

du 1^{er} janvier au 15 mars 2007

A la casse.com

Ceux qui ont encore échappé à la casse.

Bénéficiant d'un Target Factor exceptionnel de 97 dû à la fois à son ancienneté et au fait qu'il a très rarement été inspecté dans les ports, le *Descartes*, méthanier de Gaz de France est désaffecté dans le port de Marseille, près de la forme 10, celle qui conviendrait à un chantier de démolition des navires en Méditerranée. Il était initialement prévu de le vendre pour démolition mais d'autres perspectives pourraient s'offrir à lui comme celle de stockage flottant de gaz naturel liquéfié. Suite à un diagnostic, la présence d'amiante est attestée. Construit en 1971 aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, ce vétéran du LNG doit à notre sens partir à la casse. Un courrier de Robin des Bois est adressé à Gaz de France en ce sens.



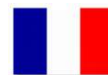
Le *Tahir Kiran* (ex-*Georgi*, ex-*Corcovado*, ex-*Richmond Hill*, ex-*Chennai Ookkam*, ex-*Porthos*, ex-*Frotacanada*). Vraquier. Longueur 193 m. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu mais Bureau Veritas a effectué la dernière visite quinquennale en décembre 2004 et la dernière visite annuelle en novembre 2005. Construit en 1981 à Rio de Janeiro (Brésil) par Engenharia e Maquinas SA puis modifié en 1987. Propriétaire Kirsped Genizcilik (Turquie). Détenu en 2001 à New Orleans (Etats-Unis), en 2002 à Vlissingen (Pays-Bas) et à Melbourne (Australie), et en 2007 à Cherbourg (France). En 2003 il fait partie de la liste noire des 66 navires dangereux théoriquement bannis des ports européens publiée par la Commission Européenne après le naufrage du *Prestige*. Arrivé début février 2007 à Cherbourg, il est immobilisé mais repart sans encombre 5 jours plus tard.



Le *Tahir Kiran* à Cherbourg, février 2007

© Robin des Bois

La Cour suprême indienne a une nouvelle fois, le 11 mars dernier, repoussé la démolition du *Blue Lady* échoué dans la baie d'Alang depuis l'été 2006 ; mais reconnaissant qu'après cette longue période d'échouage le *Blue Lady* ne peut plus quitter la baie d'Alang, la Cour Suprême donne 3 mois au maximum aux autorités régionales compétentes pour établir un plan d'extraction et de ré-utilisation éventuelle de l'amiante ou des matériaux amiantés embarqués à bord de l'ex-France. Donc l'ex-paquebot sera bien détruit en Inde, disons en été 2007, après avoir quitté l'Allemagne, sans aucune difficulté sauf la protestation de Robin des Bois en mars 2005.



Cf. le communiqué du 7 mars 2005 « *Après le quai de l'oubli au Havre, le quai de l'amnésie à Bremerhaven* ». <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2005/070305.html>

Ceux qui partent à la casse

Du 1^{er} janvier au 15 mars 2007, 79 navires sont partis pour la démolition, dont 35 en Inde (44 %), 34 au Bangladesh (43%) et 6 au Pakistan (8%). L'Inde fait jeu égal avec le Bangladesh en nombre de navires à démolir ; le Bangladesh conserve l'avantage en tonnage, avec près de 230.000 t de métaux à recycler. Le Pakistan fait son retour sur le marché. Les prix se sont stabilisés autour de 450 \$ la tonne au Bangladesh. Ils sont à peine inférieurs en Inde et au Pakistan, aux alentours de 430 \$, permettant le retour de ces 2 pays sur le marché de la démolition : la faible différence des tarifs ne justifie plus le surcoût en carburant pour aller livrer un navire au Bangladesh quand il ne vient pas de l'est. L'Inde continue d'acheter les navires contenant des matériaux à forte valeur ajoutée : elle a acheté le chimiquier Jacaranda, ses 340 t d'acier inoxydable et ses soutes pleines, à 946 \$ la tonne.

Sur les 79 navires partis à la casse, 45 sont des tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz (soit 64 %), et 11 transportent des marchandises diverses (soit 15 %) ; 25 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (ou de l'Association Européenne de Libre Echange). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 22 ans et 63 ans ; l'âge moyen est de 30 ans. 34 ont une longueur inférieure à 150 m, 37 mesurent entre 150 et 199 m et 8 entre 200 et 280 m. La démolition cumulée permettra de recycler près de 470.000 tonnes de métaux.

Par rapport à la même période de l'année dernière, le nombre de navires voués à la démolition est 2 fois supérieur. Beaucoup des navires partis à la casse en ce début d'année (30 navires, soit 38%) ont été préalablement détenus avec leurs équipages dans les ports mondiaux. Le ménage s'intensifie chez les tankers : 45 navires dont 11 de la liste des tankers simple coque de catégorie I interdits de transport de fuel lourd depuis 2005 par l'Agence de Sécurité Maritime Européenne sont partis pour les chantiers de démolition (contre 10 l'année dernière). 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 écarté des ZEE européennes ou navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'état du port.



Navire construit en France

Tanker



© Gilbert Cailler

Le *Majori* à Saint-Nazaire, 2 décembre 2006, en route vers la haute mer.

Majori (ex-*Grigoriy Nikolayev*). Tanker. Longueur 178 m, 8.600 t. Pavillon Malte. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Kherson (Russie) par Kherson Shipyards. Propriétaire Latvia Shipping Company (Lettonie). Détenu en 1999 à La Corogne (Espagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 \$ la tonne. **Est-il raisonnable de faire venir dans l'estuaire de la Loire et sans aucun doute au terminal pétrolier de Donges ce très vieux *Majori* dont le pont et le château ont été consciencieusement repeints et masqués ? Avec un coefficient de 41 sur la base de données Sirenac, le *Majori* aurait dû attirer l'attention et la visite des inspecteurs de la sécurité maritime du quartier de Nantes / Saint-Nazaire. Il n'en a rien été. Tout s'est passé dans la plus extrême discrétion pour le dernier voyage commercial de ce pétrolier âgé de 26 ans au-delà des limites d'âge théoriques appliquées par Total. Un courrier de demande d'explication est à ce sujet envoyé par Robin des Bois à la raffinerie Total de Donges et au centre de sécurité des navires de Nantes / Saint-Nazaire.**




Aegean Hellas (ex-*Enalios Hellas*, ex-*Nassau*, ex-*Esso Nassau*, ex-*Esso Puerto Rico*). Tanker. Longueur 245 m, 20.516 t. Pavillon Bahamas. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Kaohsiung (Chine) par China Shipbuilding. Propriétaire Aegean Shipping Management (Grèce) ! Vendu en l'état en Indonésie avec son carburant pour démolition au Bangladesh. 455 \$ la tonne. Aegean Shipping Management est une compagnie européenne grecque particulièrement active dans l'exploitation et le prolongement d'activités de navires pétroliers en fin de vie. Exemples : *Aegean V* et *Aegean IX*, ex-*Gatteville* et *Goury* âgés de 32 et 26 ans, *Byzantio*, 26 ans, tanker spécialisé dans le transport de fuel lourd, écarté des eaux européennes fin 2002 après le naufrage du *Prestige* et victime d'une explosion mortelle (1 marin philippin tué et 2 autres dans un état critique) au large de Hong Kong en mars 2003 lors d'un transfert ship to ship ; le *Byzantio* est parti à la casse courant 2004.

Aias (ex-*Stavanger Oak*, ex-*Seki Oak*, ex-*Crown Seki Oak*). Tanker. Longueur 170 m, 8.574 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Capital Ship Management (Grèce). Vendu pour démolition en Inde ou au Pakistan.

Atlantic (ex-*Pacific Hunter*). Tanker. Longueur 173 m, 7.501 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Mukaishima (Japon)



par Hitachi Zosen. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 \$ la tonne.



Ausonia (ex-Sonia, ex-Wind Splendor, ex-Vega, ex-Messiniaki Avgi). Tanker. Longueur 171 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1978 à Perno (Finlande) par Oy Wartsila AB. Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 

Bam. Tanker. Longueur 160 m, 7.445 t. Pavillon Liberia. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Primorsk Shipping Corp (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bismarck Wind (ex-King A, ex-Tbilissi, ex-Kriti Mountains, ex-Eastern Thistle). Tanker. 176 m, Pavillon Liberia. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane Shipbuilding and Engineering. Propriétaire NT Management SA (Grèce). Détenu en 1998 à Dartmouth (Canada), en 1999 à Montréal (Canada), en 2005 à Kwinana (Australie) et en 2007 à Guangzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 



Champion Vincita (ex-St Nikolai). Tanker. Longueur 182 m, 10.400 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Brême (Allemagne) par AG Weser. Propriétaire Ditlev Simonsen (Norvège). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 \$ la tonne.


Christen (ex-Gulf Glory, ex-Seaoath, ex-Global Oath, ex-Mikata Maru). Tanker. Longueur 179 m, 11.412 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 au Japon par Kanda Zosen KK. Propriétaire Emirates shipping Co Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu en l'état à Karachi pour démolition au Pakistan. 425 \$ la tonne.



Creole (ex-Meandros). Tanker. Longueur 178 m, 9.256 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Propriétaire Gemarfin (Italie). Détenu en 2001 à Naples (Italie). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 


Da Qing 42. Tanker. Longueur 178 m, 6.000 t. Pavillon Chine. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyards. Propriétaire China Shipping Tankers (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 296,5 \$ la tonne.

Da Qing 44. Tanker. Longueur 178 m, 6.000 t. Pavillon Chine. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Propriétaire China Shipping Tankers (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 290 \$ la tonne.


Eburna (ex-Virgo). Tanker. Longueur 170 m, 7.675 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Ichihara (Japon) par Mitsui Engineering & Shipbuilding. Ancien navire de la Shell reconverti pour le transport d'huile végétale. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Détenu en 2004 à Gênes (Italie) pour 18 déficiences. Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 \$ la tonne. 


Entalina (ex-Amer Power). Tanker. Longueur 169 m, 7260 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1978 à St John (Canada) par St John Shipbuilding Co Ltd. Ancien navire de la Shell reconverti pour le transport d'huile végétale. Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 430 \$ la tonne. 


Ilona (ex-Elona, ex-Amer Energy). Tanker. Longueur 169 m, 7.145 t. Pavillon Liberia. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1979 à St-John (Canada) par St John Shipbuilders. Propriétaire Wallem GMBH & co (Allemagne). Détenu en 2003 à Bandar Abbas (Iran) et en 2004 à Baltimore (Etats-Unis). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 468,5 \$ la tonne.  


Jag Padma (ex-Paula Maersk). Tanker. 10.100 t. Pavillon Inde. Société de classification inconnue. Construit en 1982 à Kure (Japon) par Ishikawajima Harima Heavy Industries. Propriétaire Great Eastern Shipping Co Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 430 \$ la tonne.

Kriti Mountain (ex-Seaoath, ex-Venus V). Tanker. Longueur 243 m, 16.871 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Ulsan (Corée) par Hyundai Heavy Industries. Propriétaire Navigator Tankers (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 \$ la tonne.

Madonna (ex-Irving Eskimo). Tanker. Longueur 191 m, 9.035 t. Pavillon Liberia. Société de classification inconnue. Construit en 1980 à St John (Canada) par St John Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Worldwide Services (Grèce). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne. LRS 

Maria E (ex-Core Ruby, ex-Andhika Ariadne, ex-Shoryo Maru). Tanker. Longueur 100 m, 1.780 t. Construit en 1978 à Akitsu (Japon) par Kishigami Zosen KK. Pavillon Dominique. Société de classification inconnue. Propriétaire Khor Al Zubair Shipping (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Mauro I (ex-Mauro, ex-Mauro d'Alesio, ex-Confidence, ex-Pegasus, ex-Asahi Maru). Tanker. Longueur 175 m, 8.065 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Kudamatsu (Japon) par Kasado Dock Co Ltd. Propriétaire Delfi SA (Grèce). Détenu en 2000 à Algeiras (Espagne), en 2006 et en 2007 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan. 433 \$ la tonne. 

Norsea (ex-Sea Elevi, ex-Vincenzina, ex-Silina, ex-Petrobulk Sterling, ex-Capri Alfa, ex-Fort Kingston, ex-Panama). Tanker. Longueur 170 m, 8.000 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1977 à Nakskov (Danemark) par A/S Nakskov Skibsvaerft. Propriétaire Teekay Marine Services (Norvège). Détenu en 2006 à Vancouver (Canada). Vendu pour démolition à l'origine au Pakistan mais arrive en Inde le 12 février. 433 \$ la tonne. 

Northsea (ex-Global Spirit III, ex-Global Spirit, ex-Eastman Spirit). Tanker. 8.350 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1976 au Royaume Uni. Propriétaire Atlantic Oil Maritime (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Norwave (ex-Scarlet Star, ex-Pariata, ex-Messiniaki Aktida). Tanker. Longueur 171 m, 7.629 t. Pavillon Malte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit 

en 1982 à Turku (Finlande) par Oy Wartsila AB. Propriétaire Teekay Marine Services (Norvège). Détenu en 2006 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition au Pakistan. 435 \$ la tonne.

Oceanida. Tanker. Longueur 243 m, 15.923 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1980. Propriétaire Tsakos Shipping and Trading (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 \$ la tonne.

Opal (ex-Ervilia). Tanker. Longueur 170 m, 7.799 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Ichihara (Japon) par Mitsui Engineering and Shipbuilding. Propriétaire Glory Ship Management (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 435 \$ la tonne.

Pablo Neruda (ex-Pols Robsons, ex-Paul Robeson)). Tanker. Longueur 195 m, 11.610 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Rijeka (Croatie, ex-Yougoslavie) par Brodogradiliste « 3 Maj ». Propriétaire LSC Shipmanagement. (Lettonie). Détenu en 2005 à Québec. Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 435 \$ la tonne.



Sakura (ex-Botany Tradition). Tanker. Longueur 106 m, 2.544 t. Pavillon Singapour. Société de classification China Classification Society. Construit en 1980 au Japon par Fukuoka Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Golden Unity Maritime (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 425 \$ la tonne.

Salindo Patria 8. Tanker. Longueur 79 m, 998 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1980 au Japon. Propriétaire Sumber Kencana (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sardegna. Tanker. Longueur 171 m, 7.430 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1978. Propriétaire Sianomar (Madère). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tanker simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Seabrook (ex-Sabine Eagle, ex-Falcon Leader). Tanker. Longueur 203 m, 9.004 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Bath (Etats-Unis) par Bath Iron Works Corp. Propriétaire Fairfield Maxwell Services. Vendu pour démolition au Bangladesh. 430 \$ la tonne.

Seaexplorer (ex-Osco Chief, ex-Pamela, ex-Ottawa, ex-Ogden Ottawa). Tanker. Longueur 182 m, 8.770 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Lauzon (Canada) par Davis Shipbuilding Ltd. Propriétaire Orion Shipping and Trading (Egypte). Détenu en 2000 à New York (Etats-Unis). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tanker simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd. Vendu pour démolition en Inde.



Sisoli (ex-North Sea, ex-Natuna Sea, ex-Gateway North, ex-New Minerva, ex-Caribbean Courage). Tanker. Longueur 229 m, 14.401 t. Pavillon Inde. Société de classification inconnue. Construit en 1980 à Ichihara (Japon) par Mitsui Engineering and Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Mercator Lines Ltd (Inde). Vendu pour démolition au Pakistan avec 500 t de carburant en soute. 435 \$ la tonne.

Titan Mars (ex-Corcovado, ex-Camargue). Tanker. Longueur 280 m, 20.516 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1976 à Göteborg

(Suède) par Eriksberg MV pour l'arrière, et à Lisbonne (Portugal) par Estaleiros Navals de Lisboa pour l'avant. Propriétaire Titan Ocean Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh avec 1000 t de carburant en soute. 448 \$ la tonne.

Ust-Kut. Tanker. Longueur 115 m, 3.040 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Astros (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

United Triton (ex-OT Daylight, ex-Ragnhild Brovig). Tanker. Longueur 207 m, 11.104 t. Pavillon Liberia. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1981 à Horten (Norvège) par AS Horten Verft. Propriétaire Marine Management (Grèce). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 \$ la tonne.



Chimiquier

Delos. Chimiquier. Longueur 132 m, 3.838 t. Pavillon Bahamas. Société de classification inconnue. Construit en 1983 en Italie. Propriétaire Nopera Shipping (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Flo (ex-Florida, ex-Harold K. Hudner). Chimiquier. 7583 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1980 au Japon. Détenu en 1999 à Montréal (Canada), en 2002 à Hambourg (Allemagne) et en 2005 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



© Shipspotting
Le Jacaranda à Santos, Brésil

Jacaranda. Chimiquier. Longueur 136 m, 3.215 t. Pavillon Brésil. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1978 à Floro (Norvège) par Ankerlokken Verft Floro A/S. Propriétaire Flumar (Brésil). Vendu pour démolition en Inde. 947 \$ la tonne, compris 346 tonnes d'acier inoxydable et les soutes à carburants pleines.

Saturn (ex-Bow Saturn, ex-Bow Star). Chimiquier. Longueur 170 m, 8.920 t. Pavillon Norvège (Registre International). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1976 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Sahlus Shipping (Norvège). Détenu en 2004 à Vlaardingen (Pays-Bas) et en 2005 à Gand (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.



Transporteur de gaz

Gaz Imperial (ex-Westernport, ex-Esso Westernport). Transporteur de gaz. Longueur 239 m, 24.827 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1977 à La Ciotat (France) par les chantiers navals de La Ciotat. Propriétaire Naftomar Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 425 \$ la tonne.



LPG Grande (ex-Grande, ex-Val Grande, ex-Atollo Verde, ex-Prins Maurits). Transporteur de gaz. Longueur 81 m, 1.741 t. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1981 à Capelle (Pays Bas) par S&M Ysellwerft BV. Propriétaire Finaval SpA (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 455 \$ la tonne.

LPG Misa (ex-Misa, ex-Val Misa, ex-Atollo Rosso, ex-Prins Frederik Henrik). Transporteur de gaz. Longueur 81 m, 1.741 t. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1981 à Capelle (Pays Bas) par S&M Ysellwerft BV. Propriétaire Finaval SpA (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 455 \$ la tonne.

Norgas Navigator (ex-Norgas Wega, ex-Chemtrans Wega, ex-Bavaria Multina). Transporteur de gaz. Longueur 112 m, 3.700 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Rendsburg (Allemagne) par Krögerwerft GmbH. Propriétaire Norgas Carriers (Norvège). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 535 \$ la tonne compris un tonnage élevé d'acier inoxydable (5% de nickel).

Norgas Traveller (Ex-Chem Olefine, ex-Olefine Gas, ex-Crusader Point, ex-Beate). Transporteur de gaz. Longueur 130 m, 4.519 t. Pavillon Singapour. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1980 à Rostock (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Schiffswerft Neptun. Propriétaire Norgas Carriers (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 420 \$ la tonne.

Parivat 4. Transporteur de gaz. Longueur 55 m, Thaïlande. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ferry

Golf (ex-Golfinho Azul, ex-Vikingfjord). Ferry. 3.359 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1969 en Allemagne par Meyer Werft. Détenu en 2002 au Pirée (Grèce), en 2003 à Ponta Delgada (Portugal), en 2005 et en 2006 à Lisbonne (Portugal) respectivement pendant 103 jours avec 28 déficiences et 30 jours avec 14 déficiences. Vendu pour démolition en Inde.



Sydney (ex-Odessa, ex-Copenhagen). Ferry. Longueur 136 m, 7.105 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification inconnue. Construit en 1974 à Barrows (Grande Bretagne) par Vickers Ltd. Propriétaire Capitan Ltd (Ukraine). Abandonné depuis plusieurs années à Naples, retrouvé à Odessa en attente d'aménagement puis rebaptisé *Sydney* pour son dernier voyage. Vendu pour démolition en Inde.

Roulier

Danau Mas (ex-Aichi Maru). Roulier. Longueur 96 m, 2.512 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1967 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen KK. Propriétaire Roro Samudera Putra (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

St. John. Roulier. 5.299 t. Pavillon Malte. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 en Italie. Propriétaire Valiant Shipping (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.

Marchandises diverses

Bangkunnon (ex-Nam Shin, ex-Hai Lee, ex-Nan Shin). Marchandises diverses. Longueur 114 m, 2.136 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1969 au Japon. Propriétaire Phulsawat Shipping Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2005 à Saigon (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Banglumpoo (ex-Asian Pleiad, ex-Cosmos Star, ex-Bali Bay, ex-Sun Auk). Marchandises diverses. Longueur 97 m, 1.728 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Imabari (Japon) par Kurushima Dockyard Co Ltd. Propriétaire Phulsawat Shipping Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2004 à Tanjung Priok (Indonésie) et en 2005 à Saigon (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Eridan I. Marchandises diverses. 3.812 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Russian River Register. Construit en 1978 en Roumanie. Propriétaire Volga Shipping (Russie). Détenu en 2001 à Tarente (Italie). Vendu pour démolition en Inde.



Hermes (ex-Hermes III, ex-Caly, ex-Capetan Markos). Marchandises diverses. Longueur 141 m, 3.659 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Sunderland (Royaume-Uni) par Austin & Pickersgill Ltd. Propriétaire Hermes Shipping (Thaïlande). Détenu en 2005 à Bombay (Inde) pour 18 déficiences. Vendu pour démolition en Inde. 425 \$ la tonne.



Komsomolets Sakhalina. Marchandises diverses. Longueur 121 m, 3.293 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1971 à Vyborg (Russie) par Vyborg Shipyards. Propriétaire Sakhalin Shipping (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 380 \$ la tonne.

Pacific King. Marchandises diverses. Longueur 101 m, 1.902 t. Pavillon Panama. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1971. Propriétaire Fujian Da Zhong Shipping (Chine). Détenu au Japon en 2002 à Kawasaki et à Osaka pour 32 et 17 déficiences, en 2003 à Osaka, en 2004 à Moji et Osaka pour 24 et 15 déficiences, en 2005 à Moji pour 28 déficiences. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Rich Ocean (ex-Novelty, ex-Grand Orient). Marchandises diverses. Longueur 149 m. Pavillon Mongolie. Société de classification inconnue. Construit en 1977 en Allemagne. Propriétaire Rich Ocean Shipping (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh, il y arrive sous le nom d'*Ocean*.

Sea Lorry (ex-Borya Tsarikov). Marchandises diverses. Longueur 105 m, 2.542 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1971 à Rostock (Allemagne ex-République Démocratique) par VEB Schiffswerft Neptun. Propriétaire Ekvator Shipping (Russie). Détenu en 2003 à Niigata (Japon), en 2004 à Ishinomaki (Japon) et en 2007 à Lianyungang (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Sin Yi (ex-Amiral, ex-Ismar, ex-Lady Souad, ex-Bibi Star, ex-Ksenia Mercury, ex-Stevens Bulk). Marchandises diverses. 1.128 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1975 en Grèce. Détenu en 1997 à Esbjerg (Danemark) et en 2006 à Mombasa (Kenya). Vendu pour démolition en Inde.



Star 2. Marchandises diverses. Longueur 104 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Construit en 1985. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Transmar III (ex-Asmaa). Marchandises diverses. 3.660 t. Pavillon Egypte. Société de classification inconnue. Construit en 1977 en Pologne. Propriétaire Transmar shipping (Egypte). Vendu pour démolition en Inde.

Navire-usine (de pêche)

Amarel. Navire-usine. Longueur 83 m, Pavillon Russie. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Gdansk (Pologne) par Stocznia Polnocna im. Bohaterow Westerplatte. Vendu pour démolition au Bangladesh.


Bukhta Gaydamak (ex-*Oskar Luts*, ex-*Mys Arkticheskiy*). Navire-usine. Longueur 83 m, 2.637 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 en Russie. Vendu pour démolition en Inde.

Kurily (ex-*Kalper*). Navire-usine. Longueur 101 m, 3.250 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1978 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Volkwerft Stralsund. Propriétaire Magellan (Russie). Vendu pour démolition en Inde où il arrive en remorque.

Sea Alaska (ex-*Tipton*, ex-*Unalga*). Navire-usine. Longueur 103 m, 3.372 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1944 à Sturgeon Bay (Etats-Unis) par Leathem D. Smith Shipbuilding Co. Vendu pour démolition en Inde.

Tempest (ex-*Tempo*). Navire-usine. Longueur 78 m, 1.631 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1963 à Groningue (Pays-Bas) par Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven NV. Vendu pour démolition en Inde.


Transporteur de bétail


Mirna M (ex-*El Cinco*, ex-*Tasman Dertien*, ex-*Capitaine Tasman*, ex-*Nemours*, ex-*Martita*, ex-*Steendiek*). Transporteur de bétail. Longueur 78 m, 1.777 t. Pavillon Corée du Nord. Société de classification Korea Classification Society. Construit en 1957 à Hambourg (Allemagne) par Schiffswerft A. Pahl. Détenu en 2004 à Trieste (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 


Zebu Express. Transporteur de bétail. Longueur 81 m, 2.500 t. Pavillon Philippines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Wivenhoe (Grande Bretagne) par JW Cook & co. Propriétaire Vroon BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Pakistan.

Porte-conteneurs

Colombus Victoria (ex-*Oregon Star*, ex-*Colombus Louisiana*). Porte-conteneurs. Longueur 183 m, 10.400 t. Pavillon Chypre. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeckwerft. Propriétaire Kotani Shipmanagement (Chypre). Destination de démolition inconnue.

Khudozhnik Zhukov. Porte conteneurs. Longueur 198 m, 12.411 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à Warnemünde (Allemagne, ex-République Démocratique Allemande) par VEB Warnowwerft. Propriétaire Far Eastern Shipping Co (Russie). Détenu en 2003 à Brisbane (Australie) et en 2004 à Hong Kong (Chine) et Melbourne (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 415 \$ la tonne. 

Khudozhnik Ioganson. Porte-conteneurs. Longueur 198 m, 12.411 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à Warnemünde (Allemagne, ex-République Démocratique Allemande) par VEB Warnowwerft. Propriétaire FESCO (Russie). Détenu en 2004 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 

MSC Carmen (ex-*Nuoava Rosandra*, ex-*Pancaldo*). Porte-conteneurs. Longueur 196 m, 11.147 t. Pavillon Panama. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Gênes (Italie) par Italcantieri SpA. Propriétaire Mediterranean Shipping Co 

(Suisse). Détenu en 2000 au Verdon (France). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sima Karoon (ex-Uni Obtain, ex-Ever Obtain). Porte-conteneurs. Longueur 183 m, 8.696 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 au Japon par Hakodate Docks Ltd. Propriétaire Simatech Shipping & Forwarding (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Cargo réfrigéré

Abba (ex-Abra, ex-Southern Ice, ex-Maydin Reefer). Cargo réfrigéré. 7.395 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1977 au Japon. Détenu en 1999 et en 2002 à Rotterdam (Pays-Bas), et en 2000 à Gênes (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 270,50 \$ la tonne.



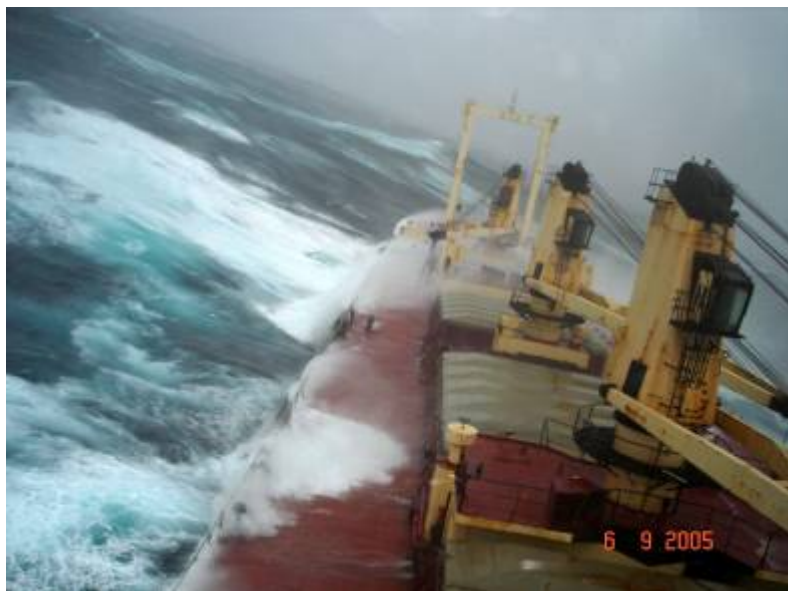
Molodyozhnyy. Cargo réfrigéré. Longueur 99 m, 2.962 t. Pavillon Russie. Société de classification inconnue. Construit en 1967 en Russie. Propriétaire VostokTransservis (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Vraquier

B. Sea (ex-Manyas 1, ex-Superior, ex-Transocean Progress, ex-Sea Glory). Vraquier. Longueur 176 m, 6848. Pavillon Georgie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1976 à Shimizu (Japon) par Kanasashi Co Ltd. Propriétaire Sotrans Denizcilik Sanayi (Turquie). Détenu en 1998 à Saint-Petersbourg (Russie), en 2001 à Houston Texas et en 2003 à Carthagène (Espagne) Vendu pour démolition au Bangladesh. 412, 50 \$ la tonne.



General Vladimir Zaimov. Vraquier. Longueur 185 m, 7.105 t. Pavillon Bulgarie. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1973 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard « Georgi Dimitrov ». Propriétaire Navibulgar. Détenu en 2004 à Castellon de la Plana (Espagne), en 2005 à Setubal (Portugal) et Venise (Italie) et en 2006 à Castellon de la Plana et Setubal à nouveau. Vendu en l'état en Bulgarie pour démolition en Inde. 298 \$ la tonne.



© Shispotting – le *Gulsum Ana* en mer du Japon, septembre 2005

Gulsum Ana (ex-Stadion). Vraquier. Longueur 182 m, 7.797 t. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1975 à Shimizu (Japon) par Kanasashi Co Ltd. Propriétaire Kardeniz Denizcilik (Turquie). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2000 à Belfast (Royaume Uni) pour 40 déficiences, et en 2001 à Hong Kong (Chine) pour 31 déficiences. Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 \$ la tonne.



Pearl (ex-*Sea Spirit K*). Vraquier. Longueur 185 m, 7.733 t. Pavillon Panama. Société de classification Polski Registr Statkow. Construit en 1973. Propriétaire Aurora Shipping SA (Grèce). Détenu en 2000 à Lisbonne (Portugal) et en 2006 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.



© Shipspotting



Sohret (ex-*Victor*, ex-*Santo Victor*, ex-*Eastern Ocean*). Vraquier. Longueur 149 m, 4.767 t. Pavillon Turquie. Société de classification inconnue. Construit en 1972 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane Shipbuilding and Engineering Co Ltd. Propriétaire Kaptanoglu Denizcilik (Turquie). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas), en 1998 à Tuapse (Russie), en 2002 à La Spezia (Italie), en 2003 à Ravenne (Italie) et en 2006 à Castellon de la Plana (Espagne). Sur la liste des navires interdit d'accès aux ports européens en 2003. Vendu pour démolition en Inde.



Navires militaires

5 navires de la marine militaire belge dont 4 dragueurs de mines originaires de l'US Navy vont être détruits dans les chantiers de Van Heyghen Recycling (groupe Galloo) à Gand en Belgique. Un désamiantage préalable sera réalisé. Le groupe Galloo serait intéressé par le démantèlement du *Clemenceau* dont l'expertise réalisée à Brest a confirmé la présence de PCB dans des gaines des câbles électriques, des peintures, des joints en caoutchouc, des revêtement de type linoléum, des cartes électroniques. Les autres matières dangereuses embarquées sont des sacs et bidons en plastiques contenant des résidus de peintures et d'hydrocarbures, quelques bouteilles de gaz scellés, quelques thermomètres et tubes fluorescents au mercure, des détecteurs incendie avec des micro-sources radioactives, quelques batteries ; tous ces matériaux ont fait l'objet d'une localisation. Pour les déchets d'exploitation à bord de la coque Q 790, sont relevés des déchets d'hydrocarbures circonscrits aux circuits et fonds machines et chaufferie, des bidons d'huile en salle machine, ainsi qu'au même endroit de l'eau polluée par de l'amiante.

Sources : 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, Lloyd's Register of Ships, Ministère de la Défense, 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