

A la casse.com

Complément d'information sur les porte-avions

Avril 2004. Alors que le *Clemenceau* est à Toulon en attente de désamiantage et que des consultations sont engagées entre la France et l'Inde en vue de sa démolition, le porte-avions *NAeL Minas Gerais* vient d'arriver dans la baie d'Alang et va y être démantelé.



NAeL Minas Gerais, ex-*HMS Vengeance*, ex-*HMAS Vengeance*. Construit à Wallsend-on-Tyne par le chantier Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd, ce porte-avions de la Royal Navy britannique est l'un des 10 de la classe « *Colossus* ». D'une longueur de 211 m, il est lancé en 1944. Prêté à la marine australienne en 1954 puis revendu en 1956 à la marine brésilienne, il est modernisé dans des chantiers de Rotterdam et devient le *NAeL Minas Gerais*. Il est remplacé en 2000 par le *NAeL Sao Paulo*, ex-*Foch*, puis désarmé en octobre 2001. Après divers projet de navire-musée-boutiques à Hong-Kong et autre tentative de vente sur Internet,

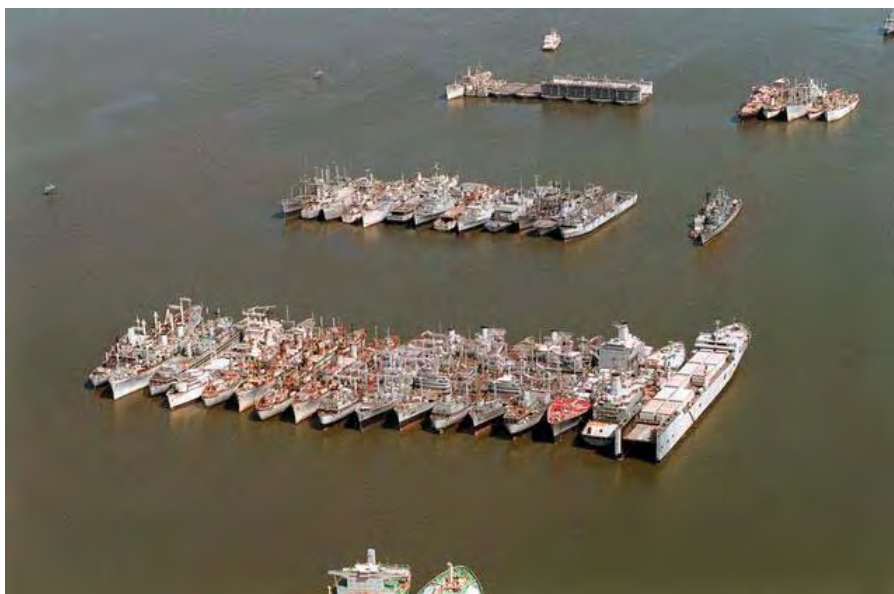
et en dépit de la campagne « Save the *Vengeance* » des vétérans britanniques qui souhaitent son rapatriement au Royaume-Uni pour en faire un musée, il quitte le Brésil en remorque et sans désamiantage préalable en février 2004 à destination de l'Inde où il sera démantelé dans l'indifférence générale, comme avant lui en 1999 son sister-ship le porte-avions argentin *Veinticinco de Mayo*, ex-*Venerable*, désarmé en 1997.

Le 23 juin 2004, l'Etat français annonce la signature d'un contrat de désamiantage avec le consortium SDI et le démantèlement du *Clemenceau* dans le chantier indien Shree Ram Vessels Ltd à Alang. Les travaux de désamiantage sont effectués à Toulon à partir de novembre 2004 au moment où le *NAeL Minas Gerais* est en cours de démolition en Inde. En février 2006, le *Clemenceau* est refoulé de la Zone Economique Exclusive indienne et attend aujourd'hui à Brest d'être fixé sur sa destination de démolition.

Un autre porte-avions de la Royal Navy, l'*Invincible* a été désarmé le 3 août 2005. La décision de le démanteler, de le vendre ou de le transformer en musée sera prise en 2010. **Comme il l'a déjà proposé, Robin des Bois suggère aux autorités brésiliennes de bénéficier de la cartographie des matériaux polluants effectuée sur le *Clemenceau* pour déconstruire, au Brésil ou ailleurs, le porte-avions *NAeL Sao Paulo*, ex-*Foch*, sister-ship du *Clemenceau*. Un courrier en ce sens a été envoyé à l'ambassade du Brésil en France.**

Etats-Unis

L'administration Maritime Américaine (US MARAD) dispose sur les 3 sites de James River (Virginie), Beaumont (Texas) et Seisun Bay (Californie) d'une réserve de navires à usage de défense ou d'urgence nationale. Une soixantaine seulement sur plus de 250 sont entretenus pour être mobilisables. La plupart de ces vraquiers, tankers, navires militaires auxiliaires vétérans des guerres du Vietnam et de Corée ou de la 2^{ème} guerre mondiale rouillent sans entretien depuis parfois des décennies. Par ordre du Congrès, l'US MARAD devait démanteler tous les navires qui n'étaient plus considérés comme « utilisables » avant la fin 2006.



James River Reserve Fleet – Virginie © US MARAD

Suite à une interprétation stricte de la réglementation fédérale de prévention contre les espèces invasives, les gardes-côtes ont exigé qu'avant tout déplacement pour démantèlement les parties immergées des navires soient débarrassées de tous les organismes qui s'y seraient installés. Les plongeurs chargés du nettoyage à Seisun Bay ont observé qu'ils dispersaient aussi la peinture toxique dans la mer. Selon le rapport commandé alors par l'administration américaine, l'analyse des sédiments de Seisun Bay révèle des concentrations importantes en plomb, zinc, baryum, cuivre et autres polluants métalliques. Le quart de la peinture de cette « flotte fantôme » s'est écaillée, ce qui représente 21 tonnes de polluants métalliques menaçant la vie aquatique de la baie et la santé humaine. Ces navires en mauvais état dont certains présentent une gîte ou prennent l'eau contiennent aussi de l'amiante, des PCB, du mercure, des résidus huileux. Il n'y a pas de chantiers de démantèlement des navires sur la côte Ouest des Etats-Unis ; les navires abandonnés en Californie doivent être remorqués jusqu'au Texas

via le canal de Panama. Un permis d'implantation à Newport (Californie) a été refusé à Bay Bridge Enterprises LLC qui cherche maintenant un site en Oregon ou dans l'Etat de Washington.



Le *Cape Clear* arrivant au chantier Esco Marine de Brownsville, 1^{er} Août 2007 © Michael Martin

En 2007, le Texas a accepté le principe du nettoyage des coques dans ses eaux, permettant ainsi la reprise du processus de démantèlement des navires.

Inde - Bangladesh

Après avoir abandonné le démantèlement des porte-avions, l'Inde accueille de plus en plus les navires à passagers. Depuis le début de l'année, 12 d'entre eux, construits dans les années 70, voire dans les années 60 ou 50, y sont arrivés pour démolition. Le plat de résistance est annoncé : le 11 septembre 2007, la Cour Suprême indienne a finalement autorisé le démantèlement en Inde du *Blue Lady*, ex-France, plus d'un an après son échouage dans la baie et une ultime polémique tardive sur la présence d'Americium 241, une source radioactive contenue dans les détecteurs à incendie présents à bord de tous les navires à passagers. Voir le communiqué de Robin des Bois « *Allemagne-Malaisie : zéro partout* », 3 mai 2005 <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2005/030505.html>

D'autres navires prétendument ou officiellement partis à la casse sont arrivés quand on ne les attendait plus, ou là on ne les attendait pas, laissant supposer un prolongement d'une navigation à risques. Le cargo réfrigéré *Reef Zanzibar* est arrivé à Alang (Inde) un an après sa vente annoncée pour démolition dans le bulletin A la casse.com n° 3 (voir en page 36, <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>) . Le tanker *Norwave*, annoncé pour démolition au Pakistan (voir <http://www.robindesbois.org/dossiers/a la casse 10703.pdf> , en page 5 du bulletin A la casse.com n° 8) est arrivé à Chittagong (Bangladesh) le 2 août 2007. Le vraquier turc *B Sea*, initialement prévu à la casse (voir le bulletin n° 8, en page 11) devenu le *Woqoof E Mujdalefa* a quitté Chittagong le 31 août sous pavillon Géorgie, après plusieurs mois de réparation et d'attente au Bangladesh. Il n'a plus le statut de navire sur la base de données Equasis depuis juillet 2007 mais continue pourtant sa carrière. Il est revenu à Chittagong le 23 septembre, sous pavillon Panama, chargé de 21.000 t de riz, en provenance de Kakinada sur la côte Est de l'Inde.

Du 29 juin au 4 octobre 2007, l'offre de navires à démolir a été faible. En conséquence, les tarifs offerts par les démolisseurs bangladais ont continué de s'envoler bien au-delà des 500 \$ la tonne, et près de 600 \$ pour les tankers, ce qui permet au Bangladesh de rafler 29 (52 %) des 58 navires partis pour la démolition contre 15 (26%) à l'Inde. Cette dernière ne peut aligner ses prix et doit se contenter des navires de faible tonnage (la taille moyenne des navires à

démolir est de 102 m en Inde contre 152 m au Bangladesh) et de battre les records de prix pour des chimiquiers contenant des réserves de soutes et surtout des matériaux à forte valeur ajoutée : 920 \$ la tonne pour l'*Alamo*, 1.250 \$ la tonne pour le *Pradera* et l'*Acrux*. 4 navires ont des destinations de démolition inconnues.

Sur les 58 navires partis à la casse entre fin juin et début octobre, 25 sont des tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz (soit 43 %). 6 navires à passagers, dont les vétérans *State*, 55 ans et *Anastasis*, 54 ans, ont gagné les chantiers de démolition indiens, bangladais, ou américain. 6 navires de pêche usines pris, en 2006, en flagrant délit de pêche illégale, dont 5 appartenant à un armateur chypriote, sont partis à la démolition. 19 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (ou de l'Association Européenne de Libre Echange), dont 7 grecs. L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 18 et 55 ans ; l'âge moyen est de 32 ans. 36 ont une longueur inférieure à 150 m, 17 mesurent entre 150 et 199 m et 5 de 200 m à 340 m pour le tanker VLCC *Magnolia*. La démolition cumulée permettra de recycler plus de 300.000 tonnes de métaux, dont 185.000 par le seul Bangladesh.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, 229 navires ont été vendus pour démolition, soit une augmentation de 20 % par rapport aux chiffres de l'année précédente. L'activité s'est sensiblement ralentie cet été. Les perspectives du marché sont dans le flou. Le « boom » envisagé par certains prévisionnistes ne se confirme pas. L'association des démolisseurs du Bangladesh vient de déclarer un moratoire sur l'achat des navires jusqu'à début novembre avec l'objectif de faire baisser les prix. En Inde, la Cour Suprême aurait l'intention d'établir de nouvelles règles pour les navires venant dans les chantiers de démolition et notamment l'obligation du « Passeport Vert ». Dans la période couverte par ce n°10 d'A la casse.com, beaucoup des navires voués à la démolition ont été préalablement détenus avec leurs équipages dans les ports mondiaux (25 navires, soit 43 %, un pourcentage qui monte à 65 % chez les vraquiers et navires transportant des marchandises diverses). Hormis ceux de l'US MARAD vendus à des chantiers de démolition américains, aucun de ces navires n'a été soumis à une dépollution préalable.



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



Navire construit en France



Navire surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est.

Ferry – navire à passagers

Anastasis (ex-*Victoria*). Navire à passagers. Longueur 159 m, 8.600 t. Pavillon Malte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1953 à Trieste (Italie) par CDR Adriatico. Ancien navire de ligne italien, il est racheté en 1978 et reconverti en navire hôpital par l'ONG Mercy Ships dans le cadre de son programme d'aide médicale dans les pays les plus pauvres. C'était le plus grand navire hôpital non gouvernemental au monde, équipé de 3 salles d'opération, une clinique dentaire, un laboratoire et une unité radiologique, fonctionnant avec 350 membres d'équipage bénévoles. Vendu pour démolition en Inde.

Beni Ansar (ex-Wisteria, ex-Prinses Maria Esmeralda). Ferry. Longueur 118 m, 5.975 t. Pavillon Maroc. Société de classification Bureau Veritas, classe suspendue depuis 2005. Construit en 1975 à Anvers (Belgique) par NV Cockerill Yards Hoboken. Propriétaire Limadet (Maroc). Vendu en l'état au Maroc pour démolition en Inde. 351 \$ la tonne.

Casino Express (ex-Fennia). Ferry. Longueur 128 m, 5.407 t. Pavillon Suède. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1966 à Landskrona (Suède) par Öresundswarvet AB. Propriétaire RG Line Oy (Finlande). Echoué en novembre 2004 à Hilskar (Suède). Vendu en l'état en Finlande pour démolition en Inde. 360 \$ la tonne.

Mary Queen of Peace. Ferry. Longueur 148 m, 7.439 t. Pavillon Philippines. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1973 au Japon par Naikai Zosen Corporation. Propriétaire Negros Navigation (Philippines). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 \$ la tonne.

San Lorenzo Ruiz (ex-Sweet Faith, ex Hakodate Maru n° 11). Ferry. Longueur 82 m, 5.700 t. Pavillon Philippines. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1972 à Murorai (Japon) par Narasaki Zosen KK. Propriétaire Negros Navigation (Philippines). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 \$ la tonne.

State (ex-Empire State, ex-Empire State V, ex-Barrett, ex-President Jackson). Navire à passagers. Longueur 152 m, 9.550 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1952 à Camden (Etats-Unis) par New York Shipbuilding Corp. Propriétaire United States MARAD. Navire à passagers « d'un design futuriste » à l'époque de son lancement, il a été racheté par l'administration américaine en 1973 pour 935.246 \$ et a servi de transport de troupes puis de plate-forme d'exercices pour l'armée. Vendu pour démolition au chantier Bay Bridge Enterprises de Chesapeake (Etats-Unis). 851.194 \$, soit 89 \$ la tonne.



L'Empire State - Saint-Laurent, Varennes, Québec, - 25 juin 1986

© Marc Piché

Roulier

Valmont Express (ex-Atlanticar, ex-Fleur de Lys, ex-Lux Expressway, ex-Roll Galicia). Roulier. Longueur 128 m, 4.975 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Vigo (Espagne) par Enrique Lorenzo y Cia SA. Propriétaire V Ships (Suisse). Détenu en 2005 à Santander (Espagne) et en 2006 à Santa Cruz (Espagne). Vendu en l'état en Grèce pour démolition en Inde. 362 \$ la tonne, incluant 350 t de carburant.



Tanker



Aegean Trader, New York – Mai 2007. © Tom Turner

Aegean Trader (ex-*Lampedusa*, ex-*Ebalina*). Tanker. Longueur 170 m, 7.676 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1980 à Ichihara (Japon) par Mitsui Engineering and Shipbuilding Co Ltd. Ancien tanker de la Shell sur les liaisons Asie - Pacifique. Propriétaire Genoa Maritime (Grèce). Détenu aux Pays-Bas en 2003 à Vlaardingen et en 2006 à Rotterdam. Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Utilisé depuis notamment pour le transport d'engrais. Son pedigree et l'aspect de sa coque ne l'empêchent pas d'aller à New York pour l'un de ses derniers voyages. Vendu pour démolition au Bangladesh. 540 \$ la tonne.



Bang Fu (ex-*Victoria Cob*). Tanker. Longueur 130 m, 3.047 t. Pavillon Panama. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping bien que la classe ait été transférée en 2006 de Nippon Kaiji Kyokai à « une société membre de l'IACS » (Association Internationale des Sociétés de Classification, rassemblant les « grandes » sociétés de classification). Construit en 1975 à Kyokuyo (Japon). Propriétaire Bang Fu Shipping (Hong-Kong). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bitumen Glory (ex-*Ampurias*, ex-*Proas Dos*). Longueur 106 m. Pavillon Singapour. Société de classification Germanischer Lloyd (classe suspendue en juillet 2007 « à la demande du propriétaire »). Construit en 1985 à Valence (Espagne) par Union Naval de Levante SA. Détenu en 2002 à Guangzhou (Chine). Victime d'échouages au Japon en 2003 et en 2006. En janvier 2007, ce navire transportant 4.300 t de bitume est victime d'un incendie en salle des machines au large de la Thaïlande. Son équipage est secouru par un vraquier de passage. Le navire est remorqué par Smit Salvage jusqu'à Penang (Malaisie) puis jusqu'à Chittagong (Bangladesh) où il arrive le 25 août pour être démantelé.



Gornopravdinsk. Tanker. Longueur 160 m, 7.445 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à (Rauma) Finlande par Rauma Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping Corp (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 575 \$ la tonne.

Libra (ex-*Mys Sarych*). Tanker. Longueur 115 m, 3.040 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Laskaridis Shipping Co Ltd (Grèce). Détenu en 1998 à Cardiff (Royaume Uni) et en 2002 à Las Palmas (Espagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 512 \$ la tonne.



Magnolia (ex-Mobil Petrel, ex-Yanbu Star, ex-Al Bilad, ex-Mobil Magnolia). Tanker. Longueur 340 m, 44.499 t. Pavillon Iles Marshall. Construit en 1973 à Sasebo (Japon) par Sasebo Heavy Industries. Propriétaire International Marine Trans Ltd (Royaume-Uni). Ancien navire de Mobil, considéré en son temps comme le plus gros pétrolier à double fond au monde et familièrement surnommé « Maggie ». Vendu pour démolition en Chine. 290 \$ la tonne.



Magnolia © Steve Woodward

Nand Kishore. Tanker. Longueur 148 m, 5.305 t. Pavillon Inde. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Koje (Corée du Sud) par Samsung Shipbuilding. Propriétaire Essar Shipping (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 563 \$ la tonne.

Petrocom (ex-Seaborn, ex-William E Mussman). Tanker. Longueur 232 m, 15.100 t. Pavillon Iles Marshall troqué contre celui de Tuvalu pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1979 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Thome Offshore Management (Singapour). Ancien tanker de Chevron. Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 535 \$ la tonne.

Pride A (ex-Stavanger Pride, ex-Hillard, ex-Petragen Two). Tanker. Longueur 183 m, 8.293 t. Pavillon Malte. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Pusan (Corée) par Korean Shipbuilding. Propriétaire Ancora Investment Trust (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Putri Sakti (ex-Tirta Niaga II, ex-Melissa). Tanker. Longueur 106 m, Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1979 au Japon par Myoshi Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Tirta Cipta Mulya Persada (Indonésie). Détenu en 2004 à Kolkata (Inde), en 2005 à Madras (Inde) et en 2006 en Chine à Xiamen et à Shantou. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Reforma. Tanker. Longueur 170 m, 6.318 t. Pavillon Mexique. Société de classification inconnue. Construit en 1974 à Krimpen (Pays-Bas) par Van der Giessen de Noord BV. Propriétaire Pemex (Mexique). Vendu pour démolition en l'état au Mexique. 283 \$ la tonne. Destination de démolition inconnue.

Revolucion. Tanker. Longueur 170 m, 6.313 t. Pavillon Mexique. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Lobith (Pays-Bas) par Scheepsw. De Hoop BV. Propriétaire Pemex (Mexique). Vendu pour démolition en l'état au Mexique. 283 \$ la tonne. Destination de démolition inconnue.

Riza (ex-Rizal, ex-Gorgona G, ex-Gorgona, ex-Turmoil, ex-Ocean Rainbow). Tanker. Longueur 180 m, 7.751 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of

Shipping. Construit en 1980 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi Co Ltd. Propriétaire Delfi SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 590 \$ la tonne.

Sedra (ex-Sedra I, ex-Neptank I, ex-Tamaei Maru). Tanker. Longueur 81 m, 1.092 t. Pavillon Koweït. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Nandan (Japon) par Teraoka Shipyard Co Ltd. Propriétaire Kuwait Oil Tanker Co (Koweït). Vendu en l'état au Koweït. Destination de démolition inconnue.

United Endurance (ex-Antarctica, ex-Tomis Integrity, ex-Ploiesti). Tanker. Longueur 228 m, 20.794 t. Pavillon Liberia. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1989 à Constantza (Roumanie) par Intreprindera Constr Navale. Propriétaire Marine Management (Grèce). Détenu en 2003 à St Croix (Etats-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh. 563 \$ la tonne.



Winoto Udang Natuna (ex-CSI Endeavour, ex-Asean Promoter, ex-Livi, ex-Livingstone, ex-Ida Helene, ex-Ardmore). Tanker. Longueur 168 m, 6.959 t. Pavillon Mongolie. Le pavillon Mongolie est le pavillon du dernier voyage ; il est représenté en même temps que le pavillon Tuvalu et le pavillon Kiribati par Maritime Chain Ltd à Singapour (voir l'affaire de l'abordage du caseyeur *Sokalique* par l'*Ocean Jasper* battant pavillon Kiribati http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2007/ocean_jasper1.html). Société de classification Lloyd's Register of Shipping mais le statut du navire est suspendu depuis juin 2006. Construit en 1975 à Horten (Norvège) par AS Horten Verft. Propriétaire Bumi Hastamukti Pte Ltd (Indonésie). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Détenu en 2003 à Ningbo (Chine). Vendu en l'état en Indonésie pour démolition au Bangladesh. 472 \$ la tonne.



Son état en 1984 laisse présager un état plus que déplorable en 2007



Winoto Udang Natuna (Ida Helene), Verchères, descendant le Saint-Laurent - Décembre 1984 © Marc Piché

Chimiquier

Acrux. Chimiquier. Longueur 95 m, 1.378 t. Pavillon Italie. Société de classification RINA. Construit en 1970 à Marina di Carara (Italie) par Cantieri Navale Apunia. Propriétaire Pietro Foraci (Italie). Détenu au Portugal en 2003 à Aveiro et en 2006 à Lisbonne. Vendu pour démolition en Inde. 1.250 \$ la tonne, compris 200 t d'acier inoxydable.



Al Barakat 1 (ex-Vadim S, ex-Leticia). Chimiquier. Longueur 108 m, 2.169 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Exclu du registre en 2007. Construit en 1978 à Vigo (Espagne) par Enrique Lorenzo SA. Propriétaire Seatime Shipping (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Alamo. Chimiquier. Longueur 136 m, 2.873 t. Pavillon Brésil. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Frederikstad (Norvège) par Ankerlokken Verft Glommen A/S.

Propriétaire Global transporte Oceanico (Brésil). Vendu pour démolition en Inde avec ses réserves de soutes. 920 \$ la tonne.

Polyxeni I (ex-*Polyxeni*, ex-*Lelevoise*, ex-*Patricia*, ex-*New Vanguard*). Chimiquier. Longueur 174 m, 6.965 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Usuki (Japon) par Minami Nippon Zosen KK. Propriétaire Aegean Shipping Management, la nébuleuse compagnie européenne grecque particulièrement active dans l'exploitation et le prolongement d'activités de navires pétroliers en fin de vie. (*Aegean V* et *Aegean IX*, ex-*Gatteville* et *Goury* âgés de 32 et 26 ans, *Byzantio*, 26 ans). Détenu en 1999 à Montréal (Canada). Vendu en l'état en Jamaïque pour démolition au Bangladesh. 410 \$ la tonne.



Pradera (ex-*Stolt Pradera*, ex-*La Pradera*). Chimiquier. Longueur 96 m, 1.339 t. Pavillon Italie. Société de classification RINA. Construit en 1976 à Mandal (Norvège) par Baatserviceverft A/S. Propriétaire Siciliana di Navigazione (Italie). Détenu en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2003 à Barcelone (Espagne) et en 2006 à Cadix (Espagne). Navire chimiquier reconverti en pinardier. Vendu pour démolition en Inde. 1.250 \$ la tonne, compris 140 t d'acier inoxydable.



Santos C (ex-*Santos*, ex-*Can Deniz*, ex-*Baltica T*, ex-*Ambiorix*, ex-*Chiara Cortella*, ex-*Inger Wonsild*, ex-*Silwon*, ex-*Stainless Duke*). Chimiquier. Longueur 86m, 1.281 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1972 à Lowestoft (Royaume Uni) par Richards Shipbuilders. Propriétaire Chemtrans International SRL (Roumanie). Détenu en 2003 à Séville (Espagne) et Eleusis (Grèce), en 2004 à Gênes (Italie) à 2 reprises, et à Séville (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.



Transporteur de gaz

Gas Al Ahmadi. Transporteur de gaz. Longueur 231m, 20.327 t. Pavillon Koweït. Société de classification, American Bureau of Shipping. Construit en 1980 à la Ciotat (France) par les Ateliers et Chantiers de La Ciotat. Propriétaire Kuwait Oil Tanker Co. Vendu en l'état à Dubai pour démolition au Bangladesh. 470 \$ la tonne.



Gas Al Minagish (ex-*Gas Prince*). Transporteur de gaz. Longueur 231m, 20.327 t. Pavillon Koweït. Société de classification, American Bureau of Shipping. Construit en 1980 à la Ciotat (France) par les Ateliers et Chantiers de La Ciotat. Propriétaire Kuwait Oil Tanker Co. Vendu en l'état à Dubai pour démolition au Bangladesh. 470 \$ la tonne.



Norgas Pilot (ex-*Magellan*). Longueur 112 m, 4.145 t. Transporteur de Gaz. Pavillon Hong-Kong. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Marina di Carrara (Italie) par Nuovi Cantieri Apuania SpA. Propriétaire Norgas Carriers AS (Norvège). Détenu en 1999 à Algeiras (Espagne) et en 2005 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.



Manque le *Descartes*. Construit en 1971 et initialement voué à la sortie de flotte par son armateur Gaz de France, le méthanier a finalement été revendu à Taiwan Maritime Transport, déjà propriétaire du *Cinderella* ex-*Jules Verne*. Le *Descartes* est devenu le *Prince Charming*.

Marchandises diverses

Almis I (ex-*Ardenburgh*). Marchandises diverses. Longueur 72 m, 876 t. Pavillon Djibouti. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Makkum (Pays Bas) par Firma C. Amels & Zoon Schpswf & Mfbk « Welgelegen ». Propriétaire Almis Shipping Line (Djibouti). Vendu pour démolition en Inde.

Cape Clear (ex-Mayo Lykes). Marchandises diverses. Longueur 150 m, 5.876 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1963 à Sparrows Point (Etats-Unis) par Bethlehem Steel. Propriétaire United States MARAD. Acheté en 1984 par l'administration américaine pour 1.411.000 US \$. Vendu pour démolition au chantier ESCO Marine de Brownsville (Etats-Unis). 537.726 \$, soit 91 \$ la tonne. Voir photo p. 3.

Evra. Marchandises diverses. Longueur 105 m, 2.533 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Global Marine Bureau. Construit en 1971 en Allemagne (ex République Démocratique). Détenu en 2000 à Korsakov (Russie), en 2001 à Fushiki et Kinki (Japon) et à Vostochny à 3 reprises (Russie), en 2002 à Niigata (Japon), en 2003 à 2 reprises à Niigata (Japon) et à 2 reprises à Nakhodka (Russie), en 2005 et en 2006 à Niigata (Japon), en 2007 à Nakhodka (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 435 \$ la tonne.



Iceberg (ex-Artem, ex-Sasha Kondratyev). Marchandises diverses. Longueur 105 m, 2.582 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Global Marine Bureau. Construit en 1969 à Rostock (Allemagne) par VEB Schiffswerft Neptun. Propriétaire Erico Shipping (Russie). Détenu en 2001 à Vladivostock, en 2003 à Nakhodka (Russie) et à 2 reprises à Niigata (Japon), en 2005 et 2006 à Niigata (Japon), et en 2007 à Guangzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 435 \$ la tonne.



Lady Sama. Marchandises diverses. 2.017 t. Pavillon Panama. Construit en 1971. Vendu en l'état à Sharjah pour démolition annoncée au Pakistan mais arrive finalement en Inde. 385 \$ la tonne.

Samarga (ex-Givs, ex-Gvis, ex-Cristy, ex-Challenger, ex-Sovietskaya Yakutiya). Marchandises diverses. Longueur 124 m, 2.136 t. Pavillon Mongolie. (Cf. *Winoto Udang Natuna*, rubrique « tanker », note sur le pavillon Mongolie) Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1972 à Navashino (Russie, ex-Union Soviétique) par Navashinskiy Shipyard. Propriétaire Ardis Co Ltd (Russie). Détenu en 2000 à Gdynia (Pologne), en 2002 à Gibraltar et en 2004 à Kolkata (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Samer N (ex-Mohamed S, ex-Oelsa). Marchandises diverses. Longueur 92 m, 1.623 t. Pavillon Syrie. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1967 à Rostock (Allemagne) par VEB Schiffswerft Neptun. Propriétaire Najem / Bahlwan (Syrie). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas), en 1998 à Ravenne (Italie), en 2004 à Constantza (Roumanie) et en 2007 à Novorossiisk (Russie). Vendu pour démolition en Inde.



Uliss (ex-Merkine, ex-Nikolay Yaroshenko). Marchandises diverses. Longueur 97 m, 2.300 t. Pavillon Cambodge. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1973 à Turku (Finlande) par Valmet Oy Pansion Tehdas. Propriétaire Daltramp Shipping Co Ltd (Russie). Détenu en 1998 à Eleusis (Grèce), en 2000 à Saint-Malo (France), en 2001 et en 2002 à Vanino (Russie), en 2002 à Korsakov (Russie) et en 2005 à Shimizu (Japon). Vendu pour démolition en Inde.



Yana. Marchandises diverses. Longueur 106 m. Pavillon Cambodge. Société de classification Inclamar. Construit en 1966 en Russie. Propriétaire Selet Marine Ltd (Russie). Détenu au Japon en 2002 à Niigata et en 2007 à Ishinomaki. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Vraquier

Baron (ex-Gypsum Baron). Vraquier. Longueur 150 m, 5.550 t. Pavillon Bermudes. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1976 à Collingwood (Canada) par Canadian Shipbuilding and Engineering Ltd. Vraquier minéralier utilisé pour le transport de sable. Propriétaire Beltship Management Ltd. Vendu pour démolition en Inde. 497 \$ la tonne.

Pavel Rybin 2 (ex-Pavel Rybin). Vraquier. Longueur 164 m, 6.982 t. Pavillon Cambodge. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1975 à Mukaishima (Japon) par Hitachi Zosen. Propriétaire Parkroad Corp (Corée). Détenue en 2006 à Yeosu (Corée) et en 2007 à Rizhao (Chine). Vendue en l'état à Lanshan pour démolition au Bangladesh. 509 \$ la tonne.



Rak Won (ex-Rok Wan, ex-Bongsan 1, ex-Kota Ratu, ex-Dorit Skou). Vraquier. Longueur 156 m, 5.273 t. Pavillon Corée du Nord. Société de classification Josen Register of Shipping. Construit en 1973 à Helsingor (Danemark) par Helsingor Skibsvaerft og Maskinbyggeri. Propriétaire Sohae Sonbak Ltd (Corée du Nord). Détenue en 2002 à Kolkata (Inde). Vendue pour démolition au Bangladesh. 517 \$ la tonne.



Trust 1 (ex-Gencer 1). Vraquier. Longueur 62 m, 436 t. Pavillon Géorgie. Société de classification Inclamar. Construit en 1966 en Turquie. Propriétaire Gulter Marine Ltd (Turquie). Détenue en 1998 et en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2004 à Venise (Italie) et en 2007 à Nikolayev (Ukraine). Vendue pour démolition en Turquie. 225 \$ la tonne.



Porte conteneurs

Argonaut. Porte conteneurs. Longueur 185 m, 10.698 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Bath (Etats-Unis) par Bath Iron Works Corporation. Propriétaire E-Ships (Etats-Unis). Destination de démolition inconnue.

Kota Mutiara (ex-Pacific Eagle, ex-Maersk Clementine, ex-Maersk Tempo). Porte-conteneurs. Longueur 128 m, 4.466 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1978 à Akitsu (Japon) par KK Taihei Kogyo. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendue pour démolition au Bangladesh. 494 \$ la tonne.

Tama (ex-Mekhanik Zheltovskiy). Porte conteneurs. Longueur 130m, 4.457 t. Pavillon Belize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Vyborg (Russie) par Vyborg Shipyard. Propriétaire Sea Management Ltd (Royaume-Uni). Détenue en Italie en 2001 à Gioia Tauro et en 2007 à Catania. Vendue pour démolition au Bangladesh.



Xing Shun (ex-Min Feng). Porte-conteneurs. 3.316 t. Pavillon Panama. Société de classification Inter maritime Certification Services S.A. Construit en 1977 au Japon. Propriétaire Granding Shipping (Hong Kong, Chine). Détenue en Chine en 2004 à Shanghai et en 2005 et 2007 à Taicang. Vendue en l'état à Taicang pour démolition au Bangladesh. 500 \$ la tonne.



Cargo réfrigéré

Arctic Night (ex-Arctic Swan, ex-Samoan Reefer). Cargo réfrigéré. Longueur 164 m. Pavillon Iles Cayman. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1972 à Aalborg (Danemark) par Aalborg Vaerft A/S, rallongé en 1988 à Singapour par Jurong Shipyard. Propriétaire Lomar Shipping Ltd (Royaume Uni). Vendue pour démolition au Bangladesh.

Lampetia (ex-Nissos Hydra, ex- Seki Rex). Cargo réfrigéré. Longueur 143 m, 6.067 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane Shipbuilding. Propriétaire Fairport shipping (Grèce). Détenue en 2000 à Gdansk (Pologne) et en 2003 à Koper (Slovénie). Vendue pour démolition au Bangladesh. 500 \$ la tonne.



Rizhskiy Zaliv. Cargo réfrigéré. Longueur 164 m, 7.080 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1970 à Nantes (France) par Dubigeon-Normandie SA. Propriétaire Laskaridis Shipping Co Ltd (Grèce). Détenu en 2002 à Coronel (Chili). Vendu pour démolition au Bangladesh. 512 \$ la tonne.



Le nantais *Rizhskiy Zaliv* - Berkeley Sound, Falkland Islands © Alan Henry

Navire usine

Carmen (ex-*Ostrovets*). Navire usine. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Géorgie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkswerft Stralsund. Surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). Comme les 4 autres navires de son armateur chypriote AB Bocyp Fishing Ltd l'*Eva*, l'*Isabella*, le *Juanita*, et le *Rosita*, il est vendu pour démolition en Lettonie.



Eva (ex-*Oyra*). Navire usine. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkswerft Stralsund. Surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). Propriétaire AB Bocyp Fishing Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Lettonie.



Isabella (ex-*Olchan*). Navire usine. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkswerft Stralsund. Surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). Propriétaire AB Bocyp Fishing Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Lettonie.



Juanita (ex-*Ostroye*). Navire usine. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkswerft Stralsund. Surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). Propriétaire AB Bocyp Fishing Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Lettonie.



Rosita (ex-*Okhotino*). Navire usine. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Chypre. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkswerft



Stralsund. Surpris en flagrant délit de pêche illégale et interdit de pêcher ou d'accoster dans un port des pays membres de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC). Propriétaire AB Bocyp Fishing Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Lettonie.

Ulla (ex-Lisa, ex Kadri). Navire usine. Longueur 62 m, 1713 t. Pavillon Georgie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 en Allemagne (ex-République Démocratique). Propriétaire Global Investment Ltd (Russie). Le 23 juillet 2006, il est repéré pour pratique de pêche illégale par les inspecteurs de la Commission des Pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC) puis, en l'absence d'explication valable, mis sur la liste B des navires interdits de pêcher ou d'entrer dans un port sous juridiction d'un pays membre. Vendu pour démolition en Inde.



WANTED



Volé le 15 mai 2007 au Libéria, le *Tahoma Reefer*, navire congélateur initialement voué à la démolition (voir <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf> dans le bulletin A la casse.com 2006, page 17) a sans doute rejoint la horde de ces navires clandestins spécialisés au large de l'Afrique dans le transbordement en mer de poissons pêchés par des bateaux battant principalement pavillon chinois, sud-coréen, libérien, cambodgien, de Belize ou d'Italie dans le cadre – si l'on peut dire – de l'IUU (Illegal, Unregulated and Unreported fishing).

En cas d'informations sur ce navire, prière de contacter :

Robin des Bois contact@robindesbois.org

Organisation Maritime Internationale info@imo.org

Sources : Agence Européenne de Sécurité Maritime, Allied Shipbrokers, American Bureau of Shipping, Black Sea Memorandum of Understanding, Bureau Veritas, Chittagong Port Authority (the), Compass Maritime Services, Det Norske Veritas, Equasis, Exim India, Germanischer Lloyd, Gujarat Maritime Board (the), Indian Ocean Memorandum of Understanding, Lloyd's List, Lloyd's Register of Ships, North East Atlantic Fisheries Commission, Optima Shipbrokers, Paul Mason Market Report, Robin des Bois sources personnelles et archives, Russian Maritime Register of Shipping, Shipspotting, Smit Salvage, Tokyo Memorandum of Understanding, Trade Winds, United States Coast Guards, United States Maritime Administration.

Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.

Rédaction : Christine Bossard

Documentation : Christine Bossard, Charlotte Nithart