

## Plateformes offshore : la délocalisation coûte que coûte.

Le démantèlement des plateformes offshore doit au moins respecter la convention de Hong Kong sur la démolition des navires, ou ses principes. Pour le moment, les plateformes en fin de vie sillonnent les océans sans passeport vert. Pourtant, les tartres de radium accumulés dans les canalisations et équipements doivent être considérés et gérés comme des déchets radioactifs. La Norvège a mis en place un site de stockage des matériaux radioactifs retirés des plateformes. Un pays démolisseur de plateformes devrait disposer du même type d'installations. Les plateformes et navires de forage se retrouvent de plus en plus, après des trajets à risques sur des milliers de km, dans des chantiers ne disposant pas des moyens de diagnostic et de stockage radiologiquement sûrs.

La plateforme de forage pétrolier *Transocean Winner* a été construite en 1983 à Arendal (Suède) sous le nom de *Treasure Saga*. Elle a toujours été exploitée dans les champs pétroliers de mer du Nord. Elle avait un contrat de forage jusqu'en juillet 2016. Selon la Convention OSPAR sur la protection de l'Atlantique du Nord-Est, les installations offshore de mer du Nord doivent être ramenées à terre et démantelées en fin de vie. La vieille plateforme n'a plus d'avenir; son propriétaire Transocean Ltd, basé à Genève (Suisse), a envoyé à la casse des dizaines d'unités depuis 2015. La *Transocean Winner* doit les rejoindre. Elle part en remorque de l'*Alp Forward* depuis la mer du Nord à destination des chantiers de démolition d'Aliaga.



*Alp Forward* © William Scott

Le convoi contourne l'Ecosse par l'ouest. Le 7 août, la remorque casse. Le remorqueur de sauvetage le plus proche est basé à Kirkwall dans les Iles Orkney au nord de l'Ecosse; il arrivera trop tard. La *Transocean Winner* s'échoue sur la côte rocheuse de l'île de Lewis, dans les Hébrides extérieures à proximité de la plage de Darmore appréciée des surfers locaux et réputée pour ses homards et ses tourteaux. Une partie des 280 t de diesel part à la mer, des débris sont éparpillés sur le littoral et les fonds marins. Les riverains s'attendent à en voir resurgir pendant les tempêtes d'hiver.



© Mark McLeod

La plateforme est renflouée le 22 août puis mise à l'abri pour inspection sur la côte orientale de l'île de Lewis. Sa destination finale reste la Turquie. Elle devra y être acheminée non plus en remorque mais sur un navire semi submersible. Le 7 septembre, 2 mois après l'échouage, et après des tentatives ratées et retards dus aux conditions météo, elle est enfin chargée sur le *Hawk* qui reçoit l'autorisation de partir le 14 octobre. Un arrêt est prévu en cours de route à Malte pour retirer des équipements utilisables en Méditerranée pour l'exploitation du pétrole. La *Transocean Winner* sera ensuite livrée aux démolisseurs d'Aliaga.



© MCA

Chargement de la *Transocean Winner* sur le *Hawk*



© Iain Nicolson

Partie des champs pétroliers de Norvège, la *Transocean Winner* aurait pu être démolie en Norvège ou se rendre au chantier Able d'Hartlepool, habitué de la démolition des infrastructures du champ de Brent. Son armateur a préféré le moins cher et le plus dangereux.

Le Royaume-Uni a l'ambition de devenir l'expert en démantèlement pour les structures des champs pétroliers de mer du Nord arrivés en fin d'exploitation. La Royal Academy of Engineering estime à 30 milliards de livres le marché sur 30 ans de la démolition de ces installations pour le seul secteur britannique.



Voir aussi "A la Casse" n°40, Alerte à la Radioactivité Naturelle Renforcée, p 12-13 et "A la Casse" n°41, Plateformes, alerte à la radioactivité, p 1-2-3

## Qui aura la peau du Sino 6, et quand ?

Jamais 2 sans 3. Le *Sino 6* continue de résister à l'appel des chantiers de démolition. En 2013 déjà, il était annoncé bon pour la ferraille; son prix de vente était alors de 431 \$ la tonne (Cf. [A la Casse n°31](#), p 40 et [n°32](#), p 6). 2 ans plus tard, en 2015, nouvel avis de décès, avec un tarif en baisse à 386 \$ (Cf. [A la Casse n°40](#), p 62). Les courtiers l'annoncent aujourd'hui encore à la casse, il ne vaudrait plus que 290 \$. Contrairement aux 2 épisodes précédents, son statut officiel est « en service » mais il n'a jamais été aussi proche des chalumeaux. Le 13 octobre, en provenance de Singapour, il arrive à Chittagong : les chantiers du Bangladesh se frottent les mains, 4 jours plus tard le *Sino 6* est simplement déclaré en ravitaillement carburant !

**VESSLS DUE AT OUTER ANCHORAGE:**  
**DATED: 13/10/2016:**



**THE CHITTAGONG PORT AUTHORITY**  
(MARINE DEPARTMENT)

**LIST OF VESSELS AS PER DECLARATION MADE BY LOCAL AGENT:**

[www.cpa.gov.bd](http://www.cpa.gov.bd)

| SL. NO. | NAME OF VESSELS   | LENGTH        | DRAFT      | DATE OF ARRIVAL | L.PORT CALL | FLAG        | LOCAL AGENT   | LINE BELONG TO           | CARGO CARRIED  | TYPE OF CARGO    |
|---------|-------------------|---------------|------------|-----------------|-------------|-------------|---------------|--------------------------|----------------|------------------|
| 1       | NING HAI TUO 6001 | 69.30         | 5.0        | 13/10/16        | SING        | CHINA       | COSCOL        | CHARTERED VESSEL         | 7420           | P.CARGO          |
| 2       | SHUN TONG         | 223.70        | 13.0       | 13/10/16        | CAMPA       | PANA        | MADINA        | CHARTERED VESSEL         | 68798          | C.CLINK          |
| 3       | <b>SINO 6</b>     | <b>246.88</b> | <b>6.0</b> | <b>13/10/16</b> | <b>SING</b> | <b>PANA</b> | <b>COSCOL</b> | <b>HONG KONG DE FENG</b> | <b>BALLAST</b> | <b>SCRAPPING</b> |

**VESSLS DUE AT OUTER ANCHORAGE:**  
**DATED: 17/10/2016:**



**THE CHITTAGONG PORT AUTHORITY**  
(MARINE DEPARTMENT)

**LIST OF VESSELS AS PER DECLARATION MADE BY LOCAL AGENT:**

[www.cpa.gov.bd](http://www.cpa.gov.bd)

| SL. NO. | NAME OF VESSELS | LENGTH        | DRAFT      | DATE OF ARRIVAL | L.PORT CALL | FLAG        | LOCAL AGENT   | LINE BELONG TO           | CARGO CARRIED  | TYPE OF CARGO    |
|---------|-----------------|---------------|------------|-----------------|-------------|-------------|---------------|--------------------------|----------------|------------------|
| 1       | NORD PEAK       | 199.99        | 12.9       | 17/10/16        | -           | SING        | A&J           | CHARTERED VESSEL         | 58965          | Y.CORN           |
| 2       | DENSA PANTHER   | 189.99        | 12.6       | 17/10/16        | CAMPA       | MALT        | MMEL          | CHARTERED VESSEL         | 54998          | C.CLINK          |
| 3       | JS POTOMAC      | 199.99        | 12.4       | 17/10/16        | YUZH        | SING        | BASHUND       | CHARTERED VESSEL         | 55000          | WHEAT            |
| 4       | <b>SINO 6</b>   | <b>246.88</b> | <b>6.0</b> | <b>17/10/16</b> | <b>SING</b> | <b>PANA</b> | <b>COSCOL</b> | <b>HONG KONG DE FENG</b> | <b>BALLAST</b> | <b>BUNKERING</b> |

La messe n'est donc pas encore dite. Il sera peut être malgré tout dans A la Casse n°46 : il ferait aujourd'hui route vers ... Gadani, au Pakistan.

*Sino 6* (ex-*Rip Hudner*, ex-*Sibonancy*). OMI 9077111. Vraquier. Longueur 247 m, 16.560 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Copenhague (Danemark) par B&W Skibsvaerft comme transporteur combiné (OBO). Propriétaire Guangzhou Kuifenghang Shipping (Chine). Détenu en 2014 à Tianjin (Chine) et à Zoushan (Chine).

