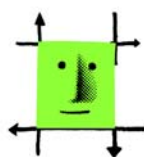
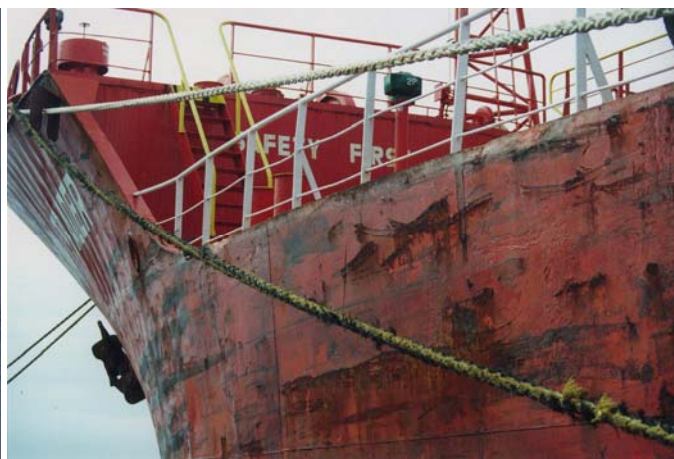


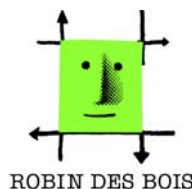
A la casse.com

Bulletins d'information sur la démolition des navires, numéros 1 à 7
Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2006



ROBIN DES BOIS

Robin des Bois
2006



Bilan mondial 2006 des navires partis à la démolition

Suite à ses constats anciens sur la fin de vie des navires hors d'usage communément appelés « navires-poubelles » et à l'affaire plus récente du *Clemenceau*, l'association Robin des Bois a décidé au début de l'année 2006 de mettre en œuvre des moyens documentaires importants pour disposer en fin d'année d'un inventaire précis des navires voués à la démolition. Cette recherche a mobilisé au sein de l'association des ressources humaines constantes et une trentaine de sources bibliographiques spécialisées. En effet, il y a eu à l'intérieur de l'association la volonté de mieux connaître la réalité et les pratiques du marché de la démolition des navires face à la confusion des informations et des opinions délivrées par les institutions politiques comme l'Union Européenne et des organisations non gouvernementales.

Le 1^{er} enseignement, c'est que les chiffres régulièrement cités et repris de 700 à 1000 navires démolis chaque année sont faux. En 2006 Robin des Bois a comptabilisé 293 navires vendus pour la démolition. Etant donné la diversité des sources, le degré de fiabilité de ce bilan final annuel 2006 est très élevé, avec une marge d'incertitude de 10%. Une reconstitution moins précise pour 2005 fait apparaître un bilan approximatif de 200 navires. Il y a donc une augmentation notable de l'ordre d'un tiers pour les démolitions en 2006 par rapport à 2005.

Le 2^{ème} enseignement important est que sur ces 293 navires, 118 était sous pavillon européen ou appartenait à des armateurs établis dans l'Union Européenne ou dans l'Association Européenne de Libre Echange (AELE) ou des principautés comme Monaco. Aucune des transactions internationales liant ces armateurs européens à des chantiers de démolition extra-européens n'a été précédée d'un désamiantage ou accompagnée de notifications relatives à l'exportation de déchets telles qu'elles sont mises en œuvre dans le cadre de la convention de Bâle. Cette même convention a été constamment ignorée dans le cadre de transactions entre les armateurs non européens et les chantiers de démolition où qu'ils soient dans le monde. Le statut juridique de déchets attaché à un navire en fin de vie reste une anomalie juridique incarnée par la seule coque Q 790 et éventuellement par l'ex-France toujours en attente dans la baie d'Alang.

Les tarifs offerts par les démolisseurs indiens et surtout bangladais ont connu une hausse régulière tout au long de l'année jusqu'à atteindre 500 \$ la tonne à l'automne au Bangladesh. Le record de l'année a été atteint par le chimiquier *Mercur* vendu 840 \$ la tonne grâce à la présence de 700 t d'acier inoxydable. D'autres facteurs comme la présence de quantités importantes de carburant dans les soutes du navire peuvent contribuer à des prix plus élevés que la moyenne.

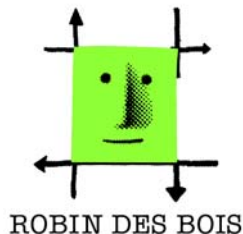
Parmi ces 293 navires, 168 (soit 57%) sont partis pour les chantiers de démolition du Bangladesh, 75 (soit 26%) pour ceux de l'Inde, et 21 (soit 7%) pour une destination inconnue ; Les autres ont terminé leur vie en Chine (8), en Turquie (8), au Pakistan (7), aux Etats-Unis (3), au Danemark (2) et au Canada (1).

L'âge moyen est de 31 ans et s'échelonne de 18 ans pour le *Myst*, un cargo réfrigéré victime d'un grave incendie, à 81 ans pour le *Joseph H Frantz*, un vraquier américain utilisé sur les Grands Lacs et démantelé au Canada. 129 ont une taille inférieure à 150 m (39 m pour le plus petit, le navire de sauvetage britannique *Viking Vixen*), 122 mesurent entre 150 et 199 m, et 42 plus de 200 m (290 m pour le vraquier grec *Blue Sky*).

Avec 107 navires (soit 37%) la catégorie des tankers, chimiquiers et méthaniers est la première parmi ces navires partis pour la démolition, suivie de celle des vraciers et transporteurs de marchandises diverses (104 navires soit 35%) puis des navires à passagers et rouliers (25 navires, soit 9%) et des porte-conteneurs (24 navires soit 8%). En 2005 aucun porte-conteneurs n'était parti à la casse. La démolition cumulée de ces navires permettra de recycler plus de 1,8 million de tonnes de métaux.

Sur les 293 navires partis à la casse en 2006, 98 d'entre eux ont été dans les années antérieures détenus dans les ports mondiaux et en particulier en Europe pour non-conformité aux règles de sécurité internationales ou écartés des eaux européennes dans le cadre de l'accord franco-espagnol post-*Prestige* de novembre 2002 dont 18 pétroliers inscrits par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime sur la liste des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd à partir de 2005 dans le cadre du paquet Erika I.

Des informations plus détaillées sont disponibles sur les bulletins A la casse.com n° 1 à 7 sur le site internet de l'association : <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf> .



A la casse.com

Du 1^{er} au 31 décembre 2006, 46 navires sont partis pour la démolition, dont 18 au Bangladesh (39%) et 15 en Inde (33%). La destination des 8 navires de ravitaillement vendus par la société américaine de service off-shore Tidewater Marine Inc est inconnue.

Sur ces 46 navires, 8 sont des tankers et 8 des porte-conteneurs (soit 17 %) ; 16 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (au sens géographique du terme). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 22 ans et 50 ans ; l'âge moyen est de 24 ans. 25 ont une longueur inférieure à 150 m, 14 mesurent entre 150 et 199 m et 7 entre 200 et 258 m. La démolition cumulée permettra de recycler près de 210.000 tonnes de métaux.

Le prix record de l'année, 840 \$ la tonne, a été atteint par le chimiquier Merkur incluant 700 t d'acier inoxydable, vendu aux chantiers indiens.

Les pratiques de « démantèlement vert » prônées par certains armateurs sont parfois mises à mal ; parmi les 5 navires vendus en décembre par P&O Nedlloyd à des intérêts chinois, le plus vieux du lot, le *Sky Interest ex-Nedlloyd Adelaide* s'est retrouvé dès la fin de l'année au Bangladesh pour y être ferrailé. Pour ce dernier mois de 2006, 8 porte-conteneurs sont partis à la casse.



Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.



Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd ou navire écarté des ZEE européennes.

Tanker

BPP 22. Tanker. Longueur 71 m, 821 t. Pavillon Thaïlande. Construit en 1969 au Japon. Propriétaire BPP Supply Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Four Glens (ex-Diletta F). Tanker. Longueur 194 m, 11.268 t. Pavillon Italie. Construit en 1981 à Gênes (Italie) par Italcantieri Spa. Propriétaire Premuda tankers (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 464 \$ la tonne.

Francisco (ex-Francisco Dagohoy, ex-Tjt 5, ex-Tabtim Siam, ex-Eagle Empire, ex-Miwon, ex-Fujikaze Maru). Tanker. Longueur 105 m, 2.063 t. Pavillon Corée du Nord. Construit en 1973 à Uwajima (Japon) par Miyoshi Zosen KK. Propriétaire Dolphin Marine & Industries (Saint-Vincent-et-Grenadines). Vendu pour démolition au Pakistan.

Imperial (ex-*Princess Fatima*, ex-*Comandante Tomas Espora*, ex-*Ingeniero Villa*). Tanker. Longueur 142 m, 4.709 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Avellaneda (Argentine) par Astilleros Alianza SA. Propriétaire Corinthian Maritime (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Norna (ex-*Akti A*, ex-*Seafriend*, ex-*Alice G*, ex- *Faith I*, ex-*Faith*, ex-*Varanger*). Tanker. Longueur 185 m, 8.190 t. Pavillon Panama. Construit en 1974 à Tonsberg (Norvège) par Kaldness M/V A/S. Propriétaire Univan Shipmanagement (Chine). Détenu en 2001 à Brême (Allemagne), en 2003 à Belfast (Royaume Uni) et en 2006 à Vlaardingen (Pays-Bas). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Après une dernière livraison à Chittagong de 27.700 t d'huile de soja, vendu pour démolition au Bangladesh.



Orion Princess (ex-*Orion*, ex-*Stella Orion*). Tanker. Longueur 82 m, 1.169 t. Pavillon Panama. Construit en 1973 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuwe Noord Nederlanse Scheepswerven. Propriétaire Prime Tankers LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu à Bandar Abbas (Iran) en 2005 et en 2006, cette dernière fois pour 28 déficiences. Vendu pour démolition en Inde.



Prikonissos (ex-*San Jorge*, ex-*Kadmos*, ex- *Castillo de San Marcos*). Tanker. Longueur 224 m, 13.422 t. Pavillon Liberia. Construit en 1981 à Cadix (Espagne) par AESA Puerto Real. Propriétaire Ionia Management (Grèce). Détenu en 2005 à Port Cartier (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh. 465 \$ la tonne.



Siamnavée 2. Tanker. Longueur 69 m, 784 t. Pavillon Thaïlande. Construit en 1964 au Japon par Shimizu NKK. Propriétaire Sangsharoen Shipping (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Vikings (ex-*Viking Lady*, ex-*Viking Venture*). Tanker. Longueur 176 m, 7.359 t. Pavillon Liberia. Construit en 1981 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane Shipbuilding and Engineering Co Ltd. Propriétaire Mikrasia Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 468 \$ la tonne.

Chimiquier

Fair Rainbow (ex-*Chebucto*, ex-*Courageventure*, ex-*Courageventure L*, ex-*Fort Rouge*). Chimiquier. Longueur 169 m, 8.260 t. Pavillon Liberia. Construit en 1980 à Mizushima (Japon) par Sanoyasu Dockyard. Propriétaire Fairdeal Group (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Merkur (ex-*Bow Merkur*). Chimiquier. Longueur 170 m, 8.867 t. Pavillon Norvège (registre international). Construit en 1975 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Salhus Shipping AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde, avec 700 t d'acier inoxydable. 840 \$ la tonne.

Transporteur de gaz

Gaz Creation (ex-*World Creation*). Transporteur de gaz. Longueur 224 m. 17.083 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Kobe (Japon) par Kawasaki Shipbuilding Corporation. Propriétaire Naftomar Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 400 \$ la tonne.

Vraquier

Belmeken. Vraquier. Longueur 185 m, 7.236 t. Pavillon Bulgarie. Construit en 1973 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard « Georgi Dimitrov ». Propriétaire Navibulgar



(Bulgarie). Détenu en 1999 à Great Yarmouth (Grande Bretagne), en 2000 à Amsterdam (Pays-Bas) et en 2006 à Castelon de la Plana (Espagne) et Setubal (Portugal). Vendu en l'état en Bulgarie pour démolition en Inde. 276 \$ la tonne.

Jin Zhou. Vraquier. Longueur 185 m. Pavillon Chine. Construit en 1973 à Shangai (Chine) par Hudong Shipyard. Vendu pour démolition en Chine.

Valeria (ex-Viseu). Vraquier. Longueur 181 m, 7.476 t. Pavillon Roumanie. Construit en 1976 à Varna (Bulgarie) par Georgi Dimitrov Shipyard. Propriétaire COSENA (Roumanie). Détenu en 1999 à Leith (Grande Bretagne), en 2002 à Venise (Italie) et en 2003 à Eleusis (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 425 \$ la tonne.



Worldgroup Star (ex-Honour 1, ex-Anangel Honour). Vraquier. Longueur 164 m, 5.677 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy industries Co. Ltd. Propriétaire Acheon Akti Navigation (Chypre). Détenu en 2005 à Kolkata (Inde) et en 2006 à Setubal (Portugal). Vendu pour démolition en Inde.



Marchandises diverses

EAX Sincerity (ex-Mol Sincerity, ex-Ocean Sincerity). Marchandises diverses. Longueur 182, 11.000 t. Pavillon Hong Kong. Construit en 1977 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Wing Tak Shipping Agency. Vendu pour démolition en Chine.

Farid (ex-Al Shujaa, ex-Minamar, ex-Layla, ex-Sea Carrier, ex-Scan Carrier, ex-Spes n°1, ex-Spes, ex-Kannik, ex-Mette bravo, ex-Kirsten Bech, ex-Captain Magellan). Marchandises diverses. Longueur 70m, 1.121 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Construit en 1971 à Sonderborg (Danemark) par Sonderborg Skibsvaerft AS. Propriétaire Taghie MM & Marfaawy. Vendu pour démolition en Inde.

Fjord Pearl (ex-Ashington). Marchandises diverses. Longueur 103 m, 2.076 t. Pavillon Norvège (registre International). Construit en 1979 à Wallsend (Grande Bretagne) par Clelands Shipbuilding Co. Ltd. Propriétaire Stoneship Invest A/S (Norvège). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Iran Meezan (ex-Arya Soroosh). Marchandises diverses. Longueur 149 m, 4.897 t. Pavillon Iran. Construit en 1975 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeckwerft. Propriétaire Iran Shipping Lines. Détenu en 2003 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 435 \$ la tonne.



Mahardi (ex-Sun Hwa Gang, ex-Golden Harvest, ex-Kokai Maru, ex-Kenyo Maru). Marchandises diverses. Longueur 101 m, 1.868 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1970 à Imabari (Japon) par Kurushima Dockyard Co Ltd. Propriétaire Prima Jaya Samudra (Indonésie). Détenu en 2004 et en 2006 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Majit (ex-Margaret, ex-Prokopyevsk). Marchandises diverses. Longueur 121 m, 3.293 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1971 à Vyborg (Suède) par Vyborg Shipyard. Propriétaire Azia Shipping Holgins. Détenu en 2002 à Vostochny (Russie), en 2004 à Tianjin (Chine) et en 2006 à Shangai (Chine). Vendu pour démolition en Inde.



Mol Sanctity (ex-Eax Sanctity, ex-Ocean Strength). Marchandises diverses. Longueur 182 m, 11.000 t. Pavillon Hong Kong. Construit en 1977 à Shimonoseki Japon par Mitsubishi Heavy

Industries Ltd. Propriétaire New Asian Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 290 \$ la tonne.

Porte-conteneurs

Bergen. Porte-conteneurs. Pavillon Tuvalu. Construit en 1979. 30.998 dwt. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bravery (ex-CP Bravery, ex-Canmar Bravery, ex-Cast Privilege, ex-OOCL Bravery, ex-Canadian Explorer, ex-Dart Canada). Porte-conteneurs. Longueur 218 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1978 à Bremen-Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan AG. Détenu en 2001 à Montréal (Canada). Propriétaire Hapag-Lloyd Ships Ltd. Vendu pour démolition et arrivé sous le nom de Siu au Bangladesh.



MSC Leanne (ex-Honour, ex-Kota Molek, ex-Kota Molex, ex-Delmas Surville, ex-Ocean Sirius, ex-Lanka Asitha, ex-Laredo). Porte-conteneurs. Longueur 184 m, 10.000 t. Pavillon Panama. Construit en 1983 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska. Propriétaire Mediterranean Shipping Company (Suisse). Destination de démolition inconnue.

MSC Nuria (ex-Australian Venture). Porte-conteneurs. Longueur 248 m, 21.974 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Bremen-Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan AG. Propriétaire Mediterranean Shipping Co (Suisse). Détenu en 2002 à Port Botany (Australie, en 2004 à Naples (Italie), en 2005 à Naples et La Spezia (Italie) et Valence (Espagne), et en 2006 à Cagliari (Italie). Vendu pour démolition en Inde et rebaptisé *Ria* pour son dernier voyage. 400 \$ la tonne.



Pelopor (ex-Eagle Sun, ex-Tamashima Maru). Porte-conteneurs. Longueur 102 m, 1.947 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1971 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen KK. Propriétaire Laut Baru (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sky Interest (Ex-Nedlloyd Adelaide, Ex-P&O Nedlloyd Adelaide, ex-Aramac, ex-Nedlloyd Houtman, ex-Largs Bay). Porte-conteneurs. Longueur 258 m. Pavillon Tuvalu. Construit en 1977 à Rozenburg (Pays-Bas) par Verolme Dok - en Scheepsbouw Mij. B.V. Ex-navire de la P&O Nedlloyd. Vendu en décembre 2006 avec 4 autres navires à des intérêts chinois, Tianjin Centrans, il passe du pavillon Bahamas à celui de Hong Kong et arrive pour démolition au Bangladesh sous celui de Tuvalu.

Star 1 (ex-Universal Star, ex-Prime Vivid, ex-Ivory, ex-Ettje, ex-Sungale, ex-Sarakawa, ex-Karin). Porte conteneurs. Longueur 127 m, 3.450 t. Pavillon Saint-Kitts et Nevis. Construit en 1981 à Oldenburg (Allemagne) par HB Schiffswerft. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Uni-Forever (ex-Ever Forever, ex-Green Forever). Porte-conteneurs. Longueur 161 m, 6.552 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Muroran (Japon) par Narasaki Zosen KK. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Kaoshiung pour démolition au Bangladesh avec 170 t de carburant. 411 \$ la tonne.

Roulier

Saif 1 (ex-Dubai Flower, ex-Ajman Flowers, ex-Nostos, ex-Gunilla). Roulier. Longueur 118 m, 2.915 t. Pavillon Sierra Leone. Construit en 1972 à Turku (Finlande) par Valmet Oy Pansion Thedas. Détenu en 1998 au Pirée (Grèce). Revendu en juin 2006 à Batroun Shipbrokers (Emirats Arabes Unis) avant revente finale pour démolition en Inde.



Gulf Strait (ex-Rotoiti, ex-CP Rotoiti, ex-Union Rotoiti). Roulier. Longueur 203 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1977 à Whyalla (Australie) par Whyalla Shipbuilding and

Engineering Works. Ancien navire de la Union Steamship Co of N.Z. Ltd. Cédé en août 2006 à Gulf Strait Navigation SA avant revente pour démolition au Bangladesh. Rebaptisé Ulf pour son ultime voyage.

Ferry

Espresso Durazzo (ex-Gioventu, ex-Prins Henrik). Ferry. Longueur 144 m, 5.056 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1974 au Danemark par Nakskov Skibsværft A/S. Propriétaire Di Maio Group (Italie). Détenue en 1999 à Rodbyhavn (Danemark). Vendue en l'état à Palerme (Italie) pour démolition en Inde. 237 \$ la tonne.



Navire de ravitaillement / remorqueur

Smit-Lloyd Matsas I (ex-Smit Lloyd 7). Navire de ravitaillement / remorqueur. Longueur 59 m, 753 t. Pavillon Grèce. Construit en 1965 à Krimpen (Pays-Bas) par Van der Giessen - de Noord NV. Propriétaire Seacor Marine Inc. (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Odyssey Tide (ex-Petromar Odissey). Navire de ravitaillement / remorqueur. Longueur 58 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1982 à Chickasaw (Etats-Unis) par Halter Marine Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Intrepid Tide (ex-Petromar Intrepid). Navire de ravitaillement / remorqueur.. Longueur 56 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1981 à Lockport (Etats-Unis) par Halter Marine Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Navire de ravitaillement

Agile. Navire de ravitaillement. Longueur 50 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1979 aux Etats-Unis. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Bosworth Tide (ex-Cane River). Navire de ravitaillement. Longueur 52 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1981 à Pass Christian (Etats-Unis) par Champion Shipyards Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Discovery Seahorse (ex-PBR 364). Navire de ravitaillement. Longueur 54 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1982 à Blountstown (Etats-Unis) par RYSCO Shipyards Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Madise Tide (ex-Pine River). Navire de ravitaillement. Longueur 50 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1981 à Panama City (Etats-Unis) par Eastern Marine Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Parch Tide (ex-Red River). Navire de ravitaillement. Longueur 52 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1981 à Pass Christian (Etats-Unis) par Champion Shipyards Inc. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Pourciau Tide. Navire de ravitaillement. Longueur 54 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1980 à New Iberia (Etats-Unis) par McDermott Shipyard. Propriétaire Tidewater Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition inconnue.

Navire-usine (pêche)

Navigator. Navire-usine. 102 m, 2987 t. Pavillon Russie. Construit en 1970 à Copenhague (Danemark) par AS Burmeister & Wain's Maskin og Skibbsbyggeri. Propriétaire Murmansk Trawl Fleet (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 310 \$ la tonne.

Transporteur de ciment

Katerina A (ex-*Nireus*, ex-*Orpheus*). Transporteur de ciment. Longueur 155 m, 6.095 t. Pavillon Panama. Construit en 1956 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke AG. Propriétaire Horus Shipping (Grèce). Détenu en 2001 à La Spezia et à Leghorn (Italie) et en 2005 à Alicante (Espagne), Vendu pour démolition en Inde.



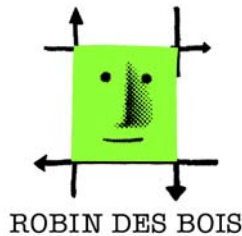
Transporteur de colis lourds

Sea Treasure (ex-*Kuancheng*, ex-*Haewoo Frontier*). Transporteur de colis lourds. Longueur 81 m, 2.305 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1984 à Chungmu (Corée) par Shin-A Shipbuilding Co. Ltd. Propriétaire Halla Maritime (Corée du Sud). Mis en vente pour 1,4 Million US \$ en août 2006. Finalement vendu pour démolition en Inde.

Agence Européenne de Sécurité Maritime, Allied Shipbroking, American Bureau of Shipping, Baltic Maritime Job Exchange (the), Biro Klasifikasi Indonesia, Bureau Veritas, Chittagong Port Authority, Clarkson Intelligence Weekly, Compass Maritime Services, Equasis, Exim India, Germanischer Lloyd, Gujarat Maritime Board (the), Indian Ocean Memorandum of Understanding, Inter (I'), Lloyd's Register of Ships, Nippon Kaiji Kyokai Register of Ships, OMCC Thaïlande, Optima Shipbrokers, Robin des Bois, sources et archives personnelles, Russian Maritime Register of Shipping, Shipspotting, Tokyo Memorandum of Understanding, Trade Winds, United States Coast Guards,

Robin des Bois

**association de protection de l'Homme et de l'environnement www.robindesbois.org
14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41**



du 1^{er} septembre au 30 novembre 2006

A la casse.com

Les « A la casse.com » de Robin des Bois permettent de constater que les chiffres régulièrement cités de 700 à 1200 navires partant chaque année à la démolition ne s'appliquent pas à l'année 2006. Le chiffre cumulé de l'année ne dépassera pas 300 unités. Depuis le 1^{er} janvier 2006 (voir les bulletins « A la casse.com » numéros 1 à 5 sur le site de Robin des Bois) 247 navires sont partis pour la démolition dont 84 du 1^{er} septembre au 30 novembre 2006.

Sur ces 84 navires, 31 sont des tankers (soit 36 %) et 15 transportent des marchandises diverses (soit 20 %) ; 39 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (au sens géographique du terme). Monaco est très actif sur le marché de la démolition. L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 23 ans et 81 ans ; l'âge moyen est de 31 ans. 49 ont été vendus au Bangladesh, 26 en Inde, 2 au Pakistan, 2 au Danemark, 2 en Turquie, 1 pour une destination inconnue, et 1 au Canada. 38 ont une longueur inférieure à 150 m, 37 mesurent entre 150 et 199 m et 9 entre 200 et 272 m. La démolition cumulée permettra de recycler plus de 450.000 tonnes de métaux. Les prix offerts par les démolisseurs au Bangladesh ont fortement augmenté au début de l'automne jusqu'à atteindre 500 \$ la tonne. Il est rappelé qu'aucun navire partant en démolition n'a fait l'objet d'une dépollution préalable.

L'Inde contraint l'*ex-France* à une attente interminable et dangereuse pour l'intégrité du paquebot sur le littoral indien. Dans le même temps, elle accueille pour démolition de nombreux navires de croisière dont la charge en amiante est importante.

L'Inde a fait un coup d'éclat avec le rejet du *Clemenceau*. Le pataquès judiciaire autour de l'ex-porte-avions français reste atypique. En 2006, aucun navire en fin de vie autre que le *Clemenceau* n'a été considéré comme un déchet dangereux dont l'exportation serait interdite, restreinte ou soumise à une notification en application de la convention de Bâle sur le transfert transfrontalier des déchets. 2 porte-conteneurs français viennent d'être vendus en Inde sans l'ombre d'une polémique et sans désamiantage préalable. Construits à Dunkerque, ils y ont fait des veuves. Détruits à Alang, ils risquent de recommencer ; comme les autres navires démantelés à Alang, au Pakistan, au Bangladesh et en Turquie.

Il se pourrait que les coups et à-coups sur le *Clemenceau* et l'*ex-France* ralentissent l'application des mesures transitoires de dépollution préalable envisagées depuis plusieurs années et la mise en forme de la convention sur la démolition et le recyclage des navires de l'OMI. Une autre décision incohérente et dangereuse pour la sécurité maritime a été le retour du convoi de l'*Otapan* (cf « A la casse.com 5 ») aux Pays-Bas après son refoulement de Turquie.

Malgré tout, on remarque deux faits positifs. 1 - La pratique du passeport vert, c'est-à-dire un inventaire de tous les matériaux toxiques intégrés ou ajoutés à la structure des navires se développe parmi les sociétés de classification et les armateurs notamment dans les secteurs pétroliers et méthaniers. 2 - L'armateur P&O Nedlloyds repris en 2005 par Maersk organise des partenariats de formation professionnelle avec des chantiers chinois, établit 4 semaines avant l'arrivée aux chantiers de démolition une liste des substances toxiques, et procède à un diagnostic radiologique des navires et au pré-nettoyage interne des citernes. Ces mesures préventives sont en vigueur depuis 2000 et ont concerné 21 navires.

Le doyen de ce bulletin n° 6 est le vraquier américain *Joseph H Frantz* ; après 81 ans de service sur les Grands Lacs, il a été démantelé à Port Colborne par le chantier canadien International Marine Salvage, 1^{er} chantier au monde certifié ISO 14001.



© Jim Hoffman



© Michel Gosselin

Joseph H. Frantz. Vraquier. Longueur 188 m. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1925 à River Rouge (Etats-Unis) par Great Lakes Engineering Works. Propriétaire Oglebay Norton (Etats-Unis).

Sur les 85 navires partis à la casse du 1er septembre au 30 novembre 2006, 29 ont été détenus avec leurs équipages pour déficiences dans des ports. Parmi les tankers, 7 sont des navires à simple coque interdits de transport de fuel lourd dans les eaux européennes. A noter la présence de 7 porte-conteneurs dans ces navires vendus pour la démolition, dont 2 français de la CMA-CGM, alors que seulement 9 avaient été comptabilisés depuis le début de l'année.

Il faut aussi noter, juste avant la démolition, les changements de pavillons, tels Etats-Unis ou Russie, pour le pavillon Mongolie. L'américain *Overseas Washington* est devenu juste avant la casse le mongol *Ashington*.

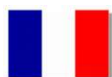
8 anciens navires à passagers des lignes européennes vont terminer définitivement leur carrière dans des chantiers de démolition ; 6 ont rejoint ou vont rejoindre les chantiers de démolition de la baie d'Alang alors que le *Blue Lady*, ex-Norway, ex-France reste en attente au moins jusqu'au 7 mars 2007, sauf urgence.



Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.



Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd ou navire écarté des ZEE européennes.



Navire construit en France.


Ferry

Carducci (ex-Al Salam Carducci). Ferry. Longueur 131 m, 7.400 t. 921 passagers. Pavillon Panama. Construit en 1970 à Castelmarre di Stabia (Italie) par Italcantieri. Propriétaire El Salam Shipping (Egypte). Vendu en l'état à Aqaba pour démolition en Inde. 340 \$ la tonne.

Don Vicente. Ferry. Longueur 77 m, 1.071 t. Pavillon Philippines. Construit en 1969 à Niigata (Japon) par Niigata Engineering Co. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Garnata (ex-Monte Granada). Ferry. Longueur 151 m, 8.164 t. Pavillon Libye. Construit en 1974 à Valence (Espagne) par Union Naval de Levante SA. Propriétaire General National Maritime Transport Co (Libye). Endommagé par un incendie et vendu en l'état à Tripoli (Libye) pour démolition en Turquie. 196 \$ la tonne.

Lina Trader (ex-Taygran Trader, ex-European Trader). Ferry Longueur 117 m. Pavillon Panama. Construit en 1975 à Bremerhaven (Allemagne) par Schichau-Unterweser. Ancien ferry de la P&O European Ferries d'une capacité de 132 passagers. Revendu en 2001 à El Salam Shipping (Egypte) pour le transport des pèlerins. Vendu pour démolition en Inde.

Monte (ex-Monterey, ex-Free State Mariner). Ferry. Longueur 171 m, 15.687 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1952 à Sparrows Point (Etats-Unis) par Bethlehem and Sparrows Point Shipyard. Propriétaire MSC Cruises (Suisse). Détenu en 1999 au Pirée (Grèce) et en 2001 à Naples (Italie). En panne de chaudière, il est vendu en l'état à Dubaï pour démolition en Inde. 

Patmos (ex-Izu n°11, ex-Albatross). Ferry. Longueur 137 m, 6.456 t. Pavillon Grèce. Construit en 1972 à Imabari (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Dane Sealine (Grèce). Vendu en l'état au Pirée (Grèce) pour démolition en Inde. 254 \$ la tonne.

Rodos (ex-Pegasus, ex-Ferry Kogana Maru, ex-Argo). Ferry. Longueur 131 m, 5.999 t. Pavillon Grèce. Construit en 1973 à Toyama (Japon) par Nipponkai Heavy Ind. Propriétaire Dane Sealine (Grèce). Vendu en l'état au Pirée (Grèce) pour démolition en Inde. 254 \$ la tonne.

Tropicana (ex-Sainte Lucie, ex-Sea Palace, ex-Prinses Paola). Ferry. Longueur 117 m, 3.494 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1966 à Hoboken (Etats-Unis) par NV Cockerill Yards Hoboken. Propriétaire Monte Carlo Maritime Services (Monaco). Ancien ferry de la Townsend-Thoresen opérant sur la ligne Douvres-Ostende. A l'abandon à Freeport (Bahamas) depuis plusieurs années. Vendu pour démolition en Inde où il est arrivé par ses propres moyens ! via Gibraltar et Dubai.

© Shipspotting

© Pieter Inpijp



Ostende(Belgique) – 1985



Freeport (Bahamas) – 2006

Tanker

Alfios I (ex-Chizukawa, ex-Chizukawa Maru). Tanker. Longueur 228 m, 12.182 t. Pavillon Liberia. Construit en 1981 à Kobe (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Pleiades Shipping Agents (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 441 \$ la tonne.

Apsheron. Tanker. Longueur 171 m, 7.400 t. Pavillon Libéria. Construit en 1976 à Hebburn (Grande Bretagne) par Swan Hunter Shipbuilders Ltd. Propriétaire European Navigation (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 475 \$ la tonne.

Ashington (ex-Overseas Washington). Tanker. Longueur 272 m, 16.891 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1978 à San Diego (Etats-Unis) par National Steel and Shipbuilding Co. Propriétaire Western Overseas (Etats-Unis). Passé du pavillon Etats-Unis au pavillon Mongolie avant sa revente pour démolition au Bangladesh. 490 \$ la tonne.

Asphalt Glory (ex-Pacific Crystal, ex-Denise, ex-Skaw Prince, ex-Iver Expert, ex-White Excelsior). Tanker. Longueur 182 m, 9.060 t. Pavillon Grèce. Construit en 1981 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen KK. Propriétaire Chronos Shipping (Grèce). Détenu en 2006 à Nanjing (Chine). Vendu en l'état à Suez pour démolition au Bangladesh. 420 \$ la tonne.



Bela (ex-Belanina, ex-Port-au-Prince, ex-White Prince, ex-Axios, ex-Gemma Tokyo). Tanker. Longueur 184 m, 8.838 t. Pavillon Iles Cayman. Construit en 1979 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen KK. Propriétaire Pioneer Tankers Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 412 \$ la tonne

Blue River (ex-Moon River, ex-Middlefield I, ex-Akikawa Maru). Tanker. Longueur 204 m, 18.812 t. Pavillon Liberia. Construit en 1980 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire European Navigation (Grèce). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Détenu en 2006 à Amsterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 \$ la tonne.



Blue Sea (ex-Bahia de Pozuelos, ex-Oban, ex-Hobby, ex-Mantina). Tanker. Longueur 228 m, 12.521 t. Pavillon Comores. Construit en 1983 à Innoshima (Japon) par Hitachi Zosen. Comme il arrive parfois, certains navires promis par contrat à la démolition sont au dernier moment racheté par un armateur pour quelques voyages à risques de plus : le *Bahia de Pozuelos* avait été vendu pour démolition au Bangladesh en 2005 à 345 \$ la tonne. Propriétaire Tomini Ship Management (Pakistan). Détenu en 2006 en Chine. Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 \$ la tonne.



Champion Trader (ex-Normar Sovereign, ex-Erodona). Tanker. Longueur 169 m, 7.260 t. Pavillon Norvège (International Ship Register). Construit en 1978 à Saint-John (Canada) par St John Shipbuilders Co Ltd. Propriétaire Champion Tankers (Norvège). Détenu en 2000 à Vlaardingen et en 2001 à Rotterdam (Pays-Bas). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 481 \$ la tonne.




Da Qing 31. Tanker. Longueur 163 m, 5.570 t. Pavillon Chine. Construit en 1973 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Propriétaire China Shipping Tankers (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Da Qing 46. Tanker. Longueur 163 m, 5.570 t. Pavillon Chine. Construit en 1973 en Chine. Propriétaire China Shipping Tankers (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 269 \$ la tonne.



Horizon A (ex-Ras Al Nour). Tanker. Longueur 170 m, 7.619 t. Pavillon Malte. Construit en 1982 à Keelung (Chine) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Belhaven Shipping (Chypre). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 465 \$ la tonne.



Hua Mulan (ex-Performance 8). Tanker. Longueur 96 m, 2.224 t. Pavillon Singapour. Construit en 1981 à Singapour. Propriétaire Pacific King Shipping Holding (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Irving Canada (ex-Irina). Tanker. Longueur 191 m, 8.868 t. Pavillon Canada. Construit en 1981 à Saint-John (Canada) par St John Shipbuilders Co Ltd. Propriétaire Norbulk Shipping (Canada). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu en l'état à Saint-John (Canada) pour démolition au Bangladesh. 325 \$ la tonne. 

Istana VI (ex-Gracita, ex-Negros). Tanker. Longueur 101 m, 1.947 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1972 à Kochi (Japon) par Imai Zosen KK. Propriétaire Taruna Cipta Kencana (Indonésie). Vendu en l'état à Belawan pour démolition au Bangladesh. 375 \$ la tonne.

Klements Gotvalds (ex-Klement Gottwald). Tanker. Longueur 195 m, 11.399 t. Pavillon Liberia. Construit en 1978 à Rijeka (Croatie, ex-Yougoslavie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire LSC Shipmanagement (Lettonie). Détenu en 2002 à Port Hawkesbury (Canada). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 475 \$ la tonne. 



Lady I (ex-Meriom Hope, ex-Wind Strike, ex-Torm Rask). Tanker. 170 m, 7.830 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Nakskov (Danemark) par Nakskov Skibsværft. Propriétaire Sea World Management (Monaco). Vendu pour démolition au Bangladesh. 415 \$ la tonne.

Mollendo (ex-Amalienborg). Tanker. Longueur 170 m, 6.000 t. Construit en 1962 à Osaka (Japon) par Hitachi Zosen. Propriétaire Al Khaled (Emirats Arabes Unis). Ancien navire de ravitaillement de la marine péruvienne endommagé pendant la 1^{ère} guerre du Golfe et abandonné depuis 1993. Déjà mentionné « en instance de démolition » dans le Lloyds Register of Ships 1996-97. Vendu et remorqué pour démolition au Pakistan.

Monarch Star (ex-Menado, ex-Bos Alchemist). Tanker. Longueur 116 m, 3.336 t. Pavillon Belize. Construit en 1976 au Japon. Propriétaire Maxfull Investment Development (Hong Kong). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh.

© Boatnerd.com



Norbreeze (ex-Sea Splendor, ex-Rosetta, ex-Giulia Seconda, ex-Silvera, ex-Petrobulk Silvera, ex-Sinagua, ex-Paranagua). Tanker. Longueur 170 m, 8.000 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Nakskov (Danemark) par Nakskov Skibsværft. Propriétaire Norna Maritime (Malte). Détenu en 2000 à Anvers (Belgique), en 2003 à Hambourg (Allemagne) et en été 2006 à Rouen (France). Vendu pour démolition au Bangladesh. 

Robin des Bois - 5/11

Ocean I (ex-Celtica). Tanker. Longueur 168 m, 7.140 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 en Norvège par Horten. Propriétaire Sea World Management (Monaco). Vendu pour démolition au Bangladesh. 415 \$ la tonne.

Olympics I (ex-Olympics, ex-Athenian Olympics, ex-Moscow Olympics). Tanker. Longueur 178 m, 8.750 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Kherson (Ukraine) par Kherson Shipyard. Propriétaire Delfi Sa (Grèce). Détenu à Rome (Italie) en 1998 et en 2006 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh. 475 \$ la tonne.



Oratank (ex-Toratank, ex-Bras) Tanker. Pavillon Danemark. Longueur 73 m, 534 t. Construit en 1968 à Trondheim (Danemark) par Trondhjems MV. Propriétaire Simonsen Tankers (Danemark). Vendu pour démolition au Danemark.

Padang Halaban (ex-Filma, ex-Princess of Rotterdam, ex-Stainless Commander, ex-Golden Yon, ex-Golden Star). Tanker. Longueur 111 m, 3.010 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1976 à Imabari (Japon) par Nishi Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Taruna Cipta Kencana (Indonésie). Détenu en 2005 à Bandar Khomeini (Iran) pour 42 déficiences et la même année à Guangzhou (Chine). Vendu en l'état à Belawan pour démolition au Bangladesh. 420 \$ la tonne.



Persada Jaya (ex-Permina VI, ex-Marianne 7). Tanker. Longueur 91 m, 1.442 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1974 à Singapour par Robin Shipyard Ltd. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ratna Abha. Tanker. Longueur 228 m, 11.945 t. Pavillon Inde. Construit en 1982 à Aioi (Japon) par Ishikawajima Harima Heavy Ind Co Ltd. Propriétaire India Steamship Co. (Inde). Détenu en 2005 à Singapour. Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 500 \$ la tonne.



Ravan River (ex-Pactol River, ex-Nortank Pacific, ex-Pacific Current, ex-Kathy O). Tanker. Longueur 169 m, 8.610 t. Pavillon Iles Marshall. Construit en 1981 à Tadotsu (Japon) par Hashiyama Zosen. Propriétaire Overseas Maritime Navigation (Suisse). Détenu en 1999 à Montreal (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 \$ la tonne.



Sea Lion IV (ex-Fal-IV, ex-Ibiza, ex-Metopi, ex-Crane Silver, ex-Eishin Maru n°27). Tanker. Longueur 89 m, 1.987 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Akitsu (Japon) par Kishigami Zosen. Propriétaire Fal Shipping (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Shirvan. Tanker. Longueur 216 m, 13.595 t. Pavillon Iran. Construit en 1979 à Yokohama (Japon) par Mitsubishi Heavy Ind. Propriétaire National Iranian Tanker Co. (Iran). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 437 \$ la tonne.



Sri Surat. Tanker. Longueur 70 m, 681 t. Pavillon Thaïlande. Construit en 1969 au Japon. Propriétaire Vision Marine Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Usinsk. Tanker. Longueur 160 m, 7.370 t. Pavillon Chypre. Construit en 1976 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping Corp (Russie). Détenu en 2005 à Shenzhen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Chimiquier

Castor (ex-Bow Heron, ex-Iver Heron). Chimiquier. Longueur 173 m, 8.475 t. Pavillon International Norvège. Construit en 1979 à Sarpsborg (Norvège) par Sarpsborg Merk. Verksted

AS. Propriétaire Odjfell ASA (Norvège). Vendu pour démolition en Inde avec 634 t de carburant et 624 t d'acier inoxydable ce qui explique un prix de vente record. 880 \$ la tonne.

Nikos A (ex-*Tireless*, ex-*Canso*, ex-*Conquestventure*, ex-*Fort Assiniboine*). Chimiquier. Longueur 169 m, 8.184 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Mizushima (Japon) par Sanoyasu Dockyard Co Ltd. Propriétaire Top Tanker Management (Grèce). Détenu en 2004 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Méthanier

Sea Coral (ex-*Alliance III*, ex-*Princess Saneé*, ex-*Newmarket*, ex-*Sunny Queen*). Méthanier. Longueur 89 m, 1.858 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Emden (Allemagne) par Werftunion GmbH. Propriétaire DB Shipping (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2005 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



Marchandises diverses

Aldona (ex-*Lilac Islands*, ex-*Carrianna Lilac*). Marchandises diverses. Longueur 142 m, 3.831 t. Pavillon Panama. Construit en 1983 à Middlesbrough (Grande Bretagne) par Smith's Dock Ltd. Propriétaire Gulf Lake Enterprises Ltd (Cuba). Détenu en 1999 à Lisbonne (Portugal), en 2001 à Cagliari (Italie) et en 2005 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan avec 250 t de carburant dans ses soutes. 370 \$ la tonne.



Bayu Prima (ex-*Lola*, ex-*Sun Goddess*, ex-*Carmilla Star*, ex-*Eucaly 1*). Marchandises diverses. Longueur 101 m, 1.865 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1973 à Uwajima (Japon) par KK Uwajima Zosenho. Propriétaire Manalagi (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Deng Yun. Marchandises diverses. Longueur 124 m, 3.491 t. Pavillon Chine. Construit en 1982 à Tianjin (Chine) par Tianjin Xingang Shipyard. Propriétaire COSCOL (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 445 \$ la tonne.

Enricher (ex-*Ocean Wave*, ex-*Ocean Glory*, ex-*Sea Architect*). Marchandises diverses. Longueur 164 m, 7.287 t. Pavillon Panama. Construit en 1981 à Shanghai (Chine) par Ta Chung Hua. Propriétaire SNP Shipping Services (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Iran Gheyamat (ex-*Arya Shams*). Marchandises diverses. Longueur 166 m, 8.315 t. Pavillon Iran. Construit en 1978 Yokosuka (Japon) par Sumimoto Heavy Ind. Propriétaire Iran Shipping Lines (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 \$ la tonne.

Jumbo (ex- *MSC Daniela*, ex-*MSC Aniello*, ex-*Aniello*, ex-*Turmalin*, ex-*Turmaline*, ex-*Jogoo*). Marchandises diverses. Longueur 154 m, 6.635 t. Pavillon Panama. Construit en 1972 à Bilbao (Espagne) par Astilleros Espanoles. Propriétaire MSC Shipmanagement Hong Kong. Vendu pour démolition en Inde.

Kawanua (ex-*Wangko*, ex-*Kowa Maru*). Marchandises diverses. Longueur 65 m, 510 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1974 à Hiroshima (Japon) par Toei Sangyo Ltd. Propriétaire Pelsutra (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Khalid (ex-*Seimeni*). Marchandises diverses. Longueur 105 m, 2.303 t. Pavillon Jordanie. Construit en 1982 à Braila (Roumanie) par Santierul Naval Braila. Détenu en 2003, du 31 janvier au 2 octobre, à Bombay (Inde), et en 2005 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



Kijang (ex-*Lujiang*, ex-*Sin Nga*, ex-*Rica*, ex-*Africana*, ex-*Apus*). Marchandises diverses. Longueur 100 m, 2.204 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1970 à Hambourg (Allemagne) par JJ Sietas KG Schiffswerft. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Maju Borneo. Marchandises diverses. Longueur 71 m, 879 t. Pavillon Malaisie. Construit en 1972 à Siri (Malaisie) par Syarikat Sarawat Slipways Sdn Bhd. Propriétaire Sim Swee Joo Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Med Riva. Marchandises diverses. Longueur 176 m, 7.945 t. Pavillon Malte. Construit en 1978 en Allemagne (ex RDA) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire B Navi Spa (Italie). Détenu en 2004 à Rijeka (Croatie). Vendu pour démolition en Inde. 360 \$ la tonne.



OBS Glory (ex-*Goa*, ex-*Leader I*, ex-*Egyptian Leader*, ex-*Sidi Krier*). Marchandises diverses. Longueur 108 m, 3010 tonnes. Pavillon Panama. Construit en 1984 à Port Said (Egypte) par Port Said Shipyard. Propriétaire Ocean Bulk Shipping (Emirats Arabes Unis). Détenu en 1999 à Ravenne (Italie), en 2001 à Novorossiysk (Russie) et en 2004 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition en Inde.



Rubens (ex-*Limari*, ex-*Ville d'Anvers*, ex-*Apapa*, ex-*Antsiranana*, ex-*Red Sea Envoy*). Marchandises diverses. Longueur 197 m, 9.435 t. Pavillon Malte. Construit en 1977 à Kragero (Norvège) par Tangen Verft AS. Propriétaire Navalmar UK (Grande Bretagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 390 \$ la tonne.

Serunting III (ex-*Serunting II*, ex-*Pulau Baai V*, ex-*Takari V*). Marchandises diverses. Longueur 94 m, 1.520 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1967 à Bremerhaven (Allemagne) par Rickmers Werft. Propriétaire Berkah Nusa Baruna (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Skyman (ex-*Everdawn*). Marchandises diverses. Longueur 154 m, 6.545 t. Pavillon Chypre. Construit en 1977 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane Shipbuilders. Propriétaire Transman Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 420 \$ la tonne.

South Cross (ex-*Steel Trader*, ex-*Lydia II*, ex-*Stork I*, ex-*Karin Bornhofen*). Marchandises diverses. Longueur 148 m, 4.822 t. Pavillon Panama. Construit en 1974 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeckwerft. Propriétaire Marachart Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 380 \$ la tonne.

Vraquier

Angie (ex-*Peace Vantage*, ex-*Yuan Da*, ex-*Sea Linden*, ex-*Skyline*). Vraquier. Longueur 147 m, 4.237 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1971 à Saiki (Japon) par KK Usuki Tekkosho. Propriétaire Fujian Yizhou Co Ltd (Chine). Détenu en 2005 à Hong Kong et à Fuzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Boron (ex-*Kleofas*, ex-*Kopalnia Kleofas*). Vraquier. Longueur 141 m, 4.040 t. Pavillon Malte. Construit en 1969 à Naskov (Danemark) par Naskov Skibsvaerft. Propriétaire Riamar Shipping Co. (Syrie). Détenu en 1997 à Ijmuiden (Pays-Bas), en 2002 à Bombay (Inde), et en 2005 à Venise (Italie) Vendu pour démolition en Inde. 352,5 \$ la tonne.



Kris (ex-*Milos I*, ex-*Eurobulker I*, ex-*Alexander's Courage*, ex-*Sailor I*, ex-*Novstar*, ex-*Amsteeldreef*, ex-*Voorne*). Vraquier. Longueur 160 m, 5.860 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1970 à Krimpen (Pays-Bas) par Van der Giessen de Noord NV. Propriétaire Mediterranean Management SA (Grèce). Détenu en 1998 à Alicante (Espagne) Vendu pour démolition en Inde. 410 \$ la tonne.



Long Hai (ex-*Sabrina*, ex-*Nina*, ex-*Kyrenia*). Vraquier. Longueur 222 m, 13.426 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 au Japon par Tsuneishi. Propriétaire Fujian Guantou Shipping (Chine). Détenu en 2004 à Guangzhou (Chine). En panne de machines depuis avril 2006, il est remorqué de Qingdao (Chine) à Mundra (Inde) puis vendu en l'état pour démolition en Inde. 347,50 \$ la tonne.





QSM Muscat (ex-*Heidi II*, ex-*Cem Trader*, ex-*Alexandru C*). Vraquier (minéral). Longueur 151 m, 4.670 t. Pavillon Panama. Construit en 1975 en Roumanie. Propriétaire Qawareb Ship Management LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 1999 et en 2003 à Lisbonne (Portugal), en 2003 à Carthagène (Espagne) et en 2005 à Koper (Slovénie). Sur la liste noire des bateaux bannis des eaux européennes par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime pour détentions multiples. Vendu en l'état à Dubai pour démolition au Bangladesh. 370 la tonne.



Svyatoy Georgiy (ex-*Vienna Wood*, ex-*Nand Shwela*, ex-*Sea Union*, ex-*Kepbreeze*). Vraquier. Longueur 179 m, 7.405 t. Pavillon Georgie. Construit en 1976 à Ichihara (Japon) par Mitsui Shipbuilders Ltd. Propriétaire Fedcominvest (Monaco). Détenu en 2006 à Koper (Slovénie) pour 36 déficiences. Vendu pour démolition au Bangladesh. 384 \$ la tonne.



Sonata (ex-*Hembra*, ex-*Princess of Penang*, ex-*El Progreso*, ex-*Hegg*). Vraquier combiné. Longueur 115 m, 3.273 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Imabari (Japon) par Kurushima Dockyard Co Ltd. Propriétaire Glory Shipmanagement (Singapour). Détenu en 2004 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Yemelyan Pugatchev. Vraquier. Longueur 162 m, 6.849 t. Construit en 1980 à Warnemünde (Allemagne, ex-RDA) par VEB Warnowwerft. Propriétaire Murmansk Shipping Co (Russie). Destination de démolition inconnue.

Porte-conteneurs

Cap Brett (ex-*Colombus Canada*, ex- *CMB Memling*, ex-*Monte Sarmiento*, ex-*Colombus Canterbury*). Porte-conteneurs. Longueur 183 m. 10.200 t. Pavillon Chypre. Construit en 1979 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeckwerft. Propriétaire Kotani Shipmanagement (Chypre). Vendu pour démolition au Bangladesh. 470 \$ la tonne.

Cap York (ex-*City of Istanbul*, ex-*Colombus Queensland*). Porte-conteneurs. Longueur 184 m, 9.910 t. Pavillon Malte. Construit en 1979 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeckwerft. Propriétaire Kotanie Shipmanagement (Chypre). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 \$ la tonne.

Marshal Zhivago (ex-*Horizon*, ex-*CMA CGM Hudson*, ex-*Fort Fleur d'Épée*). Porte-conteneurs. Longueur 210 m, 14.116 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Dunkerque (France) par les Chantiers de France. Ancien navire bananier de la CMA CGM (France) pendant plus de 20 ans. Détenu en 2004 à Lisbonne (Portugal). Vendu pour démolition en Inde.



Sima Kija (ex-Gulf Connector, ex-Sinar Sabang, ex-Bauhinia, ex-Xour Gemini, ex-Maersk Farco, ex-Maersk Kobe, ex-Esperance Bay, ex-Amado). Porte-conteneurs. Longueur 155 m, 8.019 t. Pavillon Singapour. Construit en 1980 à Busan (Corée) par Korea Shipbuilding & Engineering Co. Propriétaire Simatech LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde avec son carburant. 415 \$ la tonne.



Sima Roja (ex-Sinar Padang, ex-Meghna, ex-Xour Ina, ex-Amelia I, ex-Hibiscus, ex-Far East, ex-TFH Rich, ex-Karakoram, ex-Unido). Porte-conteneurs. Longueur 155 m, 8.019 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Busan (Corée) par Korea Shipbuilding & Engineering Co. Propriétaire Simatech LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde avec son carburant. 415 \$ la tonne.

Starwave (ex-CMA CGM Arno, ex-Fort Royal). Porte-conteneurs. Longueur 210 m, 14.116 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Dunkerque (France) par les Chantiers de France. Ancien navire bananier de la CMA CGM (France) pendant plus de 20 ans. Vendu pour démolition en Inde.



Wind (ex-Happy Wind, ex-Phoenix). Porte-conteneurs. Longueur 106 m, 2.493 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1978. Propriétaire Fujian Xinan Shipping Co Ltd (Chine). Rebaptisé *Wind* pour son dernier voyage et vendu pour démolition au Bangladesh.

Navire-usine (pêche)

Gnevnyy. Navire-usine. Longueur 101 m, 3.250 t. Pavillon Russie. Construit en 1982 à Stralsund (Allemagne) par VEB Volkswerft Stralsund. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Momma (ex-Yardarm Knot, ex-Octavia). Navire-usine. Longueur 99 m, 3.681 t. Pavillon Panama. Construit en 1945 à Beaumont (Etats-Unis) par Pennsylvania Shipyards Inc. Vendu en juin 2006 à Front Street Management LLC (Etats-Unis) et transféré du pavillon Etats-Unis au pavillon Panama, avant d'être finalement revendu pour démolition en Inde.

Novomaltinsk. Navire-usine. Longueur 101 m, 3.251 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1980 à Stralsund (Allemagne, ex RDA) par VEB Volkswerft Stralsund. Propriétaire Rybolovetskiy Kolkhoz Ogni Vostoka (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Novosokolniki. Navire-usine. Longueur 101 m, 3.251t. Pavillon Mongolie. Construit en 1978 à Stralsund (Allemagne, ex RDA) par VEB Volkswerft Stralsund. Propriétaire Nakhodka Active Marine Fishing Base (Russie). Vendu en l'état à Nakhodka pour démolition au Bangladesh. 228 \$ la tonne.

Cargo réfrigéré

Ailsa (ex-Golfo de Batabano). Cargo réfrigéré. Longueur 163 m, 7.265 t. Pavillon Chypre. Construit en 1977 à Kure (Japon) par Kanda Zosenho KK. Propriétaire Flota Cubana De Pesca (Cuba). Endommagé par un incendie. Vendu en l'état à Cuba pour démolition en Inde. 139 \$ la tonne.

Tahoma Reefer (ex-Frio Canada, ex-Frost Pegasus, ex-Frost Olympos, ex-Frigo Europa). Cargo réfrigéré. Longueur 102 m, 3.000 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles SA. Propriétaire el Trans (Estonie). Détenu en 1998 à Vlissingen (Pays-Bas), en 1999 et en 2001 à Villagarcia de Arosa (Espagne), en 2004 pour 48 déficiences à Anvers (Belgique) et en 2005 à Tacahuano (Chili). Endommagé par un incendie en août 2006. Vendu en l'état en Afrique occidentale pour démolition en Inde. 283 \$ la tonne.



Crystal Crown (ex-Hamburg Trader, ex-Reutershagen). Cargo réfrigéré. Longueur 152 m, 8.651 t. Pavillon Malte. Construit en 1986 à Wismar (Allemagne) par VEB Mathias Thesen Werft . Vendu pour démolition au Bangladesh.

Roulier

Inzenieris Neciporenko (ex-Inzhener Nechiporenko). Roulier. Longueur 123 m, 4.400 t. Pavillon Malte. Construit en 1976 en Finlande par Hollming Oy. Propriétaire ADG Shipmanagement (Lettonie). Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne.

Lapad (ex-Starman Anglia). Roulier. Longueur 93 m, 1.763 t. Pavillon Croatie. Construit en 1978 à Middlesbrough (Grande Bretagne) par Smith's Dock Co. Ltd. Propriétaire Atlantic Conbulk Maritime Co. (Croatie). Vendu pour démolition en Turquie.

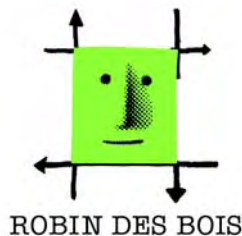
Seaterns (ex-Seatern, ex-Kunda). Roulier. Longueur 137 m, 5.510 t. Pavillon Italie. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Norbulk Enterprise (Italie). Détenu en 1998 à Hamina (Finlande) et en 2002 à Nyborg (Danemark). Vendu en l'état en Italie pour démolition en Inde avec son carburant. 329 \$ la tonne.



Bateau de sauvetage

Viking Vixen (ex-St Patrick, ex-Gavina). Bateau de sauvetage. Longueur 39 m. Pavillon Grande Bretagne. Construit en 1975 à Great Yarmouth (Grande Bretagne) par Richards Shipbuilders Ltd. Propriétaire Viking Offshore (Grande Bretagne). Vendu pour démolition au Danemark.

Sources : *Alberta Business News, Allied Shipbroking, American Bureau of Shipping, Biro Klasifikasi Indonesia, Blue Star Line, Bureau Veritas, China Classification Society, Clarkson Shipping Intelligence, Det Norske Veritas, Equasis, Frank Shipbrokers, Germanischer Lloyd, Indian Ocean Memorandum of Understanding, Larne Ferry, Lloyd's List, Lloyd's Register of Ships, Marcon International, Marin (le), Maritime Matters, Navalmar Co, Nippon Kaiji Kyokai Register of Ships, Optima Shipbrokers, Robin des Bois (sources et archives personnelles), Russian Maritime Register of Shipping, Shiplovers, Shipspotting, Thai Shipowners Association, Tokyo Memorandum of Understanding, Trade Winds, US Coast Guard, World Shipping Register,*



A la casse.com

Clemenceau. Désarmé à Toulon en septembre 1997. Désamiantage préalable à Toulon de novembre 2004 à mars 2005. Parti en remorque pour l'Inde le 31 décembre 2005. Revient à Brest le 17 mai 2006. Démantèlement initialement prévu avant juillet 2008 dans un chantier inconnu.

De plus en plus, l'option qui avait été choisie par la Marine Nationale pour la démolition du Clemenceau se dégage comme la plus efficace et pragmatique et Robin des Bois considère que le partenariat technique envisagé avec l'Inde à propos du Clemenceau doit inspirer les démolitions du Norway et de l'Otapan (voir chapitres suivants). Ces partenariats doivent être d'autant plus conséquents que ni le Norway, ni l'Otapan n'ont fait l'objet d'une procédure homologuée de désamiantage.

Norway. Le Norway est victime d'une explosion de chaudière aux Etats-Unis en mai 2003. Il arrive en remorque à Bremerhaven en juillet 2003 pour d'éventuels travaux de réparation. Il reste 2 ans à quai à Bremerhaven sans visite de sécurité. Le 7 mars 2005, Robin des Bois demande à ce qu'il soit préalablement désamianté. Le Norway quitte Bremerhaven en remorque sans désamiantage en mai 2005. Il passe par le sud de l'Afrique et arrive à Port Klang (Malaisie) le 10 août 2005. Parti en remorque de Port Klang sous le nom de *Blue Lady* le 5 mai 2006. Echoué à Alang en Inde à la mi-août 2006.

Perspectives : il serait dangereux pour la sécurité maritime que le Lady Blue soit, après 3 ans d'errances et d'absence d'entretien, déséchoué et remorqué vers une nouvelle et incertaine destination. Il est probable d'ailleurs qu'aucune compagnie d'assurances n'acceptera de couvrir les risques d'un nouveau voyage. Si par extraordinaire le Lady Blue quittait la plage d'Alang, nous estimons que sa destination ultime, dans l'état actuel de l'imbroglio et de l'état du navire pourrait être le fond de la mer. Nous souhaitons donc que le Lady Blue soit désamianté et démolit dans les meilleurs délais à Alang avec une contribution technique et financière de l'armateur malais NCL / Star Cruises, 3^{ème} opérateur mondial de navires de croisière. L'Allemagne, où le Norway accidenté est resté en transit pendant 2 ans avant de rejoindre l'Asie, s'est toujours abstenue de la moindre déclaration ou de la moindre action publique à ce sujet. Nous estimons qu'elle doit en partenariat avec l'Inde encadrer techniquement et sanitaire le chantier de désamiantage.



© B. Balk

Otapan (ex-Harry C Webb). Chimiquier. Longueur 167 m, 8.577 t. Pavillon Mexique. Construit en 1965 à Rotterdam (Pays-Bas) par Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij. NV. Propriété d'un

organisme financier, Basilisk, et des Pays-Bas selon une décision de justice de 2005. Détenu à Amsterdam depuis 1999. Son désamiantage par l'équipage et le stockage de l'amiante en sac poubelles à ciel ouvert avaient été interrompus par l'Inspection du Travail en 2001. Vendu pour démolition en Turquie où il sera remorqué avec « une quantité d'amiante indéterminée » selon le Ministère de l'Ecologie néerlandais. Le cafouillage concernant la quantité effective d'amiante – de 45 t à plus de 1000 t – conduit le gouvernement turc à refouler le navire de ses eaux territoriales le 28 août 2006. En fait, l'*Otapan* devait être démolie dans le même chantier que le *Sandrien* (ex-*Maria S*). Chimiquier. Pavillon Bolivie. Construit en 1974. Immobilisé depuis 2000 à Amsterdam alors qu'il était promis à un chantier de démolition asiatique. Considéré comme un déchet par une décision de la haute cour des Pays-Bas. Son démantèlement, attribué aux chantiers de réparation navale d'Amsterdam (ASR), débute au printemps 2005. ASR se déclare en faillite en mai 2005. Aujourd'hui la démolition du *Sandrien* n'est pas terminée. En conséquence, les Pays-Bas n'ont pas trouvé d'autre solution pour l'*Otapan* que l'exportation vers la Turquie, d'autant que, et c'est un autre mauvais signe, le projet hollandais Ecodock, un chantier de déconstruction des navires conçu comme exemplaire, est désormais abandonné.



Perspectives : il serait dangereux pour la sécurité maritime et sans issue pour la démolition du navire que l'Otapan soit à nouveau remorqué vers les Pays-Bas. Nous souhaitons donc que l'Otapan soit démolie en Turquie en partenariat technique et financier avec les Pays-Bas, où l'Otapan a été construit et qui sont co-propriétaires du navire.

Depuis le 1^{er} janvier 2006 (voir les bulletins A la casse.com numéros 1 à 4 sur le site de Robin des Bois à l'adresse <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>) 163 navires sont partis pour la démolition dont 73 du 12 mai au 31 août 2006. Sur ces 73 navires, 22 sont des tankers (soit 30 %) et 12 des vraquiers (soit 18 %) ; 22 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (au sens géographique du terme). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 23 ans et 47 ans ; l'âge moyen est de 31 ans. 43 ont été vendus au Bangladesh, 16 en Inde, 5 pour une destination inconnue, 4 au Pakistan, 3 aux Etats-Unis et 2 en Turquie. 24 ont une longueur inférieure à 150 m, 34 mesurent entre 150 et 199 m et 15 entre 200 et 290 m. La démolition cumulée permettra de recycler près de 500.000 tonnes de métaux. Les 3 bateaux démolis aux Etats-Unis ont été vendus par l'administration américaine à un prix de 11 à 60 \$ la tonne. Les propriétaires indiens ou chinois préfèrent vendre leur navire à des démolisseurs du Bangladesh qui offrent des prix largement supérieurs à ceux de l'Inde ou de la Chine. Le prix moyen de vente est de 386 \$ la tonne au Bangladesh, 360 \$ en Inde et 230 \$ en Chine.



navire détenu dans un port pour déficiences.



navire simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd ou navire écarté des ZEE européennes.



navire construit en France (à La Ciotat)



© C. Nihart – Robin des Bois

*Domiat (ex-Al Sedik). Vraquier. Longueur 200 m, 9.285 t. Pavillon Egypte. Construit en 1985 à Alexandrie par Alexandria Shipyard. Propriétaire The Egyptian Navigation Co. (Egypte). Détenu en 1999 et en 2000 à Dunkerque (France) et en 2001 à Hambourg (Allemagne). Tous les navires de son armateur ont été détenus de 1 à 7 fois dans divers ports européens. En 2002, après le naufrage du *Prestige*, le *Domiat* était sur la liste de l'Union Européenne des 66 navires-poubelles dangereux. Arrivé le 24 mars 2006 à Rouen, il est détenu et n'est autorisé à partir que pour réparation au Havre. Il sera cependant réparé à quai dans le port de Rouen et repartira à la mi-juin.*



*Constat : l'absence de dock flottant disponible sur la côte atlantique française pour inspecter de fond en comble le *Domiat* et le réparer a conduit les autorités françaises à accepter à flots une réparation de fortune puis le retour du *Domiat* dans un état précaire vers l'Egypte. C'est pour ce type même de navires qu'un chantier de réparation ou de démolition doit toujours être disponible autant sur la façade atlantique que sur la façade méditerranéenne.*

Tanker

Allium (ex-Aruba, ex-Costal Aruba). Tanker. 12.232 t. Pavillon Liberia. Construit en 1980 au Japon par Nippon Kokan KK. Propriétaire Aegean Shipping Management (Grèce). Détenu en 2006 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 415 \$ la tonne.



Antonio Gramsci (ex-Antonio Gramsci). Tanker. Longueur 195 m, 11.610 t. Pavillon Libéria. Construit en 1978 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste « 3 Maj ». Propriétaire Latvian Shipping (Lettonie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 400 \$ la tonne

Chelsea. Tanker. Longueur 209 m, 7.942 t. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1975 à San Diego (Etats-Unis) par National Steel and Shipbuilding. Propriétaire Margate Shipping Co (Etats-Unis). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 374 \$ la tonne.



Docomo (ex-Orense, ex-Cys integrity). Tanker. Longueur 171 m, 5.309 t. Pavillon Singapour. Construit en 1977 à Osaka (Japon) par Namura Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Détenu en 2005 à Zhanjiang (Chine) pour 20 déficiences. Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 388 \$ la tonne.



Gudermes (ex-Robkap IV). Tanker. Longueur 170 m, 7.500 t. Pavillon Malte. Construit en 1977 à Hebburn (Grande Bretagne) par Swan Hunter Shipbuilders Ltd – Hebburn Shipyard. Propriétaire European Navigation (Grèce). Detenu en 2001 à Londres pour des dommages à la coque après avoir percuté un chalutier et perdu 110 t de fuel dans la Manche ; déjà impliqué dans une « collision sans gravité » en 1998. « Eloigné » de leur ZEE par la France et l'Espagne après le naufrage du Prestige en 2002. Vendu pour démolition au Bangladesh. 393 \$ la tonne.



Hose Marti (ex-Jose Marti). Tanker. Longueur 195 m, 11.426 t. Pavillon Liberia. Construit en 1978 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste « 3.Maj ». Propriétaire Latvian Shipping (Lettonie). Detenu en 2002 à Bayonne (Etats-Unis). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 387 \$ la tonne.



Israa (ex-New Tatina, ex-NP Tatina, ex-Hellespont Tatina, ex-Tatina, ex-Noga). Tanker. Longueur 242 m, 17.119 t. Pavillon Arabie Saoudite. Construit en 1976 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy Ind Co Ltd. Propriétaire Bakri navigation Co Ltd (Arabie Saoudite). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 \$ la tonne.



Kamensk-Uralskiy. Tanker. Longueur 160 m, 7.445 t. Pavillon Liberia. Construit en 1977 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 381 \$ la tonne.

Lielupe (ex-Sukhe Bator). Tanker. Longueur 195 m, 11.426 t. Pavillon Libéria. Construit en 1979 à Rijeka (Croatie) par Brodogradisliste « 3. Maj ». Propriétaire Latvian Shipmanagement (Lettonie). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 393 \$ la tonne.



Margarita B (ex-Campeon). Tanker. Longueur 166 m, 6.528 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Puerto Real (Espagne) par Astilleros Espanoles SA. Propriétaire Grupo Boluda (Espagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 \$ la tonne.

Ocean Star (ex-Seasalvia, ex-Sea Salvia, ex-Tamba Maru). Tanker. Longueur 247, 18.592 t. Pavillon Bolivie. Construit en 1979 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi Shipbuilding Co LTD. Propriétaire Xin Ya Shipping & Trading Ltd (Singapour). Détenu en 2000 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 385 \$ la tonne.



Prem Gopali (ex-Wilmington, ex-Star Wilmington, ex-Texaco Wilmington, ex-Brazil Pride). Tanker. Longueur 246 m, 15.535 t. Pavillon Inde. Construit en 1983 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishikawajima do Brasil Estaleiros SA. Propriétaire Mercator Lines Ltd (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 390 \$ la tonne.

Pride II. Tanker. Longueur 196 m, 9.316 t. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1959 à Sparrows Point (Etats-Unis) par Bethlehem Steel Co Inc. Propriétaire US MARAD (Etats-Unis). Vendu pour démolition aux Etats-Unis à All Star Metals (Brownsville, Texas). 561.000 \$, soit 60 \$ la tonne.

San Carlo (ex-San Carlos, ex-Star Pembroke, ex-Texaco Stockholm). Tanker. Longueur 168 m, 7.070 t. Pavillon Malte. Construit en 1977 à Horten (Norvège) par AS Horten Verft. Propriétaire Trustoil Tankers SA (Grèce). Attaqué par des pirates somaliens en octobre 2005 et échangé 3

semaines plus tard avec ses 25 hommes d'équipage contre 650.000 \$. Vendu pour démolition au Bangladesh. 388 \$ la tonne.

Scarlet (ex- *Scarlet Trader*, ex- *Scarlet Star*, ex-*Pariata*, ex-*Messiniaki Aktida*). Tanker. Longueur 171 m, 7.430 t. Pavillon Panama. Construit en 1978 à Turku (Finlande) par Oy Wartsila Ab. Propriétaire Albiziamar Transportes Maritimos LDA (Portugal). Détenu en 1999 à Hambourg (Allemagne) et Rotterdam (Pays-bas), en 2000 et en 2004 à Vancouver (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh. 376 \$ la tonne.



Sea Pride II (ex-*Portland*, ex-*Romito*, ex-*Esso Portland*). Tanker. Longueur 196 m, 11.964 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Construit en 1978 à Sakaide (Japon) par Kawasaki Heavy Ind. Ltd. Propriétaire Fal Shipping (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 367,50 \$ la tonne.

Seal (ex-*Sea Horse I*, ex-*Performance 9*, ex-*Visahakit 5*, ex-*Esso Tumasik*). Tanker. Longueur 95 m, 1.660 t. Pavillon Sierra Leone. Construit en 1980 à Shimoda (Japon) par Shimoda Dockyard Co Ltd. Propriétaire Millenium Shipping (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Seven Islands (ex-*Maryam*, ex-*Doha Sky*, ex-*Maria E*, ex- *Favola*, ex-*Tomoe No 55*, ex-*Sanwa Maru*). Tanker. Longueur 104 m, 2.152 t. Pavillon Inde. Construit en 1979 à Imabari (Japon) par Asakawa Zosen. Propriétaire Seven Island Shipping (Inde). Détenu à Ravenne (Italie en 1999). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Stolt Avance. Tanker. Longueur 170 m, 6.379 t. Pavillon Liberia. Construit en 1977 à Viano Do Castelo (Portugal) par Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA. Propriétaire Stolt Avance BV (Pays Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 439 \$ la tonne, dont 239 t d'acier inoxydable qui expliquerait ce prix élevé.

Venture III (ex-*Princess Marisol*, ex-*Chance*, ex-*Japan Stork*). Tanker. Longueur 232 m, 15.432 t. Pavillon Panama. Construit en 1981 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Immobilisé 87 jours début 2002 après un accident. Vendu pour démolition au Bangladesh après un dernier voyage. 380 \$ la tonne.

Vilyuysk. Tanker. Longueur 160 m, 7.905 t. Pavillon Russie. Construit en 1977 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping Corp (Russie). Détenu en 1998 à Brême (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 \$ la tonne.



Yeniseysk. Tanker. 160 m, 7.445 t. Pavillon Russie. Construit en 1977 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping Corporation (Russie). Détenu en 1997 à Rotterdam et à Amsterdam (Pays-Bas) et 2002 à Guangzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 \$ la tonne.



Vraquier

Angel (ex-*Nicolo Elisa*, ex-*Anna*, ex-*Vitina*, ex-*Anna M*). Vraquier. Longueur 183 m, 5.848 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1975 à Southwick (Grande Bretagne) par Austin et Pickersgill Ltd. Propriétaire Osman Shipping LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Blue Sky (ex-*Hadera*). Vraquier. Longueur 290 m, 27.000 t. Pavillon Liberia. Construit en 1983 à Fene (Espagne) par Astilleros y Talleres del Noroeste SA. Propriétaire Dimos Maritime (Grèce). Détenu en 2004 à Dampier (Australie) et Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 \$ la tonne.



Flag Supplier (ex-Manila Grain, ex-Co Op Grain, ex-Sonette).Vraquier. Longueur 224m, 11.999 t. Pavillon Malte. Construit en 1978 à Nagasu (Japon) par Hitachi Zosen Corp. Propriétaire Golden Union Shipping (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 360 \$ la tonne.

Georgios II (ex-Giorgios K, ex-World Argonaut). Vraquier. Longueur 196 m, 8.321 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Skaramanga (Grèce) par Hellenic Shipyards. Propriétaire Interglobal Marine Agencies SA (Grèce).Vendu pour démolition au Bangladesh.

Good Sky (ex-Pan Queen, ex-Primavera I, ex-Primavera).Vraquier. Longueur 187 m, 8.836 t. Pavillon Inde. Construit en 1977 à Yokohama (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy Ind Co Ltd. Propriétaire Macart Investments (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 365 \$ la tonne.

New Hope II (ex-Evita, ex-Iro, ex-Nadine, ex-Garden Gate). Vraquier. Longueur 178 m, 7.937 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Saiki (Japon) par KK Usuki Tekkosho. Propriétaire Courage Maritime (Hong Kong). Détenu en 2004 à Haikou et à Shenzhen (Chine) et en 2005 à Hong Kong pour 20, 14 et 25 déficiences. Vendu pour démolition au Bangladesh. 354 \$ la tonne.



Peng Yang (ex- Seneca, ex-Chennai Muyarchi). Vraquier. Longueur 206 m, 10.561 t. Pavillon Chine. Construit en 1973 à Cadix (Espagne) par Astilleros Espanoles SA. Propriétaire Shenzhen Marine (Chine). Accidenté contre des rochers en août 2004 à Hong Kong. Vendu à un courtier chinois pour revente et démolition probable au sous continent indien. 315 \$ la tonne.

Rani Padmini. Vraquier. 245 m, 17.260 t. Pavillon Inde. Construit en 1981 à Cochin par Cochin Shipyard Ltd (Inde). Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Détenu en 1999 à Québec (Canada) et en 2001 à Gênes et à Savone (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Roy (ex-Odin, ex-Dinara). Vraquier. Longueur 182 m, 6.314 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1974 à Bilbao (Espagne) par Astilleros Españoles SA. Propriétaire KNK Shipmanagement (Inde). Détenu en 2002 au Ferrol et en 2003 à Las palmas (Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 353 \$ la tonne.



Sorbo (ex-Alna, ex-Kopalnia Szczygłowice). Vraquier. Longueur 141 m, 4.090 t. Pavillon Malte. Construit en 1969 à Nakskov (Danemark) par AS Nakskov Skibsvaerft. Propriétaire Riamar Shipping Co (Syrie). Vendu pour démolition en Inde.

Stella Terza (ex-Liberty 1, ex-Penelope III, ex-Liberty I, ex-Anangel Liberty). Vraquier. Longueur 164 m, 5.588 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy Industries. Propriétaire Lemissoler Shipmanagement (Chypre). Detenu à Gand (Belgique) en 2001. Vendu pour démolition en Inde. 363 \$ la tonne.



Worldgroup 1 (ex-Polydinos, ex-Golden Polydinos). Vraquier. Longueur 172 m, 5.608 t. Pavillon Panama. Construit en 1978 à Shimizu (Japon) par Nippon Kokan KK. Propriétaire Lemissoler Shipmanagement (Chypre). Vendu pour démolition en Inde.

Marchandises diverses

Adorinda (ex- Silver Clipper, ex-Solitaire I, ex-Maria Angelicoussi, ex-Sunmaria). Marchandises diverses. Longueur 145 m, 4.372 t. Pavillon Panama. Construit en 1978 à Aioi (Japon) par Ishiwakajima-Harima Heavy Ind. Co. Ltd. Propriétaire Silver Star Shipping (Grèce). Détenu en 2001 à Breme (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Allison Lykes (ex-American Vega, ex-Mormacvega). Marchandises diverses. Longueur 202 m, 4.512 t. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1964 à Pascagoula (Etat-Unis) par Ingalls SB. Propriétaire US MARAD (Etats-Unis). Vendu pour démolition aux Etats-Unis à Southern Scrap Material Company (New Orleans). 50.000 \$, soit 11 \$ la tonne.

Bangkhunsri (ex-Visakha, ex-Southern Ruby, ex-Marbella N° 3, ex-Serio N° 1, ex-Yunam N°9 ex-Bineka N° 4, ex-Yuryu Maru). Marchandises diverses. Longueur 108 m, 2.164 t. Pavillon Thaïlande. Construit en 1970 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen KK. Propriétaire Phulsawat Overseas Line Co Ltd (Thaïlande). Detenu en 2001 à Port-Klang (Malaisie) et en 2003 à Saigon (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Ever Bloom (ex-Long Yu, ex-Seastar, ex-Unipampa, ex-Frankfurt / Oder). Marchandises diverses. Longueur 156 m, 6.715 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Construit en 1979 à Warnemünde (Allemagne) par VEB Warnoftwerft Warnemünde. Propriétaire Shandong Yantai (Chine). Détenue en 2001 à Pusan et en 2005 à Incheon (Corée). Vendu pour démolition au Bangladesh. 310 \$ la tonne.



Hati Baik (ex-Hai Baik, ex-Sun Flora, ex-Flora I, ex-Flora). Marchandises diverses. Longueur 76 m, 969 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1966 à Bremerhaven (Allemagne) par Schiffbau-Ges Unterweser-Werft. Propriétaire Panfoong Shipping (Singapour). Egalement utilisé comme navire-hopital en 79, puis navire de recherches sismiques en 87. Détenue en 2001 à Singapour, et en 2005 à Saigon (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh. 285 \$ la tonne.



Iran Vahdat (ex-Arya Keyhan). Marchandises diverses. 166 m, 8.170 t. Pavillon Iran. Construit en 1977 à Yokosuka (Japon) par Sumimoto Heavy Industrie Ltd. Propriétaire Iran Shipping Lines (Iran). Détenue en 2000 à Hull (Grande Bretagne) et en 2004 à Kunsan (Corée). Vendu pour démolition en Inde. 365 \$ la tonne.



Itac Express (ex-Southern Motu, ex-Balack Bart, ex-Ngamaru III, ex-Niugini Kula, ex-John Burke). Marchandises diverses. Longueur 72 m, 1209 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1970 à Adelaide (Australie) par Adelaide Ship Construction Pty Ltd. Propriétaire Tradex Pacific (Australie). Déjà prévu pour la démolition en 2004 mais avait été revendu en cours de chemin et avait continué sa carrière. Détenue cette même année à New Plymouth (Nouvelle Zélande). Vendu pour démolition en Inde.



Mallory Lykes (ex-American Rigel, ex-Mormacrigel). Marchandises diverses. Longueur 202 m, 4.512 t. Pavillon Etats-Unis. Construit en 1965 à Pascagoula (Etat-Unis) par Ingalls SB. Propriétaire US MARAD (Etats-Unis). Vendu pour démolition aux Etats-Unis à Southern Scrap Material Company (New Orleans). 50.000 \$, soit 11 \$ la tonne.

Metalcargo (ex-Trevomar Sul, ex-Vila Nova de Famalicao, ex-Olavo Egidio). Marchandises diverses. Longueur 115 m, 2.338 t. Pavillon Brésil. Construit en 1976 à Rio de Janeiro (Brésil) par Industrias Reunidas Caneco SA. Propriétaire Metalnave Comercio e Industrial SA (Brésil). Vendu pour démolition au Pakistan.

Mos (ex-Panormos, ex-Yanna, ex-Anna M, ex-Selva, ex-Sun Gerbera). Marchandises diverses. Longueur 116 m, 2.413 t. Pavillon Cambodge. Construit en 1976 à Kagoshima (Japon) par Kagoshima Docks & IW Co Ltd. Propriétaire Matco Trading LLC (Emirats Arabe Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Pertama (ex-Selamat Berjaya). Marchandises diverses. Longueur 93 m, 1.583 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1965 en Grande Bretagne. Propriétaire Foong Sun



Shipping Ltd (Singapour). Détenu en 2001 à Port Klang (Malaisie), et en 2001, 2002 et 2003 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 285 \$ la tonne.

Rong Ning 98 (ex-Jin Fu Star 8, ex-Ji Ma, ex- J. Master, ex-Sunbrisa, ex-Novsea II, ex-New Dahlia, ex-Camille B, ex-Nopal Camille, ex-Camille B). Marchandises diverses. Longueur 136 m, 4.400 t. Pavillon Chine. Construit en 1976 à Vyborg (Russie) par Vyborgskiy Sudostroitelnyy Zavod. Propriétaire Zhejiang Xing' Shan (Chine). Détenu à Kobe (Japon) en 2001. Vendu pour démolition. Destination inconnue. 290 \$ la tonne.



Chimiquier

Atria (ex-NCC Jouv, ex-Bow Saturn, ex-Porsanger). Chimiquier. Longueur 170 m, 8.925 t. Pavillon Norvège (NIS). Construit en 1976 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Salhus Shipping AS (Norvège). Détenu en 2005 à Vigo (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.



Baltic Trader (ex-Andina Trader, ex-Tama Andina). Chimiquier. 111 m, 2.500 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Saïki (Japon) par Honda Zosen. Propriétaire Alendal Tankers (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 590 \$ la tonne, un prix exceptionnel du à 163 t d'acier inoxydable.

Bow Andes (ex-Bow Sun). Chimiquier. Longueur 170 m, 7.409 t. Pavillon Chili. Construit en 1977 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Odjfell y Vapores SA (Chili). Vendu pour démolition en Inde.

Jurong (ex- Mont Belle II, ex-Talofa, ex-Sea Breeze, ex-Bos Venture, ex-Chemical Trader, ex-Pole Star, ex-Fujinami, ex-Fuji Andina). Chimiquier. Longueur 109 m, 1.666 t. Pavillon Belize. Construit en 1975 à Akitsu (Japon) par KK Taihei Kogyo. Propriétaire Samta Shipping (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 \$ la tonne.

Jussara (ex-Aditya Vijay, ex-Spica, ex-Carlinka). Chimiquier. 174 m, 5.651 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1981 à Usuki (Japon) par Minami Nippon Zosen KK. Propriétaire Polembros Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Libby G. Chimiquier. Longueur 124 m, 3.985 t. Pavillon Liberia. Construit en 1980 à Shimizu (Japon) par Nippon Kokan KK. Propriétaire Singa Ship Management (Norvège). Vendu pour démolition. Destination inconnue.

New Merryocean (ex-Merryocean, ex-Hamakaze). Chimiquier. Longueur 149 m, 5.430 t. Pavillon Singapour. Construit en 1980 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard Co Ltd. Propriétaire Glory Shipmanagement (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 385 \$ la tonne.

Seachem Ena (ex-Chemsky, ex-United Tanja, ex-Thuntank 7, ex-Thungas, ex-Thungas 1, ex-Porsgrunn). Chimiquier. Longueur 72 m, 824 t. Pavillon Honduras. Construit en 1967 à Falkenberg (Suède) par Falkenberg Varv AB. Propriétaire Maritime Ventures (Grèce). En 2002, sous pavillon Equateur, son capitaine avait été arrêté en Italie pour avoir fait entrer 10 pakistanais enregistrés comme membres d'équipage. Vendu pour démolition en Turquie.

Cargo réfrigéré

Ice Music (ex-Rio Negro Valley, ex-Claire S, ex-Pacific Gala, ex-Eastcape, ex-Geestcape, ex-Langelle, ex-Al-Salama, ex-Loch Maree). Cargo réfrigéré. Longueur 157 m, 7.025 t. Pavillon Dominique. Construit en 1976 à Scotstoun (Grande Bretagne) par Scotstoun Marine Ltd. Propriétaire Aquaship Ltd (Lettonie). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2003 à Cartagène (Espagne), en 2004 à Valparaiso (Chili). Vendu pour démolition au Bangladesh. 327,5 \$ la tonne.



Kapitan Dudin I (ex-Kapitan Dudin, ex-Vaalseberg, ex-Pacific Frost, ex-Polar VII). Cargo réfrigéré. Longueur 129 m, 4.240 t. Pavillon Russie. Construit en 1980 à Galati (Roumanie) par Santierul Naval Galati SA. Propriétaire Bel Fury Shipping Co LTD (Chypre). Détenu en 2004 à Hachinohe (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Mateus K (ex-Mateus, ex-Sofy, ex-San Benedetto, ex-Snow, ex-Arion I, ex-Ruby Bay, ex-Aruba Bay, ex-Polar Viking). Cargo réfrigéré. Longueur 72 m, 786 t. Construit en 1964 à Solvesborg (Suède) par Solvesborg Varv A/B. Pavillon Honduras. Destination de démolition inconnue.

Maunakea (ex-Tramuntana). Cargo réfrigéré. Longueur 125 m, 3.364 t. Pavillon Liberia. Construit en 1983 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko KK. Propriétaire Eastwind Shipmanagement (Singapour). Détenu en 2004 à Sheerness (Grande Bretagne) pour 39 déficiences. En route de l'Atlantique sud vers Pusan (Corée) suite à un incendie dans la salle des machines en mai 2006, il est remorqué de Penang à Port Klang (Malaisie) pour déchargement de sa cargaison, puis au Bangladesh pour démolition.



Polyarnyy Krug. Cargo réfrigéré. Longueur 130 m, 2976 t. Pavillon Russie. Construit en 1970 à Nikolayev (Russie) par GP Sudostroitelnyy Zavod im « 61 Kommunara ». Propriétaire MurmanRefFlot Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.



© Harm



Santiago Star (ex-Snow Cape, ex-Savona Star, ex-Gold Medal, ex-South Joy, ex-Malayan Queen, ex-Snow Ball). Cargo réfrigéré. Longueur 173 m, 9.220 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1973 à la Ciotat (France) par les Chantiers Navals de La Ciotat. Propriétaire Target Marine SA (Grèce). Détenu en 1998 à Vlissingen (Pays-Bas) et en 2006 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 \$ la tonne.





© Krispen Atkinson

Santos Star (ex-*Snow Delta*, ex-*Limari*, ex-*Blue Sea*, ex-*South View*, ex-*Snow Flake*). Cargo réfrigéré. Longueur 173 m, 9.220 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1972 à La Ciotat (France) par les Chantiers Navals de La Ciotat. Propriétaire Target Marine SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 \$ la tonne.

Taisei n° 98 (ex- *Taisei Maru n° 98*). Cargo réfrigéré. Longueur 155 m, 6.521 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Kochi (Japon) par Shin Yamamoti Zosensho KK. Propriétaire Wu Pioneers Sea Food (Taiwan). Détenu en 1999 à Dutch (Etats-Unis), en 2003 à Yantai (Chine) et en 2004 à Hachinohe (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh. 340 \$ la tonne.



Porte-conteneurs

Beacon 3 (ex-*Aleksandr Prokofyev*). Porte-conteneurs. Longueur 129 m, 4.237 t. Pavillon Belize. Construit en 1975 à Kherson (Ukraine, ex-URSS) par Khersonskiy Sudostroitelnyy Zavod. Propriétaire Morline Limited (Ukraine). Détenu à Gènes (Italie) en 2004 pour 20 déficiences, concernant notamment les pompes incendie. Feu dans la salle des machines en octobre 2005. Vendu pour démolition en Inde. 325 \$ la tonne.



Chief (ex-*Chief Gadao*, ex-*President Grant*, ex-*Golden Bear*). Porte-conteneurs. Longueur 240m, 19.877 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1971 à Avondale (Etats-Unis) par Avondale Shipyards Inc. Propriétaire Matson Navigation (Etats-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ewa (ex-*President Tyler*, ex-*Japan Bear*). Porte-conteneurs. Longueur 240 m, 12.262 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1972 à Avondale (Etats-Unis) par Avondale Shipyards Inc. Propriétaire Matson Navigation Co. (Etats-Unis). Vendu pour démolition. Destination inconnue.

Green Moral (ex-*Uni Moral*, ex-*Achieve*, ex-*Galleon Opal*, ex-*Galleon Onyx*, ex-*Ever Moral*). Porte-conteneurs. 162 m, 5.270 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane Shipbuilding & Engineering. Propriétaire Uniglorymarine (Taiwan). Détenu à Porto Rico en 2003 et 2004. Vendu pour démolition au Bangladesh. 330 \$ la tonne.



Modest (ex-*Uni Modest*, ex- *Nora I*, ex-*Access*, ex-*Galleon Topaz*, ex-*Ever Modest*). Porte-conteneurs. 162 m, 6.840 t. Pavillon Mongolie. Construit en 1976 à Muroran (Japon) par Narasaki Zosen KK. Propriétaire Uniglory Marine (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 340 \$ la tonne.

Ferry

Mas Indra Kayangan (ex-Don Vincente). Ferry marchandises diverses et passagers. Longueur 77 m, 1.071 t. Pavillon Malaisie. Construit en 1969 à Niigata (Japon) par Niigata Eng. Co. Ltd. Propriétaire Masindra Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Pearl Cruise II (ex- Poseidon IV, ex-Poseidon). Ferry. Longueur 64 m, 848 t. Pavillon Sri Lanka. Construit en 1964 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein Mek. Verksted AS. Propriétaire Pearl Cruise Line Ltd (Sri Lanka). Détenu 21 jours à Gdansk (Pologne) en 2000 pour 26 déficiences diverses concernant les aspects de la sécurité. Utilisé par l'armée sri lankaise pour le transport de troupes ; pris dans une bataille navale contre la guérilla tamoule en mai 2006. Vendu pour démolition en Inde.



Butanier

Luigi Lagrange. Butanier. Longueur 191 m, 6.614 t. Pavillon Italie. Construit en 1977 à Marina di Carrara (Italie) par Nuovi Cantieri Apuania Spa. Propriétaire Carbofin Spa (Italie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Roulier

Sea Diamond (ex-Sea Eagle, ex-Carib Star, ex-Belvaux). Roulier. Longueur 116 m, 3.500 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Hoboken (Etats-Unis) par NV Cockerill Yards. Propriétaire Sea Eagle Shipping (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

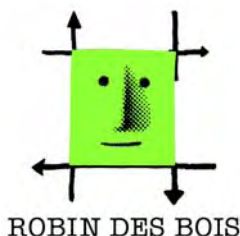
Transporteur de colis lourds

Zhen Hua 3. Transporteur de colis lourds. Longueur 224 m, 10.877 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1971. Propriétaire Shanghai Zhenhua (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sources : Agence France Presse, American Bureau of Shipping, Blue Star Line, Bureau Veritas, Chittagong Port Authority, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Commission Européenne, Det Norske Veritas, Equasis, European Maritime Safety Agency, Exim – India, Fairplay Daily News, Hindu (the), Khaleej Times (the), Lloyd's List, Lloyd's Register of Shipping, Marin (le), New Zealand Maritime Index, Nippon Kaiji Kyokai Register of Ships, Nippon Kaiji Kyokai Register of Ships, Paul Mason Market Review, Reuters, Robin des Bois archives et sources personnelles, Shipspotting, Tokyo Memorandum of Understanding, US Coast Guard, US Maritime Administration, VROM (Ministère de l'Ecologie des Pays-Bas).

Robin des Bois

**association de protection de l'Homme et de l'environnement www.robindesbois.org
14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41**



A la casse.com

24 navires sont partis pour la démolition du 14 avril au 11 mai 2006, dont 8 tankers (soit 33 %) et 6 vraquiers (soit 25 %). On notera en particulier que 10 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (au sens géographique du terme). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 19 ans et 44 ans ; l'âge moyen est de 30 ans. 15 ont été vendus au Bangladesh, 6 en Inde, 1 en Chine, 1 en Turquie et 1 pour une destination inconnue. 10 ont une longueur inférieure à 150 m, 10 mesurent entre 150 et 199 m et 4 entre 200 et 254 m. La démolition cumulée permettra de recycler près de 150.000 tonnes de métaux.



navire détenu dans un port pour déficiences.

Vraquier

Aghios Charalambos (ex-Marshal Zakharov). Vraquier. Longueur 245 m, 23.763 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Gdynia (Pologne) par Stocznia im Komuny Paryskiej. Propriétaire Mastrogiorgis Shipping (Grèce). Retenu en octobre 1992 à Lorient par les Affaires Maritimes en raison de son délabrement. L'équipage, principalement égyptien, non payé depuis plusieurs mois se mit en grève mais fut expulsé et remplacé par un équipage venu du Pakistan par des hommes de mains de l'armateur Gerry Ventouris ; celui-ci a racheté plus tard le *Kifangondo* et le *Junior M*, 2 célèbres navires-poubelles. Le Tribunal de Grande Instance s'était déclaré incompétent dans ce conflit du travail. Détenu en 2004 et en 2001 à Rotterdam et en 2003 à Amsterdam (Pays-Bas). La même société Mastrogiorgis Shipping était propriétaire en 2003 du *Pantokratoras* dérouté à Brest pour dégazage et revendu depuis à un armateur turc. Vendu pour démolition au Bangladesh. 366 \$ la tonne.



Freedom (ex-Tanglaw, ex-Kyuko, ex-Kyuko Maru). Vraquier. Longueur 199 m, 11.358 t. Pavillon Malte. Construit en 1978 à Sakai (Japon) par Hitachi Zosen Corp-Osaka. Propriétaire Arca Sipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hebei Hope (ex-Baia de Arama). Vraquier. Longueur 254 m, 17.790 t. Pavillon Hong Kong. Construit en 1983 à Constanta (Roumanie) par Santierul Naval Constanta SA. Propriétaire Hebei Ocean Shipping Co Ltd (Chine). Détenu à Taean (Corée) en 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Pretty Zhejiang (ex-Elise, ex-Baraganul). Vraquier. Longueur 254 m, 17.000 t. Pavillon Panama. Construit en 1982 à Constanta (Roumanie) par Santierul Naval Constanta SA. Propriétaire Zhejiang Ocean Shipping Co Ltd (Zosco) (Chine). Détenu en 2001 à Dampier (Australie) et en 2004 à Incheon (Corée). Vendu pour démolition au Bangladesh. 353 \$ la tonne.



Reduta Ordon (ex-Feliks Dzerzynski). Vraquier. Longueur 198 m, 8.420 t. Pavillon Malte. Construit en 1978 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Polish Steamship Company (Pologne). Heurte un iceberg dans le détroit d'Hudson en 1996. Vendu pour démolition en Inde. 360 \$ la tonne.

Zephyros (ex-Pacglory). Vraquier. Longueur 164 m, 5.664 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1974 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy Ind. Co. Ltd. Propriétaire Auburn Shipping (Grèce). Détenu en 2005 à Lisbonne (Portugal) et Gdynia



(Pologne) et en 2004 à New Orléans (USA). Vendu pour démolition en Inde. 360 \$ la tonne.

Tanker

Basaveshwara (ex-Dzerzhinsk). Tanker. Longueur 170 m, 7.460 t. Pavillon Inde. Construit en 1982 à Skaramanga (Grèce) par Hellenic Shipyards. Propriétaire Shipping Corporation of India Ltd (Inde). Un mécanicien a été tué lors d'une explosion et d'un feu dans la salle des machines alors que le navire chargeait du pétrole à Mangalore (Inde) en mai 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh.


Da Qing 232. Tanker. Longueur 163 m, 4.000 t. Pavillon Chine. Construit en 1975 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Propriétaire China Shipping Development Company Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 232 \$ la tonne.


Elpis (ex-Afragold, ex-Colorado, ex-Globtik Britain). Tanker. Longueur 243 m, 15.689 t. Pavillon Dominique. Construit en 1980 à Nagasu (Japon) par Hitachi Zosen Corp- Ariake Works. Propriétaire LL Energy SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 393 \$ la tonne.

Nadym. Tanker. Longueur 160 m, 7.445 t. Pavillon Chypre. Construit en 1976 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Prisco Pte Ltd (Singapour). Responsable d'une marée noire après s'être échoué sur des rochers en mer d'Okhotsk en mars 1998. Vendu pour démolition au Bangladesh. 376 \$ la tonne.

Ori A. (ex-Marina, ex-Terutoku Maru). Tanker. Longueur 163 m, 6.803 t. Pavillon Israël. Construit en 1978 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyar Co Ltd. Propriétaire Caria Marine (Israël). Vendu pour démolition en Inde.

Pershing (ex-Tenjo Maru, ex-Wakaryu Maru, ex-Maruta Maru n°2). Tanker. Longueur 94 m, 2.125 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1974 à Imabari (Japon) par Higaki Zosen KK. Propriétaire Bahtera Samudra Abadi (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.


Rashleigh (ex-Ageliki, ex-Orion, ex-Aleksandr Korneychuk). Tanker. Longueur 178 m, 5.497 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 à Kherson (Ukraine) par Khersonskiy Sudostroitelnyy Zavod. Propriétaire Navassa Overseas Corp (Iran). Détenu à Singapour en 2005 pour défaut concernant la sécurité. Vendu pour démolition en Inde, il est resté bloqué au large 3 semaines, avec ses 17 membres d'équipage indiens et ukrainiens, pour « différend financier ». 


Tirta Niaga VIII (ex-Theresa, ex-Andhika Adhipurusa, ex-Andhika Ayudhaya, ex-Solest, ex-Tai Yang, ex-Am Trader). Tanker. Longueur 108 m, 1.880 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1977 à Yawatahama (Japon) par Kurinoura Dock KK. Propriétaire PT Tirta Arung Inti Niaga (Indonésie). Detenu à Guanzhou (Chine) en 2003. Mis en quarantaine en mars 2003 en raison de l'épidémie de SRAS et attaqué par des pirates dans le détroit de Malacca à la même période. Vendu pour démolition au Bangladesh. 

Marchandises diverses

Dewi Samudera III (ex-Wijaya Indah, ex-Kri Talaud, ex-Kovda). Marchandises diverses. Longueur 74 m, 940 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1962 à Budapest (Hongrie) par Angyafold Shipyard. Propriétaire PT Ratu Kidul Nusantara (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

RSS I (ex-Niaga Rejeki, ex-Niaga 50, ex-Bua Luang, ex-Sterling Ace, ex-Golden Lilac). Marchandises diverses. Longueur 118 m, 2.559 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1975 à Kinoh (Japon) par Setouchi Zosen KK. Propriétaire PT Rejeki Sentosa Shipping (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Taraman Bibi (ex-Namreen I, ex-Ipaga I, ex-Lara). Marchandises diverses. Longueur 160 m, 6.404 t. Pavillon Bangladesh. Construit en 1977 à Kobe (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Ben Ocean Lines (Bangladesh). Detenu en 2002 à Bombay (Inde). Incendie en 2003 lors d'un déchargement de soufre à Chittagong. Vendu pour démolition au Bangladesh 

Union Star 12 (ex-Eastern Gulf, ex-Taiyo Maru n°3, ex-Yushing Maru, ex-Johan, ex-Auspicious Marine, ex-Christina, ex-Settsu Maru). Marchandises diverses. Longueur 63 m, 795 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1971 à Namikata (Japon) par Oura Dock. Propriétaire PT Teguh Abadi 

Nusantara (Indonésie). Détenu à Singapour en 2000 pour 54 déficiences, et en 2002 pour 45, concernant tous les aspects de la sécurité. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ya Samadu (ex-Nata). Marchandises diverses. Longueur 143 m, 3.881 t. Pavillon Panama. Construit en 1977 à Yokohama (Japon) par Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co Ltd. Propriétaire Millbury Trading SA (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 360 \$ la tonne.

Porte-conteneurs

Feeder 4 (ex-MSC Red Sea, ex-MSC Tbilisi, ex-Zim Manilla III, ex-Carrybox 4, ex-Falcon, ex-Atlantic Falcon, ex-Black Falcon). Porte-conteneurs. Longueur 116m, 1.885 t. Pavillon Malte. Construit en 1973 à Imabari (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Doris Maritime SA (Suisse). Vendu pour démolition en Inde.

Green Modest (ex-Uni Modest, ex-Nora I, ex-Access, ex-Galleon Topaz, ex-Ever Modest). Porte-conteneurs. Longueur 162 m, 6.840 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Muroran (Japon) par Narasaki Zosen KK. Propriétaire Uniglory Marine (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 340 \$ la tonne.

Ferry

Giuseppe d'Abundo (ex-Lauro Express, ex-Tynwald, ex-Antrim Princess). Ferry. Longueur 112 m, 3.344 t. Pavillon Italie. Construit en 1967 à Helburn (Grande-Bretagne) par Hawthorn Shipbuilders. Propriétaire Medmar International Srl (Italie). Ancien fleuron de la Sealink, après une période d'inactivité à Naples en 2004-2005 et une reprise de service entre la Sicile et l'Albanie, il est finalement vendu pour démolition en Inde. 235 \$ la tonne.

Chimiquier

Jet I (ex-Busan Pioneer). Chimiquier. Longueur 68 m, 340 t. Pavillon Grèce. Construit en 1987 à Pusan (Corée) par Daedong Shipbuilding Co. Ltd. Propriétaire Heung-A Shipping Co. Ltd (Corée). Une déformation de l'hélice a été découverte lors d'une inspection sous-marine le 16 mars 2006 et une mise en cale sèche pour réparation préconisée par la société de classification. Vendu pour démolition. Destination inconnue.

Granulats

Rocky Giant (ex-Grete Nielsen). Flexible fall pipe vessel. Longueur 99 m, 2.600 t. Pavillon Pays-Bas. Construit en 1972 à Ulsteinvik (Pays-Bas) par Ulstein Mek. Verksted AS. Propriétaire Van Ord ACZ (Pays-Bas). Détenu à Bangkok (Thaïlande) en 2000. Vendu pour démolition en Turquie.



Sources : American Bureau of Shipping, Biro Klasifikasi Indonesia, China Classification Society, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Det Norske Veritas, Dow Jones & Company Inc, Equasis, Europäisches Segel Informationssystem, Fairplay Daily News, Humanité (I'), Korean Register of Shipping, Lloyd's List, Lloyd's Register of Shipping, Marin (le), Minda News, Nippon Kaiji Kyokai Register of Ships, Paul Mason Market Review, Robin des Bois archives et sources personnelles, Russian Maritime Register of Shipping, Shiplovers, Shipspotting, Tokyo Memorandum of Understanding, Van Ord Dredging and Marine Contractors, Vladivostok News.

Robin des Bois

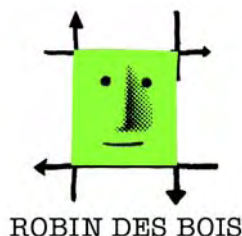
association de protection de l'Homme et de l'environnement www.robindesbois.org

14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41

Robin des Bois - 3/3

n° 3

du 3 mars au 13 avril 2006

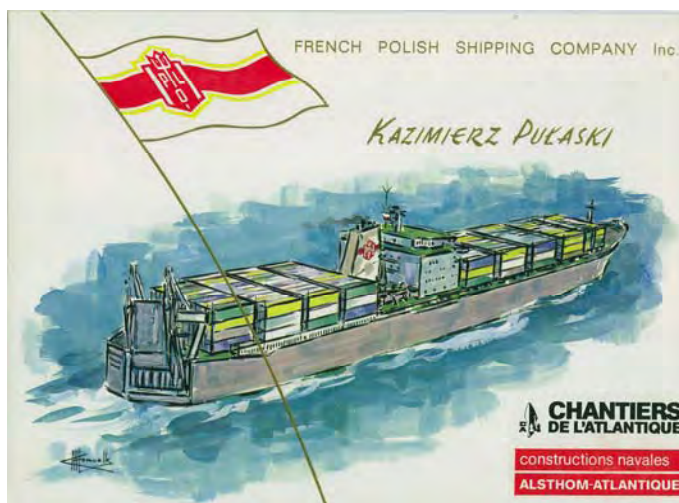


A la casse.com

Positif. A la suite du communiqué de Robin des Bois « Un dock flottant qui tombe à pic » en date du 27 février 2006 (adresses internet à la fin du bulletin) et des interventions auprès des ministères concernés dont celui de l'Ecologie, l'Etat a décidé, dans le cadre d'une réflexion sur une filière française de désamiantage et de déconstruction des navires, de suspendre la vente du dock flottant du Havre. Nouvelle fadaise pour le *France*. Il pourrait être vendu à des promoteurs canadiens en vue de sa renavigation et de la location à long terme des cabines en « temps partagé ». Ceux-ci, fidèles au concept de l'usage contrôlé de l'amiante en vigueur au Canada, justifient par avance un désamiantage partiel en mettant en avant un « procédé révolutionnaire » et confinant mis au point par les chantiers de Saint-Nazaire en 1959 ! Le *Rembrandt* ex-*SS Rotterdam* est arrivé à Gdansk (voir bulletin *A la casse.com* du 7 février 2006 et *A la casse.com* n° 2 du 2 mars 2006). Greenpeace Pologne non informé de cette arrivée proteste contre le désamiantage en cours ! Le *Lucifer II* (voir bulletin *A la casse.com* n° 2) devrait être démantelé par une filiale de Sita. Les travaux n'ont pas commencé.

La démolition mondiale de navires reprend de l'ampleur après la pause traditionnelle du début de l'année et le voyage inutile du *Clémenceau* dans l'Océan Indien. Au vu du rythme de démolition des navires n'ayant subi aucune dépollution préalable, on mesure mieux l'absurdité du renvoi du *Clémenceau* dans son pays d'origine et l'avantage que les ouvriers des chantiers de la baie d'Alang et par extension du Bangladesh auraient tiré d'un chantier de référence. Voir sur le site internet de l'association Robin des Bois le dossier sur les navires en fin de vie pour s'informer sur les matières dangereuses impliquées.

37 navires sont partis pour la démolition du 3 mars au 13 avril, dont 9 tankers (soit 24 %) et 13 vraquiers (soit 35 %). On notera en particulier que 21 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (au sens géographique du terme). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 18 ans (pour le *Myst*, un navire endommagé par le feu lors de travaux de réparations) et 43 ans ; l'âge moyen est de 30 ans. 19 ont été construits en Europe, dont 4 en France. 24 ont été vendus au Bangladesh, 9 en Inde, 2 en Chine et 2 en Turquie. 9 ont une longueur inférieure à 150 m, 16 mesurent entre 150 et 199 m et 12 entre 200 et 261 m. La démolition cumulée permettra de recycler plus de 300.000 tonnes de métaux.



Le *P&O Nedlloyd Taranaki*, ex-*Kazimierz Pulaski*, ci-dessus en fin de construction aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire en 1981 va être en démolition en Chine en 2006 pour 240 \$ la tonne. (8036 t.)



navire détenu dans un port pour déficiences.




navire simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd, ou écarté des ZEE européennes, ou sur la «liste noire» européenne.




navire construit en France (à La Ciotat)

Tanker

Alfaship (ex-*Alfa America*, ex-*Fina America*, ex-*Nordic Faith*). Tanker. Longueur 231 m, 15.953 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1979 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 397 \$ la tonne.

Atlantica I (ex-*Pontos*, ex-*Rosa T*, ex-*Rosa*, ex-*Etrema*). Tanker. Longueur 169 m, 7.260 t. Pavillon Panama. Construit en 1978 à Saint-John (Canada) par Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd. Propriétaire Primera Maritime (Suisse). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 330 \$ la tonne. 

Dzons Rids (ex-*John Reed*). Tanker. Longueur 195 m, 14.084 t. Pavillon Libéria. Construit en 1978 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste « 3. Maj ». Propriétaire Latvian Shipping (Lettonie). Sur la liste de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 384 \$ la tonne. 


Eagle II (ex-*Mantina*, ex-*Marina*). Tanker. Longueur 243 m, 16.521 t. Pavillon Panama. Construit en 1980 à Ulsan (Corée) par Hyundai Heavy Industries. Propriétaire Vista Enterprises Inc. (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Eminence (ex-*Peter Maersk*). Tanker. Longueur 182 m, 9.940 t. Pavillon Singapour. Construit en 1981 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire World Tankers Management (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 393 \$ la tonne.

Fos (ex-*Queen of Lutry*, ex-*Kakoon*, ex-*Albeniz*, ex-*Transtar*, ex-*Transbit*, ex-*Gabes*). Tanker. Longueur 103 m, 2.557 t. Pavillon Panama. Construit en 1971 à La Rochelle (France) par la Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers de la Rochelle. Propriétaire Patchy Overseas Inc (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.



Iliad (ex-*Marifu Maru*). Tanker. Longueur 244 m, 19.600 t. Pavillon République Dominicaine. Construit en 1979 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 390 \$ la tonne.

Liano (ex-*Margherita*, ex-*Rosa d'Amato*, ex-*Umberto d'Amato*, ex-*Mare di Giava*, ex-*Amazon Pioneer*, ex-*Esso Montreal*). Tanker. Longueur 187 m, 7.115 t. Pavillon Malte. Construit en 1973 à Saint-John (Canada) par Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd. Un des 7 navires construits par ce chantier pour Esso dans les années 70. Sur la liste de l'Agence 

Européenne de Sécurité Maritime des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fuel lourd dans les eaux européennes à partir de 2005. Propriétaire International Tanker & Trading Co. Ltd (Monaco). Vendu pour démolition au Bangladesh. 345 \$ la tonne.

Westminster (ex-Star Westminster, ex-Exaco Westminster). Tanker. Longueur 246 m, 14.766 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1981 à Aioi (Japon) par Hishikawajima-Harima. Propriétaire Kyklades Maritime (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 387 \$ la tonne.

Chimiquier

Diana (ex-Ncc Madinah, ex-Bow Selene, ex-Nordanger). Chimiquier. Longueur 170 m, 8.927 t. Pavillon Tuvalu (anciennement Norvège International). Construit en 1976 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecińska im A Warskiego. Propriétaire National Chemical Carriers Ltd (Arabie Saoudite), manager Odfjell ASA (Norvège). Collision en juillet 2005 avec un petit tanker à Gresik (Indonésie), puis à Gênes (Italie) lors d'une manœuvre dans le port. Vendu pour démolition en Inde.

Med General IV (ex-Milos VIII, ex-Eurobulker VIII, ex-Kopalnia Grzybow). Chimiquier. Longueur 144 m, 4.081 t. Pavillon Panama. Construit en 1972 à Séville (Espagne) par Astilleros Españoles. Propriétaire Ilias Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. Sur la liste noire des 66 navires dangereux établie par la Commission Européenne après le naufrage du *Prestige* (à l'époque sous pavillon Cambodge).



Silver Star (ex-Jugurtha, ex-Tacapes). Chimiquier. Longueur 145 m, 4.072 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1981 à La Rochelle (France) par la Société Nouvelles des Chantiers et Ateliers de La Rochelle-La Pallice. Propriétaire V. Ships (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 385 \$ la tonne.



Vraquier

Hua Bei (ex-Bei Hai, ex-Margarethe Bolten). Vraquier. Longueur 189 m, 12.225 t. Pavillon Chine. Construit en 1963 à Luebeck (Allemagne) par Luebecker Flender-Werke AG. Propriétaire Shanghai Shipping Consortium Co. (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Jiang Ling Hai (ex-Grace River, ex-Triton). Vraquier. Longueur 181 m, 6.957 t. Pavillon Chine. Construit en 1972 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock Co. Ltd. Propriétaire COSCO Qingdao (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 285 \$ la tonne.

Maud (ex-Atlantic Prestige, ex-Ambia Fair). Vraquier / huile. Longueur 243 m, 17.339 t. Pavillon Bahamas. Construit en 1981 à Ulsan (Corée) par Hyundai Heavy Industries. Propriétaire Maud Shipping Ltd (Bahamas), manager Norse Management (Norvège) Vendu pour démolition au Bangladesh. 360 \$ la tonne.

Mei Zhou Hai (ex-Hunter Bow, ex-Kenko Maru). Vraquier. Longueur 224 m, 14.487 t. Pavillon Chine. Construit en 1973 à Yokohama (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire Cosco Qingdao (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 302 \$ la tonne.

Ocean Princess (ex-Bona Falcon, ex-Hoegh Falcon). Vraquier. Longueur 246 m, 17.064 t. Pavillon Malte. Construit en 1981 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-Deutsche Werft AG. Propriétaire Di Maio & Partners (Italie). Detenu en 2004 à Terneuzen (Pays-Bas) et en 2003 à Savone (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 \$ la tonne.



Patara (ex-Rio Express, ex-Med Pisa, ex - Rover, ex-Star Rover, ex-Searover, ex-Feng Shiang, ex - Fengtien). Vraquier. Longueur 176 m, 8.036 t. Pavillon Saint-Vincent et Grenadines. Construit en 1979 à Wismar (Allemagne, ex-RDA) par VEB Mathias-Thesen-Werft -. Propriétaire Convoy Maritime Ltd (Turquie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 338 \$ la tonne.

Polydefkis (ex-La Richardais, ex-Philippe LD, ex-Peter). Vraquier. Longueur 189 m, 6.743 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles SA. Propriétaire Julian Maritime Ltd (Grèce). Detenu en 2004 à Algésiras (Espagne), en 2003 à Venise (Italie) et en 1999 à Baie Comeau (Canada) et Szczecin (Pologne). Vendu pour démolition au



Bangladesh. 335 \$ la tonne.

Regina (ex-El Pionero, ex-Oro Trader, ex-Orco Trader). Vraquier. Longueur 261 m, 20.695 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Hiroshima (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Good Faith Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 350 \$ la tonne.

River (ex-Great River, ex-Wisdom, ex-Menalon, ex-Petalon). Vraquier. Longueur 219 m, 11.626 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock Co. Ltd. Propriétaire Great Master Maritime (Hong Kong). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sea Princess (ex-Androleon, ex-ABT Hanna, ex-Abu Hanna, ex-Queena, ex-Tensho Maru). Vraquier. Longueur 190 m, 9.488 t. Pavillon Malte. Construit en 1976 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. Propriétaire Danev Shipping Co. Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 355 \$ la tonne.

Shi Tang Hai (ex-Dimitris A. Lemos). Vraquier. Longueur 244 m, 14.702 t. Pavillon Chine. Construit en 1973 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. propriétaire Cosco Bulk Carrier (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 288 \$ la tonne.

Star 9 (ex-Morning Star, ex-Kyoko Maru). Vraquier. Longueur 160 m, 5.938 t. Pavillon Panama. Construit en 1976 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Lamda Maritime SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 338 \$ la tonne.

Yin Shan Hai (ex-Vancouver Island). Vraquier. Longueur 176 m, 5.579 t. Pavillon Chine. Construit en 1972 à Scotstoun (Grande Bretagne) par Upper Clyde Shipbuilders. Propriétaire COSCO Guanzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 285 \$ la tonne.

Marchandises diverses

Eltanin (ex-Norbulk Seraya, ex-Indian Resolve, ex-Algerian Express, ex-Kriti Pearl). Marchandises diverses. Longueur 151 m, 4.910 t. Pavillon Saint Vincent-et-Grenadines. Construit en 1978 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Watersmeet (Bangladesh). Vendu pour démolition au Bangladesh. 370 \$ la tonne.

Korat Navee (ex-Trade Ever, ex-Hickory, ex-Christopher Oldendorff, ex-Theekar). Marchandises diverses. Longueur 175 m, 7.688 t. Pavillon Thaïlande. construit en 1978 à Ulsan (Corée) par Hyundai Shipbuilding. Propriétaire Unithai Line Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 359 \$ la tonne. Vendu avec 350 t de fuel restant à bord.

Mercs Kirinda (ex-Latania, ex-Litania). Marchandises diverses. Longueur 82 m, 1.146 t. Pavillon Sri Lanka. Construit en 1966 à Hambourg (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Mercantile Shipping Co Ltd (Sri Lanka). Vendu pour démolition en Inde.

Mercs Sajinda (ex-Mercs Habarana, ex-Nikki Ittuk, ex-Svendborg) Marchandises diverses. Longueur 74 m, 844 t. Pavillon Sri Lanka. Construit en 1968 à Schacht-Audorf (Allemagne) par Kroegerwerft GmbH & Co. KG. Propriétaire Mercantile Shipping Company (Sri Lanka). A remplacé en juillet 2000 le *Mercs Uhana* détruit par un attentat des Tigres de Libération de l'Eelam Tamoul (LTTE). Vendu pour démolition en Inde.

Reef Zanzibar (ex-Reef Unguja, ex-Suncity, ex-Temesos, ex-Tuja, ex-Richardas Bukauskas). Marchandises diverses. Longueur 88 m, 1.139 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Construit en 1974 à Oltenita (Roumanie) par Santierul Naval Oltenita SA. Propriétaire Zambezi Shipping Agency (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde

Ruby I (ex-Ruby, ex-Rimba Ramin). Marchandises diverses. Longueur 177 m, 7.842 t. Pavillon Malte. Construit en 1976 à Imari (Japon) par Namura Shipbuilding Co. Ltd. Propriétaire Ruby Maritime (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 348 \$ la tonne.

Zarina III (ex-Floreana, ex-Isla Floreana). Marchandises diverses. Longueur 169 m, 8038 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Construit en 1979 à Gdansk (Pologne) par Stocznia Gdanska im Lenina. Propriétaire Gulf Breeze Ltd (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde.

Roulier :

Alu (ex-Alur Mas, ex-Setia Mas, ex-Setia, ex-Segani Dua, ex-Kai Kai, ex-Chosei Maru). Roulier Longueur 86m, 1.833 t. Pavillon Indonésie. Construit en 1972 à Saiki (Japon) par Honda Zosen. Propriétaire Tempuran Emas (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Cargo réfrigéré :

Myst (ex-Mystic). Cargo réfrigéré. Longueur 135 m, 1.748 t. Pavillon Antilles Néerlandaises. Construit en 1988 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Scheepswerven Gebr. Van Diepen. Propriétaire Triton Schiffahrts (Allemagne). Lourdemment endommagé par un incendie alors qu'il était en réparation à Szczecin. Vendu pour démolition en Turquie.

Porte-conteneurs :

P&O Nedlloyd Nina (ex-PONL Malacca, ex-PONL Khaleej, ex-PONL Piraeus, ex-Asia Star, ex- Maersk Hakata, ex-Choyang Sydney, ex-Singapore Express, ex-Neptune Lazuli, ex-Gebe Oldendorff, ex-Tadeusz Kosciuszko). Porte-conteneurs. Longueur 200 m, 14.171 t. Pavillon Grande Bretagne. Construit en 1981 à La Ciotat (France) par les Chantiers Navals de la Ciotat. Propriétaire Maersk (Danemark). Vendu pour démolition en Chine. 240 \$ la tonne.



P&O Nedlloyd Taranaki (ex-Australia Star, ex-Pyrmont Bridge, ex-Heinrich Oldendorff, ex Kazimierz Pulaski). Porte conteneurs. Longueur 200 m, 14.140 t. Pavillon Grande Bretagne. Construit en 1981 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique sur commande de la French Polish Shipping Company. Propriétaire Maersk (Danemark). Il devait déjà être démolit début 2003. Finalement vendu pour démolition en Chine. C'est le premier porte-conteneurs à partir à la casse depuis 2 ans. 240 \$ la tonne.



Ferry :

Tag Al Salam (ex-Falster Link, ex-Free Enterprise IV). Ferry. Longueur 117 m, 4.400 t. Pavillon Panama. Construit en 1969 à Smulders-Schiedam (Pays-Bas) par N.V. Werf Gusto v/h Fa. AF. Propriétaire El Salam Shipping (Egypte). Ancien ferry de la Townsend-Thoresen reconverti pour le transport des pèlerins entre La Mecque et l'Egypte. Même propriétaire que le *Salam Al Boccaccio 98* naufragé en janvier 2006 avec 1000 passagers. Vendu pour démolition en Inde.

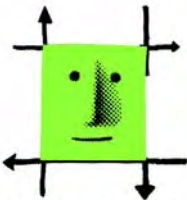
Liens :

« Un dock flottant qui tombe à pic », 27 février 2006 :
<http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2006/DockFlottantHavre>
« A la casse.com », 7 février 2006 et « A la casse.com n° 2 », 2 mars 2006
<http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>
Dossier « Les navires en fin de vie » :
<http://www.robindesbois.org/dossiers/naviresfindevie.pdf>

Sources : *American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Det Norske Veritas, Equasis, Exim-India Newsletter, Le Havre Presse, Il Resto Del Carlino, Koopvaardij, Lloyd's List, Lloyd's Register of Shipping, Maritime Matters, New Zealand Maritime Index, Office of Maritime Consultant Co, Paul Mason Market Review, Robin des Bois archives et sources personnelles, Shiplovers, Shipspotting, SS Maritime, Stoomschip-Rotterdam, Upper Clyde Shipbuilders Ltd.*

Robin des Bois

**association de protection de l'Homme et de l'environnement www.robindesbois.org
14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41**



A la casse.com

Robin des Bois poursuit son travail d'investigation et de compilation sur l'actualité des navires en fin de vie. Le tonnage souligné correspond au poids de chaque unité hors cargaison, tel qu'elle se présente au chantier de démolition, le plus souvent par ses propres moyens, c'est à dire sans remorquage. 90% de ce poids correspond à des métaux ferreux ou non ferreux recyclables. Les 10% restants correspondent en majorité à des accessoires, équipements et mobiliers susceptibles de réemploi ; le solde correspond à des déchets : déchets d'équipement électrique et électronique, plastiques, amiantes, mousse de polyuréthane, déchets et dépôts d'exploitation... Aucun des navires cités n'a subi de décontamination préalable. Compte tenu des années de construction et de maintenance, ils contiennent tous de l'amiante, des PCB, et des peintures toxiques. Les principaux déchets d'exploitation sont les boues d'hydrocarbures et les eaux polluées. Quand des utilisations particulièrement importantes de matériaux ou accessoires à risques sont suspectées dans la construction, de même que des déchets spécifiques correspondant à l'usage, le profil de chaque navire le mentionne. Le dossier « Navires en fin de vie » présenté à Cherbourg lors d'une conférence de presse en date du 22 février 2006 est disponible sur le site www.robindesbois.org dans la rubrique « Dossiers ».



Lucifer 2 - Cherbourg
Déconstruction prévue en automne

Photo Robin des Bois

En France :

Lucifer II (1943)., ex-*Découverte* des forces navales françaises libres, ex-*Windrush* de la Royal Navy. A servi d'école de sécurité incendie après échouage à Querqueville dans la rade de Cherbourg de 1967 à 2002. longueur 93 ,5 m, 1.325 t ; matières polluantes : PCB, eaux de ballast, amiante sous diverses formes, hydrocarbures. Protocole *Clémenceau* : diagnostic, dépollution, déconstruction. Lieu : sur plage, le navire ayant été cassé en deux suite à une grande marée en 1994, il ne peut plus être déplacé. En outre, il est prévu de dépolluer le périmètre autour du bateau et dessous où la teneur des pollutions est encore inconnue. Début possible des opérations : automne 2006.


Dock flottant. Le Havre. Il ne part pas à la casse. Mais le Port Autonome du Havre le propose à la vente dans le cadre d'un appel d'offre international. Cet équipement public d'intérêt général construit à Saint-Nazaire, très rare en Europe et très convoité, capable de contribuer à la déconstruction ou au désamiantage partiel de navires ou d'objets flottants doit à notre sens rester sur la façade atlantique française (cf ; Communiqué Robin des Bois du 27 février 2006 « Un dock flottant qui tombe à pic », sur le site www.robindesbois.org, en rubrique communiqués / mer / Fortunes de mer / année 2006. Selon les dernières nouvelles, le dock devra faire l'objet de réparations avant cession ou nouvel usage.

En Asie :


Amsterdam. Marchandises diverses, 4.911 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1978. Destination démolition inconnue.

Andaman Princess (Ex-*Svea Jarl*, Ex-*Apollo III*). Ferry / navire de croisière, longueur 101 m, Pavillon Thaïlande. Construit en 1962 à Stockholm (Suède) par AB Finnboda Varf. Après plus de 20 ans de transport entre Stockholm et Helsingfors, il vécut une carrière prospère de navire de croisière en Thaïlande. Epargné par le tsunami de décembre 2004, il fut utilisé pour le secours et l'aide médicale d'urgence aux touristes. En attente à Bangkok suite aux difficultés économiques de Siam Cruises, il est finalement vendu pour démolition en Inde (Alang). 415 passagers. Amiante, sources radioactives.

Axion. (ex-*Pamela*, ex-*Mela*, ex-*La Frenais*, ex-*Praxitelis*). Vraquier, longueur 189 m, 6.852 t. Pavillon Malte. Construit en 1976 à Séville (Espagne). Propriétaire Desmos Maritime SA (Grèce). Ldt. Vendu pour démolition au Bangladesh. 350 \$ la tonne.

Baron (ex-*Barbara H*, ex- *Desnogorsk*, ex-*Successor 3*, ex-*Kelo*). vraquier, longueur 189 m, 6.852 t. Pavillon Chypre. Construit en 1976 à Séville (Espagne) par Astilleros Españoles SA. Propriétaire Byzantine Maritime SA (Grèce). Détenu à Brême (Allemagne) en décembre 1999, à Las Palmas (Espagne) en février 2002, à Valence (Espagne) en juillet 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 

Dale (Ex-*Deepdale*, ex-*Marol*). Tanker, longueur 184 m, 8.935 t. Pavillon Panama. Construit en 1979 au Japon par Imabari Zosen. Armateur Laura Finance (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 385 \$ la tonne. Tartres chimiques, dépôts d'hydrocarbures. Risques d'explosion, incendie, intoxication.

E Dignity (Ex-*Marathon*, ex-*Anchor Bay*, ex-*Sliema*, ex-*Kapital I*, ex-*Margaret John*, ex-*Anatasia II*). Marchandises diverses, longueur 115 m, 7.583 t. Pavillon Malte. Construit en 1977 à Hakata (Japon) par Watanabe Zosen. Propriétaire Emre Gemicilik Denizcilik Tic Ltd (Turquie). Détenu en 2000 à Bilbao (Espagne) puis à Rouen (France) et en juillet 2005 à Longuldak (Turquie) pour des infractions relatives à la sécurité incendie et la motorisation. Racheté en novembre 2005 par un courtier à 326 \$ la tonne avec un droit de revente pour 4 mois. Finalement vendu pour démolition au Bangladesh. 340 \$ la tonne. 

Excellent (ex-*Gamma*, ex-*Skycrest*, ex-*Palmstar Sumida*, ex-*Federal Sumida*). Vraquier, longueur 183 m, 8.581 t. Pavillon Panama (anciennement Libéria). Construit en 1976 à Mizushima (Japon) par Sanoyasu Dockyard Co. Propriétaire United Marine Shipping (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh . 350 \$ la tonne.

Gai. Grumier, 8.102 t. Pavillon Tuvalu. Construit en 1972 au Japon. Propriétaire KNK Management-Bombay (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Gas Bauhinia (ex-*Gas-Diana*). Butanier, longueur 228 m, 14.115 t. Pavillon Liberia. Construit en 1977 à Yokohama (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Jiu Feng Arco Shipping (Singapour). Utilisé par BP comme stockage flottant de gaz au large des côtes chinoises, il a été endommagé par le passage du typhon Damrey en septembre 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. Poussières faiblement radioactives.

Jaami. (ex-*Sekondi*, ex-*Bello Folawiyo*, ex-*Deo Juvante*, ex-*Merkur America*, ex-*EAL Opal*, ex-*Berlioz*, ex-*Wing Son*). Cargo, 5.872 t. Pavillon Bangladesh. Construit en 1979 à Szczecin (Pologne). Propriétaire Midland Shipping Ltd (Singapour). Après avoir quitté Chittagong (Bangladesh) pour l'Europe avec un chargement de conteneurs de marchandises diverses (vêtements; artisanat, tissus), le Jaami s'est échoué dans le port de Colombo (Sri Lanka) le 26 décembre 2004 durant le tsunami. Vendu pour démolition. 275 \$ la tonne.

Kent (ex-*N Cedar*, ex-*Nichitama Maru*). Tanker, longueur 256 m, 18.497 t. Pavillon Libéria. Construit en 1980 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Vendu par le Japonais Navix Line en 1995 à Elka Shipping (Grèce). C'est le plus gros pétrolier vendu pour démolition en 2005 et 2006. 384 \$ la tonne. Il est attendu au Bangladesh. Tartres et dépôts d'hydrocarbures sur les parois. Risques d'explosion, incendie, intoxication.

Nico. Vraquier, 1.575 t. Pavillon Portugal. Construit en 1969 par Ferguson Brothers à Glasgow (Grande Bretagne). Propriétaire basé à Madère. Vendu pour démolition. Destination inconnue.

Ocean Pride. (ex-*Silver Star*, ex-*Craig*, ex-*Gonosan*, ex-*Seiwa Maru*, ex-*Sunny Peak*). Vraquier, longueur 146 m, 5.430 t. Pavillon St Vincent et Grenadines. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Nedkhan Shipping (Singapour). Vendu pour démolition. Destination inconnue.

Olympia I. (Ex. *Achilleus*, Ex. *Orion*, Ex. *Thomas II*). Navire passagers / croisière, longueur 126 m, 3.740 t. Pavillon Grèce. Construit en 1953 à Livourne (Italie) par Ansaldo S.p.A. Propriétaire Freewind Shipping (Grèce). 328 passagers. Vendu pour démolition en Inde. Amiante, sources radioactives.

Our Lady of Fatima (ex-*Ferry Ehime*). Ferry, longueur 101 m, 3.115 t. Pavillon Philippines. Construit en 1972 à Kinoh (Japon) par Kishimoto Zosen. Vendu pour démolition au Bangladesh en lot avec le *Our Lady of Guadalupe* pour 220 \$ la tonne. Transport entre Cebu et Ormoc (Philippines) pour Aboitiz Transport System; capacité 1239 passagers. Amiante, sources radioactives.

Our Lady of Guadalupe (ex-*Asaka Maru n°8*). Ferry, longueur 89 m, 1.833 t. Pavillon Philippines. Construit en 1973 à Hinase (Japon) par Okayama Zosen. Vendu pour démolition au Bangladesh en lot avec le *Our Lady of Fatima* pour 220 \$ la tonne. Transport entre Cebu et Ormoc (Philippines) pour Aboitiz Transport System; capacité 849 passagers. Amiante, sources radioactives.

Rez (ex-*Carezza*, ex-*Maramozza*). Chimiquier, longueur 89 m. Pavillon Panama. Construit en 1969 à Marina di Carrara (Italie) par Cant. Nav. Apuania. Propriétaire Black Sea Shipping (Turquie). Retenu en avril 2003 dans le port de Koper (Slovénie) pour déficiences de tous ordres affectant toutes les parties de bateau et tous les aspects de



la navigation. Vendu pour démolition au Inde. Tartres chimiques, éventuellement faiblement radioactifs si transport d'acide phosphorique. Risques d'explosion, incendie, intoxication.

Volcano. Vraquier, 6.595 t. Pavillon Malte. Construit en 1975. Propriétaire Desmos Maritime (Grèce). vendu pour démolition au Bangladesh. 355 \$ la tonne.

Analyse : Sur 18 navires en partance pour la démolition, 8 sont sous pavillon européen ou appartiennent à des citoyens européens. 7 ont une longueur inférieure à 150 m, 4 entre 150 et 200m, 2 entre 200 et 256 m. Les âges des navires en fin de vie se rangent entre 26 et 53 ans. La démolition cumulée va permettre de recycler au minimum 100.000 t de métaux.

D'autres navires sont voués à la démolition depuis le début de l'année 2006 mais les contrats avec les chantiers ne sont pas encore définis ; il s'agit des *Twin Star, Lamo, Jupiter 6, Bowen King, Shanadar, M Sulphur*.

Le cas du Rotterdam : En cours de restauration, le paquebot *Rembrandt (ex-Rotterdam)* appartenant à une fondation liée au port de Rotterdam est arrivée en remorque dans le port de Gdansk (Pologne) depuis un chantier naval de Cadix en Espagne. A Gdansk, le *Rotterdam* va être partiellement désamianté avant son changement de vocation. Il sera dans quelques mois posté à Rotterdam en tant qu'hôtel et lieu de loisirs flottant. Conformément à ce qui a été expliqué pour le *Clémenceau*, le *Rotterdam*, pour conserver sa flottabilité, ne sera pas totalement désamianté. Le diagnostic amiante n'est pas connu.

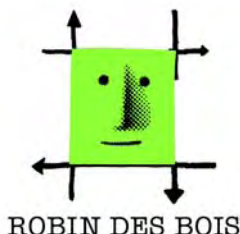
Sources : Aboitiz Transport System, American Bureau of Shipping, Black Sea Memorandum of Understanding, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Det Norske Veritas, Equasis, Lloyd's List, Lloyd's Register of Shipping, Maritime Matters, Robin des Bois archives et sources personnelles, Shipspotting, Trade Winds, Walton and Morse.



navire détenu dans un port pour déficiences.

n° 1

du 1er janvier au 2 février 2006



Objet : *Clémenceau* et suivants

A la casse.com

Bulletin d'information sur la démolition des bateaux. A la différence du *Clémenceau*, aucun des bateaux désignés n'a subi de désamiantage préalable. Certains sont d'origine européenne.

En Angleterre, le chantier de démolition Able " Teeside Environmental Reclamation and Recycling Center " est en attente des autorisations de la collectivité locale d'Hartlepool et de l'agence britannique de l'environnement. Depuis plus de 2 ans, 4 anciens navires de la marine militaire américaine ont été remorqués en Europe. Exigeant le retour aux Etats-Unis des 4 «ghost-ships », des organisations écologistes ont bloqué le processus de recyclage. Les bateaux sont toujours en attente à Hartlepool.

En Asie : *Bahagia*. Tanker, 3.872 t de ferrailles. Pavillon Singapour. Construit au Japon en 1977. Détenu en octobre 2005 dans le cadre du mémorandum de Tokyo. Certificat de classification valable jusqu'en 2008 par la société japonaise NKK. Vendu pour démolition au Bangladesh pour 375 \$ la t.

Herakles. Marchandises diverses, 159 m de long, 5.212 t de ferrailles. Pavillon Thaïlande. Construit en Espagne en 1976. Gestionnaire grec. Vendu pour démolition au Bangladesh, pour 353 \$ la t.

Jelita. Marchandises diverses, 4.912 t de ferrailles. Construit en 1977. Pavillon Indonésie. Armateur inconnu. Vendu au Bangladesh. Après un échouage sur un récif de corail suite à une grosse tempête et un remorquage dans le port Kenyan de Mombasa, les 23 membres d'équipage ont été abandonnés. Le navire a été vendu aux enchères. Les marins ont été rapatriés en Indonésie avec 60% de leurs salaires.

Jovial Duckling. Tanker, 236 m de long, 13.073 t de ferrailles. Construit au Japon en 1980. Pavillon Panama. Double coque. Régulièrement affrété en Europe du Nord. Retenu à Baltimore et à Gibraltar en 2002 pour déficiences. Echouage en Turquie en été 2004 suite à une panne moteur. Vendu pour être démolé au Bangladesh, pour 347 \$ la t.



Linnea. (Ex. *Övik Saga*). Passagers / Marchandises diverses 1.500 t de ferrailles. Construit en 1964. Pavillon des Iles Vierges Britanniques. Apres 10 ans d'abandon en Thaïlande puis en Malaisie, vendu pour démolition au Bangladesh. Liaisons entre le Danemark et le Groenland, 197 passagers.

Lyra. (Ex. *Sirius*). Vraquier, 176 m de long, 27.140 t de ferrailles. Construit au Japon en 1976. Céréaliier. Pavillon Chypre. Vendu pour être démolé à 350 \$ la t au Bangladesh.

Pageia. (Ex.???? Pavillon Russie) Navire de recherche, 7.836 t de ferrailles plus 300 t d'aluminium. Payé en espèces, en l'état, à Chypre pour 385 \$ la t.

Spirit of Yahveh. Vraquier 154 m du long, 5.445 t de ferrailles. Céréaliier. Construit au Japon en 1980. Pavillon Panama. Ex. *Lion Glory*, *Orion Glory*, *Odelia*, *Eastern Glory*, *Handysize Bulker*. Au Sri Lanka, les 20 membres de l'équipage ont assigné en justice l'armateur pour non-paiement de 140.611 \$ (de Singapour).

Triumph. Vraquier, 6.750 t de ferrailles. Construit au Japon en 1976. Pavillon Libéria. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Deux gros bateaux de pêche bulgare et ukrainien, *Amfibio* (EX. *Ofélia*). 88 m du long construit en 1975 en Pologne et le *Westfishing* (Ex. *Orkevi*), 62 m du long, construit en 1984 en Allemagne de l'est, pavillon URSS jusqu'en 1992, ont été vendus pour démolition en Inde.

Plusieurs autres bateaux sont voués à la démolition depuis le début de l'année 2006 mais les contrats avec les chantiers ne sont pas encore définis : Il s'agit des *Grampian City*, *Kommandor Amalie*, *NCC Jizan*, *Chevron Mississippi*, *Sentosa*, *Chios Horizon*.

Analyse : le mois de janvier est par tradition calme dans le domaine de la démolition des navires. Cette pause s'inscrit dans un marché lui-même déprimé depuis le 2^{ème} semestre de l'année 2005. Le retrait partiel des pétroliers à simple coque n'a pas eu des répercussions immédiates pour les chantiers de démolition.

Le cas du Rotterdam : Le paquebot *Rembrandt* (Ex. *Rotterdam*). Lancé en 1958, il devrait être converti en hôtel flottant à Rotterdam. Soumis depuis le début de l'année à un carénage dans le chantier naval de Cadiz en Espagne, il devrait dans quelques semaines rejoindre le chantier naval de Gdansk en Pologne pour être désamianté. Les quantités d'amiante ne sont pas connues. Le désamiantage partiel serait proportionné à la nouvelle vocation du navire et respectueux de la somptueuse décoration. **Le dossier n'a pas été abordé à notre connaissance sous l'angle de la convention de Bâle ou de tout autre accord européen sur les déchets amiantés.**

Sources: Abandoned Seafarers Andrew Mwangura, Business Line, Clarkson's World shipyard Monitor, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Equasis, Freshly Minted Marine, IACS Permanent Secretariat's Report, James Fisher and Sons plc Annual Report and Financial Statements, Lloyd's List, Maritime Matters, Mémoire de Tokyo, Newsroom – Detentions, Online edition of Daily News, Seatrends, SRJ Ship Repair Journal, archives et sources personnelles Robin des Bois.



navire détenu dans un port pour déficiences.

Robin des Bois
association de protection de l'Homme et de l'environnement www.robindesbois.org
14, rue de l'Atlas 75019 Paris Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41