équipement.

L'épave du *Kea Trader,* 13 février 2019.
© Shanghai Salvage company

Au sujet du *Kea Trader*, voir "A la Casse" n°49 p 39, "A la Casse" n°50 p 11 et "A la Casse" n°51, p 10

Janvier-février-mars 2019, un "petit" trimestre





158 navires, -13 %. 1,5 million de tonnes, - 8 % par rapport au dernier trimestre 2018. Le début d'année le plus faible depuis 10 ans. Le Bangladesh continue d'écraser le marché avec 62% du tonnage à démolir. Il précède de loin l'Inde (21%) et la Turquie (9%); les autres font de la figuration.

146 navires démolis en Asie, 96% du tonnage global. Parmi eux, 48 construits en Union Européenne et en Norvège et 38 appartenant à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen.

70 navires dépavillonnés. 44% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard. Palaos (42) précède les Comores (14). La Mongolie fait son retour, l'île de Nauru apparait sur le marché du dernier voyage.

69 navires détenus dont le cargo fluvio-maritime *Nila* construit sur le Danube, pavillon Togo, 10 détentions, démoli en Turquie et le cargo réfrigéré sierra léonais *Ocean Star 98* échoué au Bangladesh sous pavillon de Palaos.

38 porte-conteneurs, 28% du tonnage, le flux est reparti. Les moins de 2500 boîtes (27) sont majoritaires, 10 sont des plus de 4000 boîtes. Les porte-conteneurs reprennent la 1ère place devant les vraquiers (26% du tonnage).

29 tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz: la catégorie chute à la 3ème place en tonnage avec 22% du tonnage.

26 km, la longueur du convoi des démolis.

Le plus vieux, la drague hollandaise *Rijndelta*, 59 ans, construite en Allemagne, démolie aux Pays-Bas.

Le plus jeune, le porte-conteneurs accidenté *Aeneas*, 9 ans, construit en Chine, démoli au Bangladesh.

Rinjndelta, 59 ans. © **Michael Schindler**

Aeneas, 9 ans. © **Wolfgang K Reich/Wedel**

Le voiturier du trimestre: le *Baltic Breeze* victime d'un incendie au large des côtes allemandes en octobre 2018, remorqué en Turquie dans le chantier Leyal. (Cf. p 13).

Baltic Breeze, 26 novembre 2018, Cuxhaven (Allemagne). © **Kaljakoiran Kuvat**

Les autres accidentés: le transporteur de ciment *Raysut II* échoué à Oman en mai 2018, remorqué en Inde (p 49), le porte conteneurs *Aeneas* victime d'une collision dans le canal de Suez en juillet 2018, échoué au Bangladesh (p 22), le cargo *Nila* victime d'une voie d'eau en mer d'Azov en octobre 2018, remorqué en Turquie (p 18-19).

Le gouvernement du Bangladesh vient de réformer les orthographes version alphabet latin de 5 districts. Certaines dataient de l'époque de la colonisation britannique. Elles ont été changées pour être en cohérence avec l'alphabet bengali et la prononciation locale. Chittagong doit désormais s'écrire Chattogram.

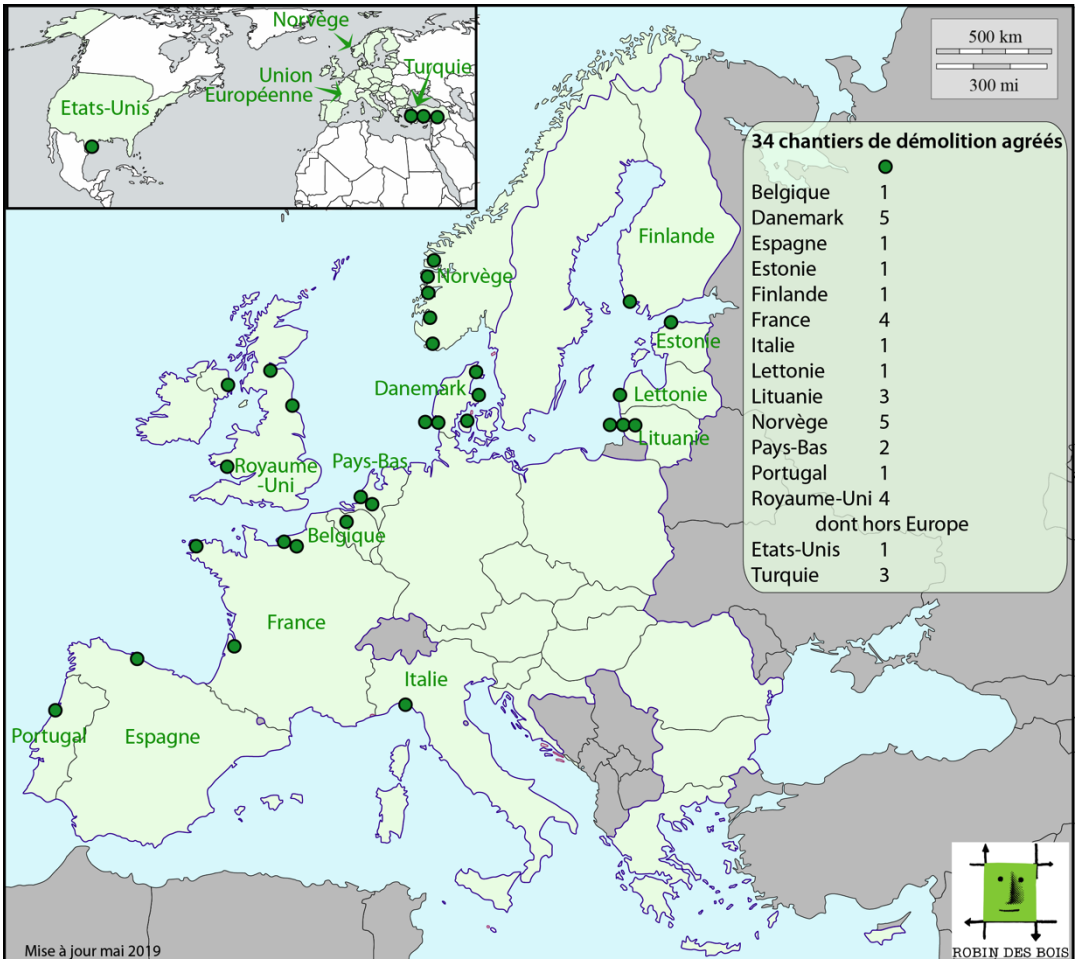
Les chantiers de démolition de Chattogram continuent d'être frappés par des accidents mortels. Le 15 mai 2019, aux environs de 8 h du matin, Rubel, 25 ans est en train de découper un tuyau au chalumeau dans la salle des machines du tanker *Bunga Kelana-4*. Une explosion retentit. Rubel meurt avant d'arriver à l'hôpital. 5 autres ouvriers qui travaillaient aussi dans la salle des machines sont gravement brûlés. Ils ont entre 19 et 27 ans. Selon les premières déclarations, des étincelles auraient enflammé des résidus huileux, ce qui aurait provoqué l'explosion d'une bouteille de gaz et l'incendie du compartiment machines. Le *Bunga Kelana-4* avait été échoué fin décembre dans le chantier Mahinur Ship Recycling. Il appartenait à American Eagle Tankers et faisait partie d'une série de 5 tankers envoyés à la casse par l'armateur malaisien au 4ème trimestre 2018. (Cf. "A la Casse" n°54, p 24).

La Malaisie vient d'annoncer qu'elle allait renvoyer 3000 t de tonnes de déchets en plastique vers leurs pays d'origine parmi lesquels États-Unis, Australie, Canada, Royaume-Uni, Japon, France... Des dizaines d'installations opportunistes y ont poussé pour capter ce marché, en brûlant ou en enfouissant des montagnes de déchets. La Malaisie devenait une destination privilégiée pour les déchets interdits d'importation en Chine depuis janvier 2018. Comme la Chine hier, la Malaisie ne veut pas devenir la poubelle du monde. Il est souhaitable qu'en réciprocité, les armateurs malaisiens ne prennent pas le Bangladesh pour leur poubelle.

© Andrew MacKinnon

Règlement européen

Le règlement européen n°1257/2013 relatif au recyclage des navires est entré en vigueur le 1er janvier 2019. Il s'applique aux navires battant pavillon d'un État-membre qui doivent être désormais démolis dans un chantier agréé. La liste des chantiers est régulièrement mise à jour. Depuis décembre 2018, elle comprend des chantiers situés dans des pays tiers (Turquie et États-Unis) après examen de leur conformité avec le règlement par Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd.
Dans la 5ème version le nombre de chantiers agréés passe de 26 à 34. La liste intègre 2 chantiers danois, 5 norvégiens, 1 turc. Parmi les 6 nouvelles candidatures de chantiers de pays tiers qui ont fait l'objet d'un examen (4 turcs et 2 indiens), seul celle du chantier turc Isiksan Gemi Sokum a été jugée conforme aux exigences européennes. Aucune candidature n'a été définitivement rejetée. L'Allemagne est toujours absente de la liste verte.



Convention de Hong Kong

La Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a fêté ses 10 ans mais n'est toujours pas entrée en vigueur malgré l'accélération des ratificationss. Depuis le début de l'année 2019, le nombre d'États contractants a doublé. L'Estonie, le Japon, Malte, les Pays-Bas, la Turquie et la Serbie ont rejoint la Belgique, le Congo, le Danemark, la France, la Norvège et Panama.

Les perspectives d'entrée en vigueur de la Convention restent lointaines. Le nombre d'États contractants (15) et leur part dans la flotte mondiale (40%) sont des objectifs envisageables à court terme. Par contre le critère de capacité globale de recyclage des pays contractants (3% de leurs flottes cumulées) ne pourra être atteint que si des majors du recyclage ratifie la convention. (Voir l'intervention de M. Mikelis, Forum Trade Winds sur la démolition des navires, p 9).

Démolition en Indonésie (suite)

Photos et captures d'écran KKP

L'Indonésie poursuit ses campagnes de destruction des navires saisis pour pêche illégale dans les eaux de sa Zone Économique Exclusive. Plus de 500 navires de pêche ont été détruits depuis octobre 2014, 125 pour l'année 2018. Le rythme ne faiblit pas, le 4 mai 2019, 51 navires supplémentaires ont été envoyés par le fond dans 5 ports de l'archipel; 38 étaient vietnamiens, les autres chinois, philippins ou malaisiens.

Jusqu'alors, les navires étaient dynamités et sombraient avec fracas face caméra. Cette fois la méthode choisie était douce. Les navires condamnés ont été alignés, chargés de sable puis remplis d'eau. Madame Susi Pudjiastuti, ministre de la Pêche, assistait aux opérations. Les filets de pêche ont été brûlés pour l'exemple en place publique.

Photos et captures d'écran KKP

Trade Winds Ship Recycling Forum. Hong Kong. 5-6 mars 2019
De la démolition au recyclage

Le magazine spécialisé organisait les 5 et 6 mars 2019 son "11ème forum sur le recyclage des navires". La communauté du shipping s'attache à valoriser l'activité et parle de "recyclage" et non de "démolition" des navires, à l'inverse des ONG et des syndicats de travailleurs qui préfèrent mettre en avant les risques. Selon la même tendance, les règlementations actuelles s'intitulent loi sur « le recyclage des navires » et non plus code ou règles de « démolition des navires » comme dans les premières versions (Shipbreaking rules ou Code).
Le forum Trade Winds rassemble tous les ans des acteurs de la démolition des navires et en particulier ceux qui s'impliquent dans l'amélioration des pratiques. Il est l'occasion de faire un état des lieux tant d'un point de vue technique que règlementaire et surtout d'échanger expériences et perspectives.

10 ans après la signature de la Convention de Hong Kong pour "le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires", le forum 2019 se tenait à Hong Kong. Il réunissait des armateurs et associations d'armateurs, cash buyers, chantiers de démolition, experts, consultants techniques, banques, sociétés de classification, ainsi que des représentants des États où se pratiquent principalement l'activité de démolition des navires (Inde, Bangladesh, Pakistan) ou qui agissent sur le plan réglementaire (Union Européenne) ou technico-financier (Japon), un représentant de la fédération internationale de travailleurs IndustriALL, et 2 ONG, Bellona et Robin des Bois. De nombreuses autres parties prenantes ont assisté aux présentations et aux discussions.

Les participants sont d'accord sur la nécessité de faire évoluer les pratiques de démolition des navires. Deux approches ont été développées l'une règlementaire, l'autre volontaire.
- Dans la première, les Etats ou organisations d'Etats mettent en place des règles applicables à tous et imposent des standards limitant les impacts négatifs de l'activité. C'est aussi la voie privilégiée par les ONG et syndicats de travailleurs qui voient dans une règlementation globale une base légale pour soutenir leurs actions de protection de l'environnement, des populations et des ouvriers de la démolition.
- Dans la seconde, les améliorations se font à la base, dans les chantiers, à la demande ou avec le soutien des armateurs et acteurs du shipping. Cette approche entend concilier des objectifs environnementaux, sociaux mais aussi économiques. Elle définit elle même ses critères tout en se basant sur les normes règlementaires qu'elles soient en vigueur ou non.

Alors que les conditions d'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong ne sont toujours pas remplies, le Forum TradeWinds a en particulier fait le point sur l'état actuel du marché, sur les avancées réglementaires internationales ou nationales, sur les perspectives d'application de la convention et de ses principes, sur les initiatives des armateurs, sur l'évolution concrète des pratiques dans les chantiers.

Les courtiers et cash buyers présents au forum s'attendent à un gros volume en 2019 [NDLR: ce qui n'est pas confirmé par le 1er trimestre de l'année]. Cette offre excédentaire risque d'entraîner des baisses de prix.

1ère partie

Hong Kong, *Rainbow Warrior II*, les banques et NAT à la une

Un panorama des évènements en matière de démolition depuis le dernier forum Trade Winds a été dressé par M. Dimitri Ayvatoglu, représentant le chantier turc Leyal, inclus en décembre 2018 dans la liste européenne d'installations agréées.

Ont été rappelés l'arrêt des importations chinoises de navires en fin de vie, les fermetures à répétition des chantiers au Pakistan suite à des accidents, l'entrée en vigueur du règlement européen sur le recyclage des navires et l'agrément de 26 chantiers dont 3 hors Union Européenne, la progression des ratifications de la Convention de Hong Kong, les pressions judiciaires et financières. Certains de ces points ont fait l'objet de développements par d'autres intervenants au cours du forum.

M. Ayvatoglu a mis l'accent sur l'intégration par le marché des normes en matière de recyclage des navires. Après les règlementations nationales ou globales en développement, cette démarche de standardisation est adoptée par certains armateurs, acteurs financiers ou chantiers. L'Inde est citée en exemple avec 77 chantiers certifiés compatibles avec la Convention par les sociétés de classification Nippon Kaiji Kyokai, Indian Register of Shipping ou RINA appartenant à l'IACS (International Association of Classification Societies), parmi lesquels 13 ont posé leur candidature à la liste définie par le Règlement européen. Au Bangladesh, le chantier PHP Family, lui aussi certifié, a démantelé le *Rongdhonu*, ex *Rainbow Warrior II* de Greenpeace [NDLR: voir aussi "A la Casse" n°53 p 4. C'était le navire star du forum, objet de multiples mentions et d'un film promotionnel].

Les pressions financières ont été présentées comme une évolution potentiellement importante à l'avenir. De plus en plus de banques (ING, AMRO, DNB, NIBC, ...) incluent des clauses concernant le démantèlement dans les prêts de financement des achats de navires. L'efficacité de ces clauses ne pourra se mesurer que sur le long terme selon M. Ayvatoglu. De son côté, le fonds de pension norvégien KLP a ajouté la compagnie norvégienne Nordic American Tankers (NAT) à la liste d'armateurs auxquels il n'accorde plus de prêts en raison de leurs pratiques de démolition. NAT a envoyé 10 navires à la démolition en 2018, 3 en Inde, 8 au Bangladesh. L'arrivée des *Nordic Aurora* et *Nordic Sprite* au Bangladesh en décembre 2018 est d'autant plus polémique que NAT avait annoncé un recyclage "selon les critères de la Convention de Hong Kong". Des participants au forum s'interrogent sur un éventuel recours en justice à l'encontre le cash buyer qui n'aurait pas respecté cette exigence. [NDLR. En revanche, des actions contre NAT n'ont pas été évoquées].

1- Evolutions règlementaires

Au niveau global, la convention de Hong Kong n'est pas entrée en vigueur mais les ratifications s'accélèrent. Le Règlement Européen s'applique depuis le 1er janvier 2019 à un niveau régional puisqu'il ne concerne que les navires battant un pavillon européen. Localement, les règlementations spécifiques se mettent en place (Inde, Bangladesh), au moins en théorie.

Dans l'antichambre de la Convention de Hong Kong

La Convention de Hong Kong était au centre des préoccupations. Elle sert de base aux États pour mettre en place ou renforcer leur législation. Les chantiers qui ont entamé des programmes de modernisation ont pour but d'être compatibles avec les critères Hong Kong. Certains armateurs qui prennent en compte la nécessité sinon légale du moins morale d'assumer la responsabilité de leurs navires jusqu'au bout (("from craddle to grave") établissent des politiques d'entreprise selon ces critères Hong Kong. Les experts travaillent à des solutions pratiques pour s'y conformer ou s'en approcher.

Dans sa présentation, M. Nikos Mikelis, ancien responsable de l'Organisation Maritime Internationale, connu par les participants au forum comme le "père de la Convention de Hong Kong", est revenu sur les difficultés et les progrès rencontrés pour la ratification et l'entrée en vigueur de la Convention.

La Convention de Hong Kong n'est pas une priorité pour des gouvernements qui ont à faire face à d'autres obligations internationales. Ce n'est pas non plus une priorité pour la majorité des armateurs qui font face à d'autres échéances règlementaires et à un contexte économique versatile.

De plus, 3 critères doivent être simultanément remplis pour l'entrée en vigueur de la Convention.
- un nombre minimal de parties (15),
- un pourcentage minimal de 40% de la flotte mondiale
- une capacité minimale de recyclage de 3% des flottes cumulées des parties

Au moment où s'est tenu le forum, 8 pays (Belgique, Congo, Danemark, France, Norvège, Panama, Pays-Bas, Turquie) avaient ratifié la convention, représentant 21,4% de la flotte mondiale.

Les deux premiers critères ne semblent pas hors de portée. Deux États sont devenus parties en 2019. Les processus parlementaires sont arrivés à leur terme en Allemagne et en Estonie. Les ratifications du Japon et de Malte sont attendues en 2019, celle de l'Italie à moyen terme. [NDLR, depuis la fin du forum, l'OMI a annoncé la ratification du Japon, de la Serbie, de Malte et de l'Estonie, portant le total à 12 parties]. M. Mikelis évoque aussi la possibilité de ratification par des pavillons de complaisance

("open registers") tels le Libéria ou les Iles Marshall si toutefois ils étaient poussés par des armateurs y immatriculant leurs navires

Ces ratifications éventuelles par des États n'ayant aucune activité de recyclage des navires pourraient paradoxalement retarder le respect du troisième critère qui implique justement une capacité de recyclage des États contractants. C'est le critère le plus difficile à atteindre : la capacité des 8 parties actuelles n'est que de 0,32% alors que l'objectif est de 3%. Dans les faits, l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong nécessite la ratification de l'Inde et d'un autre grand pays démolisseur. La Chine a longtemps semblé le candidat idéal mais suite à la fermeture de son marché, M. Mikelis estime que les efforts doivent porter sur une ratification par le Bangladesh, ce qui passe par l'amélioration nécessaire de ses chantiers.

M. Mikelis rappelle qu'en dépit de sa non-entrée en vigueur, les standards techniques de la Convention de Hong Kong servent de base aux règlementations qui se mettent en place et aux lignes directrices appliquées depuis quelques années par certains armateurs.

Le Bangladesh a voté pour le recyclage, l'Inde va le faire

La position des pays démolisseurs du sous-continent indien vis à vis de la Convention de Hong Kong a évolué. Ils y ont longtemps été opposés. Aujourd'hui l'Inde et le Bangladesh intègrent les standards de la Convention dans leurs règlementations spécifiques. Le Pakistan reste en retard; l'élaboration d'une loi contraignante n'avance guère; certains principes ont été renforcés concernant l'inertage, le nettoyage et le séchage des citernes des tankers à la suite des accidents mortels ayant frappé les chantiers, dont la tragédie de l'Aces en novembre 2017.

Au Bangladesh, l'activité de démolition des navires s'est développée depuis 30 ans; elle n'avait pas de réglementation spécifique encadrant ses spécificités avant la mise en place des "Shipbreaking Rules 2011". M. AKM Shamsul Areefin du ministère de l'Industrie du Bangladesh insiste sur la volonté de l'État et la nécessité de poursuivre cette voie d'amélioration d'une industrie considérée comme vitale à l'économie du pays. La loi sur le recyclage des navires ("Bangladesh Ship Recycling Rules") a été adoptée en 2018. Plusieurs projets sont en cours visant à amener les chantiers au niveau de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong, ce qui pourrait permettre la ratification par le Bangladesh.
La phase I d'évaluation du projet SENSREC-Bangadesh (Safe and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh) piloté par l'OMI, avec la coopération du ministère de l'Industrie et de l'association des chantiers (BSBA, Bangladesh Ship Breaking Association) et financé par la Norvège, s'est achevée. La phase II est en cours, elle est à horizon 2020. Elle s'attache en particulier à la gestion des déchets dangereux et à la formation des personnels. Les perspectives d'industrialisation de l'activité sont étudiées en partenariat avec la société de classification Nippon Kaiji Kyokai pour les aspects techniques. Parmi les axes d'amélioration, M. Shamsul Areefin évoque également le projet de construction d'un hôpital à proximité des chantiers, alors que n'existent pour l'instant que des centres médicaux pour les soins d'urgence et les visites médicales de routine.

M. Satinder Pal Singh du ministère indien des Transports précise qu'il n'y a pas encore de loi nationale sur la démolition des navires. L'activité est encadrée depuis 2013 par le Shipbreaking Code qui s'appuie sur les prescriptions de la Convention. Le code définit aussi des règles au regard de la présence, la gestion, le transfert des matériaux dangereux pour la catégorie de navires dite "à précaution particulière" ("ships of special concern "), soit les navires de plus de 20.000 t de poids lège, rouliers, navires à passagers, tankers, FPSO, navires militaires, navires d'un tirant d'eau de plus de 8 m, navires à propulsion nucléaire... La loi spécifique à l'activité (Recycling of Ships Bill) est en discussion. Compte tenu des élections législatives à venir en Inde, elle ne pourra être votée avant juillet 2019. La loi est un préalable à la ratification de la Convention de Hong Kong; l'engagement de l'Inde semble pour tous acquis. M. Satinder Pal Singh rappelle que s'est développée depuis plusieurs années une coopération avec l'agence de coopération internationale japonaise (JICA, Japan International Cooperation Agency) qui vise à une amélioration globale en matière de sécurité, conditions de travail, formation sur les chantiers, de suivi et d'impact environnemental et de gestion des déchets.

Le Règlement Européen (EU Ship Recycling Regulation 1257/2013), d'aujourd'hui et de demain

Le Règlement européen sur le recyclage des navires est entré en vigueur le 1er janvier 2019. L'impact de cette première règlementation globale et applicable sur les activités de démolition est une préoccupation pour de nombreux participants.

M. Peter Koller, représentant la Commission Européenne, est revenu sur les principes du règlement et ses perspectives. La politique de l'Union Européenne sur le recyclage des navires a été discutée depuis plusieurs années avec les parties prenantes avant d'aboutir au règlement désormais applicable à tous les navires battant pavillon d'un État-membre.
Les objectifs mis en avant sont de réduire les effets négatifs du recyclage et de faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong. Le règlement européen converge en de nombreux points avec la Convention de Hong Kong. Certains critères européens sont plus exigeants que les critères de Hong Kong mais ils ne sont pas un frein à la ratification de la Convention.

Le règlement européen définit les conditions minimales de recyclage des navires européens. Les navires battant un pavillon européen ne peuvent être recyclés que dans des chantiers agréés par la Commission Européenne. La liste de ces installations fait l'objet de mises à jour régulières. A ce jour [début mars], elle compte 26 chantiers dont 23 situés dans 12 États-membres, 2 en Turquie, 1 aux États-Unis. Leur capacité globale (1,72 million de tonnes de poids lège) est supérieure au tonnage annuel moyen de navires européens démolis sur la période 2013-2017(600.000 t). M. Koller rappelle que les contraintes exigées pour être inclus dans la liste sont les mêmes pour tous. Ce qui change, c'est la procédure d'inclusion. Pour les chantiers établis dans l'Union Européenne, c'est l'État-membre concerné qui approuve les installations sur son territoire. Les chantiers établis hors Union Européenne doivent déposer leur candidature. Ils pourront être agréés à la suite d'un processus de contrôle et de visites détaillées. M. Koller insiste sur le fait que les candidatures sont analysées individuellement. A ce jour, 25 candidatures sont à l'étude pour 6 chantiers établis en Turquie, 14 en Inde, 4 en Chine et 1 aux États-Unis. 6 visites de sites ont déjà été réalisées dans 4 chantiers turcs et 2 indiens. La procédure de vérification de la compatibilité des sites est menée par Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Les rapports concernant ces premières visites ont été publiés en janvier 2019. Ils sont disponibles sur le site de la Commission Européenne. A cette date, seul le chantier turc Isiksan Gemi Sokum Pazarlama Ve Tic. Ltd. Sti. a été jugé compatible avec les exigences du règlement européen. Pour les 5 autres chantiers, de nouvelles améliorations doivent encore être mises en œuvre. M. Koller confirme qu'à l'heure actuelle il n' y a eu aucun rejet définitif de candidature.

L'objectif est qu'aucun navire battant pavillon d'un État-membre ne soit recyclé dans un chantier hors liste. M. Koller estime qu'un nombre croissant de navires recyclés en conformité avec le règlement rendrait la liste attractive et favoriserait de nouvelles candidatures et améliorations des pratiques. Des chantiers norvégiens pourraient la rejoindre prochainement [voir page 6]. De nouvelles candidatures de pays tiers sont attendues.

Aucune révision du Règlement n'est prévue à court terme. Cependant, son application et son fonctionnement font l'objet d'un suivi et de discussions entre les États-membres chargés de l'appliquer et de sanctionner les manquements, la Commission Européenne et l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. Selon le retour d'expérience, des révisions pourraient être proposées 5 ans après l'entrée en vigueur. Parmi les sujets de discussion possibles, M. Koller évoque les incitations financières et l'extension du champ d'application, à savoir non seulement les navires sous un pavillon européen (EU-flagged) mais également les navires des armateurs établis dans l'UE (EU-owned). [NDLR. Il est satisfaisant de voir que ce dernier point n'a pas été oublié. En novembre 2008, le document de travail de la Commission Européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement - EU Strategy on better ship dismantling - proposait déjà d'appliquer la future règlementation à tous les navires ayant "un lien fort avec l'Europe en terme de pavillon ou de propriété". Cette option avait été abandonnée face aux pressions des armateurs. Robin des Bois soutient cet élargissement du champ d'application et espère que la bonne volonté aujourd'hui mise en avant par les armateurs ira au-delà des mots.]

Pour M. Koller, les pressions de la société civile ou d'autres acteurs ont conduit ces dernières années à des progrès notables dans le domaine du recyclage des navires, à des évolutions règlementaires et la prise de conscience des armateurs. Le rôle de l'Europe est important puisque 20% des navires de la flotte mondiale (soit 10.000 navires) arborent le pavillon d'un État membre et sont assujettis au règlement européen. M. Koller rappelle que même si tous les pays de l'Union Européenne ratifiaient la

Convention de Hong Kong, la date de son entrée en vigueur restera incertaine compte tenu du critère de capacité de recyclage.

Inventaire des matériaux dangereux (IHM)

Le règlement UE élabore des règles de gestion des matériaux dangereux utilisées pendant la construction et la maintenance des navires, nécessaires à la bonne marche du navire et résultant de son exploitation. Il impose aujourd'hui aux navires européens d'établir et de maintenir un inventaire des matériaux dangereux à bord (IHM, Inventory of Hazardous Materials). Cette obligation s'appliquera à partir du 1er janvier 2021 à tous les navires touchant un port européen, quel que soit leur pavillon. L'IHM doit faciliter et rendre plus sûr la mise en œuvre du plan de recyclage de chaque navire. l'IHM européen intègre quelques substances supplémentaires comme le PFOS ou acide perfluorooctanesulfonique, un composé perfluoré persistant utilisé pour la fabrication de substances imperméabilisantes et anti salissures.

L'inventaire des matériaux dangereux (IHM, Inventory of Hazardous Materials) à bord des navires et sa mise à jour s'imposera aux navires battant pavillon d'un État contractant à la Convention de Hong Kong (5 ans après son entrée en vigueur). Les recommandations de l'OMI sur l'IHM ont été publiées en 2015 (MEPC 269(68) et l'OMI conseille aux armateurs de les appliquer sans délai. Comme l'a rappelé M. Koller, l'IHM tel que défini par l'Union Européenne est d'ores et déjà effectif.

Les données pour l'établissement de l'inventaire sont fournies par l'armateur pour les navires existants (par les chantiers de construction pour les navires en construction) et doivent faire l'objet de contrôle par inspection ou prises d'échantillons. Selon plusieurs intervenants, les armateurs ont souvent une méconnaissance de ce qui est demandé; certains n'ont pas conscience que l'IHM est propre à chaque navire et qu'il serait erroné d'utiliser les données utilisées pour un sistership. De plus pour M. Ehud Bar-Levy, représentant Lloyd's Register of Shipping, l'exhaustivité des déclarations peut rendre un IHM inexploitable quand il cumule des milliers d'entrées.
L'IHM comporte une première partie relative à la construction et à l'exploitation d'un navire et une seconde préalable à la démolition qui inclut les résidus et matériaux restant à bord. Pour tous, C'est un document qui doit continuellement être mis à jour. C'est un document vivant ("live document") dit M. Prashant S. Widge au nom de Maersk qui est présenté à chaque visite de la société de classification; il ajoute que la mise à jour par un officier responsable se fait en continu sur les navires Maersk et que les équipages sont formés à l'identification des matériaux contenant de l'amiante.

Les intervenants s'accordent pour constater que les inventaires sont de qualité très variable selon les sociétés émettrices. Selon M. Tom Peter Blankenstijn (de Sea2Cradle, société de conseil), certains inventaires sont de simples listes qui manquent d'informations qualitatives voire de cartographie des matériaux dangereux. M. Sanjiv Agarwal représentant le chantier indien JRD [choisi par la Marine néozélandaise pour la démolition de son tanker ravitailleur *HMNZS Endeavour*] confirme que certains inventaires sont plus faciles à exploiter pour préparer le plan de recyclage car ils localisent précisément matériaux dangereux. Il n'a pas été répondu à la question "Que fait le chantier quand on lui fournit un mauvais inventaire".

L'IHM est un outil indispensable pour l'élaboration du plan de recyclage par le chantier. Il doit permettre d'assurer la sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement pendant la phase de démolition puis la gestion des déchets en aval. Pour M. Marc Van der Poel (M.A.RC., Marine Asbestos & Recycling Consultants, spécialisé dans l'établissement des IHM) il y a nécessité d'uniformiser les IHM pour les rendre exploitables dans les chantiers.

La 2ème partie du compte rendu du forum sera publiée dans le numéro n°56 "d'A la Casse". Elle concernera les actions volontaires des chantiers, des armateurs, des États, le point de vue des syndicats de travailleurs et le point de vue de Robin des Bois.

Voiturier

Baltic Breeze. OMI 8312590. Longueur 164 m, 8.791 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Onishi (Japon) par Kurushima. Propriétaire Wallenius Lines (Suède). Vendu pour démolition en Turquie.

Le Havre (France). © **Pascal Bredel**

La fin de carrière du *Baltic Breeze* a été dramatique.

2014. Après avoir quitté lège le port algérien de Djen-Djen, le *Baltic Breeze* doit charger une cargaison de véhicules à Vigo (Espagne). Aux premières heures du 1er avril, il navigue au large de la Galice dans le dispositif de séparation du trafic (DST) du Ria de Vigo; il s'apprête à infléchir son cap pour rester dans la voie montante du DST et gagner la zone de mouillage de Vigo. Dans la voie descendante, le navire de pêche *Mar de Marin* avec à son bord 9 marins et un scientifique se dirige vers une zone de pêche côtière. Il utilise une carte électronique à la place des cartes approuvées par les services hydrographiques : le DST et les inflexions de cap des voies montantes et descendantes ne sont pas clairement indiqués. Le rapport d'enquête pointe une mauvaise analyse de la trajectoire du voiturier de la part du *Mar de Marin* et un défaut de veille. Le *Mar de Marin* n'anticipe pas le changement de cap du *Baltic Breeze* en conformité avec le DST. Le *Mar de Marin* change de cap, il redoute une collision, il percute le voiturier et coule en quelques minutes. 5 marins se noient.

DST du Ria de Vigo
Ministère des Transports

Mar de Marin longueur 27 m
© Gonzalo Sans

2018. Dans la nuit du 14 octobre, un incendie éclate dans la salle des machines. Le navire a quitté Drammen (Norvège) à destination de Cuxhaven (Allemagne). Il transporte 3000 voitures. L'équipage tente de combattre l'incendie. Une équipe de pompiers allemands est héliportée et finit par le maîtriser. Après inspection le navire est autorisé à gagner Cuxhaven. Les dégâts sont trop importants pour que le *Baltic Breeze*, âgé de 35 ans, soit réparé. Le 10 janvier 2019, il quitte en remorque le port allemand. Il est échoué à Aliaga le 5 février.

Octobre 2018, opérations de sauvetage. © **dpa**

Janvier 2019, le dernier voyage du *Baltic Breeze*. © **Cuxhaven Nachrichten**

Chang Fa Kou (ex-*Pacific Aries*). OMI 8321943. Longueur 169 m. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Chang Fa*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1985 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Revendu à Scope Maritime Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Chang Fa Kou, 2009. © **Marc Ottini**

Jasa Bakti (ex-*Shenandoah Highway*). OMI 9043689. Longueur 180 m, 13.774 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire KK Regional Navigation (Malaisie). Détenu en 2000 à Incheon (Corée du Sud) et en 2015 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde dans un chantier certifié compatible avec la convention de Hong Kong. 436 US$ la tonne.

Pearl Ace. OMI 9051818. Longueur 188 m, 12.584 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Shitanoe (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire Masumoto Shipping Co Ltd (Japon). Détenu en 1999 à Emden (Allemagne), en 2010 et 2015 à Fremantle (Australie) et en 2017 à Brisbane (Queensland, Australie). Vendu pour démolition en Inde dans un chantier certifié compatible avec la convention de Hong Kong. 420 US$ la tonne.

Pearl Ace, Le Havre (France), 16 avril 2018. © **Pascal Bredel**

Van Iris (ex-*Curitiba*, ex-*Rockies Highway*). OMI 9078220. Longueur 180 m, 13.826 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *Kris*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Northstar Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2008 à à Brisbane (Queensland, Australie). en 2014 à Bremerhaven (Allemagne) et en 2015 de nouveau à Brisbane. Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 479 US$ la tonne.

Van Iris, Shanghai (Chine), août 2016.
© **Manju**

Kris, Chattogram, avril 2019 © **Mahamud Bin**

Ferry

Alkyon (ex-*Mambro*, ex-*Skopelos*, ex-*Gotlandia*, ex-*Viking 2*, ex-*Gotlandia*). OMI 6510253. Longueur 71 m. Pavillon Palaos. Société de classification inconnue. Construit en 1965 à Langesund (Norvège) par Langesunds MV pour la compagnie suédoise Rederi AB Nordö. Le ferry était exploité en mer Baltique sur la ligne reliant Klintehamn (île de Gotland) et Grankullavik (île d'Öland) à Oskarshamn en Suède continentale en 3 heures et demie. Il pouvait emporter 800 passagers et 140 voitures.

Gotlandia. © **Hans Hemlin/Gotlandsbolaget**

A la fin de l'année 1978, le *Gotlandia* quitte l'Europe du Nord et part pour la Méditerranée après son rachat par l'armateur Nikolas Nomicos de Santorin. Le *Gotlandia* devient le *Skopelos*, du nom d'une des îles Sporades, archipel de la mer Egée qu'il dessert jusqu'en 2001.

1999, le *Skopelos*. © **shipfriends.gr**

En 2001, il a 35 ans, il est revendu, devient le *Mambro* et passe sous pavillon de Saint-Vincent-et-Grenadines. La même année, il est rebaptisé *Alkyon* ; il est exploité sous pavillon Bolivie dans des conditions troubles entre la Grèce et l'Italie par la South Lines SA enregistrée en Bolivie et appartenant à la famille Prudentino de Brindisi. Selon la police financière, les Prudentino sont impliqués dans la contrebande de cigarettes et le blanchiment d'argent via une agence de voyages et une cascade de compagnies écran controlant l'*Alkyon*. Le ferry reste immobilisé dans le port du Pirée. En 2013 il est saisi par les autorités grecques pour des créances impayées puis mis en vente aux enchères sans succès à trois reprises. En décembre 2015, le prix de vente avait été abaissé à 50.000 euros sans plus de résultat. En décembre 2018, l'*Alkyon* est donné à Ignatios Spanopoulos SA (Grèce) chargé de le rendre en état d'être remorqué pour démolition en Turquie. Le vieux ferry a été échoué à Aliaga le 22 février.

Aliaga, mars 2019. © **Selim San**

Les *European Express, Horizon, Mawdaddah* sont trois ex ferry japonais exportés à des âges variant entre 15 et 25 ans pour une seconde carrière vers des horizons lointains en Mediterranée. Ils auraient dû être rejoints en 2006 par l'*Utopia IV* finalement resté jusqu'au bout au Japon. (Au sujet des exportations de ferries, voir le dossier de Robin des Bois " 2008-2018, transport maritime et fluvial de passagers : plus de 12.000 morts").

European Express (ex-*Millenium Express*, ex-*Ho Maru*, ex-*Takashiho Maru*). OMI 7355272. Longueur 160 m, 6.970 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1974 à Shimizu (Japon) par Nippon Kokan pour Nippon Car Ferry KK. Il est exploité au Japon jusqu'en 1999. A l'âge de 25 ans, il suit la filière grecque et entame sa carrière méditerranéenne. Détenu en 2003 à Brindisi (Italie), en 2006 à deux reprises à Marseille (France), en 2008 à Oran (Algérie) et en 2014 au Pirée (Grèce) puis à Kavala (Grèce). Propriétaire NEL Lines (Grèce).
Le *European Express* était désarmé depuis novembre 2014 dans le port du Pirée. Il avait subi une voie d'eau en avril 2018 et menaçait de chavirer. Il a été mis en vente aux enchères pour démolition en novembre 2018. Le 27 janvier, l'ex ferry de la NEL est pris en remorque par le *Christos XXII*, direction les chantiers d'Aliaga.

Arrivée matinale au Pirée en octobre 2012 sous les couleurs de NEL Lines.

désarmé à Perama en mai 2018

© Marc Ottini

Horizon (ex-*Ionis*, ex-*Ignis*, ex-*Dignity*, ex-*Vignesswara*, ex-*Ferry Naniwa*). OMI 7203637. Longueur 121 m, 4.021 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1971 à Mihara (Japon) par Koyao Dockyard pour Osaka Kochi Ferry KK. Exploité au Japon jusqu'en 1990. Il passe sous contrôle de sociétés entregistrées au Panama ou Saint-Vincent-et Grenadines (Greenseas Sg Co, Sunbeam Navy Corp, Roussan Shipping Ltd...) avant de devenir le *Ionis* de European Seaways.

Ferry Naniwa. **Collection Ken Murayama**

En juin 2011, il est affrété par le comité international de la Croix Rouge lors de la crise libyenne pour le rapatriement de prisonniers vers Benghazi. Son dernier armateur était la compagnie turque Pelican Denizcilik. Détenu en 2000 à Brindisi (Italie) et en 2002 et 2014 à Bari (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Ionis à Bari (Italie), juillet 2006. **© Vessel Tracker**

Mawaddah (ex-*King Minos*, ex-*Erimo Maru*). OMI 7214521. Longueur 154 m, 7.252 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1972 à Shimizu (Japon) par Kanasashi pour la Nippon Enkai Ferry KK. Il est exploité pendant 15 ans sur la ligne Tomakomai-Tokyo puis est revendu en 1987 à la Minoan Lines Shipping SA. Il devient le *King Minos* reliant Patra, Igoumenitsa et Corfou en Grèce à Ancone (Italie). Il sera utilisé sur plusieurs services entre Le Pirée et Heraklion (Crète) à partir de 1992 puis de 2001 entre Igoumenitsa, Corfou et Brindisi.

King Minos. © **Foto Ton Grootenboer**

En 2004, il est bièvement affrété par la Comanav (Compagnie Marocaine de Navigation) entre Gênes et Tanger puis la même année entame une 3ème carrière en mer rouge après son rachat par Namma Shipping Lines (Arabie Saoudite). Il relie Safaga (Égypte) à Jeddah (Arabie Saoudite) près de La Mecque. Détenu en 2004 à deux reprises à Gênes (Italie) et en 2006 à deux reprises à Safaga (Égypte). Vendu pour démolition au Pakistan.

Mawaddah, Suez (Égypte), 22 novembre 2005. © **Bruce Peter**

Utopia IV (ex-*Akatsuki*, ex-*New Akatsuki*). OMI 9045895. Longueur 146 m, 5.780 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *UFO*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane pour Oshima Transport Inc. Il entre en service sur la ligne reliant Kagoshima, Amami et Okinawa. En 2006, il devait être vendu à Saos Ferries et partir pour la Grèce. La vente échoue. Le ferry est finalement racheté par Suzhou Shimonoseki Ferry / Utopia Line qui l'exploite sur la route reliant Shimonoseki (Japon) à Shanghai (Chine). En janvier 2019, il est remplacé par un navire neuf et revendu à Machtrans Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 457 US$ la tonne.

New Akatsuki, Japon, 1997. © **Takayuki Murata**

Utopia IV, Bangladesh, mars 2019. © **Mohammed Bappi**

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 2019

9 démolitions, en baisse sensible, représentant 2% du tonnage total.
Trois navires mesurent plus de 175 m. Le *Star Gran* a été démoli en Turquie par le chantier Leyal, l'*Oriental Mutiara* et le *White Pearl* au Bangladesh. Tous les autres mesurent moins de 125 m. La catégorie se répartit entre le Bangladesh et la Turquie, à l'exception du *Vega Bulk* appartenant à une société des Îles Canaries, est en cours de démolition dans un chantier local.
39 ans: la moyenne d'âge au moment de la démolition, la moitié avaient plus de 40 ans.
89% : le taux de détention préalable à la démolition. La médaille d'or des navires sous-normes est une fois encore un cargo polyvalent, le navire fluvio-maritime *Nila*, 10 détentions.

Arrow 1 (ex-*Vlad*, ex-*Vladivostokskaya*). OMI 8227446. Longueur 56 m, 790 t. Pavillon Togo. Société de classification Cosmos MarineBureau Inc. Construit en 1984 à Drobeta Turnu Severin (Roumanie). Propriétaire Triera Co Ltd (Russie). Détenu en 2011 et 2012 à Nakhodka (Russie), en 2017 à Otaru (Japon), en 2018 à Slavyanka (Russie) puis de nouveau à Otaru. Il quitte l'extrême-orient russe en février 2019 pour démolition au Bangladesh.

Arrow I, 19 mai 2013, Nakhodka (Russie). © **andy.ru73**

Diamond K (ex-*Diamond George*, ex-*Zea*, ex-*Titanas*, ex-*San Juan de Gaztelugatxe*). OMI 7435046. Longueur 82 m, t. Pavillon Tanzanie, Togo depuis janvier 2019. Société de classification National Shipping Adjusters. Construit en 1977 à Gijon (Espagne) par Cantabrico y Riera. Détenu en 2009 à Izmit (Turquie), en 2011 à Ashdod (Israël), en 2013 à Samsun (Turquie) et en 2014 à Iskenderun (Turquie). Vendu à CK Trade enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition en Turquie

A quai à Haydarpasha (Turquie), 13 août, 2018
© **Ahmet Ünlügil**

Nila (ex-*Alnilam*, ex-*Seashell*, ex-*Volgo-Balt 201*). OMI 8230314. Longueur 114 m. Pavillon Togo. Société de classification Shipping Register of Ukraine. Navire fluvio-maritime construit en 1977 à Komarno (Slovaquie) par Zavody Tazkeho Strojarstva Yard. Propriétaire Armada Shipping (Turquie). Médaille d'or des navires sous normes avec 10 détentions en 2012 à Samsun (Turquie), en 2014 à Aliaga (Turquie), en 2015 à Rostov-sur-le-Don (Russie) et à Batumi (Georgie), en 2016 à Gemlik (Turquie), Azov (Russie), Mersin (Turquie) et de nouveau à Rostov-sur-le-Don, en 2018 à Kavkaz (Russie) et en février 2019 à Giresun (Turquie). Banni une première fois des ports européens pour détentions multiples en 2016.
En octobre 2018, le *Nila* est victime d'une voie d'eau en mer d'Azov, avant de franchir le détroit de Kerch. Il transporte 3000 t de charbon depuis le port russe d'Azov à destination de Giresun (Turquie).

Des inspections sous-marines mettent en évidence plusieurs fissures dans la coque. Elles sont provisoirement colmatées, le navire est mis à quai à Kavkaz. Il y est détenu pendant 79 jours. En janvier 2019, il est de nouveau banni des ports européens, cette fois pour une durée de 12 mois. Il s'échoue finalement pour démolition à Aliaga le 7 mars 2019.

Volgo-Balt 201 © **B A Krohn Johansen**

Oriental Mutiara (ex-*Ocean Hope*, ex-*Benin Star*, ex-*Ocean Hope*, ex-*MSC Bahia*, ex-*Hansa Carrier*, ex-*California Carrier*, ex-*Hansa Carrier*). OMI 8717518. Longueur 177 m, 7.354 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1989 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. Propriétaire Salam Pacific Indonesia Lines (Indonésie). Détenu en 2003 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 US$ la tonne.

Belawan (Indonésie), 19 juin 2011. © **Brian Crocker**

Star Gran (ex-*Titan*). OMI 8420799. Longueur 198 m. Pavillon Norvège. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Grieg-Gaarden Ocean AS (Norvège). Détenu en 2013 à Zhanjiang (Chine). Vendu pour démolition en Turquie par le chantier Leyal. Le premier navire démoli en application du règlement européen.

Gdynia (Pologne), 10 mars 2015. © **Gaga/Vessel Finder**

Aliaga, 2019. © **Selim San**

Taxiarchis S (ex-*Nordgard*, ex-*Heimvik*, ex-*Gerd*, ex-*Klaus Block*). OMI 6913340. Longueur 77 m. Pavillon Grèce. Société de classification inconnue. Construit en 1969 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sletas. Propriétaire Taxiarchis Spopelou Maritime (Grèce). Le navire tombe en panne de propulsion le 11 juillet 2018 peu après son départ d'Héraklion, sur la côte nord de la Crète. il est remorqué à son point de départ et reste en attente de réparations. Le 21 janvier 2019, il est échoué à Aliaga.

Vega Bulk (ex-*Trader Bulk*, ex-*Tri Frakt*, ex-*Frakt*, ex-*Kiri*, ex-*Makiri*, ex-*Makiri Smits*). OMI 7233060. Longueur 84 m. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1973 à Slikkerveer (Pays-Bas) par De Groot & Van Vliet. Propriétaire Arabella Enterprises Corp (Iles Canaries, Espagne). Détenu en 2012 à Moss (Norvège) et en 2016 à Aalesund (Norvège). En cours de démolition par Logiscrap dans le port de Las Palmas (Iles Canaries, Espagne), le long de la digue de la Reine Sophie, parcelle C27.

Trader Bulk, Liepaja (Lettonie), 15 mars 2017. **© Andrej S**

Vega Bulk, 3 mars 2019 en cours de démolition à Las Palmas de Gran Canaria **© Rolf Bride**

West Ocean 1 (ex-*Lift 1*, ex-*Lift-Off*, ex-*Christodoulos*, ex-*Alexandros III*, ex-*Lift-Off*). OMI 7638492. Longueur 97 m, 1.771 t. Pavillon Philippines, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1977 à Mandal (Norvège) par Baatservice. Propriétaire West Ocean Lines & Transport (Philippines). Détenu en 2003 à Catane (Italie), en 2004 à Kholmsk (Russie) et en 2005 à deux reprises à Vladivostok (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

West Ocean 1, Cagayan de Oro, Philippines, 10 février 2018. **© Cornelis Sandy Rijskamp**

White Pearl (ex-*Siskin Arrow*, ex-*Monique LD*). OMI 8207331. Longueur 183 m, 11.796 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Gdynia (Pologne) par les chantiers Commune de Paris. Propriétaire SMT Shipping (Chypre). Détenu en 2009 à Vlissingen (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. La vente précise que la démolition se fera dans un chantier réputé compatible avec la Convention de Hong Kong. 443 US$ la tonne.

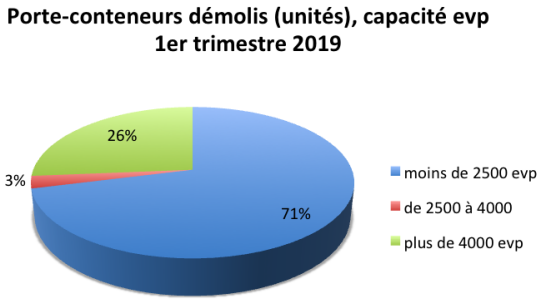
Siskin Arrow à Terneuzen en février 2011. **© Marc Ottini**

White Pearl, Mandal, Norvège, 22 avril 2018 **© Kurt Ove leland**

Porte-conteneurs

Janvier-février-mars 2019

38 démolitions. Un tonnage cumulé de 425.281 t, 28% du tonnage total. Le flux des porte-conteneurs a repris. Ils retrouvent la 1ère place tant en unités qu'en tonnage. Les petits" porte-conteneurs de moins de 2500 boîtes constituent toujours la majorité (27, soit 71%), les plus de 4000 (10, soit 26%) font leur retour. La moyenne d'âge de la catégorie au moment de la démolition est de 22 ans, elle n'est que de 16 ans pour les unités les plus grosses. 27 (71%) ont été dépavillonnés pour leur dernier voyage; parmi les plus de 4000 boîtes seul le *Zim Virginia* n'aurait pas (encore) abandonné son pavillon d'exploitation.
17 (45%) appartenaient à des armateurs européens.



Tous les porte-conteneurs ont été destinés à l'Inde ou au Bangladesh. Le Bangladesh (28 navires, 83% du tonnage) capte l'essentiel du marché et a réceptionné l'intégralité des plus de 4000 boîtes.

Aeneas (ex-*RHL Felicitas*). OMI 9426790. 5100 evp. Longueur 294 m, 22.197 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2010 à Shanghai (Chine) par Shanghai Jiangnan Changxing. Propriétaire Hyundai Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Le 15 juillet 2018, le *Aeneas* en provenance de Southampton et à destination de Singapour descend en convoi le canal de Suez. Il tombe en panne de propulsion et s'échoue, entraînant la collision de 3 vraquiers, les *Panamax Alexander*, *Sakizaya Kalon* et *Osios David* qui le suivent. Le trafic est interrompu pendant plusieurs heures; des dizaines de navires du convoi sud restent bloqués à Port Saïd. L'*Aeneas* reprend sa route alors que les vraquiers accidentés sont contraints à des réparations. Vendu en l'état à Hong Kong. La destination n'est pas précisée. Ses problèmes de propulsion ne semblent pas résolus: selon les courtiers, il est vendu « avec des défauts de moteur principal ». 450 US$ la tonne. Son statut officiel dans la base de données Equasis est toujours "en service" mais il quitte Ningbo (Chine) par ses propres moyens à destination annoncée de Singapour puis s'échoue à Chattogram.

Canal de Panama, 23 septembre 2016. **© Kenneth R.Myers**

Anan Bhum. OMI 9106883. 1018 evp. Longueur 146 m, 4.577 t. Pavillon Thaïlande, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Anan*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Singapour par Singapore Technologies. Propriétaire RCL Shipmanagement Pte (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Anan Bhum, Lamma Channel (Hong Kong), juin 2004.
© Marc Ottini

ANL Walwa (ex-*Serena P*, ex-*Maersk Drummond*). OMI 9317913. 5040 evp. Longueur 294 m, 20.500 t. Pavillon Libéria Palaos pour son dernier voyage renommé *Elise*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2006 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & CoKG (Allemagne). Vendu aux enchères en l'état en Chine pour démolition au Bangladesh. 460 US$ la tonne incluant 180 t de carburant.

Serena P en appareillage du Havre (France), 30 mai 2015. © **Erwan Guéguéniat**

Anona Ipsa (ex-*Nina Rickmers*, ex-*CMA CGM Rio Grande*, ex-*APL Kobe*, ex-*Nina Rickmers*). OMI 9270830. 1858 evp. Longueur 197 m, 10.599 t. Pavillon Iles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Ipsa*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2004 à Jiangyin (Chine) par Jiangsu Yangzijiang. Propriétaire Fairmont Shipping Canada (Canada). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 422 US$ la tonne.

CMA CGM Rio Grande à Durban (Afrique du Sud), 30 mars 2006. © **Marc Ottini**

Bani Bhum. OMI 9106895. 1018 evp. Longueur 146 m, 4.577 t. Pavillon Thaïlande, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Bani*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Singapour par Singapore Technologies. Propriétaire Regional Container Lines Pcl (Thaïlande). Détenu en 2014 à Ningbo (Chine) et en 2015 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Singapour, 1er décembre 2005. © **Mick Prendergast**

Boxy Lady (ex-*Merkur*, ex-*APL Colon*, ex-*Merkur*, ex-*Sea Valiant*, ex-*Merkur*, ex-*CMBT Endeavour*, ex-*Merkur*). OMI 9108386. 1129 evp. Longueur 159 m, 6.758 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Aims Shipping Corp (Grèce). Détenu en 2007 à deux reprises à Izmir (Turquie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 US$ la tonne.

Au mouillage à Bilbao (Espagne), 16 juin 2017. © **Benjamín Marfil**

Claes Maersk. OMI 9064396. 1750 evp. Longueur 190 m, 8.965 t. Pavillon Danemark jusqu'en juillet 2018, puis Hong Kong puis Kiribati pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1994 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskib. Propriétaire Maersk Line A/S (Danemark). Vendu Almanac Ship Management basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.

Claes Maersk au Havre, 5 mars 2005.
© **Pascal Bredel**

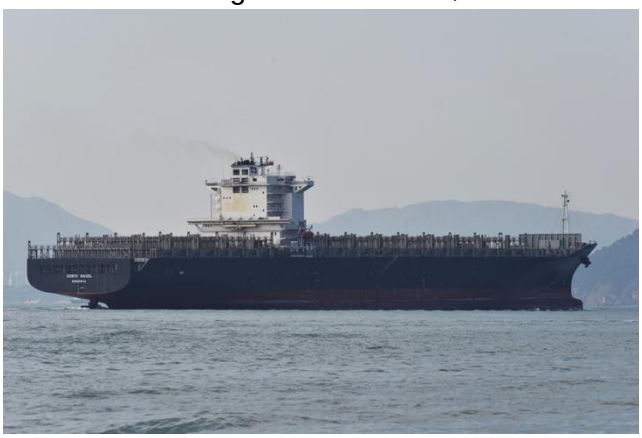
Clara Maersk. OMI 8820016. 1550 evp. Longueur 176 m, 8.025 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1992 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskib. Propriétaire Maersk Line A/S (Danemark). Revendu à Ace Ship Recycling Pte Ltd basé à Singapour, specialiste de l'achat des navires à démolir et partenaire du chantier indien JRD Industries, avant son départ pour démolition en Inde.

CNP Paita (ex-*Dorothea Rickmers*, ex-*Delmas Joliba*, ex-*Dorothea Rickmers*, ex-*Wal Ulanga*, ex-*Dorothea Rickmers*). OMI 9144160. 1730 evp. Longueur 184 m, 7.788 t. Pavillon Pérou. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Peruano Naviero (Pérou). Détenu en 2014 à San Antonio (Chili). Vendu pour démolition en Inde. 440 US$ la tonne.

Valence (Espagne), 25 janvier 2015. © **Manuel Hernández Lafuente**

Conti Basel (ex-*Hanjin Basel*). OMI 9248136. 5752 evp. Longueur 279 m, 24.337 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Vasel*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI. Propriétaire NSB Niederelbe Schiffahrtsges (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 470 US$ la tonne.

6 mars 2008, *Hanjin Basel*, au Havre (France). **© Pascal Bredel**



17 décembre 2018, *Conti Basel* arrivant à Hong Kong pour sa dernière escale et le débarquement de résidus de soutes. **© Marc Ottini**

CS Tina (ex-*St. John Faith*, ex-*CS Tina*, ex-*Cala Palmira*, ex-*Melfi Canada*, ex-*Maersk La Guaira*, ex-*Weser Trader*, ex-*CTE Algeciras*, ex-*Weser Trader*). OMI 9117650. 1122 evp. Longueur 157 m, 5.734 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1995 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Détenu en 2014 à Bandar Abbas (Iran). Revendu à Arka Global Marine Services LL basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition au Bangladesh et rebaptisé *HH Tina.*

Ever Able. OMI 9130509. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.004 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Able*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Nagasaki Japon) par Hayashikane. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2003 et 2004 à Hong Kong (Chine). Vendu en l'état à Taiwan pour démolition au Bangladesh. 380 US$ la tonne.

Ever Able, Hong Kong, 28 mai 2009. **© Marc Ottini**

Ever Ally. OMI 9130511. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.004 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Sally*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Nagasaki (Japon) par Evergreen. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2000 à Port Botany (Australie) et en 2015 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 US$ la tonne.

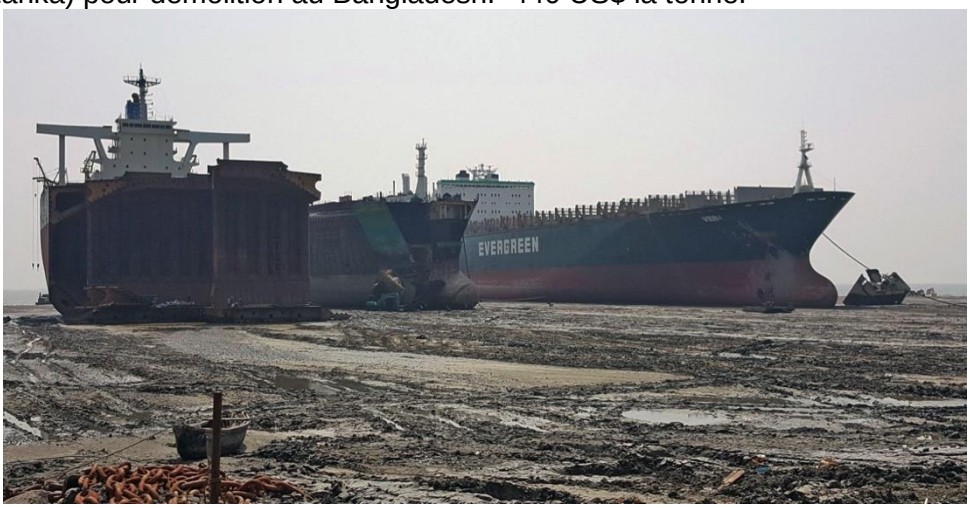
Ever Apex. OMI 9130523. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.004 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Eve*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Nagasaki (Japon) par Evergreen. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2000 à Port Botany (Australie), en 2004 à Hong Kong (Chine) en 2012 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu en l'état à Taiwan pour démolition au Bangladesh. 395 US$ la tonne.

Ever Ultra. OMI 9116577. 5364 evp. Longueur 285 m, 24.018 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Ultra*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Revendu en l'état à Taiwan à Prayati Shipping Pvt Ltd basé en Inde pour démolition au Bangladesh. 420 US$ la tonne.

Ever Ultra, arrivant à la bouée CH1 de Cherbourg (France) pour l'embarquement de son pilote hauturier. **© Marc Ottini**

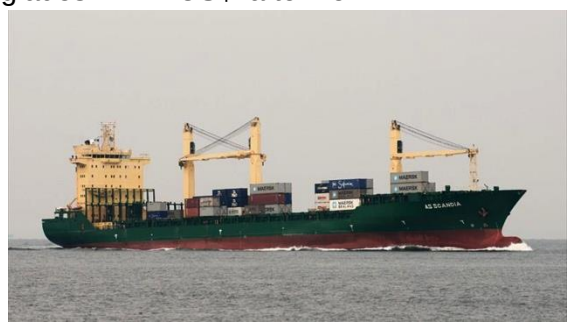
Ever Ultra, Chattogram, 14 mai 2019.. **© Helal Uddin**

Ever Union. OMI 9116618. 5364 evp. Longueur 285 m, 24.078 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Vera*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.



Ever Union, mai 2019. © **Helal Uddin**

IG 2 (ex-*AS Scandia*, ex-*CMA CGM Puma*, ex-*Scandia*, ex-*P&O Nedlloyd Scandia*, ex-*Scandia*). OMI 9208368. 1716 evp. Longueur 189 m, 8.764 t. Pavillon Singapour, Nauru pour son dernier voyage abrégé en G2. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire Trust Maritime Services Pte (Singapour). Ses grues de chargement ont été retirées début 2014, il était utilisé comme feeder à Singapour. Vendu à Almanac Ship Management LLC enregistré aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition au Bangladesh. 442 US$ la tonne.



AS Scandia, Nagoya (Japon), baie d'Ise, 7 novembre 2010. © **Yuichi Morita**

Au mouillage à Singapour, 14 février 2019. © **Michael Turner Meredith**

Irenes Logos (ex-*CCNI Mejillones*, ex-*CMA CGM Limon*, ex-*Irenes Logos*, ex-*Ise*). OMI 9123922. 1625 evp. Longueur 194 m, 8.610 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Logos*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Tsakos Shipping and Trading (Grèce). Vendu à Green Ocean Shipmanagement basé en Inde avant son départ pour démolition en Inde.

CMA CGM Limon remontant l'Escaut en août 2006. © **Marc Ottini**

Kota Hasil. OMI 9137129. 1088 evp. Longueur 160 m, 5.312 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Shimizu (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 453 US$ la tonne.

Lal Bahadur Shastri. OMI 9045534. 1869 evp. Longueur 189 m, 8.484 t. Pavillon Inde, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Shastri*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Revendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) à NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition en Inde. 417 US$ la tonne.

Lindavia (ex-*ACX Jasmine*, ex-*Lindavia*, ex-*Maersk Sydney*, ex-*Lindavia*, ex-*Sea Lindavia*, ex-*Lindavia*). OMI 9122435. 2078 evp. Longueur 188 m, 10.332 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Davia*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Dauelsberg H (Allemagne).

Lindavia, Keelung (Taiwan), juillet 2016. © **Eric Hu**

Le 29 septembre 2018, Le *Lindavia* décharge des conteneurs dans le port de Tien Sa (Vietnam). A l'intérieur d'un conteneur Maersk en provenance du Nigéria, les douaniers découvrent 6 t d'écailles de pangolins et 2 t d'ivoire. C'est la saisie record de l'année au Vietnam. Le conteneur était déclaré contenir des déchets plastiques mais les douaniers du port ne s'y sont pas laissé prendre. Ils l'ont d'abord passé au scanner puis la fouille a commencé dans l'après-midi et s'est terminée tard le soir. Il y avait 200 sacs de déchets camouflant 200 sacs d'écailles et de défenses tronçonnées en morceaux. Le destinataire déclaré sur le manifeste est la société Thien Truong Su Co., Ltd installée dans la commune de Nghia Xuan, Province de Nghe An, mais personne n'est venu prendre livraison du conteneur.

© **Navva**

© **Vietnam Customs**

En janvier 2019, le Lindavia est vendu en l'état à Singapour. 440 US$ la tonne. Il s'échoue à Chattogram le 3 février.

Mareno (ex-*Cala Progreso*, ex-*Tropic Canada*, ex-*Kent Sprint*). OMI 9175717. 1174 evp. Longueur 154 m, 5.996 t. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à East St John (Nouveau-Brunswick, Canada) par Saint John Shipbuilding. Propriétaire Tom Wörden Schiffahrtskontor Gmbh & Co Kg (Allemagne). Le 30 septembre 2015, le *Mareno* parti la veille de Walvis Bay doit se réfugier à Luderiz, un autre port namibien. 6 conteneurs chargés de charbon de bois ont pris feu. Après extinction de l'incendie et déchargement des boîtes endommagées, le navire repart pour Le Cap (Afrique du Sud) et reprend ses activités. Vendu en l'état à Oman pour démolition en Inde. 440 US$ incluant 290 t de carburant.

Mareno, Valence (Espagne),18 mars 2014. **© Yevgeniy B**

Septembre 2015. **© Fleetmon**

Maribor (ex-*Loa*). OMI 9290804. 4043 evp. Longueur 268 m, 17.335 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Ribor*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2005 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Genshipping Corp (Slovénie). Détenu en 2017 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 443 US$ la tonne.

Loa à Singapour en juin 2008. **© Marc Ottini**

Maribor, Chattogram, mars 2019 **© Mantej Randhawa**

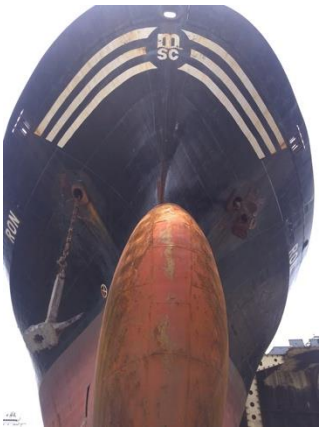
MSC Mirella (ex-*Zagreb Express*). OMI 8709640. 2068 evp. Longueur 178 m, 11.197 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Mediterranean Shipping Co (Italie/Suisse). Détenu en 2002 à Hambourg (Allemagne), en 2012 à La Spezia (Italie) et en 2013 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh, il s'échoue sous le nom d'*Ocean Point*. 440 US$ la tonne.

MSC Mirella, en descente du Bosphore, 20 août 2012**. © Marc Ottini**

MSC Pylos (ex-*Oranje*, ex-*Safmarine Oranje*, ex-*Oranje*, ex-*Safmarine Oranje*, ex-*S.A. Oranje*, ex-*Oranje*). OMI 8907931. 2022 evp. Longueur 178 m, 11.315 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Pylos*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Costamare Shipping Co (Grèce). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 451 US$ la tonne incluant 460 t de carburant.

MSC Ronit (ex-*Conti Arabian*, ex-*YM Cairo I*, ex-*Conti Arabian*, ex-*Delmas Mascareignes*, ex-*Kaedi*, ex-*Conti Arabian*, ex-*Maruba Challenger*, ex-*Conti Arabian*, ex-*Arabian Senator*). OMI 8905878. 1743 evp. Longueur 177 m, 7.407 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Ron*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. Propriétaire Mediterranean Shipping Co (Suisse/Italie). Détenu en 2013 à Valence (Espagne). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis) pour démolition au Bangladesh. 470 US$ la tonne.

MSC Ronit, Odessa (Ukraine), 19 février 2017
© **Vladimir T**



Ron, Bangladesh. © **Mohammed Islam**

Noel (ex-*Norfold*, ex-*Sunshine Glory*, ex-*Nichiaki Maru*). OMI 8910938. 148 evp. Longueur 108 m, 2.428 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Korea Shipmanagers Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 448 US$ la tonne.

Ocean Prologue (ex-*Algerian Express*, ex-*Syms Express I*, ex-*Algerian Express*, ex-*Young Liberty*, ex-*Choyang Leader*, ex-*Kuo Fah*). 1439 evp. OMI 9108221. Longueur 169 m, 5.962 t. Pavillon Hong Kong, Comores pour son dernier voyage renommé *Polo*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1995 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Lomar Shipping Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. 443 US$ la tonne.

Singapour, 8 avril 2015. © **MG Klingsick**

Oel Emirates (ex-*Norfolk Express*, ex-*OOCL Atlantic*, ex-*Norfolk Express*, ex-*Hong Kong Express*, ex-*Northern Majesty*). OMI 9104902. 3607 evp. Longueur 245 m, 14.323 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Emirates.* Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Orient Express Ship Management (Inde). Détenu en 2003 à Charleston (Caroline du Sud, États-Unis). Vendu à Prayati Shipping Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Norfolk Express, arrivée au Havre (France), septembre 2011. © **Marc Ottini**

Piraeus (ex-*Zim Piraeus*, ex-*Yangtze Star*, ex-*Zim Piraeus*). OMI 9280847. 4814 evp. Longueur 294 m, 19.838 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2004 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Shanghai Costamare Ship Management Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Queen of Luck (ex-*Marlene S*, ex-*Zim Buenos Aires*, ex-*Libra Buenos Aires*, ex-*Marlene S*). OMI 9088512. 1684 evp. Longueur 164 m, 7.002 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Victoria Oceanway Ltd (Grèce). Détenu en 2015 à Ulsan (Corée du Sud) et à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Queen of Luck arrivant à Montoir (France), le 22 mars 2013. **© Erwan Guéguéniat**

Mars 2019, échoué à Chattogram **© Abu Sufian**

Salam Mulia (ex-*Kota Waruna*). OMI 9123609. 1550 evp. Longueur 185 m, 7.506 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi Toyohashi. Propriétaire Malaysia Shipping Corp (Malaisie). Détenu en 2013 à Melbourne (Victoria, Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 445 US$ la tonne.

Serval (ex-*Nedlloyd de Liefd*, ex-*P&O Nedlloyd de Liefde*, ex-*Milena*, ex-*Sigrid Wehr*, ex-*Washington Express*, ex-*Sigrid Wehr*, ex-*Independant Venture*, ex-*Sigrid Wehr*, ex-*Cape Scott*, ex-*Sigrid Wehr*). OMI 9106481. Longueur 151 m, 5.825 t. 1160 evp. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska Stocznia. Propriétaire Element Shipmanagement SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 450 US$ la tonne.

Thomas Maersk (ex-*Maersk Tennessee*, ex-*Thomas Maersk*). OMI 9064267. 1500 evp. Longueur 176 m, 8.037 t. Pavillon Hong Kong, Tuvalu pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1994 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Maersk Line A/S (Danemark). Vendu pour démolition en Inde.

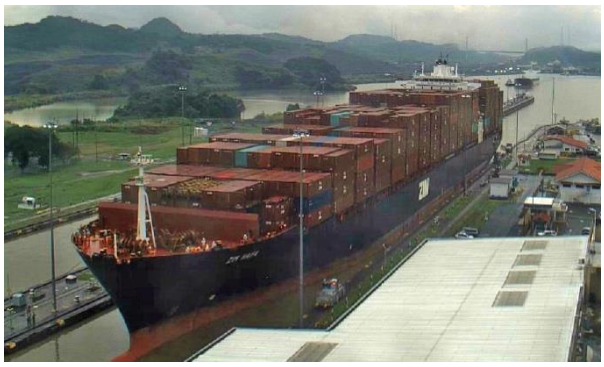
Maersk Tennessee, Le Havre (France), 20 octobre 1998. **© Pascal Bredel**

Weisshorn (ex-*MSC Ghana*, ex-*Weisshorn*, ex-*Dal East London*, ex- *Weisshorn*, ex-*P&O Nedlloyd Mauritius*, ex-*Weisshorn*). OMI 9126974. 1122 evp. Longueur 157 m, 5.780 t. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co (Allemagne). Vendu pour démolition non spécifiée. Le statut officiel du navire dans la base de données Equasis est toujours "en service". Le *Weisshorn* a quitté Kingston (Jamaïque) le 31 mars 2019. Il devient le *Shorn* sous pavillon du Gabon, annonce se diriger vers Chattogram et s'échoue finalement à Alang.

Zim Barcelona. OMI 9280835. 4814 evp. Longueur 294 m, 19.838 t. Pavillon Israël, Palaos pour son dernier voyage renommé *Four Star*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2004 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Zim Integrated Shipping (Israël). Détenu en 2012 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 466 US$ la tonne.

Zim Barcelona Busan 30 juin 2013. **© V Tonic**

Zim Haifa. OMI 9288904. 5047 evp. Longueur 294 m, 20.895 t. Pavillon Israël, Palaos pour son dernier voyage renommé *Winner*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2004 à Samho (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Zim Integrated Shipping (Israël). Détenu en 2006 à Shenzen (Chine) et en 2018 à Novorossiysk (Russie). Il quitte Ningbo (Chine) le 4 avril, destination le Bangladesh. 475 US$ la tonne incluant 300 t de carburant.



Zim Haifa, 30 octobre 2014 canal de Panama.
© DS Tweedie

Zim Haifa, Anadoluhisarı (Turquie),16 avril 2018
© Cengiz Tokgö

Zim Virginia. OMI 9231808. 4839 evp. Longueur 294 m, 19.910 t. Pavillon Israël. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Zim Integrated Shipping (Israël). Détenu en 2012 à Shenzen (Chine) et en 2016 à Ningbo (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 466 US$ la tonne incluant le carburant du voyage et une hélice de 70 t.

Zim Virginia 21 octobre 2012 Lamna Channel, Hong Kong.
© Alex de Chazal

Cargo réfrigéré

Ming Hang 8 (ex-*Europa*, ex-*Crystal Peony*, ex-*Tampico Bay*, ex-*Pearl Reefer*, ex-*Chilean Reefer*, ex-*Elisabeth B*). OMI 8224432. Longueur 149 m, 5.157 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Drammen (Norvège) par Drammen Slip & Verksted. Propriétaire Minghang International (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Constanza (Roumanie) et en 2009 au Havre (France). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Crystal Peony, Le Havre (France), quai de Bougainville, 23 octobre 2009. © **Pascal Bredel**

Ming Hang 8, Kaohsiung, Taiwan, 12 janvier 2018 © **Ye Chia-Wei**

Ocean Star 98 (ex-*Tama Hope*, ex-*Lamitan*, ex-*Tama Hope*). OMI 8517346. Longueur 146 m, 4.022 t. Pavillon Sierra Leone, puis Moldavie en juillet 2018, puis Palaos en décembre 2018 pour son dernier voyage abrégé en *Star 98*. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1986 à Toyama (Japon) par Nipponkai. Propriétaire Hong Kong Hoi Shun Import (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Seattle (État de Washington, États-Unis), en 2006 à Bushire (Iran), en 2007 à Vlissingen (Pays-Bas), en 2010 à Cartagène (Espagne), en 2012 à Zoushan (Chine), en 2014 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2015 à Fuzhou (Chine) et en 2018 à Xiamen (Chine). Revendu à Trinitas Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Ocean Star 98, Xiamen (Chine) 19 août 2018. © **Bengt-Rune Ingberg**

Reina (ex-*Spitsbergen*, ex-*Euroreefer*, ex-*Swallow*). OMI 8202226. Longueur 92 m, 2.011 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Arctic Shipping LLC (Russie). Détenu en 1999 à Villagarcia de Arosa (Espagne) et en 2009 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Vendu pour démolition en Inde.

Reina, 6 février 2012, Swinoujscie (Pologne). © **Schlobi / Vessel Tracker**

Shin Hang (ex-*Glacier Bay*, ex-*Cap Verde*, ex-*Causeway Bay*, ex-*Cap Delgado*). OMI 8214839. Longueur 143 m, 4.995 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Hang*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1985 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Shin Hang Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2003 à Sheerness (Royaume-Uni), en 2007 à Constantza (Roumanie), en 2011 à Algésiras (Espagne) et en 2017 à Zoushan (Chine). Revendu à Sharva Shipping Inc enregistré aux Iles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Shin Hang 13 août 2018 Vladivostok **(Russie).**
© Sergei Skriabin

Yong Xiang 3 (ex-*Cape Town Star*, ex-*Caribbean Breeze*, ex-*Hornbreeze*, ex-*Geestcres*t, ex-*Hornbreeze*, ex-*Caribbean Universal*). OMI 9019119. Longueur 150 m, 6.366 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Shipping Registrar. Construit en 1993 à Gdansk (Pologne) par Stocznia Gdanska SA. Propriétaire Haoda Shipping Management (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Anvers (Belgique) et en 2012 à Amsterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Cape Town Star arrivant à Brest (France), 28 janvier 2017. **© Erwan Guéguéniat**

Zenit (ex-*Amer Choapa*, ex-*Choapa*). OMI 8700228. Longueur 152 m, 7.171 t. Pavillon Libéria. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Baltic Reefers (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 414 US$ la tonne.

Choapa, au Havre (France), octobre 1993.

Zenith, sur rade de Gibraltar pour soutage
© Pascal Bredel

Roulier

Beril (ex-*Blacksea K*, ex-*Spirit of Competition*, ex-*Marina*, ex-*Marina I*, ex-*Marina*). OMI 7600720. Longueur 109 m, 2.752 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1977 à Niigata (Japon) par Niigata Engineering. Propriétaire Akdeniz Roro Deniz (Turquie). Détenu en 2014 à Novorossiysk (Russie) et en 2018 à Haifa (Israël). Vendu pour démolition en Inde. 400 US$ la tonne.

Spirit of Competition, Lyttelton, Nouvelle-Zélande, 14 avril 2007
© Wayne A Court

Beril, Alang mai 2019. .
© Alfaz Mõɕh ·

KS Hermes 3 (ex-*Hitachi*, ex-*Hokuren Maru*). OMI 9057513. Longueur 154 m, 5.462 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Hermes 3*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Jeyang Logitech Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 477 US$ la tonne.

KS Hermes 3, Samsun, Turquie, septembre 2014
© Ian Greenwood

Chattogram, mai 2019.
© Helal Uddin

Persey (ex-*Sloman Trader*, ex-*Tropic Quest*, ex-*Ellensborg*, ex-Tropic Quest, ex-*St. Aquarius*, ex-*Aquarius*). OMI 8214396. Longueur 129 m, 4.055 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire Poseidon Shipping (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sloman Trader à son passage devant Terneuzen (Pays-Bas), 27 juin 2011. © Marc Ottini

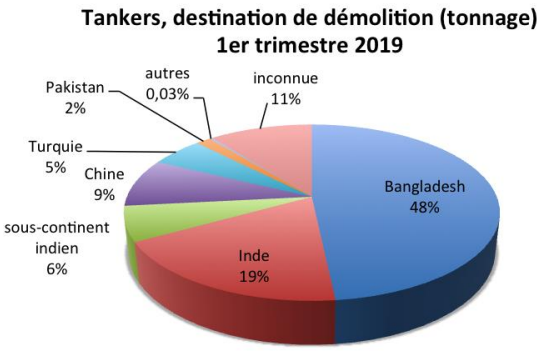
Tanker

Janvier-février-mars 2019

29 démolitions. 18% des navires, 22 % du tonnage. Deux fois moins par rapport au précédent trimestre. La catégorie chute à la 3ème place en tonnage.
75% du tonnage est destiné au sous-continent indien dont 48% au seul Bangladesh.

Aucun tanker n'a été démoli en Europe

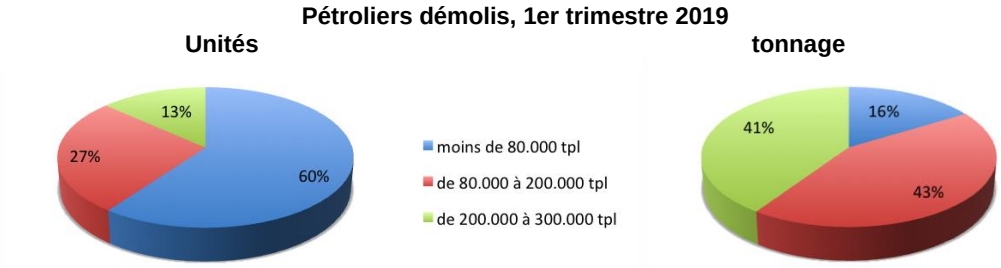
Le prix d'achat à la tonne des deux chimiquiers *Bold World* et *Bright World* atteint 863 US$, un tarif exceptionnel dû à leurs citerne en inox (1496 t).



Tanker pétrolier

15 démolitions. 49% des tankers.
Près d'un sur deux a été dépavillonnés avant son départ à la casse.
100% des dépavillonnés sont destinés au sous-continent indien.
Les petits pétroliers de moins de 80.000 tpl sont majoritaires en nombre.
5 sont des ex supertankers convertis en stockage flottant FPSO : *Benchamas Explorer*, *Conkouati*, *Curlew*, *Marine Star*, *Modec Venture11.*
1 précaution rare: le *Curlew* fait l'objet d'une dépollution préalable avant de partir vers la Turquie.

L'âge va de 19 ans pour l'*Eurovision* démoli au Bangladesh à 46 ans pour le *Conkouati*. L'âge moyen au moment de la démolition est de 32 ans.



Atlantic Point (ex-*Pyrihios*, ex-*Shannon*, ex-*Nordholm*, ex-*Nina*). OMI 8919116. Simple coque. Longueur 167 m, 6.194 t. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Atlantic*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Shitanoe (Japon) par Minami Nippon. Revendu par son armateur indonésien Waruna Nusasentana Pt à Green Ocean Ship Management Pvt Ltd basé à Mumbai, Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 446 US$ la tonne.

Balongan, Indonésie, 9 décembre 2011. © **Denny Gozhali**

Benchamas Explorer. (ex-*Daimon Jade*, ex-*Honam Jade*). OMI 7372270. Ex supertanker converti en stockage flottant FSO en 1999 par le chantier Jurong de Singapour. Longueur 315 m, 30.048 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Chevron Offshore Thaïlande (Thaïlande). Le *Benchamas Explorer* a été exploité pendant 20 ans par Chevron dans le champ pétrolier éponyme situé à 360 km de Bangkok dans le golfe de Thaïlande. A l'été 2018, il est remplacé par le *Benchamas 2* construit en Malaisie. Le 20 décembre 2018, profitant des derniers jours avant l'interdiction des importations de navires à démolir, il est annoncé vendu à un chantier chinois. Courant janvier, le *Benchamas Explorer* est remorqué jusqu'à sa destination finale.

© Omni Offshore

Conkouati (ex-*FPSO Conkouati*, ex-*Conkouati*, ex-*Enterprise I*, ex-*Phillips Enterprise*, ex-*Kollbjorg*). OMI 7304273. Ex tanker converti en stockage flottant FPSO en 1991 par les chantiers Keppel de Singapour. Longueur 325 m, 35.797 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1973 à Uddevalla (Suède) par Uddevallavarvet. Le *Conkouati* a été exploité pendant plus de 25 ans par Perenco (France) sur le champ pétrolier de Youmbo au large de Pointe-Noire (Congo). Il a été remplacé fin 2018 par le FPSO *La Noumbi* lui aussi converti dans le chantier de Singapour. La destination de démolition du *Conkouati* n'est pas précisée. 220 US$ la tonne.

Le tanker *Kollbjorg*. **collection Morten Bjorndalen**

En cours de conversion. **Collection Auke Visser**

Curlew (ex-*Maersk Curlew*, ex-*Maersk Dorset*, ex-*Bin He*, ex-*Dorthe Maersk*). OMI 8124046. Converti en FPSO en 1997 par le chantier A&P Tyne (Royaume-Uni). Longueur 236 m, 16.760 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Le *Curlew*, racheté en 2013 par Shell UK, était exploité dans le champ pétrolier éponyme en mer du Nord centrale, à 210 km à l'est d'Aberdeen (Écosse, Royaume-Uni). La cessation d'activité du FPSO a été décidé en 2016. Le plan de démantèlement, incluant une étude d'impact environnementale, a été publié en juillet 2018. Préalablement à son démantèlement, le *Curlew* fera l'objet d'une dépollution préalable dans le port écossais de Dundee. Ce marché a été attribué à Augean North Sea Service (ANSS). Les opérations sont prévues pour durer 3 mois. L'ex FPSO partira ensuite en remorque pour la Turquie.

Curlew © **Energy Voice**

Eurovision (ex-*Jacques Jacob*, ex-*Chaleur Bay*). OMI 9164201. Double coque. Longueur 229 m, 15.550 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Vision*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Propriétaire Eurotankers Inc (Grèce). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh.

Le *Jacques Jacob,* Gibraltar 7 décembre 2011. © **Gerald Sorger**

Golden Star (ex-*Golden Palm*, ex-*Argironissos*). OMI 8917455. Double coque. Longueur 183 m, 9.913 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Goldie*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Maizuru (Japon) par HItachi. Propriétaire Emirates Shipping Co Ltd (Émirats Arabes Unis). Vendu à Priyanka Shipping Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Guazapa I (ex-*Cardo*, ex-*Elbe Double*, ex-*Haahr Double*, ex-*Ida Wonsild*, ex-*Merete Wonsild*, ex-*Bencleuch*). OMI 7432070. Longueur 81 m. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuw Nord Neerlandse. Détenu en 2013 à Puerto De Barahona (République Dominicaine). Le *Guazapa I* était immobilisé depuis octobre 2015 dans le port de La Union (Salvador). Il n'avait plus de pavillon ni de certification de navigabilité. Son armateur AtlanticPacific Logistic enregistré au Panama n'a jamais effectué les réparations requises par l'autorité portuaire (AMP) pour autoriser le *Guazapa I* à quitter les eaux salvadoriennes. En février 2018, l'armateur se débarrasse du navire et des responsabilités qui vont avec pour 1 US$. Fin 2018, l'AMP ordonne la démolition du navire. Dans un premier temps elle est prévue dans un chantier local mais le ministère de l'Environnement s'y oppose car il n'a pas d'autorisation pour démolir des navires. Finalement le *Guazapa I* doit être remorqué jusqu'à Guayaquil (Equateur) en dépit du mauvais état de sa coque. (Au sujet de la démolition des navires en Equateur, voir "A la Casse" n° 49, p 7).

Merete Wonsild, Le Havre (France), janvier 1992. **© Pascal Bredel**

Guazapa I, abandonné à La Union, Salvador. **© El Economista**

Manaman V (ex-*Al Zait Al Araby 5*, ex-*Naikai Maru n°1*). OMI 7621073. Longueur 78 m, 887 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *Sea Star VI*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1976 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire National Ajman Petroleum Co (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Marine Star (ex-*La Madrina*, ex-*Maersk Estelle*, ex-*Estelle Maersk*). OMI 9002623. Double coque. Longueur 344 m, 40.970 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Southernpec Shipping Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état en Malaisie pour démolition au Bangladesh. 410 US$ la tonne.

Medelin Total (ex-*Amoy*, ex-*Agility*, ex-*Minas Leo*). OMI 9040443. Double coque. Longueur 182 m, 8.212 t. Pavillon Indonésie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Medelin*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1992 à Marugame (Japon) par Imabari Zsen. Propriétaire Waruna Nusasentana Pt (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Medelin Total, Balikpapan 11 juillet 2016*.* © **Husni**

Modec Venture 11 (ex-*Airway*, ex-*Fairway*, ex-*Chevron Atlantic*). OMI 9002489. Double coque converti en FPSO en 2005. Longueur 269 m, 21.819 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1992 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Modec Inc (Japon). Le *Modec Venture 11* était exploité depuis 2005 sur le champ pétrolier de Mutineer-Exeter, à 150 km de Dampier, sur la côte nord-ouest de l'Australie. Il pouvait traiter l'équivalent de 100.000 barils par jour et en stocker 930.0000. Son contrat d'affrètement est venu à terme en août 2018. Il était depuis désarmé à Labuan (Malaisie). Vendu en l'état pour démolition dans le sous-continent indien. Le chantier choisi devra être conforme aux standards de la Convention de Hong Kong. 427 US$ la tonne.

Le tanker *Chevron Atlantic* ***collection Navi e Armatori*** devenu le FPSO Modec Venture 11**.** © **Modec**

Scarlet (ex-*Navion Scandia*). OMI 9168934. Longueur 265 m, 26.181 t. Pavillon Bahamas, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Sestao (Espagne) par Astilleros Espanoles. Propriétaire Teekay Shipping (Norvège). Racheté par Prayati Shipping avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il est échoué sous le nom d'*Energy.*

Navion Scandia, Le Havre (France), 23 février 2015. © **Pascal Bredel**

Sonny (ex-*Yema*, ex-*Rudderman*). OMI 9050670. Double coque. Longueur 102 m. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyard. Propriétaire Central Ship Management Ltd (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Le Havre (France), 8 janvier 2010.
© Pascal Bredel

Sovetskaya Gavan (ex-*Daebo Ace*, ex-*Aqua Stoli*, ex-*Catherine*, ex-*Nucet*). OMI 8834249. Longueur 128 m, 4.865 t. Pavillon Russie, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Galati (Roumanie) par Galati SN. Revendu par son armateur russe Eastern Shipping Co à Rui Xiang Marine Co Ltd (Hong Kong, Chine) et rebaptisé *Shun An* en novembre 2018. Détenu en 1999 à Montréal (Canada) et en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Vladivostok (Russie), 17 juin 2015. **© Sergei Skriabin**

Tsezar (ex-*Alfa Marin*, ex-*Else*, ex-*Arran Convoy*, ex-*Else*, *Saga Cob*, ex-*Sara Cob*). OMI 7922817. Longueur 87 m, 1.863 t. Pavillon Togo. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Solvesborg (Suède) par Gotaverken Solvesborg. Propriétaire MCT Shipping Lp (Royaume-Uni). Détenu en 2018 à Nakhodka (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Tsezar, Vladivostok (Russie), 4 juin 2015.
© Sergei Skriabin

Tanker chimiquier

Bold World (ex-*Stolt Bold World*, ex-*Stolt Kent*). OMI 9141417. Longueur 148 m, 6.569 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonese. Propriétaire BW Group (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 863 US$ la tonne incluant 1495 tonnes d'inox.

Rotterdam (Pays-Bas), 4 mai 4 2010. **© Aart van Bezooijen**

Bright World (ex-*Stolt Dorset*, ex-*Botany Triumph*). OMI 9125114. Longueur 148 m, 6.398 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonese. Propriétaire BW Group (Singapour). Détenu en 2007 à Hamilton (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. 863 US$ la tonne incluant 1495 tonnes d'inox.

Cavally (ex-*Golden Chemical*). OMI 9015852. Longueur 101 m, 2.087 t. Pavillon Kiribati. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire Raffles Shipmanagement Services (Singapour). Vendu pour démolition en Inde.

Harmony Seven (ex-*Frontier Hachi*, ex-*Racer A*, ex-*Racer*, ex-*Petrobulk Racer*). OMI 8819184. Longueur 167 m, 6.096 t. Pavillon Palaos depuis novembre 2018. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1989 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Waruna Nusa Sentana (Indonésie). Détenu en 2006 à Antalya (Turkey) et en 2012 à Nantong (Chine). Vendu à Green Ocean Ship Management Pvt basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 446 US$ la tonne.

Harmony Seven, Balikpapan (Indonésie), 24 mars 2016. **© Husni**

Natalia 1 (ex-*Tiubodai 1*, ex-*Troodos*, ex-*Naranco*, ex-*Leyla*, ex-*Otaru 1*, ex-*Reina Navegante No. 8*, ex-*Reina Navegante*, ex-*Hakko Minerva*). OMI 7900522. Longueur 114 m, 2.292 t. Pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Ocean Petroleum FZCO (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Il quitte Dubai le 10 février 2019 et s'échoue pour démolition à Alang.

Natalia 1, Aviles (Espagne), 31 janvier 2008. **© Sangrin**

*Pablo IV (*ex-*Amaranth*, ex-*CT Sun*, ex-*Coppelia*. OMI 7816484. Longueur 118 m, 2.582 t. Pavillon Vanuatu, Palaos depuis juin 2018. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1980 à Kalmar (Suède) par Kalmar Varv; rallongé en 1998 de 97 à 118 m. Propriétaire African Express Ltd (Roumanie). Vendu pour démolition en Inde.

Amaranth se présentant à l'entrée du Canal de Gand en avril 2016. © **Marc Ottini**

Pico El Toro (ex-*Atlantic Wind*, ex-*Henriette Maersk*). OMI 8012786. Longueur 128 m, 4.400 t. Pavillon Vénézuéla, Comores pour son dernier voyage renommé *Picolo*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Nakskov (Danemark) par Nakskov SV. Propriétaire Hl Boulton & Co (Vénézuéla). Revendu à Priyanka Shipping Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Pakistan.

© Elias Inciarte

Le *Picolo* à Gadani. © **Gulzar Khan**

Transporteur combiné (OBO, Ore/Bulk/Oil)

SKS Tanaro. OMI 9172662. Double coque. Longueur 244 m, 18.720 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Kristian Gerhard Jebsen Group AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 434 US$ la tonne.

SKS Tanaro, Cartagène (Espagne), 21 juin 2014**.** © **SG-Vessel Finder**

SKS Tiete. OMI 9172650. Double coque. Longueur 244 m, 18.733 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire KGJ OBO &Tankers Fleet Management AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 430 US$ la tonne.

Transporteur de gaz

Gaz Palmyra (ex-*Miskar*). OMI 8206612. Longueur 137 m, 5.618 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Bilbao (Espagne) par Tomas Ruiz de Velasco. Propriétaire Naftomar Shipping & Trading Co Lt (Grèce). Détenu en 2000 et en 2004 à Brindisi (Italie). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 428 US$ la tonne.

Miskar, en sortie du Havre (France), septembre 1992. **© Pascal Bredel**

Khunsamutra (ex-*Wonjin Ace*, ex-*Selaje*, ex-*Takasago*). OMI 7821556. Longueur 68 m. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Khunnavy Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Maregas (ex-*Gaschem Isa, ex*-Isargas). OMI 9007087. Longueur 100 m, 2.498 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Transgas Shipping (Pérou). Vendu pour démolition au Bangladesh. 520 US$ la tonne, un tarif élevé grâce à ses citernes en inox.

Isargas,Terneuzen (Pays-Bas), 29 mai 2003. **© Pascal Bredel**

Mourad Didouche. OMI 7400704. Longueur 274 m, 11.410 t. Pavillon Algérie, Palaos pour son dernier voyage renommé *Mourato*. Société de classification Bureau Veritas. Le *Mourad Didouche*, du nom d'un chef historique de la guerre d'indépendance de l'Algérie, était l'un des 5 méthaniers construits en France pour la compagnie nationale algérienne SNTM Hyproc (Société nationale de transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques). Les *Mostefa Ben Boulaïd*, *Larbi Ben M'hidi* et *Bachir Chihani* ont été construits à La-Seyne-sur-Mer par les Constructions Navales et Industrielles de la Méditerranée. Ils ont été démolis en Turquie (Cf. "A la Casse" n°44, p 31 et n°48, p32). Le *Mourad Didouche* est sorti en 1980 des Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire. Il a été dépavillonné et renommé *Mourato* avant de s'échouer au Bangladesh le 18 février 2019. 455 US$ la tonne. Parmi ces méthaniers vétérans, il reste aujourd'hui le *Ramdane Abane*, 38 ans, construit juste après le *Mourad Didouche* à Saint-Nazaire.

Mourad Didouche, arrivant à Montoir de Bretagne (France) en juin 2004. **© Marc Ottini**

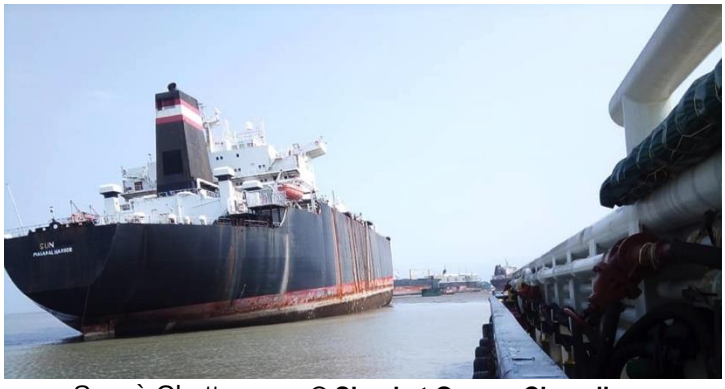
Sunrise (ex-*Transgas*, ex *Edouard LD*). OMI 7359670. Longueur 281 m, 28.880 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Dunkerque (France) par les Chantiers de France.

En 2008, Louis Dreyfus Armateurs annonce la vente de son vieux méthanier, l'*Edouard LD,* âgé de 31 ans. L'année précédente, un autre méthanier français le *Descartes* a été vendu pour être échoué quelques mois plus tard dans un chantier du Bangladesh sous le nom de *Prince Charming* (Cf. "A la Casse" n° 9, p 2 et "A la Casse" n°13 p 8). Robin des Bois craint que l'*Edouard LD* ne suive la même voie et parte à la casse sans dépollution préalable (Cf. "Il y a de l'amiante dans le gaz", 19 juin 2008).

L'*Edouard L.D* en appareillage de Montoir le 18 janvier 2008, dernier toucher avant sa vente. © **Erwan Guéguéniat**

L'armateur affirme que son "navire parfaitement entretenu" a été racheté par le grec Dynagas SA pour continuation d'exploitation. L'*Edouard LD* est livré à son nouveau propriétaire à Singapour et devient le *Transgas* sous pavillon Libéria. Il ne naviguera plus. Il reste désarmé au large de Singapour. Il est revendu plusieurs reprises en Asie mais ne trouve pas d'emploi. Son dernier propriétaire était la compagnie indonésienne Energi Dian Kemala PT. Finalement l'ex-*Edouard LD* est vendu en l'état à Batam (Indonésie) et remorqué pour démolition au Bangladesh. Il est échoué le 19 mai, abrégé en *Sun* et sous pavillon Palaos. 387 US$ la tonne.

Transgas, en attente d'ordre à Singapour, juin 2008. © **Marc Ottini**



Sun, à Chattogram. © **Shaukat Osman Chowdhury**

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 2019

21 démolitions. 406.000 tonnes, 26% du tonnage. Comme celui des porte-conteneurs, le flux des vraquiers vers la casse reprend. En dessous du niveau de 2017 (environ 600.000 t par trimestre) ou des années 2015-2016 (plus de 1 million de tonnes par trimestre) mais bien supérieur à celui de 2018 (620.000 t pour toute l'année).

Sur les 21 vraquiers démolis, 15 se sont échoués au Bangladesh, 4 en Inde et 2 laquiers canadiens sont destinés à la Turquie. L'âge moyen au moment de la démolition est de 27 ans. 13 sont de gros minéraliers de plus de 80.000 t de port en lourd et d'une moyenne d'âge de 23 ans.

Les plus jeune sont le *Tamil Nadu* et le *Star Aurora*, 19 ans, démolis au Bangladesh, le plus âgé est l'*Orissa*, 40 ans, construit en Italie et démoli au Bangladesh.

Algowood. OMI 7910216. Autodéchargeur. Longueur 226 m, 7.905 t. Pavillon Canada. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Collingwood (Canada) par Collingwood SB Co pour Algoma Central Corp. En juin 2000, il avait coulé à quai après une rupture de coque alors qu'il chargeait une cargaison de pierres. Les coûts de réparation et de remplacement des tôles s'étaient élevés à 5 millions; il avait été rallongé au nouveau gabarit de la Voie Maritime du Saint-Laurent (740 pieds). A la fin de la saison 2018, l'*Algowwod* était arrivé pour hivernage à Montréal. Abrégé en *Gowo* sous pavillon Sierra Leone, il attendait de partir à la casse. Le 3 mai 2019, le *Diavlos Force* (OMI 8214023) arrive pour le prendre en remorque. Le convoi quitte la section 56 du port le 8 mai, direction Aliaga où il arrive le 2 juin.

St. Catharines, Ontario, Canada, 7 septembre 2018. © **Russ Milland**

Anangel Destiny. OMI 9179593. Longueur 289 m, 22.145 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Nano*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Anangel Maritime Services Inc (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 432 US$ la tonne.

Le *"Nano"* à Chattogram.
© **Shipbreaking Group - Facebook**

Anangel Dynasty (ex-*Yangtze Ore*). OMI 9169603. Longueur 289 m, 21.625 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Lady*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Anangel Maritime Services Inc (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 432 US$ la tonne.

Berge Denali (ex-*BW Denali*, ex-*BW Noto*, ex-*Noto*, ex-*Argo Thetis*). OMI 9000998. Ex tanker converti en minéralier en 2009. Longueur 327 m, 37.781 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Berge Bulk Maritime Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 466 US$ la tonne incluant 900 t de carburant.

Berge Denali, 37.781 t
Singapour, 29 mars 2014. © **M G Klingsick**

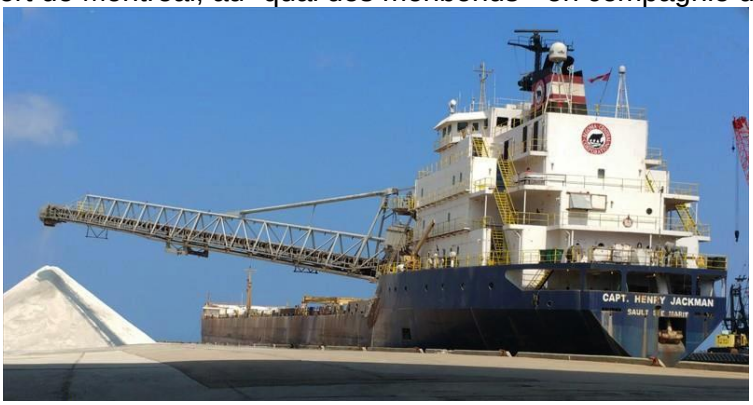
Denali, Alaska, 6.197 m
© **Nic McPhee CC BY-SA 2.0**

Berge Manaslu (ex-*Zheng Jie*, ex-*Pacific Courage*, ex-*Stena Comfort*, ex-*Wisteria*). OMI 9000352. Ex tanker converti en 2010 en minéralier. Longueur 338 m, 40.458 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Berge Bulk Maritime Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2014 à Rizhao (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 458 US$ la tonne incluant 690 t de carburant.

Manaslu, Népal, Himalaya, 8.163 m
© **Ben Tubby - CC BY 2.0**

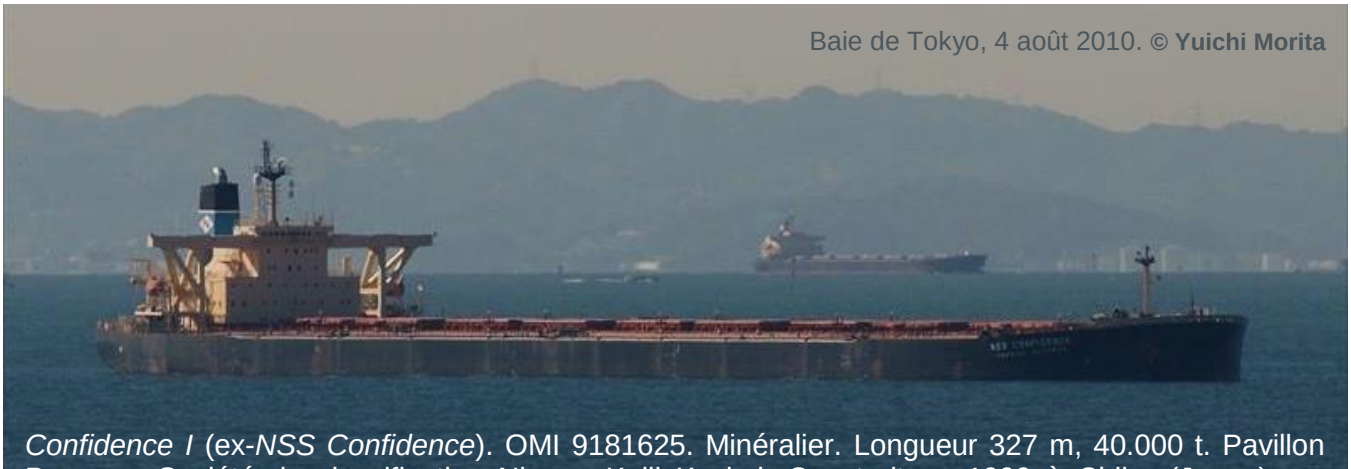
Berge Manaslu, 40.458 t
Rio de Janeiro, 31 juillet 2013. © **Edson de Lima Lucas**

Capt Henry Jackman (ex-*Lake Wabush*). OMI 8006323. Vraquier auto déchargeur. Longueur 223 m. Pavillon Canada, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Enry*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Collingwood (Canada) par Collingwood SB. Propriétaire Algoma Central Corp (Canada). Vendu pour démolition en Turquie. Le *Capt Henry Jackman* est amarré dans la section 56 du port de Montréal, au "quai des moribonds " en compagnie de l'*Algowood*.



Déchargement de sel à Milwaukee, août 2017. © **Brian Kucaj**

Compromise (ex-*Grand Fortune*, ex-*Fortrose*). OMI 9044475. Longueur 270 m, 18.260 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *K Promise*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Hishino Meisho. Propriétaire SK Shipping Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2005 à Hay Point (Australie) et en 2008 à Port hedland (Australie). Vendu en l'état à Beihai à Lyra Trading Ltd enregistré à Monrovia (Libéria) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 423 US$ la tonne incluant le carburant du voyage.



Baie de Tokyo, 4 août 2010. © **Yuichi Morita**

Confidence I (ex-*NSS Confidence*). OMI 9181625. Minéralier. Longueur 327 m, 40.000 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire NS United Kaiun Kaisha Ltd (Japon). Vendu en l'état en Corée du Sud pour démolition en Inde.

Copan (ex-*Tobago*, ex-*Antioxos*, ex-*John H. Pateras*, ex-*Shikoku Pride,* ex-*Clipper Antares*, ex-*Clipper Crusader*). OMI 8515025. Longueur 147 m, 4.482 t. Pavillon Bélize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Anmax Trading Corp (Singapour). Détenu en 1999 à Leixoes (Portugal), en 2006 à Monfalcone (Italie) et en 2017 à Yuzhnyi (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde.

Dangjin Frienship (ex-*Dong-A-Ares*, ex-*Nautical Dream*, ex-*Gateway Bulker*). OMI 9051686. Longueur 270 m, 18.649 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Korea Shipping Corp (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 445 US$ la tonne.

Diamond Sun (ex-*Kopalnia Rydultowy*). OMI 8701923. Longueur 144 m, 4.903 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1990 à Szczecin (Pologne) par A. Warskiego Szczecinska. Propriétaire officiel depuis 2012 Aland Shipping Ltd enregistré aux Iles Marshall. Détenu en 2001 à Brême (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde.

Elite Grace (ex-*Grava 1*, ex-*Musung Pioneer*, ex-*Tropical Damsel*). OMI 8408674. Longueur 115 m, 2.445 t. Pavillon Mongolie. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1985 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Détenu en 2011 et 2013 à Zhangjiangang (Chine) et en 2014 à QIngdao (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Kaohsiung, (Taiwan), 30 novembre 2010. © **Lo Shin-Hau**

Goonzaran. OMI 9108673. Longueur 269 m, 17.742 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Zaran*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Korea Line Corp (Corée du Sud). Détenu en 2018 à Newcastle (Australie). Vendu en l'état en Corée du Sud pour démolition au Bangladesh. 421 US$ la tonne.

Vancouver, Colombie Britannique, Canada
25 avril 2018. © **Robert Bortolin**

KG Coen (ex-*Cape Merlin*, ex-*Universal Spirit*). OMI 9056818. Longueur 273 m, 18.046 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire KG Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2016 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 436 US$ la tonne.

Mamitsa XL (ex-*Formosabulk Allstar*, ex-*Mineral Prosperity*). OMI 9107904. Longueur 261 m, 20.536 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Smita*. Société de classification Bureau Verita. Construit en 1995 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Technomar Shipping (Grèce). Détenu en 2002 à Hay Point (Australie), en 2010 à Port Kembla (Australie) et en 2014 et 2015 à Newcastle (Australie). Revendu à Manio Shipping Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

MG Shipping (ex-*Takayama*). OMI 9052343. Ex tanker converti en minéralier en 2009. Longueur 332 m, 39.778 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Nippon Yusen KK, NYK Line (Japon). Détenu en 2018 à Caofeidian (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 395 US$ la tonne.

Le tanker *Takayama*, baie de Tokyo (Japon), début 2007. © **Shameless-Pitch**

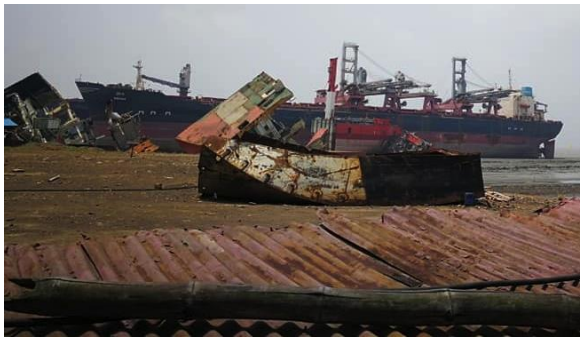
Le minéralier *MG Shipping*, Singapour, 12 novembre 2012 © **Owen Foley**

Ore Guaiba (ex-*Tai Shan*). OMI 9174646. Longueur 289 m, 22.521 t. Pavillon Singapour. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Vale SA (Brésil). Détenu en 2015 à Teesport (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Bangladesh au chantier PHP Family. 450 US$ la tonne.

Terminal CPBS Vale, Itaguai (Brésil), 26 avril 2010
© Dotruk Vessel Tracker

Orissa (ex-*Lupus*). OMI 7403237. Longueur 259 m, 19.017 t. Pavillon Inde, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1979 à Monfalcone (Italie) par Italcantieri. Propriétaire Vedanta Ltd (Inde). Utilisé comme transbordeur de minerai. Vendu en l'état à Goa (Inde) pour démolition au Bangladesh. 415 US$ la tonne incluant 600 t de carburant.

Orissa, transbordement à Mormugao/Goa (Inde), juillet 2010.
© Jayendra Kharat



2019, échoué à Chattogram.
© Fazlur Rahman

Star Aurora (ex-*Nord-Kraft*). OMI 9227522. Longueur 289 m, 21.018 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage renommé *Laura*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2000 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Star Bulk (Grèce). Détenu en 2001 à Algésiras (Espagne), en 2012 et 2013 à Dampier (Australie) et en 2018 à Zhuhai (Chine). Revendu à Maximus Shipping Ltd basé à Singapour avant son départ pour démolition au Bangladesh. 430 US$ la tonne incluant le carburant du voyage.

Tamil Nadu. OMI 9107631. Longueur 193 m, 10.967 t. Pavillon Inde, Comores pour son dernier voyage renommé *Nadya*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2000 à Visakhapatnam (Inde) par Hindustan. Propriétaire SCI, Shipping Corporation of India (Inde). Détenu en 2001 à Singapour, en 2009 à Gladstone (Australie), en 2011 à Qingdao (Chine), en 2013 à Nantong (Chine) et à Taizhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 433 US$ la tonne.

Well Deep (ex-*Bet Intruder*, ex-*Tobata Max*, ex-*Thanos F*, ex-*Peruvian Express*, ex-*Silver Regia*, ex-*River Stream*, ex-*Silver Star*). OMI 9061564. Longueur 225 m, 9.614 t. Pavillon Panama. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1993 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Zhuhai Qinfa Shipping Co (Chine). Détenu en 2000 à Québec (Canada) et en 2001 à Shimizu (Japon) et à Aviles (Espagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 425 US$ la tonne.

Balikpapan (Indonésie), 31 mars 2017. © **Husni**

Transporteur de ciment

Darya Jaan (ex-*Cape Confidence*, ex-*J. Jessica*, ex-*Aries*). OMI 8029052. Ex vraquier converti en 2001. Longueur 154 m, 5.396 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à Shitanoe (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire KC Maritime India Ltd (Inde). Détenu en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 417 US$ la tonne.

Colombo, Sri Lanka, 15 août 2010. © **Ivan Meshkov**

Ken Ho (ex-*Ken Spring*). OMI 8822272. Ex vraquier converti en 1998. Longueur 157 m, 5.835 t. Pavillon Taiwan, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Ken*. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1989 à Saiki (Japon) par Saiki Jukogyo. Propriétaire Ta-Ho Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2002 et en 2005 à Hong Kong et en 2009 et en 2011 à Melbourne (Australie). Vendu en l'état à Kahosiung (Taiwan) à Trinitas Ship Management Pvt basé en Inde pour démolition au Bangladesh. 355 US$ la tonne.

Ken Ho, Keelung (Taiwan), 3 août 2014. © **Eric Hu**

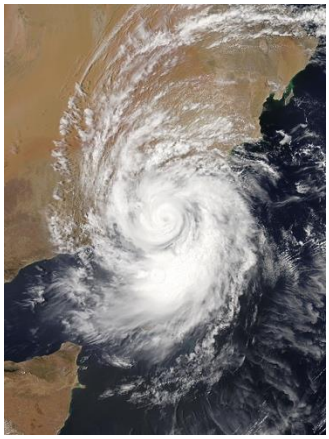
Levant Orient (ex-*Eastmed Carrier*, ex-*Victory V*, ex-*Alamein*, ex-*Lennia*, ex-*Shoryu Maru*). OMI 5325625. Ex minéralier converti en 1990. Longueur 154 m, 5.690 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1962 à Osaka (Japon) par Namura pour Taiheiyo Kisen KK qui l'utilisait pour le transport de minerai de bauxite. Propriétaire Transmena SA (Panama). Détenu en 2009 à Gemlik (Turquie) et en 2017 à Midia (Roumanie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Le minéralier *Shoryu Maru*.
© **Taiheiyo-Kisen**

Le cimentier *Levant Orient*. Istanbul, 10 mai 2017.
© **Cavit Ege Tulca**

Raysut II (ex-*KCL Barracuda*, ex-*Thai Ho*, ex-*Kiwi Star*). OMI 8317332. Ex vraquier converti en 2006. Longueur 147 m. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Raysut Cement Co (Oman). Détenu en 2004 à Aalborg (Danemark).

2018, le cyclone Mekunu, au plus haut en catégorie 3, déferle sur la péninsule arabique. Le 26 mai, le *Raysut II* chargé de 6750 t de ciment en poudre s'échoue sur la côte omanaise. La plage d'Al-Fazayah est réputée pour accueillir la reproduction de 4 espèces de tortues marines menacées (tortue verte *Chelonia mydas*, tortue imbriquée *Eretmochelys imbricata*, tortue caouanne *Caretta caretta*, tortue olivâtre *Lepidochelys olivacea*). En novembre 2018, Resolve Marine Group est chargé des opérations de sauvetage. En février 2019, le *Raysut II* est déséchoué puis remorqué à Salalah pour déchargement. Déclaré perte totale, il est finalement remorqué pour démolition en Inde début avril.



Mekunu. **Image NASA**

Raysut II, plage d'Al-Fazaya, Oman. © **Gcaptain.**

Tortue caouanne © **Leena Palande/petponder**

Shine Ho (ex-*Kiwi Queen*). OMI 8317344. Converti en transporteur de ciment en 1992. Longueur 147 m, 5.248 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Shine*. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1984 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Ta-Ho Maritime Corp (Taiwan). Détenu en 2001 et 2002 à Hong Kong (Chine), en 20004 à Qingdao (Chine) et en 2015 de nouveau à Hong Kong. Vendu pour démolition au Bangladesh. 350 US$ la tonne.

Takahara Maru. OMI 7824821. Longueur 159 m, 5.788 t. Pavillon Japon, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Taka*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai puis International Ship Classification depuis janvier 2019. Construit en 1979 à Kudamatsu (Japon) par Kasado Dock. Propriétaire Shinnihon Kinkai / Ube Shipping (Japon). Revendu à Trinitas Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Takahara Maru. © **Ken Murayama**

Transporteur de colis lourds

Boskalis revendique 900 navires. La compagnie néerlandaise exploite une flotte de navires pour des opérations de dragage, de remorquage, de sauvetage, le service à l'offshore et le transport spécialisé de colis lourds. Après une première "rationalisation" dans les années 2016-2017 qui a vu 24 navires retirés du service, Boskalis a annoncé à l'été 2018 sa sortie du segment spécialisé des transporteurs de colis lourds. 11 navires semi-submersibles de construction ancienne appartenant à sa filiale Dockwise sont destinés à la casse avant la fin de l'année 2019. Après le *Swan* parti en Chine fin 2018, les *Teal* et *Tresure*, les prochaines victimes pourraient être le *Swift*, le *Target*, le *Transporter*, le *Triumph*, le *Trustee* et le *Talisman*.
Boskalis se targue depuis plusieurs années d'une politique de démolition responsable; en 2014, la compagnie avait fait démolir les dragues *Amstel*, *Para* et *Mercurius* dans le chantier mexicain Amaya Curiel d'Ensenada en Basse-Californie avec la bénédiction de la NGO Shipbreaking Platform. Aujourd'hui il sera intéressant de voir si Boskalis, compagnie européeene, entend se conformer au règlement européen sur la démolition des navires et utiliser les chantiers autorisés par la Commission. Les destinations exactes des *Teal* et *Treasure* ainsi que celle de la drague *Shahaf* (également propriété de Boskalis cf. p 52) n'ont pas été divulguées. Quand ils ont été échoués en février et en mars 2019, seules les 2 installations Leyal étaient agréées; selon les informations de Robin des Bois, elles n'ont pas réceptionné les trois navires Boskalis.

Teal (ex-*Sea Teal*, ex-*Teal H.L.*, ex-*Dyvi Teal*). OMI 8113566. Longueur 181 m. Pavillon Curaçao. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Dockwise Shipping BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Turquie.

Port Louis (Île Maurice), 7 mai 2013**.**
© S Ornicans

Angra dos Reis (Brésil), 16 janvier 2015.
© Martijn Gerssen

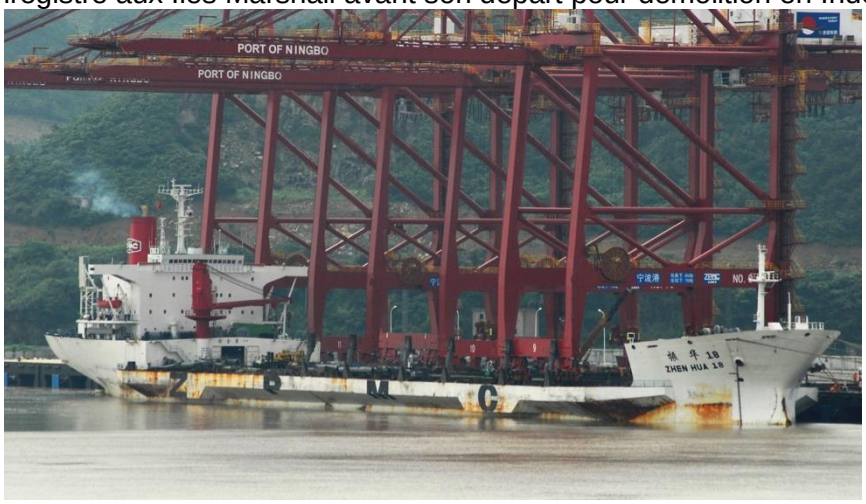
Treasure (ex-*Front Traveller*, ex-*Genmar Traveller*, ex-*Crude Traveller*, ex-*Nord-Jahre Traveller*, ex-*Jahre Traveller*). OMI 8617940. Longueur 216 m. Ex tanker converti en 2008 en transporteur de colis lourds semi-submersible; raccourci de 269 à 216 m. Pavillon Curaçao. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Split (Croatie) par Brodosplit. Propriétaire Dockwise Shipping BV (Pays-Bas). Détenu en 2015 à Tianjin (Chine). En novembre / décembre 2017, le *Treasure* avait acheminé le destroyer de l'US Navy *USS John S MacCain* entré en collision avec le pétrolier *Alnic MC* dans le détroit de Malacca (10 morts, 5 blessés à bord du destroyer) jusqu'à la base navale américaine de Yokosuka (Japon). Vendu pour démolition en Turquie.

L'*USS John S. McCain* chargé à bord du *Treasure*. **© U.S. Navy**

Zhen Hua 14 (ex-*Kalymnos*, ex-*Melita*, ex-*Skaubay*, ex-*Skaudrott*, ex-*Kosmos Spirit*, ex-*Atlantic Spirit*, ex-*Atlantic Peace*, ex-*CYS Olympia*). OMI 7901590. Ex tanker converti en 2006. Longueur 249 m, 18.400 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, Palaos pour son dernier voyage renommé *Win 1*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Gdynia (Pologne) par les chantiers Commune de Paris. Propriétaire Shanghai Zhenhua Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2001 à Novorossiysk (Russie), en 2002 à Trieste (Italie) et en 2003 à Saint-Nazaire (France). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Zhen Hua 14, arrivée au Havre (France), 5 mai 2010, avec les portiques de Port 2000. © **Pascal Bredel**

Zhen Hua 18 (ex-*Orient Constellation*, ex-*Grain Union*). OMI 8026921. Ex vraquier converti en 2006. Longueur 230 m, 18.665 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, Palaos pour son dernier voyage renommé *Win 2*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1986 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Shanghai Zhenhua Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2002 à Newcastle (Australie) et en 2005 à Vancouver (Canada) et Qinhuangdao (Chine). Revendu à Vega Marine Ltd enregistré aux Iles Marshall avant son départ pour démolition en Inde.



Zhen Hua 18, dans la grisaille du port chinois de Ningbo, juin 2008. © **Marc Ottini**

Zhen Hua 21 (ex-*Iokasti*, ex-*Aven*, ex-*Raven*, ex-*Terra Nova*, ex-*Buena Empresa*). OMI 8018223. Ex tanker converti en 2007 en transporteur de colis lourds sem-submersible. Longueur 225 m, 14.425 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Zhen 21*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Shanghai Zhenhua Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2002 à Bayonne (New Jersey, États-Unis) et Savannah (Georgie, États-Unis) et en 2018 à Brisbane (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Drague

Atlantico Due (ex-*Sungei Sarawak*, ex-*Selat Melaka*, ex-*Willemstad*). OMI 7606293. Puits 4200 m^3. Longueur 105 m. Pavillon Belgique. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Smit; rallongé en 1984 de 93 à 105 m. Propriétaire Dredging International NV (Belgique). Arrivé en remorque des *Multratug 11* et *Multratug 17* pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.

Atlantico Due désarmée à Zeebrugge, avril 2017. © **Marc Ottini**

Atlantico Due en remorque de Zeebrugge à Terneuzen
© **Alain Dooms - Tugspotters**

Rijndelta (ex-*Rundelta*, ex-*Rudolf Schmidt*). OMI 5301849. Puits 4007 m^3. Longueur 113 m. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1960 à Lübeck (Allemagne) par Orenstein Koppel. Propriétaire Van Der Kamp Bv (Pays-Bas). Vendu pour démolition à Gravendeel (Pays-Bas).

Rijndelta : A Rotterdam 21/07/1994. © **Pascal Bredel**

Shahaf (ex-*Cornelis Zanen*). OMI 8110851. Puits 8530 m3. Longueur 128 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Smit pour Zanen Verstoep, une société fondée en 1850 initialement spécialisée dans la construction de digues. La *Cornelis Zanen* renforcée glace était certifiée pour opérer dans des conditions tant arctiques que tropicales. Dans les années 1970-80, la compagnie a étendu ses activités au Moyen-Orient, en Afrique et dans la mer de Beaufort; elle a été rachetée par Boskalis BV (Pays-Bas) en 1988. Détenu en 2014 à Southampton (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Turquie.

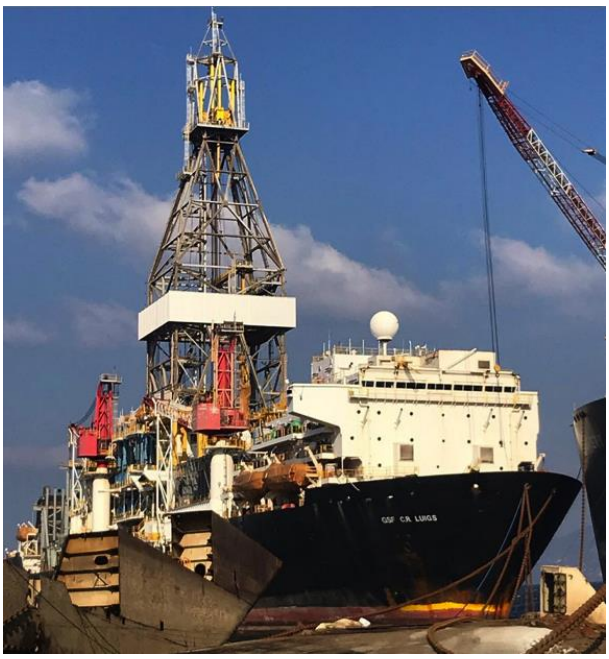
1983, dragage arctique © **Dredgepoint.org**

Décembre 2017, Bosphore © **Yoruk Isik**

Navire de forage

GSF CR Luigs (ex-*Glomar C.R. Luigs.* OMI 9189835. Longueur 228 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Belfast (Royaume-Uni) par Harland & Wolff. Revendu par son armateur Global Santa Fe Corp (États-Unis) à Rota Shipping Inc enregistré au Panama avant son départ pour démolition en Turquie.

Juin 2009. © **Sean Whitmore**



Aliaga, février 2019. © **Selim San**

Petrosaudi Saturn (ex-*Songa Saturn*, ex-*Glomar Robert F. Bauer*). OMI 8109589. Longueur 135 m. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Petros*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Singapour par Far East-Levingston. Propriétaire Saturn Drillships Pte Ltd enregistré aux Iles Caïman. Détenu en 2008 à Marsaxlokk (Malte). Le *Petrosaudi Saturn* faisait partie de la flotte de navires et plates-formes de forage désarmés au large de Port d'Espagne (Trinidad et Tobago). Revendu à Tatiana Investments Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

26 juillet 2015, désarmé à Trinidad & Tobago. © **Donald Kelshall**

Navire de service offshore

Collard Tide (ex-*Marsol Pride*, ex-*Pac-Ocean*). OMI 9354961. Longueur 60m, 1.647 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2005 à Hukou (Chine) par Tongfang Jiangxin. Propriétaire Tidewater Marine (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Hamriyah, Sharjah, 8 mai 2018. © **Rutger Hofma**

David Tide II. OMI 9528093. Longueur 59 m, 1.418 t. Pavillon Vanuatu, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2009 à Canton (Chine) par Grandview. Propriétaire Tidewater Marine International Inc USA). Vendu pour démolition en Inde.

Dos Explorer (ex-*Ramco Express*, ex-*Ramco 1*, ex-*Silver Star*, ex-*Echo Star*, ex-*Silver Star*, ex-*Echo Star*, ex-*Malbun*, ex-*Echo Star*, ex-*Moresby*, ex-*Joyce Tide*, ex-*Lady Joyce*). OMI 7301245. Longueur 58 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1973 à North Vancouver (Canada) par Allied Shipbuilders. Propriétaire Baltic Shipping Services Lt (Lettonie). Détenu en 2006 à La Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis). En cours de démolition à Liepaja (Lettonie).

Dos Explorer, Liepaja, 2 octobre 2018. © **Andrej S**

FMS Liberty (ex-*DMO Pappy*, ex-*Capt. W.A. Bisso Jr*, ex-*Bisso Diver I*, ex-*Dino Chouest*). OMI 8424599. Longueur 60 m. Pavillon États-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Larose (États-Unis) par North American SB. Propriétaire Freedom Marine Services (États-Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière localisation le situe à Amelia (Louisiane, États-Unis).

Hai Duong 06 (ex-*Gulf Fleet n°63*). OMI 8216590. Longueur 58 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Houma (États-Unis) par Quality Shipyard. Propriétaire HD Marine Corp (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Gulf Fleeet n°63, Singapour, 10 mars 2005.
© **MG Klingsick**

Kathy (ex-*Beryl Fish*, ex-*Albacore*, ex-*Beryl Fish*). OMI 8302973. Longueur 57 m. Pavillon Turkménistan. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Ingrandes (France) par les chantiers Breheret. Rebaptisé *Albacore* en 1987, il est affrété par la Marine Nationale pour les opérations d'assistance et de dépollution en Méditerranée depuis Toulon. Il redevient le *Beryl Fish* en 1997 sous le pavillon de Saint-Vincent chez Seacor, puis est vendu en 2005 à Gac Marine, d'Abu Dhabi, qui l'exploite en mer Caspienne en tant que *Kathy* sous le pavillon du Turkménistan. Depuis 2016, son propriétaire était Nurly Tolkun (Turkménistan). En février, il est annoncé vendu pour démolition. Sa dernière localisation le situe à Govsan sur la mer Caspienne, à proximité de Bakou (Azerbaïdjan).

Beryl Fish au mouillage devant Douala (Cameroun), 1999. © **Erwan Guéguéniat**

Kathy, Hazar (Turkménistan), mer Caspienne, avril 2018. © **Rutger Hofma**

Lam Hong (ex-*Tan Cang 69*, ex-*SMS Odyssey*, ex-*Vos Odyssey*, ex-*Dea Odyssey*, ex-*Smit-Lloyd 57*). OMI 8517645. Longueur 58 m, 1.367 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1987 à Capelle (Pays-Bas) par Ysselwerf. Propriétaire HD Marine Corp (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Leonard Tide. OMI 9355800. Longueur 67 m, 1.933 t. Pavillon Vanuatu, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Leonard*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2006 à Gdansk (Pologne) par Polnocna. Propri"étaire Tidewater Marine (États-Unis). Désarmé depuis septembre 2015. Revendu à RV InternationaL DMCC basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.

Leonard Tide, La Valette (Malte). © **Steve Aubury**

Lilian (ex-*Asso Nove*, ex-*Augustea Nove*, ex-*Sea Defender*, ex-*Sea Coral*). OMI 7615866. Longueur 63 m, 1.300 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1977 à Singapour par Singapore Slipway. Propriétaire Folk Shipping (Émirats Arabes Unis). Revendu au cash buyer indien Prayati Shipping avant son départ pour démolition en Inde.

Lilian. © **Onar Jøsang**

Lui Tide (ex-*Rigdon Tide*, ex-*Consensus Trader*). OMI 9231080. Longueur 67 m, t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2001 à Tulcea (Roumanie) par Aker Tulcea. Propriétaire Tidewater Marine (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Luanda - Angola, 19 juillet 2014.© **Gwenolé de Kermenguy**

Maria Fe (ex-*Al Rayyan*, ex-*KBM Al Rayyan*, ex-*Permint Bayu*). OMI 8515922. Longueur 57 m, 1.078 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyard. Propriétaire Phil Marine Consultancy (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Masindra Langkawi (ex-*Smit Langkawi*, ex-*Smit-Lloyd 104*). OMI 7306817. Longueur 64 m, 1.400 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1973 à Zaltbommel (Pays-Bas) par De Waal. Propriétaire Masindra Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

© Smit-Lloyd.com

Richard M. Currence. OMI 9259783. Longueur 85 m, 5.390 t. Pavillon Vanuatu, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Richard*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2005 à Yantai (Chine) par Yantai Raffles. Propriétaire Tidewater Marine International (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Haifa, Israel, 20 février 2013. © **P Szamosi**

Roza (ex-*Zakher Rio*, ex-*NS Candeias* ex-*Candeias,* ex-*NS Candeias,*). OMI 7911789. Longueur 55 m, 799 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Niteroi (Brésil) par Mac Laren IC. Propriétaire Industrial Tools International (Émirats Arabes Unis). Dét Émirats Arabes Unis nu en 2008 et en 2011 à Alexandrie (Égypte). Vendu pour démolition en Inde.

Zamil Offshore Services Ltd est une compagnie de services à l'offshore fondée en 1977 en Arabie Saoudite. Sur son site, elle revendique 55 navires. Les unités les plus anciennes partent aujourd'hui à la démolition, toutes ont été dirigées vers l'Inde.

Zamil 1. OMI 9139799. Longueur 61m, 1.273 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Singapour par Southern Ocean.

Zamil 2. OMI 9139804. Longueur 61 m, 1.273 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Singapour par Southern Ocean.

Au mouillage à Manifa (Arabie Saoudite), 19 juillet 2014. © Viktor Mussuri

Zamil 3. OMI 9139816. Longueur 61 m, 1.273 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Singapour par Southern Ocean. P

Zamil 4. OMI 9193604. Longueur 56 m, 1.073 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Shimonoseki (Japon) par Kanmon.

Zamil 5. OMI 9193616. Longueur 56 m, 1.073 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Shimonoseki (Japon) par Kanmon.

Zamil 6. OMI 9188893. Longueur 61 m, 1.307 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Singapour par Pan-United.

Zamil 21. OMI 9269439. Longueur 49 m, 577 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Surate (Inde) par ABG Shipyard.

Zamil 22. OMI 9269441. Longueur 49 m, 580 t. Pavillon Bahrein. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Surate (Inde) par ABG Shipyard.

Navire de surveillance en station

Putford Trader (ex-*Safe Truck*, ex-*Seaway Jura*). OMI 7407740. Longueur 64 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1976 à Harstad (Norvège) par Kaarbos. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark.

Putford Trader © **JDC Plug**

Navire de support offshore

Altus Optimus (ex-*Acergy Harrier*, ex-*Seaway Harrier*). OMI 8322662. Longueur 83 m. Pavillon Libéria jusqu'en février 2019. Construit en 1985 à Sandefjord (Norvège) par Framnaes. Propriétaire Subsea 7 Shipping Ltd (Royaume-Uni). En février 2019, l'*Altus Optimus* est annoncé "à recycler" par sa société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. La destination finale n'est pas connue. Sa dernière localisation le situe aux Émirats Arabes Unis.

© Marine Engineering Diving Services

Armada Iman. OMI 9207352. Longueur 74 m, 2.047 t. Pavillon Malaisie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Singapour par PPL. Propriétaire Bumi Armada Ship Management (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde. Il vient de quitter son mouillage en baie de Brunei, abrégé en *Man* et sous pavillon de Palaos.

© bumi armada

Surveillance des pêches

Mugunghwa no 17. OMI 9081863. Longueur 79 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Yeosu (Corée du Sud) par Shinyoung SB Industry Co. Propriétaire Korea South Land Affairs Government (Corée du Sud). En cours de démolition dans le port de Busan (Corée du Sud).

18 février 2012

© V Tonic

13 janvier 2019

Sources:

Adriatic and Aegean Ferries; Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; American Bureau of Shipping; Auke Visser; Bangkok Post (The); BD News 24; Black Sea Memorandum of Understanding; Boatnerd; Boskalis; Bureau Veritas; Chittagong Port Authority (the); CNV Medien; Commission Européenne; Courier (The); Cuxhaven Nachrichten; Daily Star-Bangladesh (The); Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Dredgepoint.org; Economista (El); Energy Voice; Equasis; Faktaomfartyg; Ferry Site (The); Fleetmon; Gcaptain; Global Marketing Systems; Globe and Mail (the); Gotlansbatar; Haut-Commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie; Idyllicocean; IHS Markit; Independent (The); Indian Ocean Memorandum of Understanding; Interq.or.jp; La 1ère-Nouvelle-Calédonie; Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Marin (le); Marine Traffic; Maritime Executive; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Ministère Espagnol des Transports; Miramar Ship Index; National Library of Australia; Nautilia.gr; Nippon Kaiji Kyokai; Offshore Energy Today; OMI; Optima Shipbrokers; Port to Port; Prensa La); Press & Journal (The); Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Russian Maritime Register of Shipping; Sembcorp; Ship & Bunker; Shipspotting; Splash 24/7; Tokyo Memorandum of Understanding; Trade WInds; United States Coast Guard; US Naval Institute News; Vessel Tracker.

Rédaction, documentation, et illustrations : Christine Bossard et Jacky Bonnemains,
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains