ROBIN DES BOIS

Numéro Spécial

A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires

n° 54

Bilan du 1er octobre au 31 décembre 2018
+ Bilan global 2018

Le 1er mars 2019

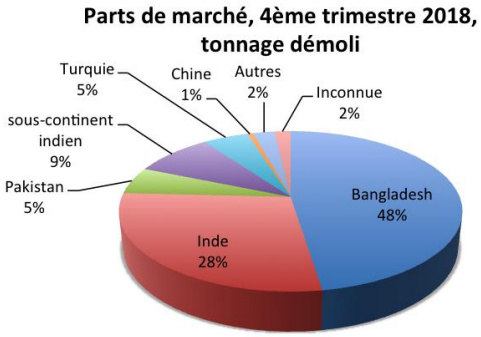
Chittagong, échouage du *Stellar Fair*, p 40. © **Shipbreaking / groupe Facebook**

Sommaire

Sommaire	2	Tanker pétrolier	23	Vraquier	39
Bilan 4ème trimestre	2	American Eagle Tankers	24	*Stellar Fair*, Polaris Shipping	40
Grèce, ménage à Eleusis	3	Nordic American Tankers	28	Divers: transporteur de ciment,	41
Voiturier, le Mondial de l'Automobile	4	Tanker chimiquier	32	de colis lourds, drague,	
Car ferries, les palaces de l'amiante	5	Transporteur de gaz	33	remorqueur-pousseur, autre	43
Cargo polyvalent	8	Transporteur combiné (OBO)	33	2018: bilan global	44
Porte-conteneurs, les rois de la box	13	Navire de forage	34	Année noire pour la sécurité	44
dans le chaos		Transocean		Tonnes, cash, dépavillonnage	45
CSL Virginia	15	navire de service offshore	35	Chine, Turquie, Europe	45
Cargo réfrigéré	20	navire de sauvetage	38	France: le pas en avant du *Rio Tagus*	48
Navire-usine	21	navire poseur de pipelines,	38		
Roulier	22	navire de recherches	38	Sources	49

Octobre-novembre-décembre 2018

182 navires, +43%. 1,7 million de tonnes, + 51% par rapport au 3ème trimestre. En baisse par rapport aux deux premiers trimestres. Le gros rush de fin d'année n'a pas eu lieu, il s'est fait à petites foulées. Le Bangladesh écrase le marché avec 48% du tonnage à démolir et précède de loin l'Inde (28%), puis le Pakistan (5%).



158 navires démolis en Asie, 95% du tonnage global. Parmi eux, 60 construits en Union Européenne et en Norvège et 61 appartenant à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen.

81 navires détenus dont les cargos polyvalents *Shahd 1*, pavillon Palaos, 14 détentions, démoli au Pakistan, le tanzanien *Nika*, 12 détentions et le bolivien *Tiuboda* démolis en Turquie.

80 navires dépavillonnés. 44% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard, un record. Palaos (34) précède toujours les Comores (17) et Saint-Kitts-et-Nevis (12).

56 tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz: toujours la catégorie n°1 avec 49% du tonnage.

37 porte-conteneurs, 19% du tonnage, après un répit depuis le début de l'année, le flux repart.

29 km, la longueur du convoi des démolis.

Les accidentés: le ferry philippin *Manila Bay 1* (p 6) et le cargo norvégien *Heiko* (p 10) victimes d'incendies, le vraquier gréco-panaméen *Kyriakos* (p 39) victime d'une collision à Chittagong, le tanker japonais *Houn Maru* victime d'un typhon en septembre 2018 (p 26) et le porte-conteneurs gréco-chypriote *CSL Virginia* impliqué dans une collision le 7 octobre 2018 et auteur d'une marée noire sur les côtes françaises de Méditerranée (p 15).

Le plus vieux, le *Sazan*, 67 ans, cargo polyvalent construit en Allemagne, démoli en Turquie.
Les plus jeunes, les deux supply de construction chinoise *Delancey Tide* et *Gary Tide*, 8 ans, démolis en Inde.

Grèce, ménage à Eleusis

En Grèce, à l'ouest d'Athènes, la baie d'Eleusis (Elefsina) s'étend sur 68 km^2 avec une profondeur maximale de 37 m. Fermée au sud par l'île de Salamine, à l'abri des vents, des courants et des vagues, c'est une zone de désarmement privilégiée en Méditerranée pour les navires en attente prolongée d'un emploi; des chantiers de réparation sont disponibles à proximité avant de reprendre du service. Dans certains cas, les attentes ont viré à l'abandon. Au fil des décennies, la baie et ses abords sont devenus un cimetière marin et un réservoir de pièces détachées. Des vieux ferries, cargos, tankers et autres navires de toutes tailles ont fini par prendre l'eau, chavirer ou sombrer. Le directeur des ports publics de Grèce estime qu'il y a 52 épaves dans la baie jusqu'au port du Pirée. Outre les dangers pour la navigation, elles constituent une source chronique de pollution.

Captures d'écran Google Earth

Jusqu'à présent, l'État grec n'avait pas pris aucune initiative pour éliminer ce qu'il faut bien appeler une décharge relarguant dans l'environnement marin amiante, peintures toxiques, métaux lourds, PCB, hydrocarbures et autres polluants. Les autorités avancent la difficulté à identifier les propriétaires des épaves, individus ou compagnies établis en Grèce ou dans des pays tiers et divers paradis fiscaux. Ils ont disparus ou sont en faillite. Les procédures bureaucratiques ou juridiques sont inteminables. Une réglementation a été récemment mise en place pour permettre à l'État de prendre la possession et la responsabilité de ces ex-navires.

Le ferry *Corfu Island* (ex-*Apollon*, ex-*Ciudad de Tarifa*) construit en 1961 à Valence, Espagne, par Union Naval de Levante avait chaviré à quai à Perama le 20 mai 1986 sous le poids des tôles stockées à bord pour sa réparation. Le démantèlement du navire n'avait pas été mené à bien et l'épave était restée abandonnée pendant 32 ans. En octobre 2018, elle a été renflouée. Elle est en cours de nettoyage (extraction des boues, grattage des coquillage incrustés sur la coque...) dans ce même chantier de Perama.

30 avril 2018 *Corfu Island*, Perama 18 octobre 2018
© Panagia Ekatontapiliani **© Dimitris Mentakis**

Le relèvement du *Corfu Island* est une première étape. Il n'a rien coûté à l'État grec. Le plan d'évacuation des épaves de la baie entre dans le cadre du projet de développement et de modernisation du Pirée et des ports voisins mené par les investisseurs chinois depuis leur prise de contrôle en 2016. Le directeur de l'autorité portuaire d'Eleusis annonce aujourd'hui que 27 épaves dangereuses et particulièrement polluantes seront évacuées en priorité. De son côté, le directeur des ports publics estime que l'activité de démantèlement des navires pourrait profiter de l'opportunité et se développer en Grèce plutôt que de continuer les exportations de navires en fin de vie vers la Turquie.

Voiturier, le Mondial de l'Automobile

Des nouvelles de l'*Auto Banner*

"A la Casse n°53" (p 35) avait laissé l'*Auto Banner* dans le port d'Incheon (Corée du Sud) après l'incendie qui l'avait ravagé en mai 2018. Annoncé à la démolition en août, sa destination finale n'était pas connue. *L'Auto Banner* est parti en remorque pour un voyage au long cours. L'épave polluée par les suies et les cendres a été échouée à Chittagong le 23 janvier 2019 sous le pavillon de Palaos.

Chittagong. © **Abu Tayab Raihan**

Auto Banner, départ d'Incheon en remorque pour Chittagong. **Capture d'écran Vladimir**

Auto Atlas. OMI 8608054. Longueur 199 m, 14.251 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1988 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Hyundai Glovis Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2016 à San Diego (Californie, États-Unis). Attendu initialement en Inde, l'*Auto Atlas* annonce finalement se diriger vers Chittagong, où il retrouvera son collègue l'*Auto Banner*. 455 US$ la tonne.

Gemini Leader (ex-*Green Point*, ex-*Triton Diamond*). OMI 9056296. Longueur 180 m, 15.125 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire officiel Yashi Maritima SA basé à Panama représentant NYK Line (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 441 US$ la tonne.

Naha (Japon), mars 2013. © **Okesa**

Van Cherry (ex-*Barcelona*, ex-*Sierra Nevada Highway*). OMI 9078232. Longueur 180 m, 13.826 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Cher*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Bocimar International NV (Belgique). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 485 US$ la tonne incluant 400 t de carburant.

Car ferries, les palaces de l'amiante

Caribbean Galaxy (ex-*AF Claudia Prima*, ex-*Riviera Adriatica*, ex-*Daedalus*, ex-*View of Nagasaki*, ex-*Orion*, ex-*Ferry Nishiki Maru*, ex-*Orion*). OMI 7302342. Longueur 141 m, 7.158 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1973 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Il entre en service sur la ligne de la Taiyo Ferry KK reliant Osaka à Kanda, sur la côte nord de l'île de Kyushu.

Ferry Nishiki Maru **collection D Longly**

En 1989, il part pour une seconde carrière en Grèce, destination de prédilection des ferries japonais après les Philippines et l'Indonésie (voir à ce sujet le dossier de Robin des Bois " 2008-2018, transport maritime et fluvial de passagers : plus de 12.000 morts"). Il est remodelé dans les chantiers de Perama (Grèce) et est exploité par la Minoan Lines jusqu'en 2005 sur des liaisons Grèce-Italie. Il passe ensuite sous contrôle d'intérêts italiens. Détenu en 2006 à Marseille (France). Son dernier propriétaire était la Sociedade de Consultores Maritimos Lda, SCMA (Portugal) qui le rachète en 2016. Il devait être affrété par Grimaldi Lines pour exploitation sur la ligne Livourne-Barcelone-Tanger mais n'entrera jamais en service pour des raisons de sécurité. Il reste en attente pendant 2 ans et demi à Perama. Il est finalement remorqué pour démolition en Turquie par le *Christos XXXIV*.

AF Claudia Prima, Durres (Albanie), septembre 2015. **© Edji Gata**

Carribean Galaxy, Aliaga, décembre 2018. **© Selim San**

Kitakami. OMI 8815073. Longueur 192 m, 11.104 t. Pavillon Japon, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Kita*. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Taiheiyo Ferry KK (Japon). Il est exploité en compagnie des *Kiso* et *Ishikari* sur le service qui relie quotidiennement Tomakomai sur l'île d'Hokkaido à Nagoya au sud de l'île d'Honshu, via Sendai. C'est l'aîné de la flotte. Il est vendu à Trinitas Shipmanagement, spécialiste indien des navires en fin de vie. 355 US$ la tonne. Le *Kitakami* figure toujours sur la présentation publicitaire de la Taiheiyo Ferry. Annoncé à Colombo (Sri Lanka) il se présente à Alang le 12 février.

Kitakami. **© Kei 365**

A Alang **© Dhruvit6868**

Manila Bay-1 (ex-*Utopia 3*, ex-*Ferry Suzuran*, ex-*Ferry Tenryu*). OMI 7326609. Longueur 162 m, 7.451 t. Pavillon Philippines, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Bay*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1973 à Mihara (Japon) par Koyo DY Co. Ancien ferry japonais de la Tokyu Ferry Co. Il est par la suite cédé à la Shin Nihonkai Ferry Co puis à Orient Line Ferry, deux autres compagnies japonaises.

Le japonais *Utopia 3.* © **Takatoshi Kusumoto**

En 2003, il a 30 ans. Il suit la filière Philippines : il est racheté par Carlos A Gothong Lines Inc basé à Cebu (Philippines). C'est l'un des deux navires de la compagnie qui assure la liaison Cebu-Manille-Davao. Dans la matinée du 12 février 2007, un incendie se déclare sur le pont du ferry qui est à quai à Cebu. L'incendie est éteint à midi et ne fait pas de blessés. Le navire reprend sa carrière. Le 20 octobre 2016, le navire est de nouveau à quai à Cebu quand un court circuit déclenche un incendie dans la salle des machines; un marin intoxiqué par les fumées est hospitalisé. Le certificat de navigabilité du navire est suspendu par les autorités philippines. Cette fois il reste immobilisé. Il est échoué pour démolition en Inde le 6 novembre 2018. Il a 45 ans.

Incendie, 3 juillet 2007. © **Comrade Kemosabe**

Arrivée à Cebu. © **Farm 8/Philippines Shipspotters**

Voir au sujet des exportations de vieux ferries le dossier de Robin des Bois " 2008-2018, transport maritime et fluvial de passagers : plus de 12.000 morts").

Moby Baby (ex-*Earl Godwin*, ex-*Svea Drott*). OMI 6606026. Longueur 99 m. Pavillon Italie, Togo depuis juin 2018. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1966 à Landskrona (Suède) par Oresundsvarvet. Revendu par son armateur italien Moby SpA à Belinda Shipholding Corp basé aux Iles Marshall et rebaptisé *Anemos* avant son départ pour démolition en Turquie.

Avril 2007, Gênes (Italie). © **Fabio Colabello**

Schulpengat. OMI 8802313. Longueur 110 m. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme. Propriétaire Texels Eigenstoomboot (Pays-Bas). Depuis son lancement en 1990, il assurait la traversée de 20 minutes entre Den Helder et l'île de Texel. Il pouvait emporter 1750 passagers et 242 voitures. Après l'entrée en service du *Doktor Wagemaker* en 2004, il n'est plus utilisé que comme navire de réserve. Le 31 octobre 2018, il part vers Gand (Belgique) pour démolition dans les chantiers Galloo Recycling.

Schulpengat-1, à Gand (Belgique). © **Peter Zeeman**

SMS Kartanegara (ex-*Gonj-Zhu 5*, ex-*Prinsess*, ex-*Prinses Margriet*). OMI 6524773. Longueur 102 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Inonesia. Construit en 1964 à Krimpen a/d Ijssel (Pays-Bas) par Van der Giessen-de Noord. Propriétaire Sekawan Maju Sejahtera (Indonésie). Depuis 2002, l'ex-ferry zélandais *Prinses Margriet* reliait Merak (ouest de l'île de Java) et Bakauheni en face sur l'île de Sumatra (Indonésie). Il est en cours de démolition dans un chantier local à Bojonegara en Indonésie.

Prinses Margriet, Vlissingen (Pays-Bas). © **Ivo Bril**

SMS Karta Negara en Indonésie. © **Rahmat Twin S**

Navire à passagers

Marella Spirit (ex-*Thomson Spirit*, ex-*Spirit*, ex-*Nieuw Amsterdam*, ex-*Patriot*, ex-*Nieuw Amsterdam*). OMI 8024014. Longueur 215 m, 18.234 t. Pavillon Malte, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Mare S*; il apparait dans le système Automatique d'Identification (AIS) sous le nom de *La Spirit*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Propriétaire Spirit Trading (Grèce). Vendu en l'état au Pirée pour démolition en Inde. 357 US$ la tonne.

Alang, décembre 2018. © **Vaja Nilesh**

Cargo polyvalent

Octobre-novembre-décembre 2018

25 démolitions, dans la moyenne de l'année, représentant 4% du tonnage total.
Deux navires mesurent plus de 200 m, ils ont été démolis en Inde. Tous les autres mesurent moins de 125 m. Ils se sont répartis entre l'Inde, le Bangladesh et la Turquie.
39 ans: la moyenne d'âge au moment de la démolition, 11 avaient plus de 40 ans.
80% : le taux de détention préalable à la démolition. Comme souvent, la catégorie monopolise le podium des navires sous-normes avec le *Shahd 1*, le *Nika* et le *Tiuboda*, respectivement 14, 12 et 9 détentions.

Araks. OMI 7228962. Longueur 78 m. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1972 à Budapest (Hongrie) par Angyafold. Détenu en 2003 à Tomakomai (Japon). Désarmé depuis 2004. Il est finalement en cours de démolition à Sovetskaya Gavan dans l'extrême-Orient russe.

Février 2018 © **Andy Ru**

Décembre 2018

Arel (ex-*Turhan Mildon*, ex-*Istanbul B*, ex-*Sehirli*, ex-*Markal*, ex-*Karadeniz I*). OMI 7634197. Longueur 77 m. Pavillon Turquie. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1977 à Fener (Turaquie) par Gemi-is. Propriétaire Arel Denizcilik (Turquie). Détenu en 1998 à Kavala (Grèce), en 1999 à Patras et à Chalkis (Grèce), en 2002 à Anvers (Belgique) et Bilbao (Espagne), en 2003 à Cagliari (Italie) et Burnham on Crouch (Royaume-Uni) et en 2004 à Koper (Slovénie). Vendu pour démolition en Turquie.

Arkaim-3 (ex-*Hendrik B*, ex-*Polarborg*). OMI 8019318. Longueur 82 m, 1.767 t. Pavillon Togo. Société de classification Cosmos Marine Bureau Inc. Construit en 1982 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuw Nord Neerlandse. Propriétaire Joint Venture 'Arkaim' (Russie). Détenu en 2003 à Vladivostok (Russie), en 2006 à Gunsan (Corée du Sud), en 2011 à Taicang (Chine) et Yantai (Chine), en 2012 à Incheon (Corée du Sud) et en 2018 de nouveau à Gunsan. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Arkaim-4 (ex-*Beluga Performer*, ex-*Haskerland*, ex-*Inara*, ex-*Haskerland*, ex-*Frisian Carrier*, ex-*Samsun Carrier*). OMI 8121252. Longueur 92 m, 2.369 t. Pavillon Panama. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1982 à Stroboos (Pays-Bas) par Barkmeijer. Propriétaire Joint Venture 'Arkaim' (Russie). Détenu en 1999 à Hambourg (Allemagne), en 2011 à Yantai (Chine) et en 2014 à Akitafunagawa (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Samsun Carrier © **FotoFlite**

Arkaim-5 (ex-*Leander*, ex-*Beluga Obsession*, ex-*Linden*, ex-*Lindeborg*). OMI 8121367. Longueur 82 m, 1.786 t. Pavillon Panama. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1982 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuw Nord Neerlandse. Propriétaire S/P Arkaim (Russie). Détenu en 2002 à Naples (Italie), en 2003 à Venise (Italie), en 2015 à Gwangyang (Corée du Sud) et en 2016 à Daesan (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 427 US$ la tonne.

Ayder (ex-*Polaris II*, ex-*Westwind I*, ex-*Ostwind*, ex-*Agila*, ex-*St. Antonius*, ex-*Aros Mistley*, ex-*St. Antonius*). OMI 7904920. Longueur 79 m. Pavillon Turquie. Société de classification Intermarine. Construit en 1979 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. Propriétaire MNF-Kibris Denizcilik (Turquie). Détenu en 2001 à Hambourg (Allemagne), en 2002 à New Ross (Irlande), en 2003 à Husum (Allemagne) et en 2006 et 2007 à Ambarli (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Bodyer (ex-*Algirdas*, ex-*Boshnyakovo*). OMI 8817863. Longueur 98 m, 2.153 t. Pavillon Turquie. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Gebze (Turquie) par Sedef Gemi Endustrisi. Propriétaire Boduroglu Kumcakil Insaat (Turquie). Détenu en 2011 à Kalilimenes (Grèce). Depuis fin 2012, le *Bodyer* était désarmé, au mouillage et sans gardien au large d'Aliaga en compagnie de 2 autres navires, les *Gofer B* et *Melek B*. Le 1er février 2015, la tempête déferle sur les côtes turques. Les trois navires chassent sur leurs ancres, les gardiens des *Gofer B* et *Melek B* sont secourus et évacués par hélicoptère. Les deux navires ont été démolis à Aliaga en août 2015 (Cf. "A la Casse n°41", p 29 et 30). Le *Bodyer* s'est échoué près de Foça. En octobre 2018, c'est à son tour d'être remorqué à Aliaga.

Echoué à Foca, Turquie, 23 mars 2015**. © Haluk Hataysal**

Aliaga, octobre 2018. **© Selim San**

Eleni K II (ex-*Tina Med*, ex-*Tina M*, ex-*Tina*, ex-*Eldir*). OMI 7931088. Longueur 81 m. Pavillon Grèce, Togo pour son dernier voyage abrégé en *Leni*. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1980 à Zaltbommel (Pays-Bas) par De Waal. Propriétaire Kagiafas Marine Co (Grèce). Détenu en 2008 à Brindisi (Italie) et en 2010 à Izmir (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Geiranger (ex-*Star Geiranger*). OMI 8507200. Longueur 201 m, 11.635 t. Pavillon Singapour, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Ranger*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Masterbulk Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde.

Geroy (ex-*Hero*, ex-*Wejherowo*). OMI 7384285. Longueur 106 m, 2.587 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1975 à Gdansk (Pologne) par les Chantiers Lénine. Propriétaire Chukotka Trading Co (Russie). Il quitte Vladivostok et s'échoue pour démolition au Bangladesh.

Grindanger (ex-*Star Grindanger*). OMI 8507212. Longueur 201 m, 11.635 t. Pavillon Singapour, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Grind*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Masterbulk Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2018 à Emden (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde.

Emden (Allemagne), 20 juillet 2018. **© CMP Klink**

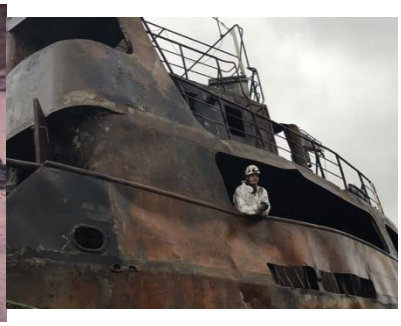
Harin Transport 16 (ex-*Satsuki Maru n°2*). OMI 7825370. Longueur 68 m, 695 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire Harinsuit Transport Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hatice Ana-A (ex-*Arel 3*, ex-*Zeki Araz*, ex-*Munir Koc*, ex-*Arazlar*, ex-*Demircan 1*). OMI 7947063. Longueur 60 m. Pavillon Turquie. Société de classification International Naval Survey Bureau. Construit en 1976 à Istanbul (Turquie) par Desan. Propriétaire Altintas (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Arel 3, juin 2009, Bosphore. © **Wil Weijsters**

Hatice Ana-A, décembre 2018, Aliaga. © **Captain Selim**

Heiko (ex-*Rignator*, ex-*Askita*, ex-*Bjerkosund*, ex-*Grete Sleire*, ex-*Hamlet*). OMI 6900379. Longueur 55 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1968 à Frederikshavn (Danemark) par Orskovs. Propriétaire Eidnes Bo (Norvège). Détenu en 2002 à Amsterdam (Pays-Bas). Dans la nuit du 19 au 20 septembre alors que souffle la tempête Helena, le *Heiko* est victime d'une panne moteur suivie d'un incendie. Le caboteur s'échoue sur des rochers au large de Flatoy (Norvège), au nord de Bergen. Il est finalement déséchoué et remorqué au port d'Askvoll. En octobre, il est vendu au ferrailleur Norscrap pour démolition à Hanøytangen, près de Bergen.



© Garde-côtes de Norvège **© Einar Aarre**

Isa Winter (ex-*Well Rich*, ex-*Oliva*, ex-*Jamesgo*, ex-*Dong Xin*, ex-*Eun Kwang*, ex-*Gotia*, ex-*Clipper Marigaya*, ex-*Clipper Tiger*). OMI 8510427. Longueur 122 m, 2.878 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1985 à Akitsu (Japon) par Taihei Kogyo. Propriétaire Isa Lines Pt (Indonésie). Détenu en 2001 à Cardiff (Royaume-Uni) et en 2009 à Nagoya (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Mehmet Akin (ex-*Kaptan Ylmaz 1*, ex-*Huseyin Yardimci*). OMI 7407219. Longueur 73 m. Pavillon Turquie. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Istanbul (Turquie) par Torlaklar. Propriétaire Arel Denizcilik Ticaret (Turquie). Détenu en 1998 à Thessalonique (Grèce), en 1999 à Villagarcia de Arosa (Espagne) et en 2002 à Molfetta (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Multi Spirit (ex-*Unicorn Joy, ex-Multiflex Quick, ex-Mint Quick, ex-Eagle Quick, ex-Mint Quick, ex-Superfive, ex-Baltimar Taurus, ex-Kirk Dale, ex-Baltimar Taurus*). OMI 8812887. Longueur 91 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Shanghai (Chine) par Zonghua Shipyard. Propriétaire PT Meratus Line (Indonésie). Détenu en 2002 et 2003 à Hong Kong (Chine), en 2006 à Singapour et en 2007 à Cairns (Australie). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière position le situe à Jakarta.

cargo polyvalent

Nika (ex-*Mika*, ex-*Professor Dormidontov*). OMI 8858219. Longueur 114 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Ukraine Shipping Register. Navire fluvio-maritime construit en 1968 à Komarno (Slovaquie) par ZTS Yard. Propriétaire Fos Shipping Management Ltd (Russie). Médaille d'argent des navires sous-normes ce trimestre avec 12 détentions en 2002 à Torre Annunziata (Italie), en 2005 à deux reprises puis en 2007 à Izmit (Turquie), en 2012 à Gemlik (Turquie), en 2014 à Aliaga (Turquie), en 2015 de nouveau à Aliaga puis à Kocaeli (Turquie), en 2016 de nouveau à Kocaeli, en 2017 à Poti (Georgie) et en 2018 à Kavkaz (Russie) et Rostov-sur-le-Don (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.

Rostov-sur-le-Don (Russie), 25 avril 2016.
© Vladimir Vladislavlev

Ocean Mighty (ex-*Achilles*, ex-*Lihir Chief*, ex-*NT Express*, ex-*Achilles*, ex-*Sofrana d'Urville*, ex-*Capitaine d'Urville*, ex-*Achilles*, ex-*Faith*, ex-*Tiger Stream*, ex-*Faith*, ex-*Frisian Faith*, ex-*Akak Faith*, ex-*Frisian FAith*, ex-*Esa 1*, ex-*Frisian Faith*, ex-*Samsun Faith*). OMI 8322105. Longueur 107 m, 2.483 t. Pavillon Philippines, Mongolie pour son dernier voyage renommé *West Ocean 15*. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Slikkerveer (Pays-Bas) par Groot & Vliet. Propriétaire Oceanic Container Lines Inc (Philippines). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas), en 1999 à Anvers (Belgique), en 2008 à Dampier (Australie Occidentale, Australie) et en 2009 à Newcastle (Nouvelle-Galle-du-Sud, Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Orange Wind (*ex-Asian Pos*, ex-*Eastern Pos*, ex-*Yu Yang*). OMI 9061239. Longueur 98 m, 2.340 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1994 à Wuhu (Chine) par Wuhu Shipyard. Propriétaire Orange Marine Co Ltd (Russie). Détenu en 2007 à Busan (Corée du Sud), en 2009 à Niigata (Japon), en 2010 et 2011 à Donghae (Corée du Sud), en 2017 à Nagoya (Japon) et en 2018 à Vladivostok (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 435 US$ la tonne.

Vladivostok (Russie), 25 avril 2017. **© Sergey Skriabin**

Sazan. OMI 8966224. Ex navire de pêche converti en 1998. Longueur 54 m. Pavillon Turquie. Société de classification inconnue. Construit en 1951 en Allemagne, c'est le doyen du trimestre. Propriétaire Pirireis Denizcilik (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Istanbul (Turquie), 3 mai 2009.
© Dieter Kannengiesser

cargo polyvalent

Shahd 1 (ex-*Nagham F*, ex-*Loire*, ex-*Atlantic Trader*, ex-*Pep Regulus*, ex-*Mercandian Prince*). OMI 7431143. Longueur 96 m, 1.727 t. Pavillon Palaos. Société de classification Maritime Lloyd Georgia. Construit en 1977 à Frederikshavn (Danemark) par Frederikshavns Vft. Propriétaire Feast Marine Shipping Agency (Égypte). Médaille d'or des navires sous-normes ce trimestre avec 14 détentions en 2000 à Anvers (Belgique) et Aveiro (Portugal), en 2004 à Koper (Slovénie), en 2005 à Mersin (Turquie), en 2006 à Odessa (Ukraine), Bari et Tarente (Italie), en 2007 à Damiette (Égypte), Constantza (Roumanie) et de nouveau à Tarente, en 2009 de nouveau à Damiette, et en 2012 et à deux reprises en 2014 à Suez (Égypte). Vendu pour démolition au Pakistan.

Shad 1, Suez (Égypte) © **Jurij S**

Tina (ex-*Glory Selatan V*). OMI 8405074. Longueur 75 m, 918 t. Pavillon Malaisie. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Apollo Shipping (Malaisie). Détenu en 2001 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 335 US$ la tonne.

Tiuboda (ex-*Janat*, ex-*Allaguia*, ex-*Irfan Akansu*, ex-*Allaguia*, ex-*Irfan Akansu*, ex-*Erim Kaptan*, ex-*Mustafa Bey*, ex-*Haci Harif Kaptan*). OMI 7517650. Longueur 80 m. Pavillon Bolivie. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Fener (Turquie) par Gaye. Médaille de bronze des navires sous-normes avec 9 détentions en 1999 à Cartagène (Espagne), en 2002 à Séville (Espagne) et Manfredonia (Italie), en 2003 à Cagliari (Italie) et Rijeka (Croatie), en 2008 à Castellon de la Plana (Espagne), en 2011 à Chioggia pendant 56 jours, en 2012 à Alexandrie (Égypte) pendant 41 jours et en 2013 de nouveau à Alexandrie. Propriétaire Al Tweny Mig (Libye). Arrivé à Malte en 2015 pour réparation dans les chantiers Cassar Ship Repair, le *Tiuboda* est saisi en novembre 2015 : la facture de 229.000 € n'a pas été payée. Le 7 novembre 2018, il quitte Malte en remorque à destination des chantiers de démolition d'Aliaga.

Tiuboda, Malte © **Thomas Büsch**

Tiuboda et *Arel*, Aliaga © **Selim San**

Transmar (ex-*Al Karim*, ex-*Reda*, ex-*Marathon*, ex-*Chivas*, ex-*Whitehall*, ex-*Bloempoort*, ex-*Flowergate*). OMI 7427611. Longueur 83 m. Pavillon Comores. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1976 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen. Propriétaire Mahinour Gida Denizcilik (Turquie). Détenu en 1999 à Londres (Royaume-Uni), en 2002 à Palerme (Italie), en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2005 à deux reprises à Koper (Slovénie), en 2009 à Alexandrie (Égypte), en 2010 à Damiette (Égypte) et en 2017 à Stylis (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

Porte-conteneurs, les rois de la box dans le chaos

Octobre-novembre-décembre 2018

37 démolitions. 20% des navires, 19 % du tonnage. Depuis le début de l'année, les porte-conteneurs connaissaient un répit. Le flux repart: 59% des porte-conteneurs démolis en 2018 l'ont été au 4ème trimestre. La catégorie prend la 2ème place. L'Inde et le Bangladesh absorbent 89% du tonnage. 33 sont des "petits" porte-conteneurs de moins de 2500 boites. La moyenne d'âge est de 23 ans.

12 appartenaient à des armateurs européens et ont été démolis en Inde ou au Bangladesh. 6 arboraient jusqu'alors un pavillon européen. Seul le maltais *Petalidi* a été échoué en Inde sous son pavillon d'exploitation. Les autres ont tous été dépavillonnés, parmi lesquels le *CSL Virginia*, victime d'une collision au large de la Corse, réparé en Turquie et échoué au Bangladesh (Cf p 15).

Andaman Star (ex-*MSC Equator*, ex-*Delmas Seychelles*, ex-*Rinkenis*, ex-*Nordwelle*, ex-*P&O Nedlloyd Borges*, ex-*Nordwelle*, ex-*City of Stuttgart*, ex-*CSAV Charlestown*, ex-*Nordwelle*, ex-*Khaleej Bay*, ex-*Nordwelle*). OMI 9004243. 1452 evp. Longueur 167 m, 6.989 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Andaman*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Warnemünde (Allemagne) par Kvaerner Warnow Werft. Propriétaire Continental Shipping Line (Singapour). Détenu en 2018 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

ANL Wahroonga (ex-*Conti Gothenburg,* ex-*Hanjin Gothenburg*, ex-*CMA CGM Seattle*, ex-*Hanjin Gothenburg*). OMI 9235103. 5551 evp. Longueur 275 m, 23.350 t. Pavillon Portugal jusqu'en novembre 2018 puis Libéria puis Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Othen*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire NSB Niederelbe SchiffahrtsgesellschaftmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2010 à Shenzen (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 462 US$ la tonne.

Caloundra (Australie), 28 mai 2017. © **Owen Foley**

APL Philippines. OMI 9077276. 4832 evp. Longueur 276 m, 24.072 t. Pavillon Malte, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Pineza*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire APL Co Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 471 US$ la tonne.

Arca (ex-*Hansa Riga*, ex-*Maersk Marseille*, ex-*CMA Incheon*, ex-*P&O Nedlloyd Accra*, ex-*Nedlloyd River Plate*, ex-*Hansa Riga*). OMI 9060285. 1641 evp. Longueur 168 m, 7.007 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire Atlantica Shipping AS (Norvège). Détenu en 2001 à Gioia Tauro (Italie) et en 2010 à Haugesund (Norvège). Vendu pour démolition au Bangladesh. 474 US$ la tonne.

Atlantic Star (ex-*Klaus J*, ex-*ACX Salvia*, ex-*ACX Plumeria*, ex-*City of Stuttgart*, ex-*Klaus J*, ex-*Irma Delmas*, ex-*Maersk San Antonio*, ex-*TNX Express*, ex-*Aldebaren*, ex-*Klaus J*). OMI 9138240. 1900 evp. Longueur 177 m, 7.626 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Atla Star*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Bella J (ex-*Sunman*, ex-*Inori*, ex-*Sunman*, ex-*Iyo*). OMI 9104512. 1613 evp. Longueur 193 m, 8.186 t. Pavillon Chypre, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ella*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Victoria Oceanway Ltd (Grèce). Détenu en 2001 à Singapour et en 2016 et 2018 à Hong Kong (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition au Bangladesh. 455 US$ la tonne.

Camilla (ex-*Camilla Rickmers*, ex-*MOL Unifier*, ex-*Niledutch President*, ex-*Camilla Rickmers*, ex-*CSAV Livorno*, ex-*Camilla Rickmers*, ex-*CCNI Anakena*, ex-*Camilla Rickmers*). 1728 evp. OMI 9105982. Longueur 184 m, 7.771 t. Pavillon Gibraltar, Palaos pour son dernier voyage modifié en *Camilla-1*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Regal Agencies Corp (Grèce). En février 2017, une canalisation défectueuse dans la salle des machines avait mortellement ébouillanté un marin ukrainien. Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 460 US$ la tonne.

Cielo di Agadir (ex-*CCNI Magallanes*, ex-*Mercosul Pescada*, ex-*Sofia Russ*, ex-*CSAV Vancouver*, ex-*Sofia Russ*, ex-*Cielo di Venezuela*, ex-*Sofia Russ*, ex-*CSAV Rungue*, ex-*Sofia Russ*). OMI 9122045. 1730 evp. Longueur 184 m, 7.855 t. Pavillon Maroc, puis Libéria le 1er octobre 2018 et enfin Palaos pour son dernier voyage abrégé en *T Agadir*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire D'amico Dry Ltd (Irlande). Détenu en 2007 à Algésiras (Espagne), en 2010 à Dunkerque (France) et en 2016 à Marsaxlokk (Malte). Le *Cielo di Agadir* quitte son mouillage de Malte le 19 septembre pour se diriger vers Port Saïd (Egypte). Il s'échoue à Alang le 25 janvier 2019. 392 US$ la tonne.

Cielo di Agadir, octobre 2013, Tanger (Maroc). © **Jerzy Nowak**

CNP Ilo (ex-*Jade Trader*, ex-*OOCL Accord*, ex-*Jade Trader*). OMI 9117662. 1131 evp. Longueur 157 m, 5.734 t. Pavillon Pérou. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Propriétaire Peruano Naviero (Pérou). Détenu en 2010 à Shanghai (Chine) et en 2013 à Antofagasta (Chili). Vendu pour démolition en Inde. 462 US$ la tonne. Le 21 novembre 2018, il entame son voyage depuis Callao (Pérou), escale en Thaïlande, en repart le 30 décembre et arrive à Alang le 10 janvier.

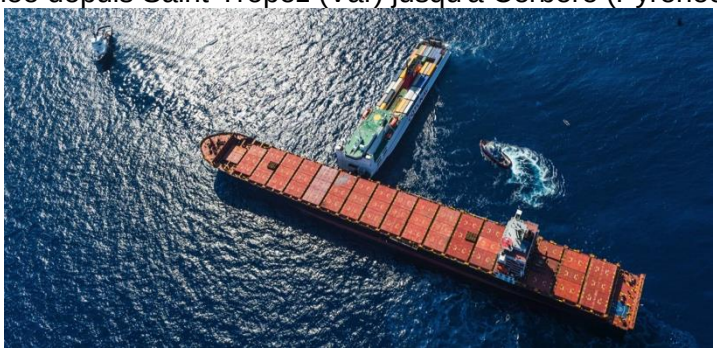
Cornelius A (ex-*Horace A*, ex-*MSC Sebnem*, ex-*Colleen Sif*, ex-*OPDR Madeira*, ex-*Colleen Sif*, ex-*Sea-Land Costa Rica*, ex-*Colleen Sif*). OMI 8912455. 976 evp. Longueur 134 m. Pavillon Turquie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire Arkas Holding AS (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Koper (Slovénie), octobre 2018. © **Marjan Stropnik**

Aliaga, décembre 2018. © **Captain Selim**

Cougar (ex-*Lautan Mas*, ex-*Durban Bridge*, ex-*Orchid Bridge*, ex-*Bangkok Bridge*). OMI 9014080. 1886 evp. Longueur 186 m, 7.293 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Element Shipmanagement SA (Grèce). Détenu en 2000 à Singapour, en 2008 à Shanghai (Chine) et en 2010 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 475 US$ la tonne.

CSL Virginia (ex-*Virginia*, ex-*APL Virginia*). OMI 9289568. 5047 evp. Longueur 294 m, 21.188 t. Pavillon Chypre, puis Libéria, puis Mongolie pour son dernier voyage comme *Virgin Star*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2005 à Samho (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Cyprus Sea Lines Co Ltd (Grèce).
Éventré lors de sa collision le 7 octobre avec le car ferry tunisien *Ulysse* alors qu'il était sans emploi au mouillage au large du Cap Corse. L'accident provoque une marée noire qui s'étend sur les côtes françaises de Méditerranée depuis Saint-Tropez (Var) jusqu'à Cerbère (Pyrénées-Orientales).



© Marine Nationale

Le 24 octobre, Le *CSL Virginia* est autorisé à quitter le site de l'accident par ses propres moyens pour gagner un chantier de réparation. Annoncé à Constantza (Roumanie), il s'arrête finalement le 1er novembre dans les chantiers Besiktas de Yalova (Turquie) en mer de Marmara; entre temps il est devenu le *Virgin Star*.

Le 25 décembre, l'ex *CSL Virginia* s'en va : il est passé sous pavillon du Libéria, direction la casse. Il est annoncé à Alang. Le 31 décembre, il patiente au large de Port Saïd, porte d'entrée du canal de Suez. Le 4 janvier, il quitte Suez après avoir franchi le canal et annonce se diriger vers Duqm, au sultanat d'Oman. Encore un leurre, quelques jours plus tard, il dévoile sa destination finale: ça sera Chittagong, Bangladesh. Il a trouvé preneur au tarif de 488 US$ la tonne, la fourchette haute des prix offerts par les chantiers. Il s'échoue le 2 février. Selon les autorités du port de Chittagong, il est arrivé sous le pavillon de la Mongolie.

A partir du 1er janvier 2019, le chypriote *CSL Virginia* aurait dû être démoli dans un chantier agréé par l'Union Européenne. Le chantier San Giorgio del Porto SpA de Gênes, qui a déconstruit le *Costa Concordia*, vient d'entrer dans la liste européenne. C'est du port de Gênes que le porte-conteneurs était parti pour gagner son mouillage fatal.

La fuite vers l'Asie une semaine avant l'entrée en application du règlement européen sur la démolition des navires est une mauvaise nouvelle de plus pour la filière européenne de recyclage. Le dépavillonage courant novembre du chypriote *CSL Virginia* démontre la réticence des armateurs européens à appliquer la réglementation européenne. Compte tenu des cours actuels en vigueur dans les chantiers de démolition, sa vente à un chantier du Bangladesh a rapporté plus de 10 millions de $ à l'armateur et aux intermédiaires; en Turquie elle n'aurait rapporté "que" 5,2 millions. Depuis le site de son accident, le *CSL Virginia* a parcouru 3000 km pour gagner la Turquie, puis 11.000 km pour aller s'échouer sur la plage de Chittagong. La distance entre le Cap Corse et Gênes est de 150 km.

Voir aussi les communiqués de Robin des Bois
Accident de la route en Méditerranée, 9 octobre
Une marée noire obscure, 23 octobre
Mouillage sur la bande d'arrêt d'urgence, 30 octobre 2018
Le *CSL Virginia* est devenu le *Virgin Star*, 31 octobre 2018
Une cascade de boulettes made in Med, 3 décembre 2018
Depuis la Corse jusqu'à Alang, 31 décembre 2018

HH East (ex-*Coneast*, ex-*Melfi Caribe*, ex-*Accord D*, ex-*Cook Strait*, ex-*Steamers Prospect*, ex-*Maersk Kampala*, ex-*Steamers Prospect*). OMI 9145267. 779 evp. Longueur 127 m, 4.152 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Nankin (Chine) par Jinling Shipyard. Propriétaire Konig & Cie GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2006 à Moji (Japon) et en 2012 à Bararanquilla (Colombie). Vendu pour démolition en Inde.

Hyundai Glory. OMI 9267936. 4648 evp. Longueur 295 m, 21.253 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Glory 1*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2004 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Hyundai Merchant Marine Co Lt (Corée du Sud). Vendu en l'état à Busan (Corée du Sud) pour démolition au Bangladesh. 465 US$ la tonne incluant 350 t de carburant.

Mer de Chine Méridionale, septembre 2009. © **Ivan Meshkov**

Chittagong. © **Asif Evne**

Island Chief (ex-*Pacific Horion*, ex-*Aotearoa Chief*, ex-*Chekiang*,ex-*Kokopo Chief*, ex-*Chekiang*, ex-*Maersk Asia Decimo*, ex-Maersk Tango*, ex-Chekiang*). OMI 8810449. 725 evp Longueur 158 m, 5.889 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Shimizu (Japon) par Miho; jumboïsé en 2005 et rallongé de 130 à 158 m. Propriétaire China Navigation Co Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2014 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 450 US$ la tonne.

Koja Jelita (ex-*Nordriver*, ex-*Cala Pilar*, ex-*City of Stuttgart*, ex-*Safmarine Inyathi*, ex-*Pacific Eagle*, ex-*Nordriver*, ex-*Bogota*, ex-*Nordriver*). OMI 9130169. 1684 evp. Longueur 179 m, 8.427 t. Pavillon Singapour. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 475 US$ la tonne.

Kota Jelita, Chittagong. © **Adnan Habib**

Kota Harmuni. OMI 9151319. 1088 evp. Longueur 159 m, 5.313 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 458 US$ la tonne.

Kyauk Phyu Star (ex-*Arisara*, ex-*ACX Mimosa*, ex-*ACX Lilac*). OMI 9009188. 1585 evp. Longueur 193 m, 6.800 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage renommé *Aura*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2011 à Shenzen (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Magnavia (ex-*TS Incheon*, ex-*MOL Waratah*, ex-*Alligator Unity*, ex-*Maersk Oceania*, ex-*Magnavia*). OMI 9122447. 2078 evp. Longueur 188 m, 10.278 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Magn*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd AS. Construit en 1996 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Asiatic Lloyd Shipmanagement (Singapour). Détenu en 2004 à Port Botany (Nouvelle-Galle-du-Sud, Australie). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 478 US$ la tonne incluant 140 t de carburant.

Malacca Star (ex-*Ulsnis*, ex-*Cala Pantanal*, ex-*MSC Cameroon*, ex-*Ulsnis*, ex-*Ankara*, ex-*Armada Sprinter*, ex-*Nordwoge*, ex-*Cala Palamos*, ex-*SCL Africa*, ex-*Nordwoge*, ex-*CCNI Antofagasta*, ex-*Nordwoge*, ex-*Contship Le Havre*, ex ex-*Nordwoge*). OMI 9004255. 1452 evp. Longueur 167 m, 6.898 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Mala*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Warnemünde (Allemagne) par Kvaerner Warnow Werft. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas) et en 2002 au Havre (France). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Matson Consumer (ex-*Horizon Consumer*, ex-*CSX Consumer*, ex-*Sea-Land Consumer*, ex-*Australia Bear*). OMI 7224306. 1526 evp. Longueur 220 m. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1973 à Sparrows Point (États-Unis) par Bethlehem Steel Corp. Propriétaire Horizon Lines Llc (États-Unis). En cours de démolition à Brownsville (Texas, États-Unis).

Entrée en baie de San Francisco (États-Unis), 18 juin 2013. © **Charles Pripper**

MSC Mirella (ex-*Zagreb Express*). OMI 8709640. 1916 evp. Longueur 178 m, 11.197 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Vinsea Holding SA (Chypre). Détenu en 2002 à Hambourg (Allemagne), en 2012 à La Spezia (Italie) et en 2013 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Oel Lanka (ex-*Madeleine Rickmers*, ex-,*Pacific Freedom* ex-*Madeleine Rickmers*, ex-*CMA CGM Paulista*, ex-*Madeleine Rickmers*, ex-*Sagittarius Challenger*, ex-*Madeleine Rickmers*). OMI 9134660. 1730 evp. Longueur 184 m, 7.773 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska. Propriétaire Orient Express Lines (Singapore). Détenu en 2011 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 480 US$ la tonne.

Pacific Pearl (ex-*Bunga Mas Lapan*). OMI 9150860. 739 evp. Longueur 133 m, 4.727 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *P Pearl*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1998 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyard. Propriétaire Gemadept Shipping Ltd Co (Vietnam). Détenu en 2015 à Hong Kong (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 441 US$ la tonne.

Pathein Star (ex-*Independent Voyager*, ex-*Sea Voyager*, ex-*Nautique*). OMI 9064762. 1468 evp. Longueur 167 m, 6.660 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Path Star*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Warnemünde (Allemagne) par Kvaerner Warnow Werft. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2010 à Alexandrie (Égypte) et en 2013 au Pirée (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Paul Abrao (ex-*Merkur Cloud*, ex-*Kota Molek*, ex-*Merkur Cloud*, ex-*Calapalos*, ex-*Merkur Cloud*). OMI 9135925. 1618 evp. Longueur 168 m, 7.393 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Paul*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Medallion Marine Pvt Ltd (Inde). Détenu en 2015 à San Antonio (Chili) et en septembre 2018 à Chittagong (Bangladesh). Le *Paul Abrao* patiente à Colombo (Sri Lanka) et s'échoue finalement à Alang fin décembre. 460 US$ la tonne incluant 300 t de carburant.

Paul Abrao, à quai à Port Khalid, Sharjah, 5 mai 2018. © **Rutger Hofma**

PDZ Mewah (ex-*ID Asia*, ex-*MSC Ibiza*, ex-*Judith Schulte*, ex-*P&O Nedlloyd Curacao*, ex-*Judith Schulte*, ex-*Maersk Conakry*, ex-*FAS Lattaquie*, ex-*Judith Schulte*, ex-*Libra Barcelona*, ex-*Judith Schulte*, ex-*TSL Gallant*, ex-*Judith Schulte*). OMI 9064009. 1016 evp. Longueur 150 m, 5.196 t. Pavillon Malaisie puis Palaos en octobre 2018 puis Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Mewah-1*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Szczecin (Pologne) par Szczecinka. Propriétaire PDZ Lines (Malaisie). En février 2017, le navire est saisi à la demande du fournisseur de soute Dan-Bunkering de Singapour pour des factures impayées. La Haute Cour de Kuala Lumpur autorise la libération du *PDZ Mewah* en juin 2017. Dans la foulée, l'armateur malaisien annonce sa vente pour démolition via Somap International Pte Ltd basé à Singapour. Après 2 changements de pavillon, le porte-conteneurs est pris en remorque par le *Ning Hai Tuo 5001* (OMI 9573452) et échoué à Chittagong le 9 décembre.

Petalidi (ex-*Austria*, ex-*Zim Houston III*, ex-*Lukas*, ex-*Kaedi*, ex-*Kano*, ex-*Lukas*). OMI 9071272. 1016 evp. Longueur 149 m, 5.732 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Costamare Shipping Co (Grèce). Détenu en 2012 à Mersin (Turquie). Vendu pour démolition en Inde. 472 US$ la tonne.

Princess of Luck (ex-*OOCL Ability*). OMI 9159842. 1560 evp. Longueur 183 m, 7.278 t. Pavillon Chypre, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Princess of Ella*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Contemporus Maritime Co Ltd (Chypre). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Rothorn (ex-*MOL Amazonas*, ex-*Guatemala*, ex-*Rothorn*). OMI 9126986. 1122 evp. Longueur 157 m, 5.780 t. Pavillon Antigua & Barbuda, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Thorn*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Jacksonville (États-Unis). 335 US$ la tonne. Il quitte les États-Unis à la mi-novembre 2018, patiente devant Port Saïd (Égypte), descend le canal de Suez et reéapparait devant Alang le 7 janvier 2019.

Sentosa Star (ex-*Sky Evolution*, ex-*MOL Evolution*, ex-*Silver Island*, ex-*Choyang Progress*). OMI 9146649. 1032 evp. Longueur 162 m, 5.948 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sentos Star*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2001 à Singapour et en 2010 à Shanghai (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

Sinar Belawan (ex-*CTP Eagle*, ex-*Ardmore*, ex-*MOL Ambition*, ex-*Seaflora*, ex-*Ardmore*, ex-*APL Vietnam*, ex-*Tiger Arrow*, ex-*Ardmore*). OMI 9077202. 818 evp. Longueur 146 m, 4.965 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1994 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Transportasi Marina Jaya Pt (Indonésie). Vendu en l'état à Singapour pour démolition dans le sous-continent indien. 440 US$ la tonne.

Thanlwin Star (ex-*Wilhelm E*, ex-*YM Osaka*, ex-*Independent Endeavour*, ex-*Astoria D*, ex-*Libra New York*, ex-*Libra Valencia*, ex-*Astoria*). OMI 9112806. 1452 evp. Longueur 167 m, 6.570 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Thanlwin*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Warnemünde (Allemagne) par Kvaerner Warnow Werft. Propriétaire Continental Shipping Line Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne.

TVL Xiamen (ex-*Pacific Gloria*, ex-*Bunga Mas Tujuh*). OMI 9150858. 737 evp. Longueur 133 m, 4.718 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Xiamen*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyard. Propriétaire TVL Marine Co (Taiwan). Détenu en 2000 et 2002 à Singapour. Vendu en l'état à Taiwan, le *TVL Xiamen* effectue un dernier voyage à Shanghai puis repart en direction de Chittagong. 382 US$ la tonne.

Keelung (Taiwan). © **Chun-Hsi**

UAFL Zanzibar (ex-*R.Sea*, ex-*Nordsea*, ex-*CSAV Veracruz*, ex-*CSAV Maya*, ex-*Nordseas*, ex-*Nordseas*, ex-*MOL Sprinter*, ex-*Malacca Star*, ex-*Nordsea*, ex-*Pacific Voyager*, ex-*Nordsea*, ex-*Panaustral*, ex-*Nordsea*). OMI 9124392. 1684 evp. Longueur 179 m, 7.428 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Blue Ocean Ring (Malaisie). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Pakistan. 450 US$ la tonne.

Vasi Sun (ex-*Scio Sun*, ex-*Duburg*, ex-*Kota Perkasa*, ex-*Japan Senator*). OMI 8917687. 1743 evp. Longueur 176 m, 7.288 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. Propriétaire Vasi Shipping Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 470 US$ la tonne.

Détroit de Singapore, 2 juin 2012 © **Mick Prendergast**

Yossa Bhum (ex-*Blue Link*, ex-*Konlink*, ex-*Ascot*, ex-*Ratana Priya*, ex-*Ratha Bhum*, ex-*Ascot*). OMI 9072525. 818 evp. Longueur 146 m, 4.965 t. Pavillon Singapour, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *T Bhum*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Regional Container Lines Pte (Singapour). Détenu en 2008 à Pipavav (Inde) et en 2011 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Cargo réfrigéré

Chaiten. OMI 8700230. Longueur 152 m, 7.168 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1988 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Chartworld Shipping Corp (Grèce). Détenu en 2007 en Turquie. Avant son départ pour démolition en Inde, le *Chaiten* était au mouillage dans les eaux maltaises.

Chan Han 6 (ex-*Frio Japan*, ex-*Mys Gorodetskiy*, ex-*Frost Castor*, ex-*Frigo America*). OMI 7812074. Longueur 103 m, 2.309 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par Ast Espanoles (AESA). Propriétaire Zhoushan Yueda Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Port de Masan (Corée du Sud). © **V Tonic**

Fox Bay (ex-*Arzu Express*, ex-*Transexpress*, ex-*Frio Korea*, ex-*Mys Zhelaniya*, ex-*Frost Pollux*, ex-*Frost Italia*, ex-*Frost Vega*, ex-*Frigo Africa*). OMI 7812036. Longueur 103 m, 2.372 t. Pavillon Dominique. Société de classification DNV-GL. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par AESA. Propriétaire Platano Eesti OU (Estonie). Détenu en 1999 à Villagarcia de Arosa (Espagne), en 2003 à Punta Arenas (Chili), en 2007 à Tromso (Norvège) et en 2018 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 410 US$ la tonne.

Joint Frost. OMI 7802419. Longueur 83 m. Pavillon Curacao. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Brattvaag (Norvège) par Brattvaag Johansen Skipsinnredning A/S. Propriétaire Seatrade Groningen BV (Pays-Bas). Depuis 1998, le *Joint Frost* reliait en 4 jours Port Moin (Costa Rica) à Tampa (Floride, États-Unis). Deux de ses cales réfrigérées avaient été équipées de citernes pour pouvoir transporter du jus d'orange. Depuis l'entrée en service du *Juice Express* en avril 2018, le *Joint Frost* était resté désarmé à Petersburg en Floride. Le 20 octobre, il quitte les États-Unis et arrive le 9 décembre à Bahia Honda, site cubain de démolition des navires (Cf Démolition à Cuba "A la Casse n°50" p 4-5).

Limanskiy. OMI 8423612. Longueur 85 m, 1.776 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Klaipeda (Lituanie) par SZ Baltiya. Une des 27 unités de la série *Moryana* ou projet 12911. Au départ c'était un navire-usine équipé pour une pêche industrielle au lamparo avec utilisation de pompes et mise en conserve de la production de sprats salés et épicés. Il avait pour port d'attache Okhotsk, dans l'extrême-Orient russe. Converti en cargo réfrigéré en 2013, port d'attache Vladivostok. Propriétaire Lodia LLC (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Okhotsk (Russie), septembre 2010. © **Igor Savitskiy**

Seavic Aremar (ex-*Aremar*). OMI 6908993. Longueur 100 m, 1.842 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1969 à Tigre (Argentine) par ASTARSA. Propriétaire Seavic Reefer Line Co Ltd (Thaïlande). Désarmé depuis février 2017. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Octobre 2018, le *Seavic Aremar* quitte Phuket (Thaïlande), direction Chittagong. **© Eddie Moe - capture d'écran**

Seavic Reefer (ex-*Rade*, ex-*Azur Trader*, ex-*Fresh Carrier*, ex-*Chion Med*, ex-*Shereen*, ex-*Nor Freeze I*). OMI 7724186. Longueur 81 m, 1.493 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Harstad (Norvège) par Kaarbos. Propriétaire Seavic Reefer Line Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Yong Xiang 8 (ex-*Wealth Reefer*, ex-*Kedarnath*, ex-*Virginia Universal*, ex-*Wealth Reefer*). OMI 8609280. Longueur 144 m, 4.224 t. Pavillon Panama. Société de classification Union Bureau of Shipping. Construit en 1986 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. Propriétaire East Maritime Services Co Ltd (Malaisie). Détenu en 2006 à Sheerness (Royaume-Uni), en 2013 à Zoushan (Chine) et en 2016 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde.

Navire-usine

Isadora (ex-*Stark*, ex-*Atlantic Storm*, ex-*Stark*, ex-*Spassck*, ex-*Lotus*, ex-*Antares*, ex-*Oceanis 7*, ex-*Atlantis 2*, ex-*Isadora*, ex-*Georgiy Panov*, ex-*Kapitan Purgin*). OMI 7721603. Longueur 102 m, 1.408 t. Pavillon inconnu, Îles Cook jusqu'en août 2017. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft VEB. Un des 201 navires du type *Prometey* ou projet Atlantik 464 construits dans le chantier est-allemand ou par Santierul Navale Braila en Roumanie entre 1972 et 1989. Conçu pour la pêche, la congélation, la mise en boîte des foies, l'extraction d'huile et la fabrication de farine de poisson. Abandonné depuis plusieurs années à Las Palmas (Canaries, Espagne), il est rebaptisé *Morena* en 2017 après son rachat par Novell Ltd basé aux Seychelles mais n'a jamais navigué sous ce nom. Il est en cours de démolition sur place par Logiscrap S.A.

Isadora, 9 janvier 2015, Las Palmas (Canaries, Espagne). Démolition 11 novembre 2018
© Rick Vince

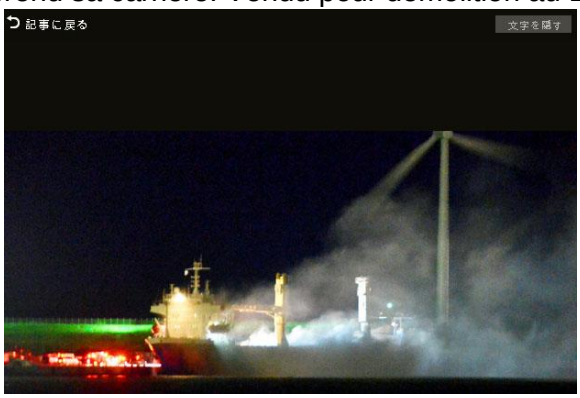
Roulier

Jasmine 1 (ex-*Melissa K*, ex-*Jazin 1*, ex-*Rana*, ex-*Cenk III*, ex-*Lisboa*, ex-*Mary Holyman*). OMI 7030987. Longueur 101 m. Pavillon Moldavie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1971 à Bolnes (Pays-Bas) par Boele's. Propriétaire Akdeniz Roro Deniz Tasimaciligi Turizm (Turquie). Détenu en 1998 à Bari (Italie), en 2002 à Brindisi et Civitavecchia (Italie), en 2003 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2017 à Eregli (Turquie). Banni définitivement des ports européens en mars 2006 après s'être échappé de détention à Castellon de la Plana. Vendu pour démolition en Turquie.

Moma (ex-*Citeca*, ex-*Niledutch Nordica*, ex-*Nordica*, ex-*Berulan*, ex-*Scandutch Liguria*, ex-*Berulan*, ex-*Hans Behrens*). OMI 8320638. Longueur 105 m, 2.500 t. Pavillon Togo. Société de classification Cosmos Marine Bureau Inc. Construit en 1984 à Bremerhaven (Allemagne) par Rickmers. Propriétaire Navis Shipping LLC (Russie). Détenu en 2012 à Busan (Corée du Sud) et Vladivostok (Russie); en 2013 à Akitafunagawa (Japon), en 2016 à Ishinomaki (Japon) et en 2017 à Nanao (Japon).

Vladivostok (Russie), 20 mars 2017. © **Sergei Skriabin**

Le 13 janvier 2015, le *Citeca* sous pavillon cambodgien est à quai à Akita (Japon). Sa cargaison de 4.100 m^3 de contreplaqué empaqueté dans du film plastique prend feu. L'équipage de 14 marins russes est évacué. 9 jours seront nécessaires pour venir à bout de l'incendie. Le navire est réparé, rebaptisé et reprend sa carrière. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Fleetmon - capture d'écran

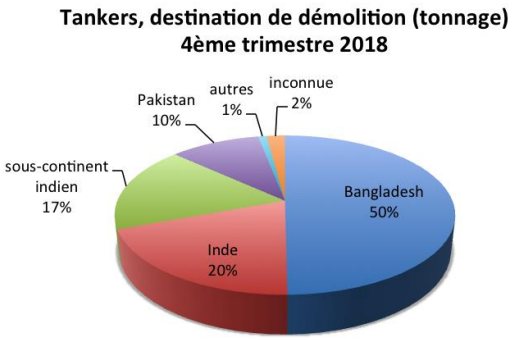
Sabrina (ex-*Rugalson*, ex-*Baltic Sprinter*, ex-*Oparis*, ex-*Global Oparis*, ex-*Oparis*, ex-*Obotrita*, ex-*Ville de Syrte*, ex-*Obotrita*). OMI 7907336. Longueur 92 m. Pavillon Italie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Abrina*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1980 à Ross (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Propriétaire Logbrin Shipping (Italie). Il était en attente à Kotor (Monténégro) et annoncé à démolir depuis 2014. Il est finalement remorqué et échoué à Aliaga le 28 novembre 2018.

Aliaga, décembre 2018. © **Captain Selim**

Tanker
Pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz, transporteurs combinés

Octobre-novembre-décembre 2018

56 démolitions. 31% des navires, 49 % du tonnage. La catégorie n°1.
97% sont destinés au sous-continent indien dont 50% au seul Bangladesh.
20% font l'objet de tractation de dernière minute avant de se diriger vers le chantier le plus offrant.
Aucun n'a été démoli en Europe.



Tanker pétrolier
46 démolitions. 82% des tankers.
67% ont été dépavillonnés avant leur départ à la casse.
100% des dépavillonnés sont destinés au sous-continent indien.
L'âge va de 15 ans pour les *Georgis Nikolos* et *Kyriakoula* de construction chinoise à 53 ans pour le stockage fottant *Didon* construit aux États-Unis. L'âge moyen au moment de la démolition est de 25 ans.

Armada Ulysses (ex-*Ulysse*, ex-*Phoenix Voyager*, ex-*J Bennett Johnston*). OMI 9164847. Double coque. Longueur 330 m, 40.712 t. Pavillon Iles Marshall, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Farm*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Bumi Armada Offshore Holdings (Malaisie). Détenu en 2015 à Rizhao (Chine). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 403 US$ la tonne avec 1600 t de boues d'hydrocarbures.

Belokamenka (ex-*Berge Pioneer*). OMI 7708314. Longueur 340 m, 52.224 t. Pavillon Bermudes. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire BW Offshore Norway AS (Norvège). Utilisé comme stockage flottant (FSO) à Mourmansk (Russie) depuis 2004. En 2015, à la fin de son contrat, il quitte la Russie pour être désarmé à Labuan (Malaisie). En 2018, il est finalement vendu en l'état pour démolition dans le sous-continent indien. 405 US$ la tonne incluant 1200 t de carburant. Il n'a pas encore quitté son mouillage.

Belokamenka, stockage flottant à Mourmansk (Russie), 18 septembre 2013. © **Anatoly Romanko**

L'armateur malaisien American Eagle Tankers continue le rajeunissemet de sa flotte. Après la réception de navires neufs en début d'année, les *Eagle Barcelona*, *Eagle Brisbane*, *Eagle San Francisco*, *Eagle San Jose,* et après la démolition des *Eagle Phoenix* (A la Casse n°52) et *Eagle Austin* ("A la Casse n°53), 5 autres navires ont été vendus ce trimestre. Les *Bunga Kelana 4* et 6 sont les premiers arrivés au Bangladesh. Les *Eagle Anaheim*, *Eagle Atlanta* et *Eagle Augusta* étaient en attente à Singapour, leur destination finale n'était pas précisée. Tous ont été revendus à Prayati Shipping, spécialiste indien du rachat des navires en fin de vie; 445 US$ la tonne. Tous ont été dépavillonnés, leur nom abrégé sans référence à l'aigle de la compagnie. L'*Eagle Augusta* est arrivé à Chittagong le 6 février. Il devrait y être rejoint par les *S Atlanta* et *S Anaheim*.

Bunga Kelana 4. OMI 9178343. Double coque. Longueur 244 m, 17.060 t. Pavillon Malaisie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Kelana 4*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai.

Bunga Kelana 6. OMI 9169718. Longueur 244 m, 17.064 t. Pavillon Malaisie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Bunga*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai.

Eagle Anaheim. OMI 9182942. Longueur 247 m, 16.717 t. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Anaheim*. Société de classification Bureau Veritas. Double coque construit en 1999 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard.

Eagle Atlanta. OMI 9182930. Longueur 247 m, 16.717 t. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Atlanta*. Société de classification Bureau Veritas. Double coque construit en 1999 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard.

Eagle Augusta. OMI 9176034. Longueur 244 m, 16.830 t. Pavillon Singapour, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *T Augusta*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung.

Chemtrans Sky (ex-*Asopos*). OMI 9185504. Double coque. Longueur 229 m, 13.310 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Emtrans*. Société de classification American Bureau of Shippin. Construit en 2000 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire Chemikalien Seetransport GmbH (Allemagne). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 435 US$ la tonne.

Chemtrans Sky, à Brownsville (Texas, États-Unis) 1er décembre 2013. © **Stephen C Walter Sr**

Didon (ex-*S/R New Orleans*, ex-*Exxon New Orleans*, ex-*Esso New Orleans*). OMI 6506305. Simple coque converti en 1997 en stockage flottant FSO. Longueur 244 m, 14.498 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Fido*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1965 à Newport News (États-Unis) par Newport News SB. Détenu en 2018 à Bizerte (Tunisie). Revendu par son armateur Hydocarbures Didon Ltd basé à Jersey (Royaume-Uni) à Ship Recycling Investment enregistré au Libéria. Il quitte Sfax (Tunisie) le 20 septembre, patiente à Suez (Égypte) et s'échoue finalement au Pakistan le 5 décembre.

DS Velvet (ex-*Ashna*, ex-*Nordbay*). OMI 9148635. Longueur 330 m, 41.566 t. Pavillon Iles Marshall, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Volt*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Revendu à Cosmic King Holding Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition au Pakistan. L'armateur allemand DS Tankers Gmbh & Co Kg persiste et signe. C'est le 6ème tanker que la compagnie a envoyé à la casse au Bangladesh, en Inde ou au Pakistan en 2018. Le 16 juillet, un incendie avait éclaté lors de la démolition du *DS Vada* à Gadani. (Cf. "A la Casse n°52", p 2). Aucune victime officielle n'avait été déplorée. Robin des Bois regrette que la justice allemande n'ait visiblement intenté aucune procédure contre DS Tankers pour mise en danger de la vie d'autrui et exportation illégale de déchets dangereux.

DS Velvet. © **DS Tankers**

Voir le chapitre consacré à American Eagle Tankers (AET) page précédente
Eagle Anaheim. OMI 9182942.
Eagle Atlanta. OMI 9182930.
Eagle Augusta. OMI 9176034.

Eagle Beaumont. OMI 9111644. Double coque. Longueur 253 m, 16.726 t. Pavillon Singapour. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Norstar Shipping (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition dans le sous-continent indien. 460 US$ la tonne. [NB: l'*Eagle Beaumont* est affrété par AET]

Emmanuel (ex-*Helene Knutsen*). OMI 9005780. Double coque. Longueur 142 m, 5.578 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Emma*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonesa. Propriétaire Rainoil Ltd (Nigéria). Détenu en 2017 à Warri (Nigéria). Annoncé vendu pour démolition en Inde avec une arrivée prévue le 6 décembre, il quitte Walvis Bay le 6 novembre et s'échoue finalement à Chittagong le 10 décembre.

Georgis Nikolos. OMI 9265732. Double coque. Longueur 229 m, 13.806 t. Pavillon Grèce, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Georgis*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Détenu en 2008 à Long Beach (Californie, États-Unis) et en 2018 à Montréal (Canada). Revendu par son armateur grec Diamlemos Shipping Corp à Prayati Shipping Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Georgis Nikolos, Istanbul.
© **Foto-Io Istanbul**

S Georgis, Chittagong, janvier 2019. © **Ali Akbar**

Guanoco (ex-*Lagoven Guanaco*). OMI 8117512. Longueur 154 m, 5.254 t. Pavillon Vénézuéla. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Floro (Norvège) par Ankerlokken Floro. Propriétaire PDV Marina SA (Vénézuéla). Détenu en 2005 à Wilmington (Caroline du Nord, États-Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière position le situait à Punta Cardon (Vénézuéla).

Hajara (ex-*Khadija*, ex-*Sidsel Knudsen*). OMI 9019779. Double coque. Longueur 162 m, 7.290 t. Pavillon Nigéria, Palaos depuis avril 2018. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Séville (Espagne) par AESA. Propriétaire A A Rano Nigeria Ltd (Nigéria). Vendu à Ascent Enterprises Ltd basé aux Îles Vierges Britannique en avril 2018. En octobre 2018, il est remis en vente pour ferraillage au prix de 2,9 millions US$, soit 398 US$ la tonne. La destination finale n'est pas encore connue.

SCRAP VESSEL AVAILABLE FOR SALE IN LAGOS

MT HAJARA

IMO: 9019779

MMSI: 657128200

Call Sign: 5NJU3

Flag: Nigeria [NG]

AIS Vessel Type:Tanker

Gross Tonnage: 15806

Deadweight: 22625 t

Length Overall x Breadth Extreme: 162.5m × 23m

Year Built: 1993

Status: Active

Price: $2.9M

Location: Lagos waters.

Sidsel Knutsen. © **Aart van Bezooijen**

Houn Maru (ex-*Kakuyu Maru*). OMI 9154165. Longueur 91 m. Pavillon Japon. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Hinode Shipping Co Ltd (Japon). Le 4 septembre 2018, le *Houn Maru* est au mouillage sur ballast en baie d'Osaka en attendant le passage du typhon Jebi. Il est habituellement utilisé pour alimenter en kérosène l'aéroport international Kansai d'Osaka. Le vent souffle au moins à 216 km/h, la vitesse maximale mesurable par l'anémomètre du tanker. Le *Houn Maru* chasse sur ses ancres et va s'encastrer dans le pont d'accès à l'aéroport. L'équipage est évacué sain et sauf par hélicoptère. Sur la cinquantaine de navires qui s'étaient mis à l'abri, 9 ont dérivé, le *Houn Maru* est le seul à avoir causé un accident grave. Il est remorqué et mis en sécurité quelques jours plus tard puis, le 29 septembre, il est décrété bon pour la casse. La destination n'est pas connue.

4 septembre 2018 © **Yomiuri**

© **The Mainichi**

Intan (ex-*Maxus Intan*, ex-*Daimon*, ex-*Kaimon*, ex-*Kaimon Maru*). OMI 6817273. Converti en stockage flottant (FSO) en 1992. Longueur 300 m, 29.800 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1968 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Omni Offshore Terminals (Singapour). Remorqué pour démolition en Inde. 444 US$ la tonne.

Kamari (ex-*Wilana*). OMI 9123075. Double coque. Longueur 270 m, 24.531 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Mar*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire Avin International Ltd (Grèce). Détenu en 2004 à Québec (Canada) et en 2012 à Zoushan (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 455 US$ la tonne.

Kyriakoula. OMI 9265720. Longueur 229 m, 13.795 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 2003 à Shanghai (Chine) par Hudong Shiyard. Propriétaire Diamlemos Shipping Corp (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Anvers (Belgique), 21 mai 2016.
© Miranda Reiffers

Lourdes (ex-*Vijaydoot*, ex-*Tomoe 7*). OMI 8316986. Longueur 115 m, 2.402 t. Pavillon Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Tala*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1984 à Imabari (Japon) par Asakawa. Revendu par son armateur indien Seven Islands Shipping Ltd à Desire Shiptrade SA enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour une destination de démolition non spécifiée.

Maroni (ex-*Commuter*, ex-*Excel*, ex-*Iver excel*, ex-*Blue Excelsior*). OMI 8002078. Double coque. Longueur 182 m, 10.374 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Maritec NV (Belgique). Le *Maroni* quitte Lome (Togo) le 11 novembre, annonce se diriger vers Alang, s'arrête à Port Louis (Île Maurice) à la mi-décembre et s'échoue finalement à Chittagong le 2 janvier. 425 US$ la tonne.

Melor (ex-*Muroran Maru*). OMI 9116254. Double coque. Longueur 243 m, 19.456 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Flor*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Alpha Shipmanagement Pte (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 469 US$ la tonne incluant 700 t de carburant.

Mercury (ex-*Sea Pioneer*, ex-*Gamma II*, ex-*Gamma*, ex-*Sea Sky*, ex-*Conquistador*, ex-*Minerva Grace*, ex-*Grace Century*). OMI 8917792. Double coque. Longueur 232 m, 15.239 t. Pavillon Panama, Mongolie pour son dernier voyage rebaptisé *Dale*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Gulf Marc Shipping Inc enregistré à Saint-Kitts-et Nevis. Il arrive en remorque à Chittagong le 1er novembre.

Moscow River. OMI 9165542. Longueur 243 m, 16.290 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S River*. Société de classification Lloyd's Register of Shiping. Double coque construit en 1999 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire SCF Management Services (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 440 US$ la tonne incluant 250 t de carburant.

Moscow University. OMI 9166417. Longueur 243 m, 16.638 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shiping. Double coque construit en 1999 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire SCF Management Services (Émirats Arabes Unis). En mai 2010, le *Moscow University* avait été pris d'assaut par des pirates somaliens. L'équipage s'était refugié et enfermé dans le compartiment machines. Le tanker avait été libéré par le navire russe *Marshal Shaposhnikov* avec l'appui des forces européennes de la NAVFOR et avait repris sa carrière. Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 440 US$ la tonne incluant 250 t de carburant.

New Horizon (ex-*Bunga Kelana Satu*). OMI 9131113. Longueur 244 m, 16.991 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Horizon-1*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire New Shipping Ltd (Grèce). Vendu à Vega Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh. 455 US$ la tonne.

Nordic American Tankers (suite).

Avant l'été, la NAT, en difficulté financière, avait dû vendre 8 de ses navires les plus âgés. Tous avaient été dépavillonnés, rebaptisés et échoués discrètement au Bangladesh ou en Inde. (Cf. "A la Casse n°52", p 58).

Le 22 novembre 2018, l'histoire continue. NAT annonce par communiqué de presse à ses actionnaires la vente de deux autres tankers, les *Nordic Aurora* et *Nordic Sprite*, pour la somme de 10 millions US$ net chacun. Le communiqué de la compagnie ne mentionne pas qu'il s'agit de vente pour démolition tout en se référant à des exigences en cohérence avec la Convention de Hong Kong. Il est ainsi sous-entendu sans plus de détail que la démolition des deux tankers se ferait selon les meilleurs standards sociaux et environnementaux. Pourtant selon les informations fournies par les courtiers, les *Nordic Sprite* et *Nordic Aurora* ont été vendus sans un inertage des citernes garantissant la sécurité des travailleurs lors des découpages à chaud. Compte tenu des réglementations officielles en Inde, au Pakistan et au Bangladesh, cet inertage sera à la charge du chantier. S'il est vraiment effectué, ce dont NAT se lave les mains. Partis de Khor Fakkan, les *Nordic Sprite* et *Nordic Aurora* étaient anoncés en Inde. Au bout du compte, ils prolongent le voyage, changent de pavillon, et deviennent respectivement les *Decathlon* et *Spyros K.* L'ex *Nordic Sprite* s'échoue à Chittagong le 12 janvier, l'ex-*Nordic Aurora* le 25 janvier.

Nordic Aurora. OMI 9159672. Longueur 274 m, 23.098 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Spyros K*. Société de classification American Bureau of Shipping. Double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Nordic American Tankers (Norvège). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 442 US$ incluant 800 t de carburant.
Il avait été annoncé vendu en l'état à Singapour en juin 2018 au tarif de 447 US$ la tonne, en même temps que 8 autres tankers de la NAT. La vente du *Nordic Aurora* a été différée. Cette fois, le navire est vendu en l'état à Khor Fakkan pour 442 US$ la tonne. Il s'échoue au Bangladesh.

Nordic Aurora, échoué à Chittagong. © **Fazul**

Nordic Sprite. OMI 9159684. Longueur 274 m, 23.172 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Decathlon*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Nordic American Tankers (Norvège). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis). 442 US$ incluant 1500 t de carburant. Il s'échoue au Bangladesh.

Nordic Sprite, Ningbo (Chine), 4 juillet 2016; © **Viktor**

Oaktree (ex-*Theresa Crystal*, ex-*Pacific Crystal*, ex-*Hastula*). OMI 9047374. Double coque. Longueur 183 m, 9.002 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Oak*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1993 à Incheon (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Seven Islands Shipping Ltd (Inde). Détenu en 2013 à Durban (Afrique du Sud). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 460 US$ la tonne incluant 200 t de carburant.

Ocean Concord (ex-*Nord Symphony*, ex-*Blue Symphony*, ex-*Arce*, ex-*Salida*). OMI 9052874. Double coque. Longueur 247 m, 15.925 t. Pavillon Dominique, Comores pour son dernier voyage renommé *Star Concord*. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1993 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Daichi Shipmanagement Pte (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Odyssey (ex-*Whitkirk*, ex-*Borman*). OMI 6917504. Longueur 65 m. Simple coque. Pavillon Guinée Equatoriale. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1969 à Millingen (Pays-Bas) par Bodewes HH. Propriétaire Great Eagle Maritime International Ltd (Nigéria). L'*Odyssey* s'était échoué sur une plage de Lagos (Nigéria) le 14 février 2010. Renfloué quelques mois plus tard, il était resté abandonné à Lagos. Il est en cours de démolition sur place.

Lagos, octobre 2018 © **Mohammed Alhassan**

Order (ex-*Divine Order*, ex-*Pacific Ruby*, ex-*Haminea*). OMI 9048093. Longueur 183 m, 9.002 t. Pavillon Libéria puis Palaos en octobre 2017 puis Djibouti pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Incheon (Corée du Sud) par Halla. Détenu en 2004 à Sydney (Australie) et en 2006 à Esperance (Australie). Le *Divine Order* appartenant à Corinthians Shipping (Nigéria) est vendu pour démolition au printemps 2018 à l'indien Sals Shipping, abrégé en *Order* et dépavillonné sous pavillon Palaos (Cf. "A la Casse" n°52). Le voyage vers les chantiers se passe mal, le vieux tanker en remorque a failli s'échouer sur les côtes sud-africaines le 4 mai. Il est récupéré in extremis par le remorqueur de sauvetage sud-africain *SA Amandla*. En octobre 2018, il est de nouveau vendu à un spécialiste du rachat de navires à démolir, Ace Ship Recycling Pte Ltd basé à Singapour et partenaire du chantier indien JRD Industries (poste 30). Cette fois il arrive à destination et est échoué à Alang le 30 octobre.

Mai 2018, après le sauvetage. © **National Sea Rescue Institute**

Pacific Lagoon (ex-*Petrokrepost*, ex-*Astro Maria*). OMI 9174672. Longueur 248 m, 17.745 t. Pavillon Libéria. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Ishipps Management Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Pakistan.

Pearl. OMI 9103829. Longueur 185 m, 12.416 t. Pavillon Grèce, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Earl*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 1996 à Nikolayev (Ukraine) par Chernomorskyi SZ. Propriétaire Avin International Ltd (Grèce). Détenu en 2016 à Bonaire (Îles-sous-le-Vent, Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 450 US$ la tonne incluant 30 t de carburant. Selon les courtiers, les conditions ne vente n'incluent pas l'inertage des citernes qui sera de la responsabilité et à la charge du chantier.

Princess Oge (ex-*Turid Knutsen*). OMI 9039884. Double coque. Longueur 162 m, 7.915 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Princess*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonesa. Propriétaire Gobel Marine Services Limited (Nigéria). Détenu en 2016 à Apapa (Nigéria). En septembre 2017, le *Princess Oge* avait été arrêté par la Marine nigériane pour trafic de pétrole entre Lome (Togo) et le Nigéria. 22 tonnes de pétrole avait été détournées et transférées illégalement sur un tanker trafiquant à Calabar (Nigéria). En septembre 2018, il quitte Lagos (Nigéria), escale à Port Louis (île Maurice) début octobre et s'échoue au Bangladesh.

Le *Princess Oge*, saisi à Calabar. **© The Nation**

Ptap One (ex-*MV8 Langsa Venture*, ex-*Alpine*, ex-*Ocean Pearl*, ex-*Palma*, ex-*Fulgur*). OMI 7382548. Converti en FPSO en 2002 et exploité sur les champs pétroliers offshore de Langsa, au large de Sumatra par PT Arah Prana (Indonésie). Longueur 171 m, 7.548 t. Pavillon Indonésie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1974 à Haugesund (Norvège) par Haugesund MV. Propriétaire Thome Oil & Gas (Singapour). Remorqué pour démolition au Bangladesh.

© Dandi Fajariawan

© Teuku Irfan Gahra

Ptap One, détroit de Malacca.

Radhe (ex-*Merida*, ex-*Magnolia I*, ex-*Aegean Star*, ex-*Linnea*, ex-*Hydro*). OMI 7922295. Longueur 150 m, 3.635 t. Pavillon Nigéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1980 à Tonsberg (Norvège) par Kaldnes MV; jumboïsé en 1984 et rallongé de 126 à 150 m. Propriétaire Deep Frontline Shippers Ltd (Nigéria). Détenu en 2006, 2007 et 2008 à Bushire (Iran) et en 2009 à Bandar Abbas (Iran). Démoli à Lagos (Nigéria).

Saffron (ex-*Beijing*, ex-*Hellespont triumph*, ex-*Pecos*). OMI 9160217. Longueur 274 m, 22.615 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Affron*. Société de classification Indian Register of Shipping. Double coque construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Seven Islands Shipping Ltd (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 468 US$ la tonne.

Saffron, Mumbai (Inde), 14 février 2017. © **JL Besnard**

Samo C (ex-*Samothraki*). OMI 8618891. Longueur 183 m, 9.550 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Busan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Propriétaire Caroil Transport Marine Ltd (Chypre). Vendu en l'état à Cuba pour démolition au Bangladesh. 325 US$ la tonne.

Seaways Shirley (ex-*Overseas Shirley*). OMI 9213296. Double coque. Longueur 250 m, 19.004 t. Pavillon Iles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *US Shirley*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2001 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Shell International Trading & Shipping Co Ltd, STASCO (Royaume-Uni). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 444 US$ la tonne incluant 600 t de carburant.

Spabunker Sesentayuno (ex-*Eileen*). OMI 9120231. Longueur 52 m. Pavillon Espagne, Togo pour son dernier voyage. Société de classification Vega Register. Construit en 1995 à Valence (Espagne) par Union Naval de Levante. Détenu en 1999, 2002, 2003, 2005 et 2007 à Algésiras (Espagne). Revendu par son armateur espagnol Boluda Tankers à Rota Shipping enregistré à Panama avant son départ pour démolition en Turquie.

Las Palmas (Canaries, Espagne), 3 juillet 2014.
© Hans Hausmann

Spero (ex-*Seaservice*). OMI 9197131. Double coque. Longueur 247 m, 16.717 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Pero*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Sea Service Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Annoncé vendu pour démolition au Bangladesh "dans un chantier compatible avec la Convention de Hong Kong" selon les courtiers. 417 US$ la tonne incluant 120 t de boues d'hydrocarbures.

Sung Hae. OMI 9111412. Longueur 120 m, 2.895 t. Pavillon Corée du Sud, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Sung I*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Masan (Corée du Sud) par Korea Tacoma. Propriétaire Hansun Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Revendu à Somap International Pte Ltd enregistré à SIngapour avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Tessalina (ex-*Voyager 1*, ex-*Taman*). OMI 9105061. Longueur 181 m, 9.453 t. Pavillon Panama. Société de classification Polish Register of Shipping. Double coque construit en 1996 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Octavia Shipping Cosa (Panama). Rebaptisé *Bahama* avant son départ de Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis), il annonce se diriger vers Alang et s'échoue finalement au Pakistan le 15 décembre.

Topazis (ex-*Fullam*, ex-*Faithful*, ex-*Norca*, ex-*Nord-Gloria*, ex-*Crystal River*). OMI 9015333. Longueur 181 m, 8.230 t. Pavillon Panama, Tanzanie pour son dernier voyage renommé *Victor*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Double coque construit en 1992 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Oyster Cargo & Shipping LLC (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Vedika Prem (ex-*Dynamic Express*). OMI 9032680. Longueur 180 m, 9.122 t. Pavillon Inde, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Prem*. Société de classification Indian Register of Shipping. Double coque construit en 1993 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Mercator Ltd (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Tanker chimiquier

Cassendra (ex-*Voyager 2*, ex-*Cassendra*, ex-*Voyager 2*, ex-*Temryuk*). OMI 9105097. Longueur 181 m, 9.597 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Prem*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Propriétaire Dominga Shipping Co Ltd (Seychelles). Revendu à Castle Hill Pacific Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition en Inde.

18 novembre 2011, à Sharjah (Émirats Arabes Unis). © **Capt Turboboss**

Nireas (ex-*Taman Voyager*, ex-*Metin Akar*, ex-*Global Vika*, ex-*Chem Marigold*, ex-*Pacific Ambassador*, ex-*Urai*, ex-*Pavlovsk*, ex-*Belanya*). OMI 9065170. Double coque. Longueur 179 m, 10.830 t. Pavillon Tanzanie, Palaos pour son dernier voyage renommé *Pro*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Saint-Pétersbourg (Russie) par Admiralty. Propriétaire depuis avril 2016 Serenity Shipping Co Ltd enregistré à Panama. Détenu en 2003 à Martigues (France) et en 2012 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Vinlandia (ex-*Nando*, ex-*Nabeul*). OMI 7800100. Longueur 95 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1979 à Geesthacht (Allemagne) par Ernst Menzer-Werft. Propriétaire Adorsea Srl (Italie). Détenu en 2003 à Martigues (France), en 2007 à Bordeaux (France), en 2012 à Séville (Espagne), en 2016 à Ortone (Italie) et Novorossiysk (Russie) et en 2017 à Sète (France). Vendu pour démolition en Turquie.

Octobre 2013. © **Nikos Nikolaou**

Aliaga, décembre 2018. © **Selim San**

Transporteur de gaz

BW Helios (ex-*Helios*). OMI 8912182. Longueur 205 m, 16.094 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Govan (Royaume-Uni) par Kvaerner Govan. Propriétaire BW Gas AS (Norvège). Détenu en 2016 à Houston (Texas, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 430 US$ la tonne.

BW Helios, Brevik (Norvège), 19 janvier 2011.
© Tomas Ostberg-Jacobsen

Carmen (ex-*Sam Russ*, ex-*Co-Op-Akebono*). OMI 9031519. Longueur 224 m, 16.897 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1993 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Greenline Ship Management DMCC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2016 à Humen (Chine). Vendu aux enchères à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 430 US$ la tonne.

Gas Puffin (ex-*Everrich 6*, ex-*Norgas PAtricia*). OMI 8912194. Longueur 126 m, 4.426 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. Propriétaire Safesol Shipping FZE (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde. 495 US$ la tonne.

Gaz Supplier (ex-*Gas Leo*). OMI 8818219. Longueur 230 m, 17.122 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Gazochem Shipping & Trading Co (Grèce). Détenu en 2014 à Ningbo (Chine) et en 2015 à Houston (Texas, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 425 US$ la tonne.

Polaris (ex-*LPG Thebe*, ex-*Mette Kosan*, ex-*Mette Tholstrup*). OMI 8012853. Longueur 82 m. Pavillon Bulgarie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibs. Propriétaire Bulmarket Shipping Ltd (Bulgarie). Vendu pour démolition en Turquie.

Tenaga Lima, Japon. **Collection Kees Helder**

Tenaga Lima. OMI 7428445. Longueur 281 m, 29.492 t. Pavillon Malaisie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Lima*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à La Seyne-sur-Mer (France) par les Chantiers de la Méditerranée. Propriétaire MISC Kuala Lumpur (Malaisie). Revendu à Maximus Shipping Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ en remorque pour démolition au Bangladesh. 453 US$ la tonne.

Transporteur combiné (OBO)

SKS Trinity. OMI 9161285. Longueur 244 m, 18.689 t. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire by SKS OBO & Tankers AS (Novège). Vendu pour démolition en Inde.

SKS Trinity, déchargement au terminal Endesa de Porto Torres (Sardaigne, Italie) **© cdm S Nappi TWE Srl**

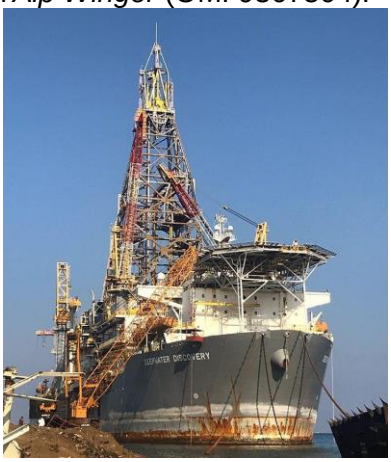
Navire de forage

Belford Dolphin (ex-*Navis Explorer I*). OMI 9182851. Longueur 201 m, 27.652 t. Pavillon Singapour. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd (. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Dolphin Drilling Ltd (Norvège). Depuis fin 2015 et la fin de son contrat de forage au large du Mozambique pour Anadarko Petroleum Corp, il reste désarmé à Batam (Indonésie). Vendu en l'état pour démolition en Inde. 330 US$ la tonne.

Bedford Dolphin © **Dolphin Drilling**

Transocean Inc, basé en Suisse, cherche à diminuer ses charges. Le coût du simple gardiennage d'un navire de forage sans emploi lui revient à 15.000 US$ par jour (voir "A la Casse n°50", p 27). Après la démolition de 5 plate-formes et un navire fin 2017, la compagnie liquide trois autres navires de forage en eaux profondes qui étaient désarmés depuis plusieurs années. Selon la zone de désarmement, ils ont été dirigés vers l'Inde ou la Turquie. Transocean met en avant "un démantèlement responsable d'un point de vue environnemental".

Deepwater Discovery. OMI 9203679. Longueur 228 m, 37.833 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Désarmé depuis mars 2015 à Port of Spain (Trinidad-et-Tobago). Vendu à Rota Shipping Inc basé à Panama avant son départ pour démolition en Turquie en remorque de l'*Alp Winger* (OMI 9367504).



Aliaga, décembre 2018. © **Selim San**

Deepwater Frontier. OMI 9170224. Longueur 221 m, 39.882 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Désarmé depuis novembre 2015 à Labuan (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde. 340 US$ la tonne.

Deepwater Millenium. OMI 9180229. Longueur 221 m, 30.318 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Désarmé depuis mai 2016 à Labuan (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde. 340 US$ la tonne

Navire de service à l'offshore

Supply

Argo (ex-*Argo I* ex-*Argo II*, ex-*Augustea Otto*, ex-*Plotter*, ex-*Maersk Plotter*). OMI 7432109. Longueur 65 m. Pavillon Grèce. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Assodivers Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

Aliaga. © **Captain Selim**

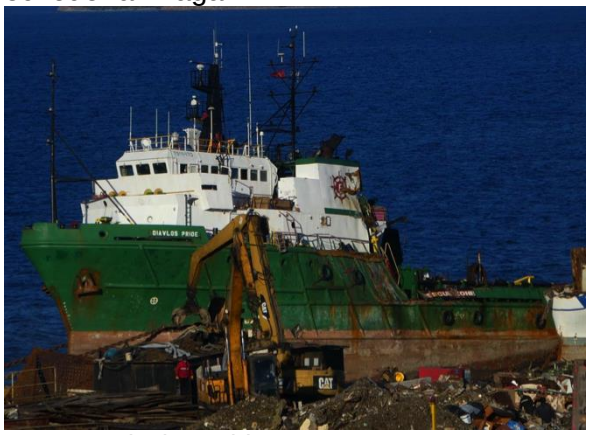
Brodospas Moon (ex-*Brodospas 44*). OMI 8206985. Longueur 67 m. Pavillon Malte, Saint-Vincent-et-Grenadines pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Trogir (Croatie) par Lozovina-Mosor. Propriétaire Brodospas DD (Croatie). Détenu en 2006 à Marsaxlokk (Malte). Vendu pour démolition en Turquie.

© Captain Selim

Delancey Tide (ex-*Jaya Armour*). OMI 9543196. Longueur 59 m, 1.413 t. Pavillon Vanuatu, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Delancey*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2010 à Jiangmen (Chine) par Guangzhou Hangtong. Revendu par son armateur étatsunien Tidewater Marine à RV International Dmcc basé aux Émirats Arabes Unis. Vendu pour démolition en Inde.

Diavlos Pride (ex-*Mega One*, ex-*Carangue*, ex-*Pilot Fish*, ex-*Maersk Handler*, ex-*Smit-Lloyd 119*, ex-*Atlas Tasman*). OMI 7914470. Longueur 64 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Affrêté pendant 15 ans de 1994 à 2009 sous le nom de *Carangue* par la Marine Nationale comme batiment de soutien en haute mer. Il était basé à Toulon et affecté aux missions de secours et d'assistance en Méditerranée. Son dernier armateur était la compagnie grecque Diavlos Salvage & Towage Ltd. Il avait été chargé du convoyage vers les chantiers de démolition turcs des laquiers canadiens *Algoma Montréalais* (Cf. "A la Casse" n°40, p 8) et *Algomarine* (Cf. "A la Casse" n°44, p 63) et de celui du voiturier *Silver Sky* victime d'un incendie à Anvers en 2016 (Cf. "A la Casse" n°48, p 88) et de nombre de navires de la Royal Navy. Détenu en 2010 à Algésiras (Espagne), en 2016 à Montréal (Canada) et en 2017 à Anvers (Belgique). Le 13 décembre 2018 c'est au tour du *Diavlos Pride* de s'échouer à Aliaga.

Carangue © **Christian Herrou**



Diavlos Pride © **Selim San**

Dibba (ex-*Sea Supplier I*, ex-*Hana Glory*, ex-*Arab Gold*, ex-*Union Gold*, ex-*Gulf Gold*). OMI 7041156. Longueur 49 m, 636 t. Pavillon Émirats Arabes Unis, Guinée Equatoriale pour son dernier voyage abrégé en *Ibba*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1971 à Singapour par VT Uniteers. Propriétaire AH International Shipping Agent (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Dolphin Princesss III (ex-*Pacific Topaz*, ex-*Wira Wijaya*, ex-*Lady Sally*). OMI 8208373. Longueur 63 m, 1.491 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1982 à Nandan (Japon) par Teraoka. Propriétaire Industrial Tools International (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2015 et 2016 à Asaluyeb (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Forte 1 (ex-*Forte*, ex-*Malaviya Thirty Four*, ex-*Tanjung Jara*, ex-*Forsayth Creek*). OMI 8500214. Longueur 61 m, 1.573 t. Pavillon Panama. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1984 à Kagoshima (Japon) par Yamakawa. Propriétaire Inter Seas Shipping Llc (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Gary Tide (ex-*Jaya Affinity*). OMI 9530278. Longueur 59 m, 1.478 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2010 à Jiangmen (Chine) par Guangzhou Hangtong. Propriétaire Tidewater Marine Llc (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Iyzco Supplier (ex-*Suva Supplier*, ex-*Pogun Labuk*, ex-*Queen Tide)*). OMI 7029847. Longueur 51 m, 401 t. Pavillon Indonésie, Mongolie pour son dernier voyage renommé *Dauntless*. Société de classification inconnue. Construit en 1969 à La Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis) par American Marine. Propriétaire Bintan Mandiri Sakti (Indonésie). Vendu à Y & Y Maritime Management (Malaisie) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Iyzco Supplier, 21 Octobre 2013. © **Lexxonlyzco**

Mawford Tide (ex-*Jaya Archer*). OMI 9533397. Longueur 59 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2009 à Jiangmen (Chine) par Guangzhou Hangtong. Propriétaire Tidewater Inc (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Putford Shore (ex-*Dawn Shore*, ex-*Norfolk Service*, ex-*Norfolk Shore*). OMI 6712514. Longueur 49 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1967 à Capelle (Pays-Bas) par Ijsselwerf. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni).. Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Resolve Earl (ex-*Anglian Earl*, ex-*Maersk Lodger*). OMI 8516964. Longueur 70 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1987 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Resolve Pioneer LLC (États-Unis). En juillet 2012, le *Resolve Earl* avait assuré en compagnie du *Blizzard* le remorquage de l'épave du *Costa Concodia* de Giglio jusqu'à Gênes. Détenu en 2015 à Mobile (États-Unis). Vendu pour démolition à Mobile (Alabama, États-Unis).

Remorquage du *Costa Concordia*. © **Ranko Susanj-Capture d'écran**

Resolve Earl. © **Resolve Marine Group**

Samriyah (ex-*AOS Venus*, ex-*Al Mojil XXXI*, ex-*Astro Mero*). OMI 7911777. Longueur 55 m, 785 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Niteroi (Japon) par MacLaren IC. Propriétaire Midgulf Offshore Ship (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai

Au large de Fujairah (Émirats Arabes Unis), 24 décembre 2014. © **Derrick Pinington**

Sea Challenger 1 (ex-*Gulf Fleet n°19*). OMI 7626281. Longueur 56 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Houma (États-unis) par Quality Equipment. Propriétaire Global Marine Ship Management & Operations (Émirats Arabes Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Il a été rebaptisé *Lumina I*, son statut est toujours "à démolir".

Sea King (ex-*Cambridge Service*). OMI 8119211. Longueur 60 m. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands SB Co. Propriétaire Ships & Boat Services (Égypte). Détenu en 2008 à Marsaxlokk (Malte) et en 2016 à Port Saïd (Égypte). Vendu en l'état en Egypte pour une destination de démolition non spécifiée.

Navire de support

Altus Exertus (ex-*Bibby Aquamarine*, ex-*Aquamarine*, ex-*Dynamic Aquamarine*, ex-*Black Gold Aquamarine*, ex-*Shearwater Aquamarine*, ex-*Aquamarine*). OMI 7909463. Longueur 83 m, 2.683 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Turku (Finlande) par Wartsila. Propriétaire Altus Subsea II AS (Norvège). Détenu en 2016 à Labuan (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde.

Singapour, 7 août 2014. © **Mick Prendergast**

CSC Nelson (ex-*Maersk Rover*). OMI 8108107. Longueur 67 m, 2.474 t. Pavillon Îles Cook. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1982 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire COMARCO Singapore Ltd (Singapour). Détenu en 2017 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde.

DC Star (ex-*American Star*, ex-*Fred H Moore*). OMI 7200362. Longueur 50 m, t. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1967 à Port Arthur (États-Unis) par Burton. Propriétaire NMS Gulf Holdings Llc (États-Unis). Désarmé depuis décembre 2017. Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière localisation le situait en Louisiane (États-Unis).

Rockwater 2 (ex-*Deepwater 2*). OMI 8211758. Longueur 118 m, 5.230 t. Pavillon Bahamas, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Rock*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Lobith (Pays-Bas) par De Hoop; jumboïsé en 1999 et rallongé de 98 à 118 m. Propriétaire Subsea 7 (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. Le *Rockwater 1* de la même compagnie a été démoli en Europe, à Leith (Ecosse, Royaume-Uni). Cf "A la Casse n°52" p 47.

Navire de sauvetage

Glomar Allure (ex-*Allure G*, ex-*Ocean Viscount*, ex-*Viking Viscount*, ex-*Cam Viscount*, ex-*Raiti*). OMI 7117008. Ex navire de pêche reconverti en 1971 comme navire de sauvetage en station. Longueur 47 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1971 à Kristiansund (Norvège) par Sterkoder. Propriétaire GloMar Shipmanagement BV (Pays-Bas). Arrivé pour démolition à Grenaa (Danemark) le 6 décembre.

© Marcel Coster

Navire poseur de pipelines

Hyundai 60 (ex-*McDermott Derrick Barge n°60*, ex-*DLB 1601*, ex-*ETPM 1601*). OMI 7349754. Longueur 185 m, 24.491 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *Giant*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1974 à Steinwerder (Allemagne) par Blohm & Voss. Propriétaire Vespac (Singapour). Désarmé depuis 2016 à Batu Ampar (Indonésie). Revendu à Silver United Ltd basé aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Au mouillage à Singapore, 21 octobre 2010. © **Jurij S**

Navire de recherches

Kingfisher (ex-*Tau*, ex-*Geco Tau*). OMI 8028541. Longueur 77 m. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Sovik (Norvège) par Soviknes Verft. Propriétaire Ocean Venture AS (Norvège). Vendu pour démolition au Danemark à Esbjerg par le chantier Smedegaardens.

Karmsundet (Norvège)
11 septembre 2014. © **Jan Henry Knutsen**

Vraquier

8 démolitions. 122.000 tonnes, 7% du tonnage. Les vraquiers sortent pour l'instant du marché de la démolition. Dans les années 2015 et 2016, ils étaient en moyenne et chaque trimestre 90 vraquiers à partir à la casse, pour un tonnage de plus de 1 million de tonnes.

6 ont été démolis au Bangladesh parmi lesquels le *Stellar Fair*, ex supertanker converti en super minéralier (cf. p 40). L'âge moyen au moment de la démolition est de 26 ans.

Kyriakos (ex-*Exelixis*, ex-*Darya Sur*, ex-*Seahorse Beta*, ex-*Moleson*). OMI 9118563. Longueur 171 m, 7.244 t. Pavillon Panama, Kiribati pour son dernier voyage en remorque du *Kandari 10*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Singapour par Sembawang. Propriétaire Epidaurus SA (Grèce). Détenu en 2014 à Naples (Italie), et Qingdao (Chine) et en 2017 à Sungai Pakning (Indonésie). Le 29 mai 2018, il est victime d'une collision dans le port de Chittagong avec le *Thor Insuvi* (OMI 9298533), un autre vraquier. Le *Thor Insuvi* a repris son service, le *Kyriakos* ne quittera pas Chittagong, il est finalement vendu en l'état pour démolition au Bangladesh. 428 US$ la tonne incluant 250 t de carburant.

Lady Melis (ex-*Ram*, ex-*Carmen Silva*, ex-*Kavo Matapas*, ex-*Fetesti*). OMI 9044920. Longueur 172 m, 6.563 t. Pavillon Comores. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1992 à Mangalia (Roumanie) par 2 Mai Mangalia. Propriétaire Serna Group LLP (Royaume-Uni). Détenu en 2012 à Brunsbüttel (Allemagne), en 2013 à Ashdod (Israël) et en 2016 à Dakar (Sénégal). Vendu en l'état à Abidjan (Côte d'Ivoire) pour démolition au Nigéria. 215 US$ la tonne.

Legacy Kasim (ex-*Komodo*, ex-*Sun Sea*, ex-*Agios Gerassimos*, ex-*Grigoroussa*, ex-*Clipper Costel*, ex-*Panormos*, ex-*Nerezine I*, ex-*Nerezine*, ex-*Quintina*). OMI 7706457. Longueur 180 m, 8.328 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1978 à Shiogama (Japon) par Tohoku SB Co. Propriétaire Pann Persero Pt (Indonésie). Détenu en 2001 à Niigata (Japon), en 2005 à Chennai (Inde) et en 2007 à Paradip et Vishakhapatnam (Inde). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière position le situe en face des chantiers de démolition de Madura (Indonésie).

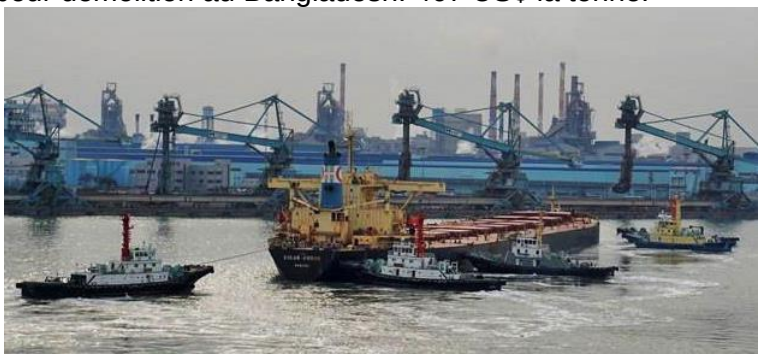
Shinyo Brilliance (ex-*Bulk Prosperity*, ex-*Mineral Viking*, ex-*Bagru*). OMI 9224635. Longueur 289 m, 21.198 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Brilliance*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2001 à Tsu (Japon) par NKK. Propriétaire Orion Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2016 à Gladstone (Queensland, Australie) et en 2018 Hay Point (Queensland, Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 US$ la tonne.

Bagru © **Ship Base**

Mineral Viking, 2005. © **Willem van S**

Solar Arion (ex-*Merilla*, ex-*Tien Shan*). OMI 9056533. Longueur 265 m, 18.233 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2008 et 2010 à Gladstone (Queensland, Australie) et en 2017 à Newcastle (Nouvelle-Galle-du-Sud, Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 467 US$ la tonne.

Solar Ember (ex-*Su-Oh*). OMI 9146596. Longueur 289 m, 19.950 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2003 à Constantza (Roumanie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 467 US$ la tonne.



Corée du Sud, février 2016. © **Ventseslav Andreev**

Solar Ember Chittagong 2018. © **Adnan Habib**

Stellar Fair (ex-*Titan Pisces*, ex-*Vasant J Sheth*, ex-*Tsukubasan*, ex-*Tsukubasan Maru*). OMI 8908284. Ex tanker converti en minéralier en 2009. Longueur 324 m, 32.565 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Il faisait partie de la flotte d'ex super tankers convertis en super minéraliers de l'armateur sud coréen Polaris Shipping Co Ltd promis à la démolition après le naufrage en plein Atlantique du *Stellar Daisy* (22 morts, 2 miraculés) en mars 2017 (Cf. "A la Casse n°48", p 7).

Le retrait des navires à risques se fait au ralenti. Les *Stellar Cosmo* et *Stellar Unicorn* avaient été dirigés vers les chantiers de Gadani dès l'été 2017 (Cf. "A la Casse n°49" p 72). Le *Stellar Fair* n'est que le 3ème navire de la flotte des 19 convertis de Polaris à partir à la casse. Il vient de s'échouer au Bangladesh. 467 US$ la tonne.

Pendant ce temps, la justice sud-coréenne continue l'enquête sur les responsabilités dans la catastrophe. Des mandats d'arrêts ont été émis à l'encontre du président et du directeur des affaires maritimes de Polaris Shipping, d'un inspecteur de la société de classification Korean Register of Shipping et d'autres employés de sociétés de contrôle. A la charge d'homicide involontaire s'ajoutent celles de modification illégale de l'ex tanker, déficience des inspections et falsification de documents. Pour l'instant, seul le directeur des affaires martimes a été emprisonné.
Des investigations sont en cours pour rechercher l'épave et sa boîte noire. Elles sont menées par Ocean Infinity, une société d'exploration des fonds marins qui avait participé aux recherches infructueuses du Boeing disparu du vol MH370 de la Malaysia Airlines. Le *Seabed Constructor* de la compagnie embarque des drones capable de plonger à 6000 m de profondeur avec leurs sonars et caméras. Le *Stellar Daisy* avait coulé au milieu de l'Atlantique, à 2500 km des côtes de l'Uruguay.

Stellar Fair à Chittagong. © **Shipbreaking**

Voir aussi au sujet de la flotte Polaris "A la Casse n°50", La route de la soie qui fait peur, p 3.

Zalehat Fitrat (ex-*Darya Chand*, ex-*Soarer Cupid*). OMI 8317019. Longueur 186 m, 8.086 t. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Trat*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1986 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Perpel Guritalintas Samudera (Indonésie). Détenu en 2005 à Teeside (Royaume-Uni), en 2009 à Ningbo (Chine) et en 2011 à Rizhao (Chine). Revendu à Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Transporteur de ciment

Stephen B Roman (ex-*Fort William*). OMI 6514900. Longueur 149 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1965 à Lauzon (Québec, Canada) par Davie Shipbuilding & Repair Ltd pour la CSL (Canada Steamship Lines). Le 14 septembre 1965, peu après sa mise en service, le cargo rendu instable par des opérations de ballastage mal maîtrisées chavire pendant son déchargement. Au contact de l'eau, la cargaison de chlorure de calcium provoque une explosion qui tue 5 marins. Renfloué et réparé le navire reprend son service en mai 1966. Il est converti en transporteur de ciment en 1982 dans les chantiers de Collingwood (Ontario). Vendu en octobre 2018 à Mckeil Work Boats Group Inc (Canada). Il est détenu en octobre 2018 à Toronto (Canada) avant son départ par ses propres moyens à destination d'Aliaga. Il s'échoue en Turquie le 17 décembre.

Canal Welland, septembre 2010. © **Shiphotos**

Aliaga, décembre 2018. © **Selim San**

Transporteur de colis lourds

Mega Innovation (ex-*Yue Shen Zhou 8*). OMI 9549164. Longueur 153 m, 9.642 t. Pavillon Corée du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *T Innovation*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2009 à Guannan County (Chine) par Lianyungang Hengcheng. Propriétaire Interex Mega Line Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Geoje (Corée du Sud), il est annoncé au Bangladesh. 352 US$ la tonne.

Swan (ex-*Sea Swan*, ex-*Swan H.L.*, ex-*Dyvi Swan*). OMI 8001000. Longueur 181 m. Pavillon Curaçao. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Tonsberg (Norvège) par Kaldnes MV. Propriétaire Dockwise Shipping BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Chine.

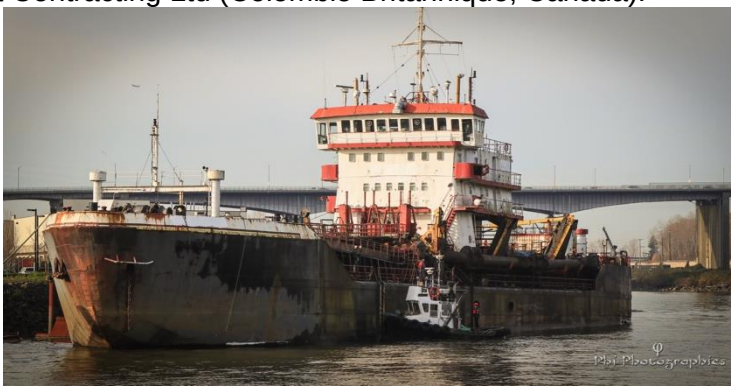
Savannah, (Georgie, États-Unis), novembre 2017. © **Trey Hopkinson**

Zhen Hua 8 (ex-*Dolvi*, ex-*Dolviken*, ex-*BT Stream*, ex-*Thorsaga*, ex-*Ambra Beluga*, ex-*Thoraas*, ex-*Akademik Lukyanenko*, ex-*Viking Falcon*). OMI 7800784. Ex tanker converti en 2004. Longueur 228 m, 15.243 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Zhen 8*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1980 à Uddevalla (Suède) par Uddevallavarvet. Propriétaire Shanghai Zhenhua Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2006 et 2007 à Zeebrugge (Belgique). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis) pour démolition au Bangladesh. 415 US$ la tonne.

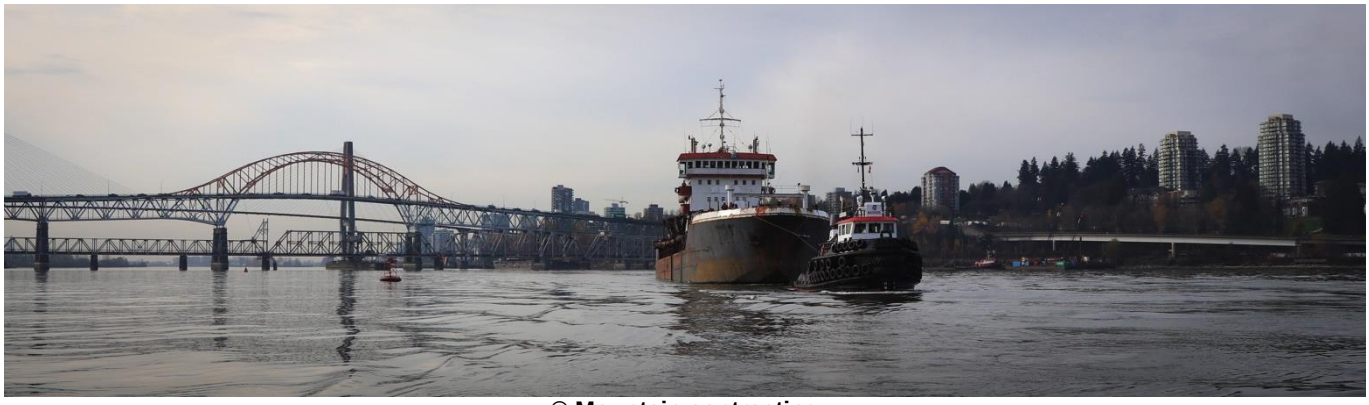
Drague

Fraser Titan (ex-*Geopotes 12*, ex-*Transmundum II*). OMI 6913596. Puits, 3420 m^3. Longueur 95 m, 2.527 t. Pavillon Canada. Société de classification inconnue. Construit en 1969 à Birkenhead (Royaume-Uni) par Cammell, Laird & Co. Propriétaire Fraser River Pile & Dredge (Canada). Vendu pour démolition au chantier local Mountain Premier Demolition & Contracting Ltd (Colombie Britannique, Canada).

En activité, embouchure du fleuve Fraser (Colombie Britannique, Canada), 17 août 2012. © **Gord McKenna**



En attente de démolition
© **Mountain contracting**



© **Mountain contracting**

Intilaq (ex-*Jiao Pa 118*, ex-*Ei Yu Maru*, ex-*Seiryu Maru*). OMI 7709605. Puits 1754 m^3 Longueur 94 m. Pavillon Panama, Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1978 à Hiroshima (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Dragage Des Ports, DRAPOR (Maroc). Vendu pour démolition en Turquie.

Santos (Brésil), 21 juillet 2010. © **Rafael Ferreira Viva**

Remorqueur-pousseur

Shinano Maru (ex-*Kakuyo Maru n°1*). OMI 7396989. Longueur 38 m, 648 t. Pavillon Qatar. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1974 à Kitakyushu (Japon) par Hibikinada Dock. Propriétaire Maritime Fleet Handling (Qatar). Vendu pour démolition en Inde.

Autre

Steve Irwin (ex-*Robert Hunter*, ex-*Westra*). OMI 7340370. Longueur 60 m. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1975 à Aberdeen (Ecosse, Royaume-Uni) par Hall Russell. Ancien navire de surveillance des pêches au large des côtes écossaises. Il est racheté par l'ONG Sea Shepherd en 2006 qui le rebaptise *Robert Hunter* puis deux ans plus tard *Steve Irwin.* Il quitte l'Europe pour les eaux antarctiques et sa première campagne contre la chasse à la baleine de la flotte japonaise. Pendant plus de 10 ans, le *Steve Irwin* a sillonné l'océan mondial.

Il était en attente à Brisbane (Queensland, Australie). Faute de solution locale, l'ONG a choisi le chantier chinois de Jiangyin, un des 2 ou 3 encore autorisés par les autorités chinoises à démanteler les navires.

© Simon Ager / Sea Shepherd

Mars 2018, Port Phillip Heads (Australie). **© Lester Hunt**

2018: bilan global

16 janvier 2019: Chittagong, incendie d'un dépôt de déchets hydrocarbures extraits des navires démolis.
© Daily Star / Rajib Raihan

Année noire pour la sécurité

En dépit d'une activité en baisse en 2018, le nombre des accidents mortels est en hausse. Chutes depuis les navires, écrasements ou chocs par des plaques de métal, asphyxies au gaz toxique, explosions de chaudières, les ouvriers n'ont pas été épargnés.

Au Bangladesh, 20 morts ont été rapportées contre 16 en 2017, le pire bilan depuis 2009 (25 morts). Les syndicats ouvriers regrettent que les nouvelles mesures portées par le Ship Recycling Act 2018 et censées améliorer les conditions de travail et de sécurité ne soient pas appliquées dans les chantiers. Le 6 novembre, un ouvrier meurt après avoir été cogné par l'extrémité d'un cable d'acier servant à la manutention des tôles; il travaillait de nuit quand les activités de démolition sont interdites.

De même en Inde, le bilan est le plus mauvais de la décennie avec 14 morts dont 2 ouvriers victimes d'une chute au chantier Leela Ship Recycling et 2 autres asphyxiés sur le chantier Samudra Alloys Ltd; les deux chantiers avaient pourtant été jugés compatibles avec la Convention de Hong Kong, respectivement par les sociétés de classification Nippon Kaiji Kyokai et Indian Register of Shipping appartenant à l'IACS (International Association of Classification Societies).
L'objectif affiché "zéro rejet polluant en mer, zéro accident" est loin d'être une réalité. Pourtant, à la remorque des sociétés de classification et des armateurs, les autorités européennes envisagent de donner leur feu vert à des chantiers sur des plages d'échouage. Le traitement ultime des déchets ne fait pas partie de ses critères de sélection.

Au Pakistan, la National Trade Union Federation (NTUF) réclame depuis la tragédie du tanker *Aces* (29 morts, des dizaines de blessés) une concertation et la mise en place de nouvelles règles contraignantes. Elles sont toujours au stade de projet, seul un protocole sur l'inertage des citernes garantissant la sécurité lors des travaux de découpe à chaud a été introduit avant l'autorisation de démolir. A défaut d'être mortels cette année, les incendies sur les chantiers sont multiples. Le 14 octobre 2018, 7 ouvriers sont brulés dont 3 grièvement dans un incendie sur le tanker grec *Kriti Breeze*. La veille, le chantier de

Gadani avait reçu la visite du ministre du Travail du Balouchistan. Le 2 novembre 2018, 5 autres ouvriers sont blessés sur le chantier d'un autre tanker grec, le *Mistral*; c'était le lendemain de la commémoration du drame de l'*Aces* et de la marche de protestation menée par le NTUF.

Au problème de sécurité sur les chantiers de démolition s'ajoutent aussi les déficiences dans la gestion des déchets en aval et en particulier celle des déchets dangereux.
L'année noire de 2018 se prolonge. Au Bangladesh le 16 janvier 2019, un incendie a ravagé un dépot pétrolier en bordure de l'autoroute reliant Chittagong à la capitale Dacca. Il entreposait des résidus extraits des navires démolis (voir photo page précédente) et faisait l'objet d'un trafic illégal d'hydrocarbures.

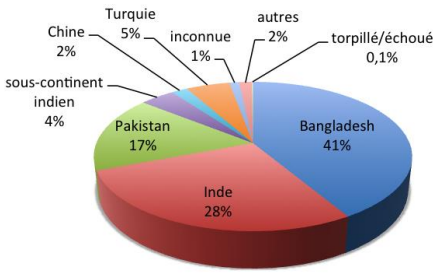
2019 démarre mal. 18 février, en début de matinée, 17 ouvriers sont en train de découper le tanker *S Warrior* sur un chantier de Chittagong. La flamme des chalumeaux provoque une explosion. Deux ouvriers meurent peu après leur admission à l'hôpital, un 3ème est blessé. A posteriori, l'inspecteur de la direction de l'Environnement constate que les règles de sécurité n'étaient pas appliquées. Le *Greek Warrior* devenu le *S Warrior* sous pavillon Palaos (Cf. "A la Casse n°51", p 40) s'était échoué fin juillet au Bangladesh. Son armateur était le grec Polembros Shipping qui l'avait revendu pour démolition à Prayati Shipping, fossoyeur de navires en fin de vie basé à Mumbai, Inde.

POLEMBROS SHIPPING

Tonnes

718 navires. 6,6 millions de tonnes à recycler. Seconde année consécutive de baisse globale: moins 17%. En tonnage, c'est le plus mauvais résultat depuis 2008. A l'exception du Bangladesh (en progression sensible de 27%), tous les grands pays démolisseurs sont en baisse. Le Bangladesh se taille la part du lion avec 41% devant l'Inde (28%) et le Pakistan (17%). 91% des navires, 97 % du tonnage ont été démolis en Asie.

Parts de marché, année 2018, tonnage démoli



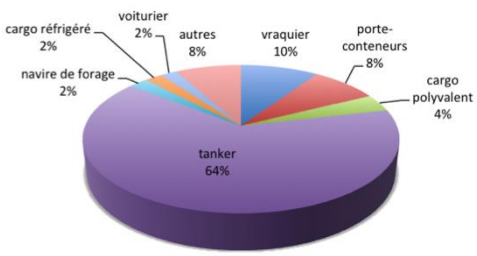
tonnage recyclé
1 Bangladesh, 2.732.000 t (41%)
2 Inde, 1.831.000 t (28%)
3 Pakistan, 1.091.000 t (17%)
4 Turquie, 348.000 t (5%)
5 Chine, 130.000 t (2%)

navires
1 Inde, 240 (33%)
2 Bangladesh, 211 (29%)
3 Turquie, 106 (15%)
4 Pakistan, 67 (9%)
5 Chine, 13 (2%)

En 2017, les tankers avaient pris la 1ère place des navires partis à la casse (30%), de justesse devant les vraquiers (29%). En 2018, leur tonnage a à nouveau presque doublé par rapport à 2017. La catégorie représente l'écrasante majorité des navires démolis (64%). Les autres ont vu leur tonnage divisé par 2, 3 voire près de 4 en ce qui concerne les vraquiers.

tonnage recyclé
1 : tanker, 4.233.000 t (64%)
2 : vraquier, 623.000 t (9%)
3 : porte-conteneurs, 536.000 t (8%)
4 : cargo polyvalent, 254.000 t (4%)
5: navire de forage, 151.000 (2%)
6 : cargo réfrigéré, 142.000 t (2%)

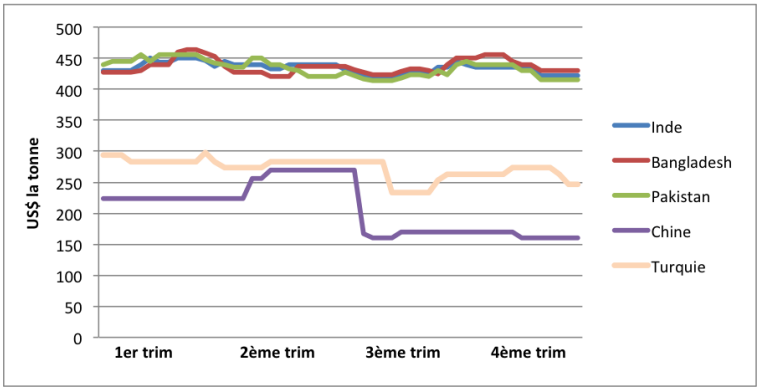
Les catégories 2018 (tonnage démoli)



navires
1 : tanker, 276 (38%)
2 : navire de service à l'offshore, 109 (15%)
3 : cargo polyvalent, 99 (14%)
4 : porte-conteneurs, 63 (9%)
5: vraquier, 51 (7%)
6 : cargos réfrigérés, 32 (5%)

Cash

Les prix d'achat à la tonne n'ont pas connu de variations sensibles dans le sous-continent indien. Ils s'établissaient aux alentours de 430 US$ en fin de période.
Depuis la crise de la livre turque à l'été 2018, les prix des chantiers peinent à se rétablir; la Turquie décroche. La Chine s'est effondrée.



Dépavillonage

La proportion des dépavillonages pour le dernier voyage ne finit pas de grimper: 13% en 2014, 16% en 2015, 20% en 2016 et 23% en 2017. En 2018, le taux atteint le record de 36%. 258 navires ont abandonné leur pavillon d'exploitation juste avant le départ à la casse. Avec 119 navires, Palaos est devenu le pavillon corbillard préféré des armateurs en quête d'optimisation fiscale et réglementaire. Il précède les Comores (59) et Saint-Kitts-et-Nevis (33). Le trio de tête est inchangé, dans le désordre, depuis 3 ans.

La Chine sort du jeu.

En octobre 2017, lors du 19ème congrès quinquennal du Parti Communiste, la Chine avait mis en avant la nécessité de lutter contre les industries polluantes. Le secteur de la démolition des navires n'échappait pas à cette nouvelle volonté. Dans la foulée, les autorisations d'exploitation des chantiers avaient été suspendues, une poignée seulement ont pu continuer de fonctionner en 2018.
Plus globalement, il s'agissait pour la Chine de ne plus être l'exutoire des déchets mondiaux. Les premières interdictions d'importation avaient concerné les déchets dangereux.
En avril 2018, la Chine a confirmé sa volonté et étendu la liste des déchets interdits. Y sont notamment inclus les navires en fin de vie. Les autorités chinoises ne perdent pas de temps. A compter du 1er janvier 2019, les chantiers chinois ne seront plus autorisés à importer pour démolition des navires sous pavillon tiers. La Chine se retire du marché mondial de la démolition des navires.

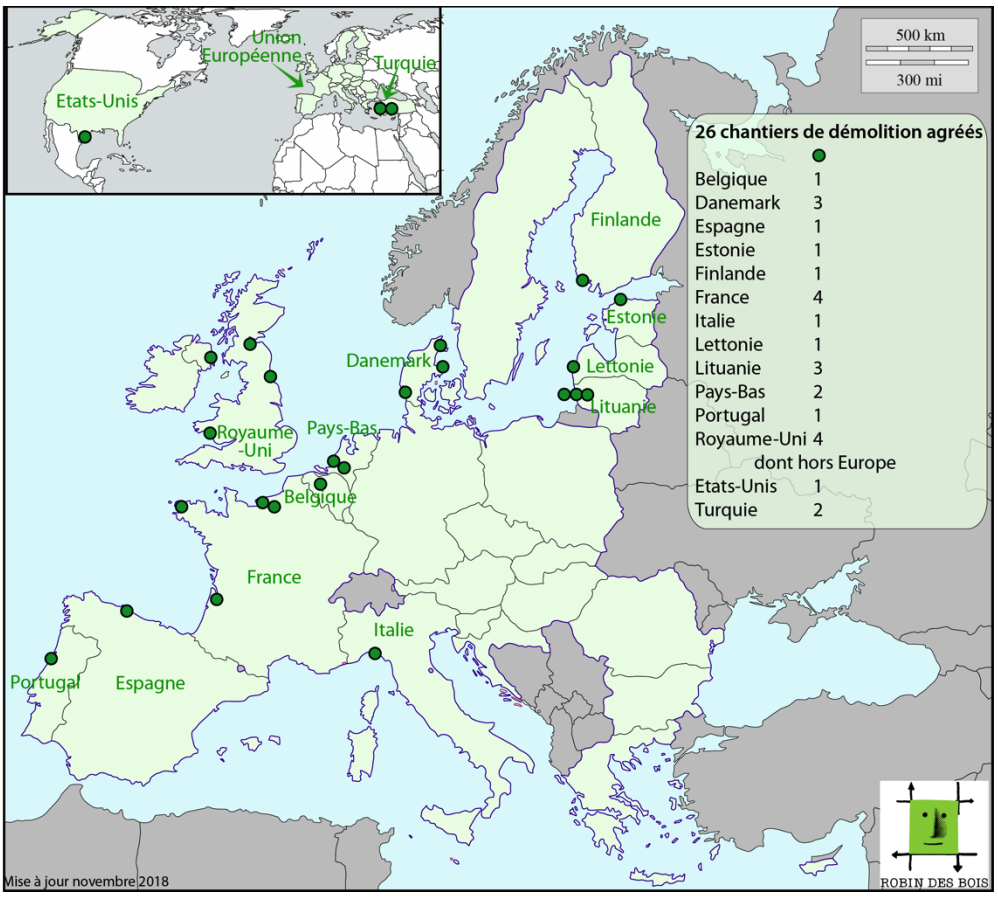
La Turquie se place sur l'échiquier

La Turquie est le 7ème pays à avoir signé la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Les 7 pays (Belgique, Congo, Danemark, France, Norvège, Panama, Turquie) représentent 20% de la flotte mondiale. Il faut 15 signataires représentant 40% de la flotte pour que la Convention de Hong Kong entre en vigueur.
Après l'entrée de deux chantiers turcs sur la liste européenne des chantiers agréés, la Turquie se place en exemple de la démolition des navires. Elle ne pratique pas le "beaching" comme dans le sous-continent indien. Elle pratique le "landing".

L'Europe ne joue pas, elle distribue les cartes

En Europe, le règlement sur le recyclage des navires est entré en vigueur le 1er janvier 2019. Les navires sous pavillon européen doivent désormais être démantelés exclusivement dans les chantiers agréés dont la nouvelle liste a été publiée le 30 novembre 2018. Une bonne nouvelle, le chantier italien de Gênes San Giorgio del Porto SpA intègre la liste. L'Europe manquait d'une installation sur sa façade méditerranéenne. Autre perspective qui reste à confirmer : la Grèce pourrait profiter du nettoyage de la

baie d'Eleusis (cf p 5) pour développer des activités pérennes de démolition des navires. Trois chantiers situés hors de l'Union Européenne ont également reçu l'agrément de la Commission Européenne. L'un, International Shipbreaking Ltd, est situé à Brownsville (Texas, États-Unis). Les deux autres sont les chantiers Leyal d'Aliaga, habituels démolisseurs des navires de la Royal Navy.



26 chantiers de démolition agréés par l'Union Européenne

Dans sa communication officielle, l'UE se félicite d'ouvrir ainsi la voie à l'amélioration des pratiques de démolition des navires. Robin des Bois craint que cette amélioration reste théorique et soumise au bon vouloir des armateurs. En d'autres termes, qu'elle demeure facultative. Il est de mauvais augure de constater que jusqu'au bout de l'échéance, les navires européens sont partis à la casse dans des chantiers non agréés.

Dans les faits, l'amélioration consiste essentiellement en une extension numérique et géographique de la liste des chantiers considérés comme respectueux des normes environnementales et sociales. 18 européens en décembre 2016, 26 en Europe et en Turquie, 1 aux États-Unis en décembre 2018; la Commission étudie aujourd'hui les candidatures d'une vingtaine de chantiers supplémentaires, principalement indiens et turcs.

Pour le commissaire à l'Environnement et aux Affaires Maritimes, désormais, plus aucun navire européen ne pourra être démoli dans des conditions sociales et environnementales inacceptables. Cette vision idyllique oublie que la majorité des navires des armateurs européens sont exploités sous des pavillons de complaisance, que le règlement ne leur est pas applicable, qu'aucune sanction n'est prévue en cas de non respect et que la parade est déjà rodée : les dépavillonages de fin de carrière n'ont jamais été aussi nombreux. Aucun frein n'existe pour ces manœuvres de dernière minute.

En 2018, 201 navires appartenant à des navires européens ont été démolis. 177 l'ont été dans des chantiers du sous-continent indien et de Turquie dont 81 (46%) ont été dépavillonnés préalablement à leur échouage. Au vu de l'entacinement des pratiques chez les armateurs, Robin des Bois ne prévoit pas de rupture franche pour 2019.

France, le pas en avant du *Rio Tagus*

Comme le demandait Robin des Bois, le *Rio Tagus*, abandonné depuis 2010, sera démoli sur place dans le port de Sète. Après divers soubresauts, des tentatives de vente, la fausse fin de 2016 où l'épave était annoncée sur le départ chez un ferrailleur espagnol, les autorités françaises ont finalement refusé l'autorisation de remorquage pour des motifs de sécurité. Le chantier de démolition devra respecter un encadrement réglementaire. L'appel à candidatures a reçu 11 réponses. Les entreprises potentiellement candidates recevront le dossier complet d'appel d'offres et notamment les inventaires de matières dangereuses et les diagnostics plomb et amiante. Elles auront 1 mois pour y répondre. Le choix final devrait être connu au printemps. Rappelons qu'en 2016, contre tout vraisemblance, l'ex navire était présenté comme dépollué. Le port de Sète ne souhaite pas procéder à des opérations industrielles "dans le centre-ville de Sète" en période touristique et demande l'autorisation de repousser le démantèlement à octobre.

Espérons que l'exemple du démantèlement du *Rio Tagus* dans son port d'abandon sera suivi par les autres pays européens et incitera l'Union Européenne à réagir quand des navires proches de l'état d'épave irrémédiablement voués à la destruction s'apprêtent à être remorqués aux risques et périls de l'environnement et éventuellement des équipages des remorqueurs vers des horizons lointains.

Voir au sujet des exportations de navires:
"*Porto*: le paquebot d'hier ne doit pas être détruit à l'ancienne", 13 septembre 2018
"City of Antwerp", 20 décembre 2017

Port de Sète

Sources:

Africa Independent Television; Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; American Bureau of Shipping; American Eagle Tankers; Associated Press; Auke Visser's Tankers site; Bergens Tidende; Black Sea Memorandum of Understanding; Boatnerd; Bureau Veritas; Castles of the Seas.nl; Cebu Daily News; China Daily; Chittagong Port Authority (the); Dagens Næringsliv; Daily Post-Nigeria (the); Daily Star-Bangladesh (the); Desh Gujarat; Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Equasis; Faktaomfartyg; Fleetmon; Garde-côtes de Norvège; Global Marketing Systems; GMA News online; Government Europa.eu; Idyllicocean; Indian Ocean Memorandum of Understanding; Japan Times (the); Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Mainichi (the); Marin (le); Marine Traffic; Maritime Bulletin; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Midi Libre; Miramar Ship Index; Nippon Kaiji Kyokai; Nordic American Tankers; Offshore Energy Today; Optima Shipbrokers; Ouest-France; Philippines Ship Spotters' Society; Port to Port; Préfecture Maritime de la Méditerranée; Recycling Today; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Russian Maritime Register of Shipping; Sea Shepherd; Shipspotting; ShipwreckLog; Soviet trawler.narod; Splash 24/7; Tampa Bay Business Journal; Times of India (the); Times of Malta (the); Tokyo Memorandum of Understanding; United States Coast Guard; Var Matin; Vessel Tracker; World Maritime News; Xinhua

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