ROBIN DES BOIS

A la Casse

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

n° 64, du 1er juillet au 30 septembre 2021

23 novembre 2021

Bremerhaven, port d'exportation des paquebots vers Alang

Après le *Norway*, ex-*France* parti de Bremerhaven en mai 2005 puis échoué à Alang en août 2006 après quelques mois d'attente à Port Klang (Malaisie), c'est au tour de l'*Albatros* d'être démoli à Alang.

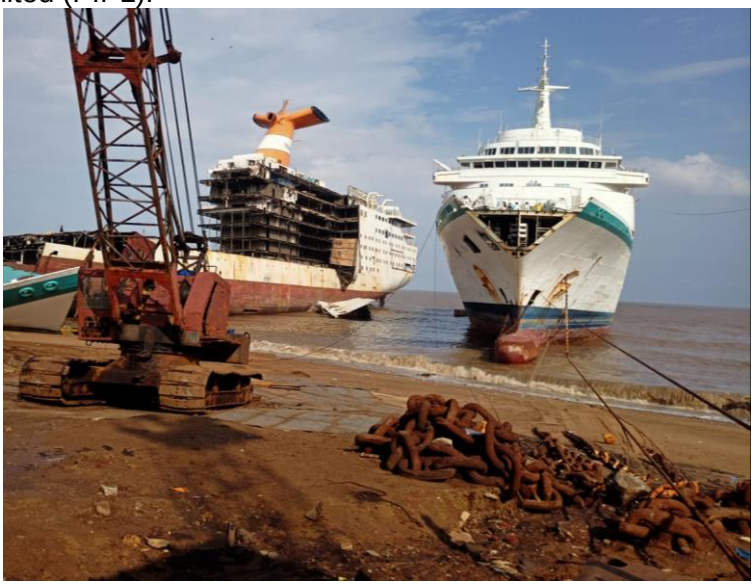
***Albatros*, né en Finlande en 1973, parti de Bremerhaven (Allemagne) en octobre 2020. Été 2021, mort à Alang, chantier GK Steel Industries. Les équilibristes sont en conformité avec les critères de la Convention de Hong Kong selon l'Indian Register of Shipping.**

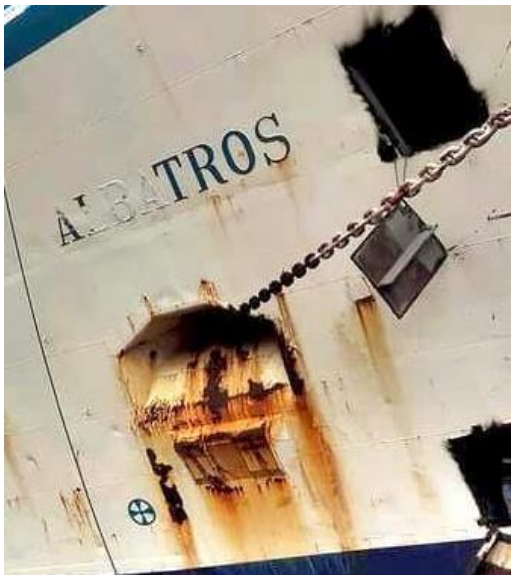
1er septembre 2009, l'*Albatros* en appareillage de Brest, passant Le Minou. © **Erwan Guéguéniat**

Albatros (ex-*Crown*, ex-*Norwegian Star I*, ex-*Norwegian Star*, ex-*Royal Odyssey*, ex-*Royal Viking Sea*). OMI 7304314. Longueur 205 m, 15.486 t. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1973 à Helsinki (Finlande) par Wartsila; rallongé en 1983 de 178 à 205 m. Détenu en 2004 à Bremerhaven (Allemagne) et en 2012 à Mersin (Turquie). C'était le plus jeune de la fratrie construite pour le croisiériste de luxe Royal Viking Line (voir "A la Casse" n° 61, p. 6-7).

Vendu par son armateur allemand Bernhard Schulte Cruise Services GmbH & Co KG basé à Hambourg au groupe hôtelier égyptien Pick Albatros Group qui prétend l'exploiter comme hôtel flottant en mer Rouge, l'*Albatros* quitte Bremerhaven le 12 octobre 2020 à destination d'Hurghada (Égypte). Le groupe hôtelier égyptien est un sous-traitant de la Phoenix Reisen, affréteur de l'*Albatros.*

Sans surprise, le projet est un leurre. En juillet 2021, le paquebot est racheté par Shuri Services Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Green Ocean Ship Management Pvt Ltd (Inde). L'*Albatros*, pavillon Bahamas, devient le *Tros* sous pavillon du Gabon. Il quitte la mer Rouge. Le 27 juillet, il s'échoue à Alang sur la parcelle n°120 exploitée par GK Steel Industries / Puneet Industries Private Limited (PIPL).





Septembre 2021, le *Tros* sur la plage d'Alang. © **Hiren Dhandhala** © **Eren Topcu**

Sommaire

Albatros	1	Navire de pêche	27	Vraquier	73
A la casse ou pas ?	4	Navire-usine	28	Navire de recherches	76
La fin du *Golden Ray*	7	Cargo réfrigéré	29	Navire de forage	77
Navires militaire: Allemagne, Italie, France, Norvège, Brésil	8	*Blissful Reefer*	29	Navire de support offshore	78
		Cargo polyvalent	34	Navire de service à l'offshore	79
La mort sur les chantiers	16	*Golden Sailing*	35	Navire de surveillance en station	82
Bilan du 3ème trimestre	18	Porte-conteneurs	41	dragueur	82
Roulier	21	Tanker pétrolier	42	The END:	83
Transporteur de bétail	21	Tanker chimiquier	62	la fuite de l'ex-*Odeep One*	
Ferry- traversier	23	Transporteur de gaz	70		
Navire de croisière	26	Cimentier	72	Sources	87

Robin des Bois
Organisation Non Gouvernementale de Protection de l'Homme et de l'Environnement
depuis 1985
14 rue de l'Atlas 75019 Paris, France
tel : 33 (1) 48.04.09.36 - fax : 33 (1) 48.04.56.41
www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org

Rédaction : Christine Bossard et Jacky Bonnemains
Documentation et illustrations : Christine Bossard et Jacky Bonnemains
Directrice de la Publication : Charlotte Nithart

Photo de couverture : l'ex-paquebot *Albatros*, chantier de démolition d'Alang. © **Eren Topcu**

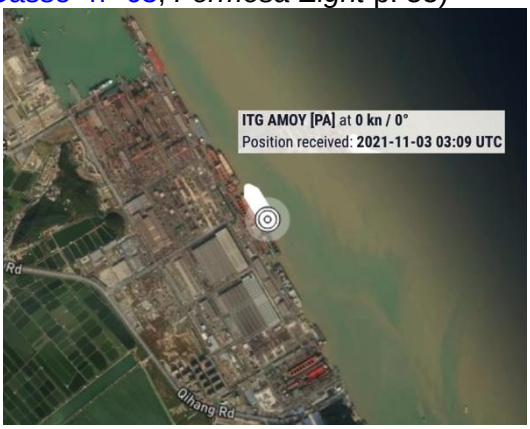
Merci à tous les shipspotters,
en particulier Pascal Bredel, Egidio Ferrighi, Erwan Guéguéniat, et Marc Ottini, Vladimir Tonic et Simon Smith.

A la casse ou pas ?

Le sort des *Maya VN* et *Fuji Maru* annoncés à la casse au 2ème trimestre est devenu flou. S'agît il d'un report spéculatif ou d'une reprise de carrière ?

La vente du *Maya VN* (OMI 9237620) avait été annoncée par les courtiers spécialisés (cf. "A la Casse" n° 63, p. 46) pour près de 25 millions US$. Il a en fait été revendu dans la foulée par le cash buyer GMS à des intérêts chinois pour 27 millions. Rebaptisé en août *ITG Amoy* sous pavillon du Panama, il est déclaré depuis septembre 2021 auprès de l'OMI comme libérien *Maya*. Son propriétaire officiel depuis septembre est Gaia Shipping Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd basé à Mumbai (Inde). Son AIS n'a pas été reprogrammé et le désigne toujours comme *ITG Amoy* à quai fin octobre sur l'île de Lankeet à l'embouchure de la rivière des Perles (district de Nansha, Chine). Blue Whale Maritime est un acheteur régulier de navires à démolir (voir notamment "A la Casse" n°62, *Ocean Dream* p. 22, *Almada* p. 51, *Shoyo Maru* p. 82, et "A la Casse" n° 63, *Formosa Eight* p. 55)

Maya VN. Détroit de Singapour, 8 mars 20121. **© Piet Sinke**



ITG Amoy, île de Lankeet, district de Nansha, 30 octobre 2021. © **Marine Traffic**

L'ex-paquebot japonais *Fuji Maru* (OMI 8700474) lui aussi annoncé à la démolition (cf. "A la Casse" n° 63, p. 19-20) n'a toujours pas été vu dans un chantier. Selon les spécialistes, le *Fuji Maru* n'avait jamais été rentable à cause de son faible nombre de cabines, 164, et d'un mauvais design qui rendait compliqué l'ajout de nouvelle cabines et tout projet de conversion. Une de ses dernières utilisations a été de servir en 2016-2017 à l'hébergement des travailleurs étrangers employés par Mitsubishi dans son chantier de Nagasaki à la construction des navires de croisières *Aidaprima* et *Aidaperla*, en retard sur les prévisions.
Le 3 août, son signal AIS aurait été repéré dans la région de Ningde (Chine), qui dispose de chantiers de démolition. Pourtant, son prix de vente à la tonne, 443 US$, semblait destiner le *Fuji Maru* aux chalumeaux du sous-continent indien. Il aurait été abrégé en *Fuji* et dépavillonné aux couleurs de la Sierra Leone. A suivre.

Information		Since
IMO number :	8700474	
Name of ship :	FUJI MARU	(since 01/10/2019)
Call sign :	JBTQ	
MMSI :	431301000	
Gross tonnage :	23235	(since 01/11/2013)
DWT :	4613	
Type of ship :	Passenger (Cruise) Ship	(since 01/04/1989)
Year of build :	1989	
Flag :	Japan	(since 01/10/2019)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 09/04/2021)
Last update :	11/05/2021	

A démolir depuis le 9 avril 2021.

Fuji Maru, Keelung (Taiwan), mai 2017. © **Chun-Hsi**

De même, le sort de plusieurs navires initialement vendus pour démolition ce trimestre est suspendu. Les prix de vente étaient connus, la destination parfois annoncée. Leurs statuts officiels dans la base de données Equasis sont devenus "à démolir". Ils étaient attendus dans les chantiers. Avec des prix à la

tonne qui grimpent, l'attente est tentante. Vendu en juillet au prix de 552 US$ la tonne, le *K Phoenix* dépassera les 600 US$/tonne cet hiver. Soit au moins une plus-value de 850.000 US$.

En octobre, les quatre navires ci-dessous sont à nouveau "en service". En juillet ils étaient à démolir. La prolongation des navires voués à la casse est inquiétante. Ils ont 21, 25 et même 40 ans pour le *Sistraum* et 41 ans pour le *Saltstraum*

Information		Since
IMO number :	9123415	
Name of ship :	PHOENIX 1	(since 01/08/2021)
Call sign :	5LCF7	
MMSI :	636021091	
Gross tonnage :	75264	(during 1996)
DWT :	148681	
Type of ship :	Bulk Carrier	(during 1996)
Year of build :	1996	
Flag :	Liberia	(since 01/08/2021)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 09/07/2021)
Last update :	31/08/2021	

Information		Since
IMO number :	9171187	
Name of ship :	ICE CONDOR	(since 01/11/2012)
Call sign :	UENT	
MMSI :	273434350	
Gross tonnage :	13846	(since 01/12/2015)
DWT :	19787	
Type of ship :	Chemical/Oil Products Tanker	(since 01/04/2019)
Year of build :	2000	
Flag :	Russia	(since 01/04/2019)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 24/09/2021)
Last update :	28/09/2021	

Information		Since
IMO number :	8008412	
Name of ship :	SISTRAUM	(during 2009)
Call sign :	UBUF2	
MMSI :	273333130	
Gross tonnage :	1881	(since 01/06/2008)
DWT :	2550	
Type of ship :	Oil Products Tanker	(since 01/06/2012)
Year of build :	1981	
Flag :	Russia	(since 01/04/2021)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 03/08/2021)
Last update :	10/08/2021	

Information		Since
IMO number :	7922130	
Name of ship :	ABIDJAN STAR	(since 01/11/2020)
Call sign :	UNKNOWN	
MMSI :		
Gross tonnage :	1881	(since 01/11/2020)
DWT :	2533	
Type of ship :	Chemical/Oil Products Tanker	(during 1980)
Year of build :	1980	
Flag :	Not Known	(since 01/04/2021)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 23/07/2021)
Last update :	07/09/2021	

K Phoenix (*Phoenix 1*), *Ice Condor*, *Sistraum* et *Saltstraum* (*Abidjan Star*)*:* à démolir

K Phoenix. OMI 9123415. Vraquier. Longueur 269 m, 17.724 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Détenu en 2021 à Robert's Bank (Canada). Propriétaire SK Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Racheté en l'état en Corée du Sud par Arka Global Marine Services LLC enregistré aux Émirats arabes unis en juillet 2021. 552 US$ la tonne incluant 180 t de carburant. Il est abrégé en *Phoenix I* sous pavillon du Libéria. Son statut officiel le donne "à démolir" depuis cette date. Parti de Busan, après un passage à Bornéo, il est repéré au mouillage dans le golfe de Kutch au nord-ouest de l'Inde, à mi chemin entre Gadani et Alang. Coup de théatre, la dernière mise à jour Equasis en date du 12 octobre le repasse "en service". Il se trouvait fin octobre dans le port omanais de Salalah.

K Phoenix, Newcastle, Australie, mai 2018. © **Preston Brook**

Ice Condor (ex-*Green Forest*, ex-*Ivan Kruzenshtern*, ex-*Magas*). OMI 9171187. Chimiquier. Double coque. Longueur 156 m, 7.715 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 2000 à Saint-Pétersbourg (Russie) par Admiraltiy Shipyard. Propriétaire Roswell Arctic LLC (Russie). Sa destination de démolition n'est pas spécifiée au moment de la vente. Le

12 octobre, son statut redevient "en service". Aucune mise à jour concernant le changement de propriété n'a été effectuée. Sa dernière position connue le situe au Yémen.

Ice Condor, mer de Kara, baie de l'Ob, janvier 2016. © **Rus64-Fleetphoto**

Sistraum (ex-*Syd*, ex-*Sydstraum*). OMI 8008412. Tanker. Longueur 80 m, 1.100 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Molde (Norvège) par Bolsones Verft. Propriétaire Scadar LL (Russie). Détenu en 2008 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 605 US$ la tonne. Officiellement "à démolir" depuis le 3 août 2021, en septembre, il est toujours repéré à Mourmansk. Le 26 octobre, son statut redevient "en service".

Avril 1993, *Sydstraum*, en entrée du Havre (France). © **Pascal Bredel**

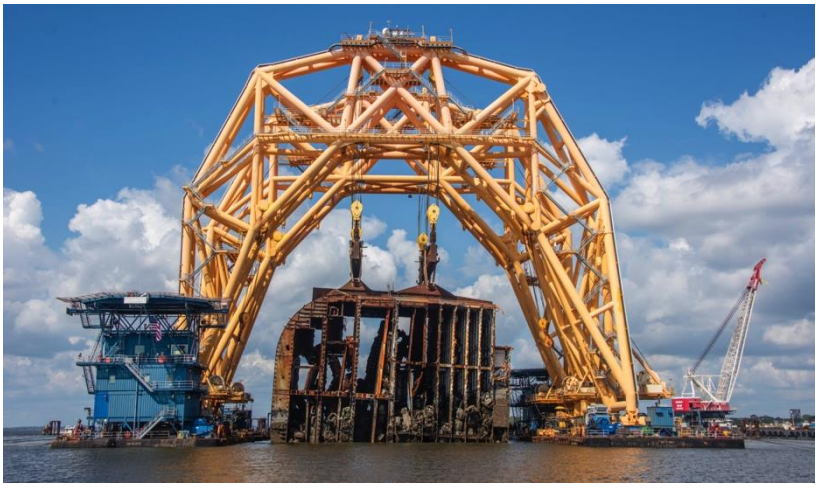
Décembre 2016, *Sistraum*, région d'Arkhangelsk (Russie). © **Evgeniy Zhelezov**

Saltstraum. OMI 7922130. Chimiquier ou transporteur de produits pétroliers raffinés. Longueur 80 m, 1.117 t. Pavillon Russie, Comores depuis novembre 2020. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1980 à Molde (Norvège) par Bolsones Verft. Propriétaire KD Bunker Ltd (Russie). Racheté en novembre 2020 par Marine Master Ltd enregistré à Londres (Royaume-Uni), rebaptisé *Abidjan Star* et dépavillonné sous les couleurs des Comores. Son statut officiel devient "à démolir" en juillet 2021. Le prix de vente annoncé est de 605 US$ la tonne. Il était attendu en Inde. Il redevient "en service". Sa dernière localisation le situe à Klaipeda (Lituanie).

25 janvier 1997, *Saltstraum*, à l'entrée du Havre (France). © **Pascal Bredel**

1er février 2021, dans le canal maritime de Kaliningrad (Russie). © **Vital-Fleetphoto**

La fin du *Golden Ray*

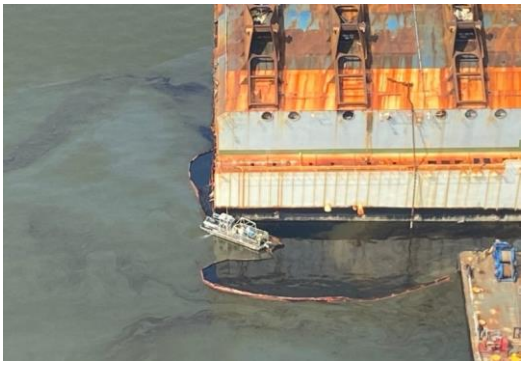


16 octobre 2021, relèvement de la dernière tranche du *Golden Ray*.

8 septembre 2019. Le voiturier *Golden Ray* chavire au milieu du détroit de Saint-Simon en sortie du port de Brunswick (Georgie, États-Unis). Le navire appartenant à l'armateur sud coréen Hyunday Glovis Co Ltd et naviguant sous pavillon des Îles Marshall est déclaré perte totale. Il est coincé sur un banc de sable. Les experts renoncent à le renflouer. Il sera découpé sur place comme le *Tricolor* et le *Baltic Ace* en mer du Nord (Voir "A la Casse" n°58, p. 36-37).

26 octobre 2021. Les autorités annoncent le relèvement et l'enlèvement de la dernière tranche du *Golden Ray*. Il aura fallu plus de deux ans pour évacuer l'épave. La durée n'a rien d'exceptionnelle. Il avait fallu 22 mois pour celle du *Tricolor* et près de trois ans pour celle du *Baltic Ace* immergée par 35 m de fond.

L'évacuation et le découpage de l'épave avaient été attribués à l'entreprise texanne T&T Salvage LLC en janvier 2020. Les travaux préliminaires de sécurisation du chantier, dont la construction d'une barrière censée limiter les pollutions pendant les opérations de découpage (EPB, Environmental Protection Barrier) débutent en mai 2020. Le découpage en 8 tranches est retardé par le Covid 19 puis par la saison des cyclones. Il démarre en novembre 2020. Le chantier a été marqué par des pollutions et un incendie en mai 2021.



Photos St. Simons Sound Incident response

Navires militaires

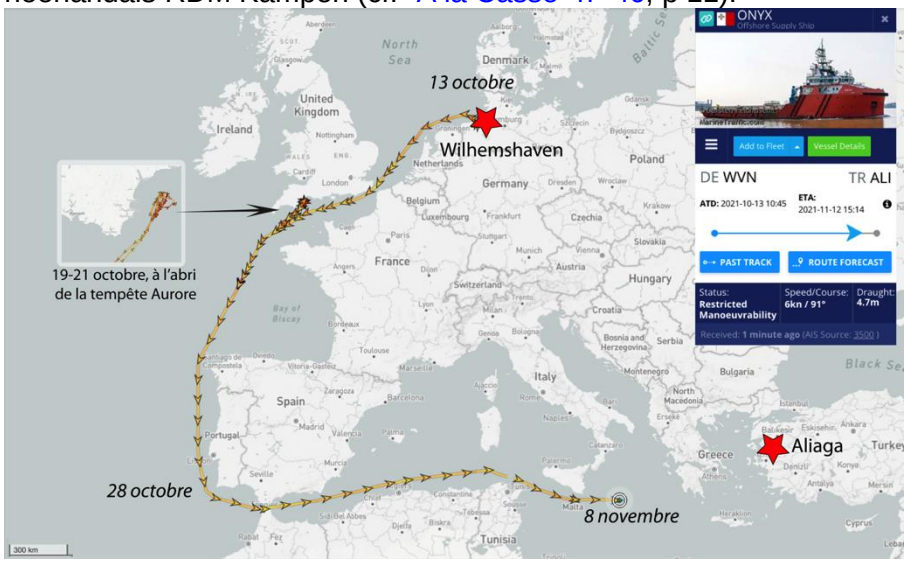
Aliaga reste la casse-bateaux des marines militaires européennes. On voit depuis des décennies débarquer dans les chantiers turcs des porte-avions, des croiseurs, des frégates et autres engins de la Royal Navy, de la Bundeswehr, de l'Armada ou de la Marina Militare. Le porte-avions brésilien *NAel Sao Paulo* (ex-*Foch*) devrait y être démoli. Son sister ship *Clemenceau* avait failli en finir à Aliaga en 2003.

Les navires militaires sont exclus du champ d'application du règlement européen. Les États montrent le mauvais exemple aux armateurs privés. Ils privilégient les démolitions à risques de coques brutes de pollution et les remorquages au long cours. Le critère de proximité est mis au panier. Le critère de sélection reste le critère financier.

Allemagne

Le 13 octobre 2021, le remorqueur *Onyx* (OMI 9752400) quitte l'arsenal de Wilhelmshaven (Allemagne) pour Aliaga (Turquie). Il emmène à la démolition l'ancienne frégate *Bremen F 207*. L'Allemagne a signé la Convention de Hong Kong le 16 juillet 2019. Elle ne dispose d'aucun chantier de démolition agréé pour la démolition des navires.

La *Bremen* était la première d'une série de 8 frégates de la Marine allemande. Depuis son désarmement en mars 2014, elle servait de magasin de pièces de rechange pour les navires de sa fratrie encore en activité. Elle devait être vendue aux enchères le 16 avril 2020 par Vebeg, un organisme créé en 1951 par le ministère des Finances ouest allemand pour déstocker les surplus des forces d'occupation alliées puis ceux de l'armée allemande. Vebeg organise aujourd'hui la vente aux enchères de véhicules, équipements et divers matériaux et fournitures pour le compte de l'armée et des administrations et organismes publics. On peut trouver sur son site internet des voitures, des camions de pompiers, des avions, des bateaux, des pneus, des sous-vêtements, des chaussures, des sacs de couchage ou des batteries. Début avril 2020, Vebeg suspend toutes ses activités de commercialisation pour cause de Covid. La *Bremen* obtient un sursis d'un an mais n'échappe finalement pas à l'extradition. Son prix de vente n'a pas été communiqué. C'est le retour à la routine "Nicht in meinem Garten" pour l'armée allemande. En 2017, la frégate *Köln* sistership de la *Bremen* avait été dirigée vers le chantier néerlandais RDM Kampen (cf. "A la Casse" n° 46, p 11).



Wilhelmshaven-Aliaga, 6500 km en remorque. **Capture d'écran Marine Traffic**

Bremen F207. **© Bundeswehr**

En juin 2019, Vebeg avait mis en vente l'ancien sous-marin U25 (S174) construit en 1973, désarmé depuis 2008 et endommagé lors de test de chocs en 2011. Le sous-marin avait coulé et avait été relevé quelques mois plus tard. Il était depuis placé sur un ponton à l'arsenal de Kiel. Le prix de vente avait fuité après les enchères : 400.000 euros à cause de la qualité des matériaux de construction de la coque, un acier spécial chrome-nickel antimagnétique. C'est un chantier danois de Frederikshaven qui avait emporté le morceau. L'*U25* a quitté Kiel le 22 juin 2021 sur un ponton en remorque du *Ronja* (OMI 5111696), un petit remorqueur danois construit en 1959 actuellement en attente de démolition à Esbjerg par le chantier Smedegaarden.

Le dernier voyage de l'*U 25*. **© Behling**

Le *Ronja*, Esbjerg. **© Smedegaarden AS**

***Bremen F207*.** Frégate. Construite en 1979 à Brême par Bremer Vulkan. Longueur 130 m. Retiré du service en septembre 2013. Désarmé en mars 2014.
***U25 (S174)*.** Sous-marin. Construit en 1973 à Kiel par Howaldtswerke-Deutsche Werft AG. Longueur 49 m. Désarmé en 2008.

Italie

Le 22 août 2021, quatre unités de la Marine italienne désarmées depuis plusieurs décennies ont été livrées aux chantiers de démolition d'Aliaga. Compte tenu de leur état de corrosion avancée, le tanker ravitailleur en eau *Brenta*, le remorqueur *Atlante*, la barge de débarquement *MOC 1021* et le sous-marin *Bagnolini* ont effectué leur voyage groupé sur le navire semi-submersible *Yacht Express* (OMI 9346029). Les épaves étaient à l'abandon à Punta Cugno dans la baie d'Augusta, Sicile. "A la Casse" y avait déjà repéré le *Bagnolini*, numéro d'identification *S 505* dans son édition n° 42, p. 7 "Les sous-marins italiens en Sicile".

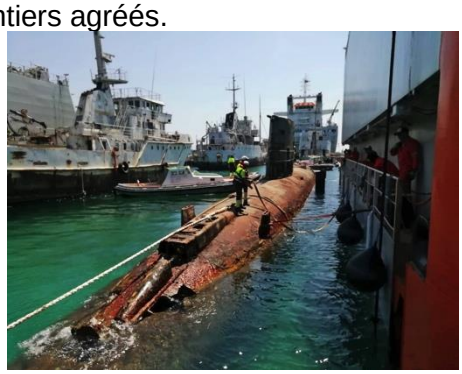
Brenta

Bagnolini

Atlante

© Ministère italien de la Défense

En février 2021, le ministère italien de la Défense lance un appel d'offres à démolition. Le 10 mars, le contrat est attribué au chantier turc Ege Celik, le seul volontaire pour traiter ces fantômes inquiétants. Les rapports d'expertise établis par RINA avant l'appel d'offres relèvent la présence de matériaux amiantés dans tous les locaux techniques, de navigation ou d'habitation, de PCB, de métaux lourds, de peintures anti fouling au TBT, de fluides réfrigérants, d'hydrocarbures et d'eaux polluées. Ege Celik a été inclus en janvier 2020 à la liste européenne des chantiers agréés.



Baie d'Augusta, le *Yacht Express* transporte le *Brenta* et la barge *MOC 1201* et charge le *Bagnolini*.
© Shipping-Italy

Les quatre épaves ont été remorquées du quai où elles étaient stationnées jusqu'à la baie d'Augusta puis chargées sur le *Yacht Express* à destination d'Aliaga. Le *Yacht Express* appartenant à l'armement néerlandais Spliethoff et spécialisé dans le transport de yachts est bien connu de Robin des Bois. Il avait été pressenti pour transporter le *Rio Tagus* de Sète, en Méditerranée, à Brest, Bretagne. Il a aussi transporté depuis Toulon les ex-navires de la Marine nationale *Minirem* et *Denti* (cf. p. 11).

Aliaga, le *Bagnolini*

L'*Atlante* et derrière lui le *Brenta*

Les épaves d'Augusta avaient été précédées à Aliaga par deux autres navires militaires italiens, la frégate *Granatiere F585* et le croiseur *Vittorio Veneto C550*. A l'origine, la *Granatiere* devait être livrée avec trois autres frégates de la même classe à la Marine irakienne. Pendant la guerre Iran-Irak, la livraison avait été suspendue puis elle a été annulée suite à l'invasion du Koweit par l'Irak en 1990. Elle avait rejoint la Marine italienne en 1996. Le *Vittorio Veneto* était le navire amiral de la flotte italienne jusqu'à l'arrivée du porte-avions *Giuseppe Garibaldi* en 1985. Les projets de conversion en musée ou en espace culturel se sont succédés jusqu'en 2018 avant d'être abandonnés. En 2019, le ministère de la Défense lance un appel d'offre à démolition pour les deux navires désarmés à Tarente, dans les Pouilles. En février 2019, le contrat est attribué au chantier turc Simsekler qui n'est pas inclus dans la liste européenne des installations agréées. Sa candidature avait été étudiée mais le premier rapport de Det Norske Veritas daté de décembre 2018 émettait encore des réserves sur la conformité du chantier. L'avis favorable de Det Norske Veritas est donné en mars 2020. Simsekler est inclus dans la liste des chantiers agréés en novembre 2020. En juin 2021, le *Vittorio Veneto* et la *Granatiere* sont remorqués jusqu'en Turquie.

La Marina Militare fait bon ménage à Aliaga avec la croisière italienne. © **Michele Florio**

***Bagnolini S505*.** Sous-marin. Construit en 1967 à Monfalcone par Italcantieri. Longueur 46 m. Désarmé en 1991.
***Brenta*.** Tanker ravitailleur en eau. Construit en 1969 à La Spezia. Longueur 68 m. Désarmé en 2003.
Atlante. Remorqueur. Construit en 1975 à Venise par C.N. Visentini. Longueur 35 m. Désarmé en 2002.
***MOC 1201*.** Barge de débarquement. Construite en 1943 par un chantier anglais. Longueur 48 m.
***Granatiere F585*.** Frégate. Construite entre décembre 1983 et avril 1987 à Ancône par Cantieri Navali Riuniti. Longueur 113 m. Désarmé en 2015.
***Vittorio Veneto C550*.** Croiseur porte-hélicoptères. Lancé en 1967 à Castellammare di Stabia par Italcantieri. Longueur 180 m. Désarmé en 2003.

La démolition des *Bagnolini*, *Brenta*, *Atlante* et *MOC 1230* a coûté 459.540 € à l'État italien. A l'inverse, la vente des *Vittorio Veneto* et *Granatiere* lui a rapporté 3.382.000 €.

France

Le Havre. La Marine nationale lance des appels d'offres exclusivement européens pour la démolition de ses ex-navires. Depuis le début de l'année 2021, le chantier Gardet & de Bézenac Recycling a accueilli au Havre un flux de remorqueurs et patrouilleurs de la Marine ou de la gendarmerie. Le contrat de démolition comprend au total 8 navires à ferrailler dans un délai de 27 mois à un coût de 3 millions €. En janvier et février, les *Papayer* et *Glaive* sont remorqués depuis Cherbourg, les *Malabar*, *Tenace* et *Sterne* depuis Brest, rejoints par le *Revi* en mai. Fin juin, c'est au tour des *Minirem* et *Denti* d'être livrés depuis Toulon par le navire semi submersible *Yacht Express*.

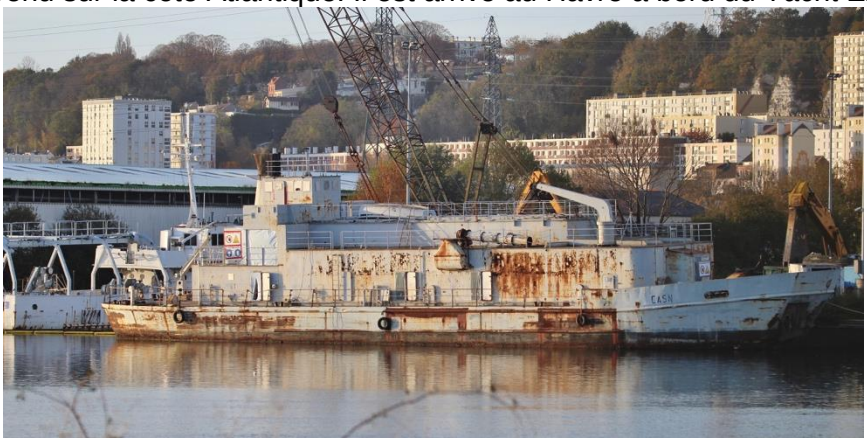
Secret Défense pour le Minirem

C'était un bateau fantôme sans existence légale, un serviteur du nucléaire militaire, un groom de la force de frappe. En tant que de besoins, le surnommé "*Minirem*", un petit cargo citerne (40 m de long environ) débarrassait le sous-marin *Redoutable* et ses comparses de l'eau du circuit primaire de la chaufferie nucléaire. Le transfert de déchets radioactifs liquides se faisait dans le bassin de l'Île-Longue à 8 km de Brest. Le *Minirem* pendant une vingtaine d'années allait ensuite tirer la chasse d'eau du côté d'Ouessant dans la machine à laver et à diluer de l'océan.

Dans les années 90, le *Minirem* a été transféré à Toulon. Il aurait notamment servi à réceptionner les eaux radioactives du *Charles de Gaulle* et à les immerger en Méditerranée. Après que le *Minirem* eût quitté Brest, les eaux du circuit primaire des réacteurs des sous-marins étaient régulièrement transvasées dans des camions-citernes qui prenaient une direction inconnue sous forte protection policière. Il est possible que cette direction inconnue ait été la station d'épuration de l'usine atomique de La Hague en Normandie.

En 2015, le Directeur du Service de Soutien de la Flotte de Toulon a lancé un appel d'offre sur la réalisation de la cartographie amiante et fibres réfractaires céramiques, sur l'inventaire des autres matières dangereuses et sur l'inventaire radiologique du "chaland de servitude nucléaire *Minirem*".

En 2021, le *Minirem* est revenu sur la côte Atlantique. Il est arrivé au Havre à bord du *Yacht Express*.



Le *Minirem* au chantier Gardet & de Bézenac, 17 novembre 2021. © **Pascal Bredel**

Il est probable que les parois des citernes du *Minirem* soient radiologiquement contaminées. Il devrait être ferraillé dans le premier semestre 2022.

Robin des Bois a demandé communication du résultat de l'appel d'offres de 2015 à Monsieur le Préfet Maritime de la Méditerranée, à Monsieur le Directeur du Service de Soutien de la Flotte de Toulon et à la direction du chantier Gardet & de Bézenac au Havre. Nous estimons que des précautions renforcées devront être prises pendant le démantèlement du *Minirem* et que les ferrailles des citernes devront être éliminées sans passer par la 2ème fusion dans les hauts fourneaux français ou étrangers pour éviter que des résidus du *Minirem* se retrouvent dans des casseroles, des chassis de voitures ou tout autre bien de consommation ou bien encore dans des fers à bétons. Le chantier havrais nous répond que le dossier de la Marine Nationale n'est pas communicable.

Dans les inventaires de déchets radioactifs de l'ANDRA, il n'est jamais question des effluents liquides collectés pendant les phases de maintenance des sous-marins et du navire de surface à propulsion nucléaire dans les établissements de la DCN à Toulon, à Cherbourg, à Brest et sur l'Île-Longue.

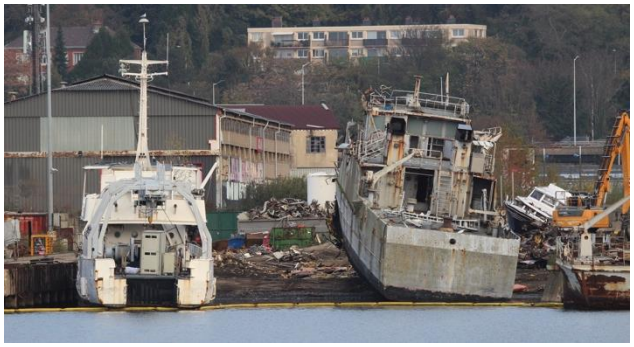
Papayer, 14 janvier
© Fabien Montreuil

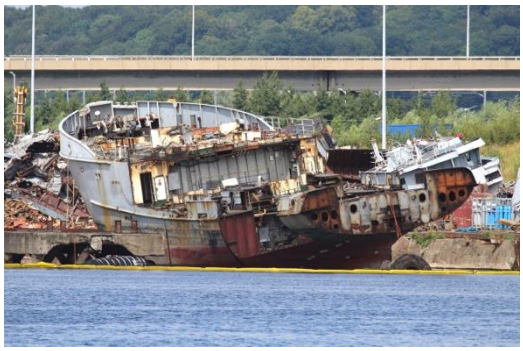
Le Havre, 30 avril, *Sterne,*

et *Tenace,*
chantier de démolition Gardet & de Bézenac. **© Marc Ottini**

Revi, 29 avril, au départ de Brest.
© Michel Floch

19 juin, au départ de Toulon, *Denti* et *Minirem*.
© Coopérative du lamanage du port de Toulon





Denti (à gauche), *Sterne* (à droite), 9 août, et *Tenace*, 10 août
en cours de démolition. **© Pascal Bredel**

Brest. Le chantier Navaleo a réceptionné le 5 août 2021 le sous-marin *Agosta*. C'était le dernier du contrat de démolition de trois sous-marins à propulsion diesel-électrique attribué en juillet 2020 pour un coût de 6 millions €. Les *Beveziers* et *La Praya* désarmés en 1998 et 2000 à la base de sous-marins de Brest ont été déconstruits dans la forme 1 du port de commerce louée par Navaleo. L'*Agosta*, désarmé à Toulon a été transporté sur le *Jumbo Kinetic* (OMI 9634165).

Les ex-*La Praya* et *Bévéziers* en forme n° 1,
mars 2021. **© F Malésieux - France Télévisions**

Arrivée à Brest du *Jumbo Kinetic* chargé de
l'*Agosta*, 5 août 2021. **© Ouest-France**

Denti. Bâtiment d'essais et d'expérimentations. Construit entre février 1971 et octobre 1975 à Toulon par la Direction des Constructions Navales. Longueur 35 m, 170 t. Désarmé en 2012.
Glaive P671. Patrouilleur. Construit en 1976 à Arcachon par les chantiers Auroux, achevé à Lorient. Longueur 41 m, 120 t. Désarmé en 2015.
Malabar A664. Remorqueur de haute mer. Construit en 1975 à Hambourg (Allemagne) par les chantiers Oelkers. Longueur 51 m. Déplacement 925 t. Désarmé en 2016.
Papayer PY740. Remorqueur portuaire. Construit en 1968 à Cherbourg par la Direction des Constructions Navales. Longueur 21 m, 105 t.
Revi A635. Remorqueur ravitailleur. Construit en 1983 à Couëron par les chantiers Bréheret. Longueur 51 m, 1035 t. Désarmé en 2016.
Sterne P680. Patrouilleur. Construit en 1979 à Lorient par les chantiers La Perrière. Longueur 49 m, 250 t. Désarmé en 2009.
Tenace A 669. Remorqueur de haute mer. Construit en 1972 à Hambourg (Allemagne) par les chantiers Oelkers. Longueur 51 m, 925 t. Désarmé en 2018
« Minirem ». Chaland de servitude nucléaire. Construit à la fin des années 60 pour la servitude des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE).

Mise à jour, 7 décembre 2021.
Suite au courrier de Robin des Bois, la Préfecture Maritime de la Méditerranée a apporté les précisions suivantes concernant le *Minirem*.

Courriel reçu le 26 novembre 2021
La Marine nationale met en œuvre une politique écoresponsable de déconstruction et de valorisation de ses bâtiments retirés du service actif, en veillant au respect de la protection des travailleurs et de l'environnement. Le Service de soutien de la flotte (SSF) veille à l'application des mesures conservatoires nécessaires à la préservation des coques condamnées et à la réalisation de l'expertise préalable et de l'inventaire des matières potentiellement dangereuses par un expert indépendant. Le SSF confie ensuite à un industriel les travaux de dépollution, de traitement des déchets et de valorisation des matériaux recyclables dans les filières autorisées.

Ces fondamentaux ont été appliqués à l'ex-MINIREM, qui a été transféré de Brest à Toulon en 1981 et adapté au soutien des premiers sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) de type « Rubis » à partir de 1982. Son activité a cessé en 1989, le soutien des SNA étant alors assuré par des installations terrestres. Le MINIREM a été condamné en 1992 et a fait l'objet d'une première étape de démantèlement et de décontamination en 1993/94.

L'inventaire radiologique réalisé en 2016 a permis de d'établir que les opérations de déconstruction pouvaient être réalisées en toute sécurité d'un point de vue radiologique après traitement de 8 sources scellées d'Américium 241 contenues dans les détecteurs incendie, sources de faible activité ne générant pas de débit de dose pouvant présenter une exposition radiologique significative du personnel intervenant. Ce traitement, consistant en une collecte des sources sans démontage et renvoi au fournisseur des détecteurs, a été réalisé avant la mise à disposition de la coque en mai 2021 au titulaire du contrat de déconstruction notifié en novembre 2020.
L'IMPD, également réalisé en 2016, donne les informations nécessaires au titulaire pour effectuer les travaux de dépollution, notamment le désamiantage qui est actuellement réalisé en respectant la réglementation en vigueur.

Commentaire de Robin des Bois
Nous prenons acte de cette réponse et du fait que le *Minirem* a en fait été transféré à Toulon en 1981 et dédié au soutien des SNA *Rubis*, *Saphir*, *Casabianca*, *Emeraude*, *Amethyste* et *Perle* de 1981 à 1989 et que donc le *Minirem* n'a pas servi à la réception des eaux de purge des chaufferies nucléaires du *Charles de Gaulle* armé en 2000 et entré en service à partir de mai 2001. Nous notons aussi que le *Minirem* a fait l'objet d'une première étape de démantèlement et de décontamination en 1993/1994 dont les modalités ne nous ont pas été communiquées et nous continuons à penser dans l'absence d'informations précises que les ferrailles du *Minirem* devraient être traitées comme des déchets radioactifs ou reservées à une 2ème fusion pour un usage exclusif dans la filière nucléaire.

Norvège

La frégate de la Marine royale norvégienne *Helge Ingstad F313* est entrée en service en 2009. Le 8 novembre 2018, elle est loin de sa fin de vie quand elle entre en collision avec le tanker maltais *Sola TS* (OMI 9724350) et coule au large d'Oygarden au sud-ouest de la Norvège. Elle est renflouée et ramenée à la base navale voisine d'Haakonsvern le 3 mars 2019 puis déplacée en juin à Agotnes dans le même fjord.

Novembre 2018. © **Norwegian Coastal Authority**

Relevage. © **DPA**

Quelques mois plus tard, au vu des coûts nécessaires à sa remise en état, la décision est prise de l'envoyer à la casse. En janvier 2021, le contrat de démolition est attribué à Norscrap West AS. Trois autres compagnies ont participé à l'appel d'offres. Il en coûtera à l'État norvégien 60 millions de couronnes norvégiennes (7 millions US$) moins les recettes de la vente de l'acier estimées à "plusieurs millions". 2500 pièces et équipements sensibles ou réutilisables ont déjà été retirés de l'ex-frégate. Le 8 février 2021, elle est remorquée dans les installations de Norscrap West situées à Hanoytangen, à 6,5 km d'Agotnes. La Norvège a préféré une démolition de proximité.

Février 2021, remorquage. © **NTB**

Octobre 2021, en cours de démolition. © **Alf Kare**

Helge Ingstad F313. Frégate. Construite en 2006-2007 à El Ferrol (Espagne) par Navantia. Longueur 134 m. Hors service depuis le 18 novembre 2018.

Brésil

En mars 2021, exit les projets de musées, le ministère de la Défense brésilien annonce la vente pour démolition de son porte-avions *NAeL Sao Paulo* (ex-*Foch*). Il est attribué aux enchères pour 1,6 million US$, soit 67 US$ la tonne. L'acheteur est le chantier turc Sök Denizcilik inclus sur la liste européenne des chantiers agréés depuis janvier 2020. Jusqu'à présent, la Marine brésilienne expédiait ses navires à démolir sur les plages d'Alang. Le *NAeL Minas Gerais*, prédécesseur du *NAeL Sao Paulo* y avait été échoué en 2004 (cf. "A la Casse" n° 58, p. 7), en 2014 c'était au tour du *NDD Rio de Janeiro* de gagner l'Inde (cf. "A la Casse" n° 37, p. 8).

Foch, juin 1999, retour du Kosovo. © **Marine nationale**

Le remorquage attendu pour l'été prend du retard. Le Brésil n'aurait pas fourni l'inventaire des matières dangereuses. Il pourrait pourtant se rapprocher du ministère français de la Défense français qui a établi l'inventaire des matières dangereuses et la cartographie amiante du sistership *Clemenceau* (cf. "A la Casse" n° 8 p. 12, et sur l'inventaire amiante en particulier "Dernière minute ex-*Clemenceau*, 8 décembre 2006") ou du chantier anglais Able Ship Recycling qui a démoli l'ex-porte-avions français. On parle aujourd'hui d'un départ pour la fin de l'année. Ce report a permis à un nouveau projet résolument "ambitieux" ou, si l'on préfère, délirant, de fleurir. L'homme d'affaires allemand Udo Stern a dévoilé cet été un plan de métamorphose du vieux militaire, 61 ans, en complexe hôtelier de luxe. Aux classiques piscines, salles de cinéma, de concert, casino, bars et restaurants s'ajoutera un golf de neuf trous modulable en piste de ski pendant les mois d'hiver. M. Stern et son "groupement d'entreprises de taille moyenne" de Düsseldorf ne précisent pas le budget de l'opération. Outre la faisabilité technique et le financement, le projet est plombé dès le départ par une clause du contrat de vente à la Marine brésilienne selon laquelle l'ex-*Foch* ne peut être revendu que pour démantèlement, en aucun cas pour un autre usage et sans accord de la France. Les investisseurs rêveurs sont prévenus.

Il y a dans l'air un risque diffus de voir l'ex-porte-avions torpillé dans l'Atlantique et polluer durablement l'environnement marin.

Version été

Version hiver

Vues d'artiste - **Mitsi Studio, La Haye (Pays-Bas).**

Sao Paulo (ex-*Foch*). Porte-avions. Construit en 1957-1960 à Saint-Nazaire puis à Brest. Longueur 265 m. 24.000 t. Vendu en 2000 au Brésil. Désarmé en 2018.

La mort sur les chantiers

La mort ne prend pas de repos et continue de tuer en routine sur les chantiers de démolition des navires. En Turquie, la démolition à marche forcée entraîne un manque de vigilance dans les pratiques et un nombre record d'accidents. Le Bangladesh continue de dérouler une litanie de morts, d'explosions, de chutes et autres accidents mystérieux. L'information reste trop parcellaire. En Inde et au Pakistan, il n'y aurait rien à déplorer. On peut avoir des doutes raisonnables. Le Pakistan n'a pas de loi spécifique encadrant l'activité de démolition des navires. Côté face, les chantiers indiens présentent pour la plupart des certificats de conformité à la Convention de Hong Kong mais côté pile les conditions de travail sont loin de garantir la sécurité des ouvriers. Voir à ce sujet en une les conditions d'accès à l'ex-paquebot *Albatros* en cours de démolition sur le chantier GK Steel Industries. Les taux de fréquence et de gravité des accidents du travail ne font pas l'objet de communications officielles et sont encore moins un critère de sélection d'un chantier par les derniers détenteurs des navires.

Turquie

Des accidents sur les chantiers Isiksan et Simsekler inclus dans la liste des installations agréées par la Commission Européenne pour la démolition des navires avaient causé la mort de deux ouvriers en octobre 2020 et février 2021 (cf. "A la Casse" n°62, p. 4-5). L'afflux de navires de croisière et de plates-formes pétrolières dans les chantiers d'Aliaga et la course à la démolition font déraper la sécurité.

Carnival Inspiration. © **Shipbreaking Group-Eren Topcu**

- 12 juillet 2021. Le *Carnival Inspiration* ex-navire de Carnival Corp, le numéro 1 mondial de la croisière, est en en cours de démolition. Il devait être ferraillé par le chantier Ege Celik inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne depuis janvier 2020. Ege Celik l'avait finalement confié au chantier Metas qu'il venait d'absorber mais ne faisait pas partie de la liste européenne. Un incendie se déclare dans la salle des machines. Deux ouvriers sont pris dans les flammes et meurent.

Les autorités et le chantier promettent de faire la lumière sur les causes de l'accident. Les résultats des enquêtes sur les accidents précédents ne sont pas toujours pas rendus publics.

Bangladesh

Selon la fédération syndicale IndustriALL au moins 10 ouvriers ont été tués et 23 grièvement blessés sur les chantiers bangladais depuis le début de l'année 2021. Le bilan est confirmé par le Département d'Inspection des usines et établissements qui comptabilise 12 décès à fin septembre. Il n'est pas exhaustif. Les accidents ne sont pas systématiquement déclarés, ni pris en compte lorsqu'il s'agit d'empoisonnement par des substances toxiques, voire même parfois niés par les responsables des chantiers.

- 27 mai 2021. Tarikul Islam, 35 ans chute d'un navire en cours de démolition dans le chantier Motaleb Steel. Il est transporté à l'hôpital de Chattogram mais est déclaré mort à son arrivée

- 19 juin 2021. Ripon Chakma, 26 ans, découpe au chalumeau une chaudière du chimiquier taiwanais *Formosa Eight* dans le chantier SN Corporation. Elle explose. Il est tué. Trois autres ouvriers, Md Sohel, 29 ans, Rocket Hossain, 24 ans et Md Mintu, 41 ans, sont gravement brûlés et blessés par des éclats de métal soufflés par l'explosion.

-14 juillet 2021. Ouvrier sur le chantier Ziri Zubedar Ship Breaking yard, Md Mofiz Mia, 40 ans, est transporté à l'hôpital de Chattogram après avoir été heurté par un câble d'acier. Il meurt le lendemain. Un représentant du chantier nie tout accident: l'ouvrier aurait été renversé par une voiture sur la route adjacente. La police dit ne pas avoir trouvé trace d'un accident de la circulation et continue l'enquête.

- 14 septembre 2021. Un camion de matériel est en cours de déchargement sur le chantier Mother Steel. Une bouteille de gaz mal arrimée tombe et explose. Md Ali Najim, 35 ans, est tué.

- 18 septembre 2021. Encore un accident au chantier SN Corporation. Liton Paul, 28 ans, découpe des tôles dans les hauteurs du tanker indonésien *Oro Singa* échoué le 8 septembre comme comorien *Singapura*. Il glisse, il n'a pas de harnais de sécurité et chute. Il est transporté à l'hôpital mais meurt peu après son arrivée.

Oro Singa, 8 septembre 2021. © **Jobayer Hossain**

- 20 septembre 2021. Le tanker thaïlandais *B.P.P. 26* est en cours de démolition sur le chantier Meheren Ship Recycling. Babul 22 ans, Pias, 26 ans et Md Rasal, 25 ans découpent une citerne à carburant. Des gaz résiduels s'enflamment. Les trois ouvriers sont gravement brûlés.

- 29 septembre 2021. Md Taslim, 30 ans est tué par la chute d'une tôle sur le chantier Khawaja Ship Breaking Yard.

Bilan 3ème trimestre, juillet-août-septembre 2021

178 navires à démolir, 1,5 million de tonnes. Moins de navires (-12%) mais plus gros, le tonnage est en hausse de 3%. L'activité a repris en Inde au fur et à mesure que les contaminations Covid diminuaient. Les tonnages réceptionnés ont doublé par rapport au 2ème trimestre 2021. C'est le seul des grands pays démolisseurs à avoir connu une forte hausse des activités cet été. Au Bangladesh, la hausse est de 6%

En tonnage, le Bangladesh conserve la tête (42%) devant l'Inde (26%), le Pakistan (16%) et la Turquie (7%).

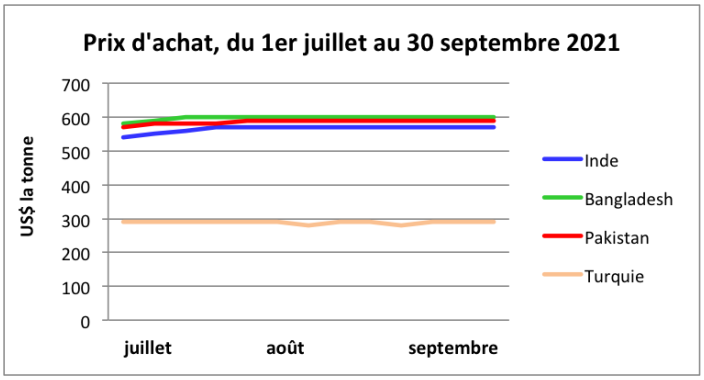
tonnage recyclé	**navires**
1 Bangladesh, 627.000 t (42%)	1 Bangladesh, 71 (40%)
2 Inde, 380.000 t (26%)	2 Inde, 53 (30%)
3 Pakistan, 244.000 t (16%)	3 Pakistan, 23 (13%)
4 Turquie, 104.000 t (7%)	4 Turquie, 12 (7%)

Les tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz continuent d'écraser les autres catégories. En un an leur part de tonnage est passée de 14% à l'été 2020 à 74% à l'été 2021. C'est une nouvelle hausse de 23% par rapport au trimestre précédent.
Le pétrole et le gaz sont dans le brouillard. En cumulant transporteurs de pétrole, de gaz, navires de recherches sismiques, navires de forage, navires de service et de support à l'offshore, le secteur représente 54% des navires démolis au 3ème trimestre 2021.
Les autres navires de charge, vraquiers, cargos polyvalents, cargos réfrigérés, porte-conteneurs, ont presque disparu des chantiers de démolition. Aucune de ces catégories n'atteint 5% du tonnage total. 7 vraquiers seulement ont été échoués. Après la saignée des années 2012-2013 et 2016-2017, les porte-conteneurs qui restent en flotte profitent de la reprise du commerce mondial et de la hausse des taux de fret. Les chargeurs se les arrachent. Les deux porte-conteneurs échoués étaient dédiés au transport de marchandises réfrigérées pour le compte de la multinationale fruitière Dole Food Company**.**

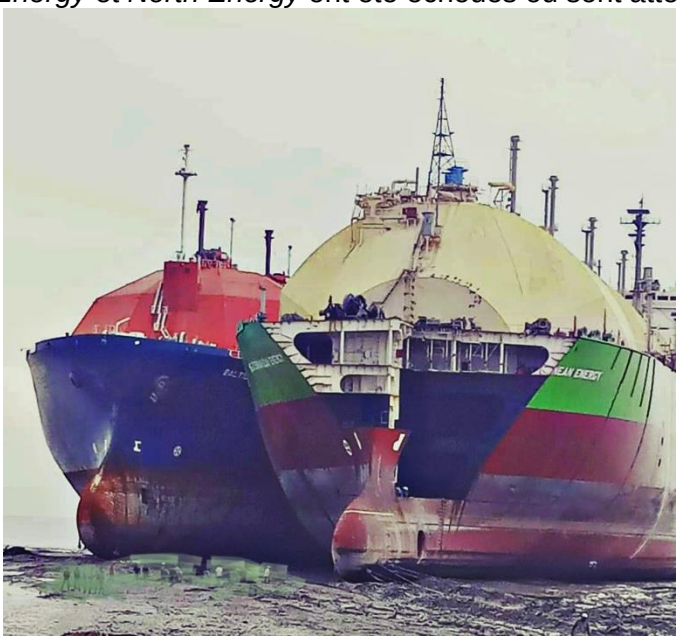
13 cargos réfrigérés ont été envoyés à la casse. Leur âge moyen au moment de la démolition est de 38 ans. Au moins 8 étaient spécialisés dans le transport de poisson dont trois appartenant à la filière thaïlandaise de produits de la mer bon marché qui exploite des marins très bon marché (cf. en particulier le cas du *Blissful Reefer* p. 29).

tonnage recyclé	**navires**
1 : tanker, 1,1 million de t (74%)	1 : tanker, 102 (57%)
2 : navire de forage, 82.000 t (6%)	2 : cargo polyvalent, 18 (10%)
3 : vraquier, 67.000 t (5%)	3 : navire de service offshore, 17 (9%)
4 : navire de service offshore, 42.000 t (3%)	4 : cargo réfrigéré, 13 (7%)
5 : cargo polyvalent, 41.000 t (3%)	5 : vraquier, 7 (4%)

Les prix à la tonne sont restés stables aux alentours des 600 US$ la tonne dans le sous-continent indien, des 300 US$ la tonne en Turquie. Les prix de reprise pour les chimiquiers turcs *Parsa* et *Aysenaz* et leur citernes en inox ont dépassé les 1000 US$. Le *Parsa* (1060 US$ la tonne) s'est échoué à Alang. L'*Aysenaz* (1090 US$) est également attendu en Inde. Il a quitté la Méditerranée fin septembre pour gagner Aqaba (Jordanie). Pour une dernière livraison ?



Au total, neuf navires chimiquiers ou transporteurs de gaz ont été achetés avec une surcote due à la qualité des matériaux de leurs citernes, inox ou aluminium. Les trois méthaniers *Baltic Energy*, *South Energy* et *North Energy* ont été échoués ou sont attendus au Bangladesh.



Chattogram, les *Baltic Energy* (gauche) échoué le 24 août et *Mediterranean Energy* (droite) échoué le 22 juillet.
© Asif Evne

Citernes en aluminum.
© Fazlur Rahman

160 navires ont été démolis dans le sous-continent indien (83%) et en Turquie (7%).

139 navires (78%) disposaient d'un certificat d'une société membre de l'IACS (International Association of Classification Societies).

60 navires (34%) ont été détenus préalablement à la casse. Le podium des navires sous-normes distingue deux cargos polyvalents sur la 1ère marche, les *Lark* (p. 38) battant pavillon du Togo et *Nordan* (p. 38) du Cameroun (14 détentions chacun) et sur la 3ème marche un autre cargo polyvalent, le *Qatar Sadiq 2* sous pavillon Panama (p. 39) et le chimiquier *Hellenic Seas* (p. 64) sous pavillon des Comores (11 détentions chacun). Ils ont été échoués au Pakistan, hormis le *Lark* démoli au Bangladesh.

60 navires ont été dépavillonnés pour le dernier voyage. 34% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard. Saint-Kitts-et-Nevis (20) précède les Comores (7) et le Gabon (6). La Mongolie (5) fait son retour.

59 ans. C'est l'âge du vétéran de la sélection, le cargo réfrigéré et navire négrier *Blissful Reefer* (p. 29) construit aux Pays-Bas en 1962, échoué pour démolition au Bangladesh.

A ses débuts en tant que *Risa Paula,*
© Stichting Maritiem-Historische Databank

Blissfull Reefer, en fin de vie en tant que *PK Marine 3*
© Rock Chy

Deux autres quinquagénaires sont promis aux chalumeaux. Le casino flottant *Amusement World*, 54 ans, (p. 26), ex-ferry de la Stena Line converti en navire de croisière, s'est échoué à Alang. Quant à la bétaillère maritime *Elbeik*, 54 ans (p. 21), victime d'un incendie au large de Tarragone en août 2021, elle a été déclarée perte totale et ne martyrisera plus les équipages et les passagers animaux. Sa destination de démolition n'est pas encore fixée.

La moyenne d'âge toutes catégories confondues est de 30 ans.

Le plus jeune est un mort-né. Le navire de forage *NS Cassino* (p. 77) qui devait entrer en service en 2024 a été échoué à Chattogram pour démolition. 6 navires sont âgés de seulement 10 et 11 ans, ils sont tous liés au secteur pétrolier. Il s'agit des trois navires de service offshore *Posh Gentil*, *Richard Tide* et *Tag-7* (p. 80 et 81), des deux navires de forage *Pacific Bora* et *Pacific Mistral* (p. 77) et du tanker *Lila Dubai* (p. 52).

55 navires (31%) avaient été construits dans l'Union Européenne, en Norvège et au Royaume-Uni.

34 navires (19%) appartiennent à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen. 20 ont été démolis dans des chantiers du sous-continent indien (dont 13 en Inde), 7 dans des chantiers turcs et 7 dans des chantiers européens (dont un seul cargo polyvalent, les six autres étant des navires de servitude ou liés à l'offshore pétrolier).

26 km, c'est la longueur du convoi des démolis.
107 navires (60%) ont une longueur inférieure à 150 m, 34 comprise entre 150 et 200 m et 37 plus de 200 m, parmi lesquels 7 super tankers ou FSO de plus de 300 m.

Les plus lourds sont les supertankers *Hapon* et *Peron.* L'*Hapon* s'est échoué à Chattogram (p. 50). La destination finale du *Peron* n'est pas encore connue. La vente de chacun de ces VLCC a rapporté plus de 28 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires. La vente de leur sistership *EM Vitality* au trimestre précédent avait rapporté 24 millions. Dans cette année 2021, plus on attend, plus on gagne de l'argent.

Décembre 2009, *Ghawar*, 340 m, 48.100 t. © **sq2dk - Fleetmon**
Échoué à Chattogram (Bangladesh) sous le nom d'*Hapon*. Valeur de ferraillage 28 millions US$.

Ils ont fait la Une

L'ex-train ferry *Odeep One* devenu navire-usine embouteilleur d'eau et la bétaillère maritime *Elbeik* ont défrayé la chronique ces derniers mois. Le premier pour un projet industriel fumeux, une faillite et un départ clandestin depuis le port de Sète (France). Le second pour une errance de 91 jours en Méditerranée avec 1776 veaux abattus à la fin du périple en mars 2021 et pour un incendie terminal au mois d'août.

Roulier

Odeep One (ex-*Petersburg*, ex-*Mukran*). OMI 8311883. Longueur 190 m, 15.608 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et Nevis depuis juillet 2021, puis finalement Gabon. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Wismar (Allemagne) par Mathias-Thesen Werft comme train-ferry. Saisi en juin 2018 à Tallinn (Estonie) pour des factures et des salaires impayés. Racheté en 2019 par Ocean Fresh Water (OFW) basé en France et converti en navire usine-embouteilleur d'eau par le chantier Remontowa (Pologne). Détenu en 2019 à Nowy Port (Pologne).
Le 23 juillet 2021, l'*Odeep One* s'évade du port de Sète, devient le *Deep One* sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis. Courant septembre, il est rebaptisé *Lotus*, sous pavillon du Gabon, un autre pavillon corbillard. Échoué pour démolition en Inde. 578 US$ la tonne incluant une chaîne d'embouteillage et une installation de dessalement neuves. (Voir le chapitre The END, p. 83).

L'*Odeep One* à quai à Sète, janvier 2021. **© Kovacs Tibor**

Transporteur de bétail

Elbeik (ex-*Delta 1*, ex-*Aljaghbeir I*, ex-*Al Mahmoud 4*, ex-*Abdulrazak*, ex-*Jihad II*, ex-*Tyro*). OMI 6718427. Ex-cargo polyvalent converti en 1994 à l'âge de 27 ans. Longueur 84 m. Construit en 1967 à Krimpen a/d Ijssel (Pays-Bas) par Van der Giessen-de Noord. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Propriétaire Ibrahim Maritime Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Rana Maritime Services SA (Liban).
9 détentions: en 2003 à Constantza (Roumanie), en 2006 à Midia (Roumanie) et Port-Saïd (Égypte), en 2013 à Braila (Roumanie) et de nouveau à Midia, en 2015 de nouveau à Midia et Constantza, en 2017 à Alexandrie (Égypte) et en 2020 à Koper (Slovénie). Banni des ports du Mémorandum de Paris MoU pour une durée de trois mois en mars 2015 pour détentions multiples.

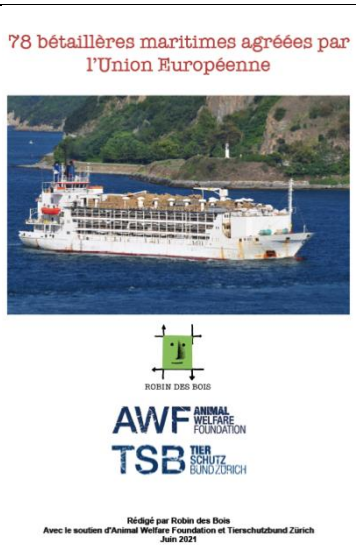
Le cargo polyvalent *Tyro*, mai 1992.
© Pieter Inpijn

La bétaillère maritime *Elbeik*, janvier 2020.
© Marjan Stropnik

L'*Elbeik* était l'une des 78 bétaillères maritimes sous-normes autorisées par l'Union Européenne pour le transport de bétail vivant. Dans son rapport publié en juin 2021, Robin des Bois dénonçait l'état de cette

flotte et les risques qu'elle fait courir aux équipages, aux animaux et à l'environnement (cf. "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union Européenne").

Extrait du rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union Européenne". *Elbeik*, p. 51-52.



L'*Elbeik*, chargé de 1776 veaux, quitte Tarragone le 18 décembre, à destination de Derince, Turquie, en mer de Marmara. L'entrée du bétail en Turquie est refusée; il est soupçonné de souffrir de fièvre catarrhale (maladie de la langue bleue). L'*Elbeik* repart à destination de Tripoli (Libye) pour tenter de décharger sa "cargaison". Il y arrive le 8 janvier et reste au mouilage au large de Tripoli. Il est rejeté des eaux libyennes avec sa cargaison complète le 25 janvier. Il est repéré au large de l'île italienne de Lampedusa pendant deux jours avant de faire route vers l'est en direction de l'Égypte. Après avoir fait escale à Alexandrie début février et après avoir fait des ronds dans l'eau en zone de mouillage, l'*Elbeik* gagne Chypre. Il jette l'ancre au large de Famagouste à la mi-février. Après avoir chargé du fourrage pour les animaux, il quitte les eaux chypriotes fin février et annonce se diriger vers Carthagène (Espagne) ; la date d'arrivée prévue est le 8 mars. À Carthagène cependant, le trafic de bétail est interrompu depuis le retour d'une autre bétaillère maritime, le *Karim Allah*, lui aussi interdit d'entrée en Turquie et en Libye pour suspicion de fièvre catarrhale. L'*Elbeik* mouille sur la côte sud de la Crète le 2 mars, tente d'accoster au Pirée le 5 mars, revient en Crète pour s'avitailler le 7 mars, puis se dirige vers Kalamata, dans le Péloponnèse, pour reprendre du fourrage. Dans la nuit du 9 au 10 mars, il quitte la Grèce, il navigue vers l'ouest pour une destination non divulguée, peut-être Carthagène ou Tarragone, son port de départ. Il longe la côte sicilienne et puis dépasse la Sardaigne. Au matin du 14 mars, il change de cap et se dirige vers la côte sud de l'île de Minorque où il a fait une boucle jusqu'au matin du 17 mars. Il est finalement parti en direction de Carthagène. Il y parvient dans la soirée du 18 mars et accoste dans la matinée du 19 mars après 91 jours en mer. 179 bovins au moins sont morts dont la plupart ont été jetés en mer.

Le 6 août 2021, l'*Elbeik* est au mouillage devant Tarragone (Espagne), un port qu'il fréquente assidûment pour y charger du bétail espagnol destiné principalement à la Turquie, au Liban et à l'Algérie. L'*Elbeik* n'a pas encore accueilli ses passagers. Un incendie éclate et se répand rapidement. L'équipage ne parvient à éteindre le feu par ses propres moyens. Le Salvamento Maritimo et les pompiers de Tarragone interviennent et évacuent les 18 marins. Une fois l'incendie sous contrôle, l'*Elbeik* est mis à quai à Tarragone le long de la digue du Levant pour les opérations finales d'extinction: les pompiers montés à bord avaient estimé que le système de lutte anti incendie de la bétaillère serait insuffisant. L'*Elbeik* est déclaré perte totale. Sa destination de démolition n'est pas connue à ce jour. Robin des Bois redoute un remorquage vers la Turquie.

Information		Since
IMO number :	6718427	
Name of ship :	ELBEIK	(since 01/12/2017)
Call sign :	5VFM7	
MMSI :		
Gross tonnage :	2867	(since 01/12/2017)
DWT :	1459	
Type of ship :	Livestock Carrier	(since 01/11/1994)
Year of build :	1967	
Flag :	Togo	(since 01/12/2017)
Status of ship :	Total Loss	(since 06/08/2021)
Last update :	26/10/2021	

Août 2021. © **Salvamento Maritimo**

Ferry-traversier

Ferry Genkai. OMI 8223775. Longueur 66 m, 1.180 t. Pavillon Japon, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Genkai*. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Taguma (Japon) par Naikai. Propriétaire Marukichi Commerce Co Ltd (Japon). C'était l'un des ferries reliant Fukuoka sur l'île de Kyushu, la plus méridionale des 4 îles principales de l'archipel, à Hitakatsu sur l'île de Tsushima située à mi chemin entre l'archipel nippon et la péninsule coréenne. Il est remplacé en juin 2021 par un ferry neuf, l'*Umiterashi* qui permettra de gagner 1 heure sur la liaison. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Le *Ferry Genkai*, devant Yobuko, île de Kyushu, mai 2006.
© Yuichi Morita

Umiterashi. **© Kyushu Yusen**

Depuis plusieurs années, les ferries desservant les îles Andaman-et-Nicobar depuis Kolkata perdent des parts de marché au profit de l'avion. Les passagers se plaignent de pannes récurrentes de moteurs et de climatisation, de retards et de mauvaises conditions d'hygiène. D'une capacité de 1200 passagers, le *Nancowry* n'en embarquait souvent que 10% ou moins.

Nancowry. OMI 8606434. Longueur 157 m, 8.000 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1992 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Shipping Corporation of India Ltd (Inde). Racheté en l'état à Port Blair (Inde) par Earwyn Marine Services Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde. 567 US$ la tonne.

Nancowry, 8 février 2015 Port Blair, Îles Andaman, Inde
© Tony Hogwood

Nicobar, décembre 2012
© Brian Crocker

Nicobar. OMI 8606161. Longueur 157 m, 7.924 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1991 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Shipping Corporation of India Ltd (Inde). Vendu aux enchères en l'état à Kolkata (Inde) pour démolition en Inde. 456 US$ la tonne.

Rigel 1 (ex-*Rigel*, ex-*Badis*, ex-*Atlas 1*, ex-*Baltic Kristina*, ex-*Windward Pride*, ex-*Anastasia V*, ex-*Stena Baltica*, ex-*Ilyich*, ex-*Skandia*, ex-*Bore I*). OMI 7224459. Longueur 128 m, 6.773 t. Pavillon Chypre, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Roger*. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1973 à Turku (Finlande) par Wartsila. A sa sortie de chantier, il appartient à la compagnie finlandaise Bore line mais est exploité sous le nom de *Bore I* par la Silja Line sur les services Åbo-Mariehamn-Stockholm et Helsinki – Stockholm. En 1980 il est revendu à une autre compagnie finlandaise Suomen Höyrylaiva Oy/Finska Ångfartygs Ab (FAÅ) mais continue le même service pour la Silja Line sous le nom de *Skandia*.

Bore I, devant Korpo (Finlande), années 70.
© Folke Ôsterman

Skandia, port de Mariehamn (Finlande).
Carte postale Silja Line

En 1983, il est acquis par la suédoise Stena Line AB et est rebaptisé *Stena Baltica*. Il entre pour travaux dans les chantiers de Göteborg (Suède). Une de ses deux cheminées est supprimée. Il ne naviguera jamais pour la Stena Line. Dès le mois de juin de la même année, il est revendu à la Baltic Shipping Corporation de Leningrad (Union Soviétique). Il devient l'*Ilyich* et relie dès lors Leningrad (puis Saint-Pétersbourg) à Stockholm. Après 1991, son service est étendu, il dessert Stockholm, Saint-Pétersbourg et Riga (Lettonie). En 1994, il est curieusement honoré par un timbre de la poste de Madagascar. En 1996, il revient dans son chantier de naissance pour d'importants travaux de rénovation mais son armateur est dans l'incapacité de les payer. Le ferry est saisi.

1988, *Ilyich*, arrivée à la gare maritime de Léningrad **© E Kassin**

1993, *Ilyich,* archipel de Stockholm (Suède).
© J Lund, collection BV Lemachko

1994, *Ilyich,* " Russie-car ferry ", timbre à 45 francs malgaches, ou 9 ariary

En 1997, l'*Ilyich* est vendu aux enchères à Penomi Shipping basé à Chypre qui le renomme *Anastasia IV.* La même année, il passe sous contrôle de KS Windward Venture enregistré à Saint-Vincent-et-Grenadines qui projette de le faire naviguer entre la Barbade et le Vénézuéla sous le nom de *Windward Pride.* Il part pour les Caraïbes fin mai 1997. En octobre, il est racheté par l'Estonian Shipping Co,

retourne en Europe du Nord et devient le *Baltic Kristina* pour exploitation en mer Baltique sous le pavillon de l'Estonie puis sous celui de la Lettonie. Les armateurs eux aussi se succèdent.

Baltic Kristina, au départ de Stockholm, en route pour Riga, mai 2005. **© Eerik Laine**

Badis, au départ d'Almeria (Espagne). **© Mike Barker**

En février 2007, il est une nouvelle fois vendu aux enchères pour 1,12 million d'euros. Il a 34 ans, il devient le Panaméen *Atlas 1* et part pour la Méditerranée où son nouveau propriétaire, Fernseh & Marketing GmbH basé à Hambourg (Allemagne), compte l'affréter. Sans guère de succès même s'il est exploité par la Comarit pour un service estival entre Almeria (Espagne) et Al Hoceima (Maroc) en tant que *Badis*.

En octobre 2007, il est revendu au grec Nobel Maritime Inc. Il est exploité par Ventouris Ferries principalement sur le service reliant Bari (Italie) et Durres (Albanie) sous le nom de *Rigel* et le pavillon de Panama puis à partir de 2013 en tant que chypriote *Rigel I*. Son propriétaire officiel depuis cette date était Saphir Marine SA enregistré à Panama aux bons soins de Nobel Maritime Inc (Grèce).

Rigel 1, 14 août 2015, arrivée au port de Bari (Italie). **© Luciano 73-vesselfinder**

Le 30 août 2021, par la magie d'un coup de peinture économe, le *Rigel 1* devient le *Roger*. Il quitte le Pirée (Grèce), destination Port-Saïd (Égypte), à l'entrée du canal de Suez. Il annonce pour destination finale Alang. Il s'y échoue le 9 octobre sous le pavillon des Comores.

Roger, arrivée à Alang. **© Vaja Nilesh**

Navire de croisière

Albatros (ex-*Crown*, ex-*Norwegian Star I*, ex-*Norwegian Star*, ex-*Royal Odyssey*, ex-*Royal Viking Sea*). OMI 7304314. (Voir p. 1-2).

Albatros, remontée du Bosphore en mai 2011. © **Marc Ottini**

Amusement World (ex-*Putri Bintang*, ex-*Lion Queen*, ex-*Sun Fiesta*, ex-*Pacific Star*, ex-*Crown Princess*, ex-*Crown Princess Victoria*, ex-*Lion Queen*, ex-*Stena Saga*, ex-*Stena Oceanica*, ex-*Patricia*). OMI 6620773. Ex-ferry converti en navire de croisière en 1998. Longueur 141 m, 8.056 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *World*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1967 à Göteborg (Suède) par Lindholmens Varv.

Lion Queen, 1er juin 1994, Grenaa, (Danemark) © **Pieter Inpijn**

En 2012, l'*Amusement World* et le *Leisure World* furent les deux premiers navires immatriculés sous le registre international de Palaos qui venait de se lancer dans le business du pavillon de complaisance. Propriétaire Jackstone Maritime Ltd (Singapour). Racheté par NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition en Inde.

Amusement World en sortie de Penang (Malaisie). © **Honest Cruiser**

Amusement World, Alang. © **Eren Topcu**

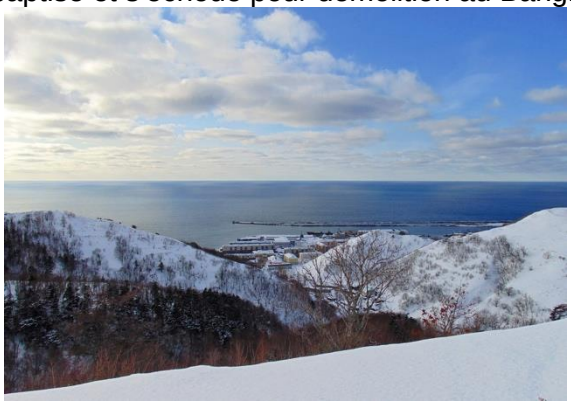
Navire de pêche

Elladora (ex-*Arctur 7777*, ex-*Arctur*, ex-*Arctur 7777*, ex-*Orvar*). OMI 8106824. Longueur 51 m, 959 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage rebaptisé *Pandora*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 à Akureyri (Islande) par Slippstodin Oddi. Il prend le pavillon russe en 1998 quand il est racheté par Virma Co Ltd basée à Mourmansk.

Arctur 777 en baie de Pierre le Grand, mer du Japon, août 2013. © **Igor Gl.**

Elladora, Vladivostok (Russie), mai 2018. © **Sergei Skriabin**

Il part pour l'Extrême-Orient russe en 2007, avec pour port d'attache Nevelsk dans l'oblast de Sakhaline puis Magadan sur les rivages nord de la mer d'Okhotsk. Son dernier propriétaire connu était Magadanryba (Russie). Désarmé depuis août 2019. En septembre 2021, il est vendu, dépavillonné, rebaptisé et s'échoue pour démolition au Bangladesh.



Nevelsk. © **Alexandre Bortsov**

Magadan. © **Victor Kabanov**

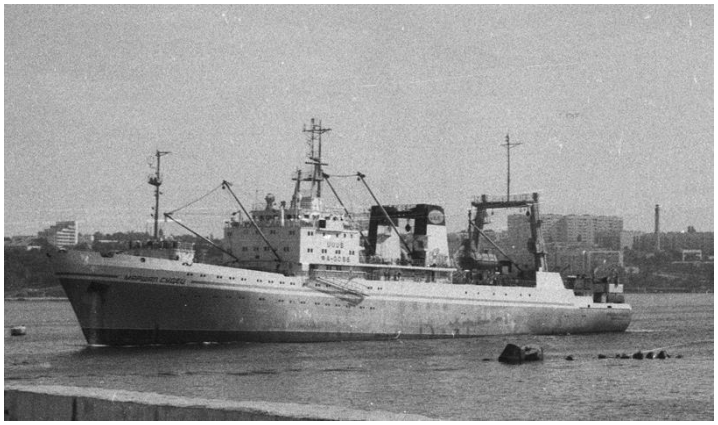
Mavigator (ex-*Maja E*, ex-*Juni*, ex-*Venus*, ex-Juni). OMI 7223223. Longueur 78 m. Pavillon Guinée-Bissau. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1973 à Pasaia (Espagne) par Luzuriaga; rallongé en 1994 de 68 à 78 m. Dernier propriétaire connu Global Fishing Services (Singapour) depuis 2019. Remorqué pour démolition à Liepaja (Lettonie).

Maja E, en action de pêche au large de l'Islande, juin 2013. © **Bergthor Gunnlaugsson**

Mavigator, en remorque vers le chantier de démolition de Liepaja (Lettonie), 30 août 2021**.** © **Andrej S**

Navire-usine

Kapitan Demidyuk (ex-*MYS Khersones*, ex-*Marshal Sudets*). OMI 8624565. Longueur 114 m, 5.488 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Mikolayev (Ukraine) par Okean. Un des 7 navires-usines du type *Antarctica* construit par le chantier ukrainien entre 1984 et 1988. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fond, la congélation (24 t/jour), la mise en boîte de poissons (50.000 boîtes n°6/16 heures) et de krill (75.000 boîtes n°1/16 heures), et la production de farine de poisson (60 t/jour de matière brute). Propriétaire Preobrazheniye Trawler Fleet (Russie). Son port d'attache était Nakhodka dans l'Extrême-Orient russe. Racheté par Prayati Shipping (Inde), il s'échoue à Alang le 21 septembre.



Marshal Sudets, en mer Noire, 1993. **collection B.V. Lemachko**

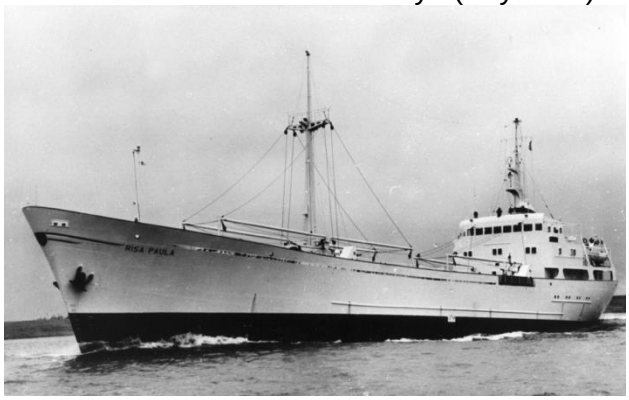
Kapitan Demidyuk, baie de Sokolovskaya, Mer du Japon, août 2017. © **Igor Savitsky**

Ostronov 11 (ex-*Mlechnyy Put*). OMI 8131661. Longueur 101 m, 3.504 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Stralsund (Allemagne) par VEB Volkswerft. Un des 201 navires-usines du type *Prometey* ou projet Atlantik-434 sortis du chantier est-allemand et du chantier roumain de Braila entre 1972 et 1989. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fond, la congélation (50 t/jour), la mise en boîte des foie de poisson (2400 boîtes/24heures), et la production de farine de poisson (50-60 t/jour de matière brute) et la production d'huile de foie de poisson (4,5 /jour de matière brute). Propriétaire Ostrovnoy Rybokombinat basé à Sakhaline (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

En mer d'Okhotsk (Russie), mai 2016. © **Marine Traffic**

Cargo réfrigéré

Blissful Reefer (ex-*Kingbon I*, ex-*Risa Paula*, ex-*Aztec*, ex-*Risa Paula*). OMI 5296795. Longueur 84 m, 1.281 t. Pavillon Cameroun pour son dernier voyage renommé *PK Marine 3*. Société de classification Intermaritime Certification Services. Construit en 1962 à Schiedam (Pays-Bas) par N.V. Werf Gusto en tant que *Risa Paula* pour Transmarine Holland NV de La Haye (Pays-bas).



Risa Paula. © **Stichting Maritiem-Historische Databank**

Le navire passe aux mains d'intérêts basés aux Antilles Néerlandaises, aux Îles Caiman et au Panama puis finalement thaïlandais. Chainavee Cold Storage Co Ltd basé à Samut Sakhon sur le golfe de Thaïlande utilise le *Blissful Reefer* en tant que navire-mère de sa flotte de pêche et alimenter l'industrie nationale de transformation et sa filière d'exportation de poisson bon marché.
Le 31 juillet 2015, le *Blissful Reefer* naviguant sous pavillon du Honduras était arraisonné par la Papouasie-Nouvelle Guinée et dérouté sur Port Moresby. Il transportait du poisson mais aussi des esclaves. 6 cambodgiens et 2 birmans victimes de travail forcé avaient été rapidement libérés. Il était prévu qu'ils soient en pleine mer livrés aux chalutiers *Chainavee 12* et *Chainavee 24.* L'interrogatoire des 19 hommes d'équipage et du capitaine s'était poursuivi pour identifier d'autres victimes potentielles. Selon l'Office International des Migrations, le *Blissful Reefer* était complice d'un vaste réseau de trafic d'êtres humains fournissant aux bateaux de pêche une main d'œuvre réduite en esclavage. Les hommes étaient recrutés principalement au Cambodge, en Birmanie ou au Laos pour travailler dans des entreprises thais mais étaient en réalité embarqués comme forçats sur les navires de pêche dont ceux de la Chainavee.
En janvier 2016, le navire négrier retourne à Samut Sakhon mais reste désarmé. Il quitte la Thaïlande le 18 août 2021 et s'échoue à Chattogram le 4 septembre.

PK Marine 3, ex-*Blissful Reefer*, échoué à Chattogram, septembre 2021. © **Salah Uddin**

Celtic Ice (ex-*Silver Sea 1*, ex-*Silver Sea*, ex-*Celtic Ice*, ex-*Celtic*). OMI 7727102. Longueur 82 m, 1.445 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1979 à Lemmer (Pays-Bas) par Friesland; rallongé en 1982 de 67 à 82 m. Propriétaire Silver Sea Marine Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

1991, *Celtic Ice*, arrivée à Haringhaven, IJmuiden (Pays-Bas). © **Marcel & Ruud Coster**

Chainavee Reefer (ex-*Casablanca*). OMI 7637591. Longueur 102 m, 1.480 t. Pavillon Honduras, Cameroun pour son dernier voyage renommé *PK Marine 4*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuw Noord Nederlandse; rallongé en 1983 de 84 à 102 m. Propriétaire Chainavee Cold Storage Co Ltd (Thaïlande), comme le ci-dessus *Blissful Reefer* qu'il rejoint sur la plage de Chattogram le 8 septembre.

Chainavee Reefer, île Yorke, détroit de Torres (Australie), mars 2014. © **Neil A Doyle**

Dafeng Mariner (ex-*Sijilmassa I*, ex-*Atlas Venture*, ex-*Smara I*I, ex-*Asian Rex*). OMI 8319031. Longueur 94 m, 1.984 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Dafeng*. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1984 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Propriétaire He Yue Shipping Ltd enregistré à Hong Kong aux bons soins de Lucky Ocean Shipping Services Co Ltd (Chine). 9 détentions: en 1998 à Esbjerg (Danemark), en 1999 à Boston (Massachussetts, États-Unis), en 2001 à Charlottetown (Canada), Brest (France) et Vlissingen ((Pays-Bas) et en 2006, 2011, 2016 et 2017 à Fuzhou (Chine).

Mer de Chine Méridionale, 10 janvier 2009. © **Ivan Meshkov**

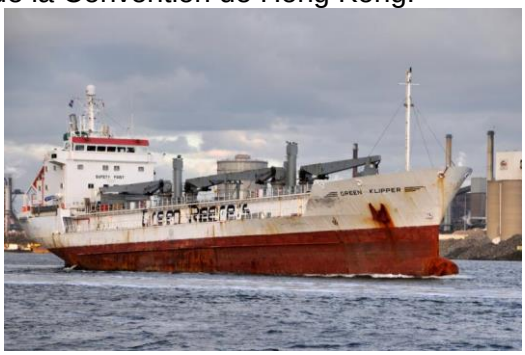
Le 7 novembre 2020, le *Dafeng Mariner* en route pour un chantier de réparation de Zhejiang (Chine) est victime d'une voie d'eau. Les conditions de mer sont mauvaises, le navire commence à gîter et se met au mouillage au sud-ouest des Îles Matsu (Taiwan). L'équipage de 23 marins dont 8 indonésiens et 15 chinois est évacué par hélicoptère. Le navire est déclaré perte totale. Il est racheté en juillet 2021 par Ace Ship Recycling Pte Ltd basé à Singapour avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Novembre 2020. **Capture d'écran youTube**

Delta Reefer (ex-*Pegasas*, ex-*Koshka*, ex-*Vianneytte*, ex-*Pacific Peeress*). OMI 7912408. Longueur 91 m, 1.780 t. Pavillon Dominique. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Hendrik-Ido-Ambach (Pays-Bas) par Jonker & Stans; rallongé en 1983 de 75 à 91 m. Propriétaire Croftec Ventures Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques. 4 détentions: en 1998 à Villagarcia de Arosa (Espagne), en 2004 à Kaliningrad (Russie) et en 2009 à Las Palmas (Canaries, Espagne) et Damiette (Égypte). Vendu pour démolition en Turquie.

Delta Trader, arrivée à Douala (Cameroun), 9 mars 2018. © **V Beletskiy**

Green Klipper (ex-*Orange Klipper*). OMI 9001904. Longueur 108 m, 2.495 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1991 à Capelle (Pays-Bas) par YVC Ysselwerf. Propriétaire Green Shipping AS (Norvège). Détenu en 2009 à Ceuta (Espagne) et en 2017 à Trapani (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 505 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



20 novembre 2020, *Green Klipper*, Ijmuiden (Pays-Bas). © **Erwin Willemse**

Février 1994, *Oceaan Klipper*, Eemshaven (Pays-Bas). © **Frits Olinga**

27 juillet 2021, les inséparables, *Green Ocean* et *Green Klipper,* chantier Sai Bandhan Infinium.
© **Alang Shipbreaking-Marine Traffic**

Green Ocean (ex-*Oceaan Klipper*). OMI 9001916. Longueur 108 m, 2.495 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1992 à Capelle (Pays-Bas) par YVC Ysselwerf. Propriétaire Green Shipping AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 505 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Hai Feng 895 (ex-*Chikuma*). OMI 8814237. Longueur 100 m, 2.200 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Feng 95*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1989 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon Shipbuilding Co. Détenu en 2004 à Shimizu (Japon). Propriétaire Zhongyu Global Seafood Corp (Chine). Racheté par Last Voyage DMCC enregistré aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition en Inde.

Haifeng 895, 11 mai 2006, baie de Guanabara, Rio de Janeiro (Brésil). © **Edson de Lima Lucas**

Kapitan Stekolshchikov. OMI 8884256. Transporteur de poisson. Longueur 55 m, 734 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1994 à Khabarovsk (Russie) par S.M.Kirova. Un des 100 transporteurs de poissons du type *Raduzhnyy* ou projet 1350 construits entre 1974 et 1996 par le chantier de l'Extrême-Orient russe. Détenu en 2002 à Otaru (Japon). Propriétaire Eastern Refrigeration Co Ltd (Russie). Son port d'attache était Petropavlosk-Kamchatskiy. Racheté par Trade Bridge Inc Ltd basé à Hong Kong avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Vladivostok, 28 septembre 2017. © **Sergei Skriabin**

La Manche (ex-*Proliv Diany*). OMI 8226739. Longueur 182 m, 8.144 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Nikolaiev North (Ukraine) par le chantier 61 Communards. Un des 18 navires transporteurs de poisson du type *50 Let SSSR (50 ans de l'URSS*) ou projet 1347 construits par le chantier ukrainien entre 1974 et 1984. Détenu en 1998 à Kaliningrad (Russie) et en 2007 à Saint-Pétersbourg (Russie). Enregistré comme cargo réfrigéré depuis 2009. Propriétaire Aker Biomarine Antarctic AS (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie.

La Manche, rio de la Plata mars 2013 © **CW-vesseltracker**

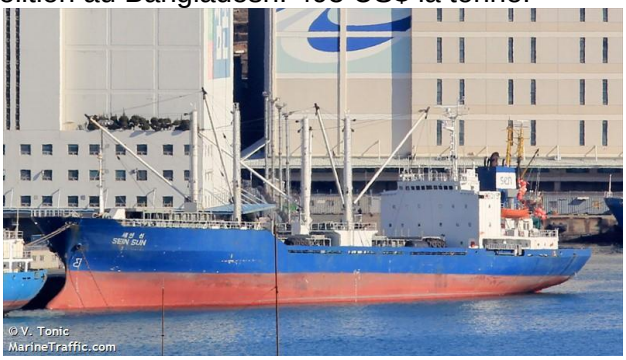
Lake Glory (ex-*Thorfrid*, ex-*Akashi Rex*, ex-*Suiyo*, ex-*Suiyo Maru*). OMI 8204597. Longueur 119 m, 3.292 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1982 à Shimoda (Japon) par Shimoda Dockyard Co. Propriétaire Ji Sung Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.

18 mars 1996, *Akashi Rex*, à quai au Havre (France). **© Pascal Bredel**

Mai 2017, *Lake Glory* Bangkok (Thaïlande). **© Graham Buchan Innes**

Sein Sun (ex-*Nova Australia*, ex-*Green Eskimo*, ex-*Winter Reefer*, ex-*Garnet Reefer*, ex-*Atlas Rex*). OMI 8415859. Longueur 109 m, 3.211 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1984 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Détenu en 2007 en Égypte. Propriétaire Sein Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 495 US$ la tonne.

16 août 1997, *Green Eskimo* passant devant Terneuzen (Pays-Bas). **© Pascal Bredel**



10 février 2016, *Sein Sun*, port de Busan (Corée du Sud). **© Vladimir Tonic**

Xin Yu 1 (ex-*Xing Yun*, ex-*Xue Lin*, ex-*Snowmass*, ex-*Keifu Maru*). OMI 8203816. Longueur 109 m, 3.221 t. Pavillon Mongolie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Xin Yu*. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1982 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. 4 détentions: en 2013 à Fuzhou (Chine), en 2015 à Singapour et en 2019 à deux reprises à Busan (Corée du Sud). Propriétaire Fangwei Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Jia Hang Shipping Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Xing Yun, passage d'Anchorage (Alaska, États-Unis), mai 2006. **© Sergey Skvortsov**

Cargo polyvalent

Les cargos polyvalents ou transporteurs de marchandises diverses transportent des produits ou des déchets en sacs, en caisses, en fûts, en cartons, généralement mis sur palettes ou des colis à nu, des engins roulants et des grumes. Certains peuvent aussi transporter des conteneurs en complément de cargaison.

18 démolitions, 41.000 tonnes, 3% du tonnage total. Un seul navire, le *Saga Tide*, mesure plus de 150 m et représente à lui seul 26% du tonnage de la catégorie. L'âge moyen au moment de la démolition est de 31 ans.
13 navires (72%) ont obtenu un certificat établi par une société de classification de moindre rang n'appartenant pas à l'IACS. Le pourcentage est de 22% pour l'ensemble des navires démolis au cours du troisième trimestre 2021.
Le taux de détention de la catégorie est de 72%. Le *Lark* et le *Nordan*, 14 détentions chacun, se distinguent sur le podium des navires sous-normes en compagnie du *Qatar Sadiq 2*, 11 détentions.
Les trois navires appartenant à un armateur de Papouasie-Nouvelle Guinée repérés par Robin des Bois (cf. "A la Casse" n°62, p. 10-11) ont été remorqués jusqu'aux chantiers du Bangladesh.
Trois navires appartenaient à des armateurs européens. L'*Andromeda* appartenant à un armateur grec aurait été vendu pour ferraillage en Turquie. Le danois *SC Nordic* est en cours de démolition au Danemark. Quant au *Saga Tide* appartenant à l'armateur norvégien Saga Shipholding Norway AS, il s'est échoué en Inde.

Andromeda (ex-*Lotta*, ex-*Glory,* ex-*Ladoga-17*). OMI 7614666. OMI 7614666. Longueur 81 m, 1.045 t. Pavillon Togo depuis octobre 2020. Société de classification Maritime Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Uusikaupunki (Finlande) par Rauma-Repola. C'était l'un des 10 navires fluvio-maritimes du type Ladoga projet 285 construit par le chantier finlandais pour le transport de bois et de marchandises diverses en vrac ou en conteneurs.

Ladoga-17. **Collection Chemak B.V.**

Lotta, transport de bois sur la Kama (Russie) affluent de la Volga, 5 juillet 2012. © **Ant-poc**

9 détentions: en 2000 à Saint-Malo (France), en 2004 à Aarhus (Danemark), en 2006 à Howdendyke (Royaume-Uni), en 2014 à Zeebrugge (Belgique) en 2015 à Tuzla (Turquie) et Heraklion (Grèce), en 2016 à Sfax (Tunisie) et en 2017 à Beyrouth (Liban) et à Aspropygros (Grèce). Banni des ports européens en août 2017 pour une durée de 3 mois. En janvier 2018 il avait été arraisonné par la marine grecque pour suspicion de trafic d'armes. Un an plus tard l'équipage et l'armateur avaient été acquittés et libérés, l'*Andromeda* avait repris ses activités. Il faisait partie des navires sous normes pointés par Robin des Bois en mai 2020 (cf. "A la Casse" n° 59 p 7-8). Propriétaire Andromeda ship management SA (Grèce). En octobre 2020, le navire est racheté par Belinda Shipholding Corp enregistré aux Îles Marshall. Selon Medscrap, une compagnie se présentant comme un spécialiste de l'achat des navires à recycler en Méditerranée, en mer Noire et en Afrique de l'Ouest depuis 1990, il aurait été revendu pour démolition. Sa dernière localisation le situe en Turquie en mer de Marmara. Sa fin de vie reste à confirmer, son statut officiel est toujours "en service".

Andromeda, Heraklion (Crète, Grèce). 24 juillet 2019. © **Axel aus Do**

cargo polyvalent

Celebration G (ex-*Celebration*, ex-*Thorco Celebration*, ex-*BBC Brazil*, ex-*Ile de Re*, ex-*Ursula*). OMI 9258997. Longueur 143 m, 3.977 t. Pavillon Panama. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 2002 à Galati (Roumanie) par Damen Galati; achevé à Foxhol (Pays-Bas). 3 détentions: en 2011 à Montréal (Canada), en 2014 à Darwin (Territoires du Nord, Australie), en 2018 à Brême (Allemagne). Propriétaire Bluegill Maritime Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Glory Denizcilik (Turquie). Le 20 juin 2021, le *Celebration G* est victime d'une panne de propulsion dans le golfe d'Aden et dérive pendant plusieurs jours. Il est finalement remorqué jusqu'au port de Khor Fakkan (Émirats arabes unis). Depuis, son statut officiel était "accidenté/en réparation". En septembre, il est annoncé vendu pour démolition en Inde.

Décembre 2020, Lübeck/Travemünde (Allemagne). © **Schlickrutscher /Fleetmon**

Golden Sailing (ex-*Southern Star*, ex-*Diamond 8*, ex-*Byuksang 3003*, ex-*Hanjin 3003*). OMI 9054949. Longueur 94 m, 1.545 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification inconnue. Construit en 1992 à Busan (Corée du Sud) par Dae Sun SB & E Co.

Avril 2018. © **Filipino Navy**

Le 11 avril 2018, le *Diamond 8* est intercepté au sud-ouest de l'île de Mindanao par la marine des Philippines. Il tente de débarquer 1350 tonnes de riz en provenance du Vietnam alors que les importations de riz sont interdites aux Philippines depuis 2017 pour protéger les producteurs locaux. Il est exploité par une compagnie basée à Hong Kong et navigue sous le pavillon de la Mongolie. Les 27.180 sacs de riz sont confisqués. L'équipage de 4 marins chinois (dont le capitaine) et 11 bangladais ainsi que 51 philippins recrutés pour le déchargement sont cantonnés à bord dans la zone d'attente de Zamboaga. Le 3 juillet toutes les charges contre l'équipage sont levées. Les marins sont rapatriés, le navire est autorisé à quitter le port. Il change de nom et de pavillon en octobre 2018.

Diamond 8. © **Filipino Navy**

Golden Sailing, Chattogram
© **Mohammad Islam Meah**

Son dernier propriétaire connu depuis juin 2019 est Future Smart Ltd enregistré à Anguilla aux bons soins de Great Rich Holdings Ltd (Samoa). Il quitte Taiwan le 25 août 2021 et s'échoue pour démolition au Bangladesh. 580 US$ la tonne.

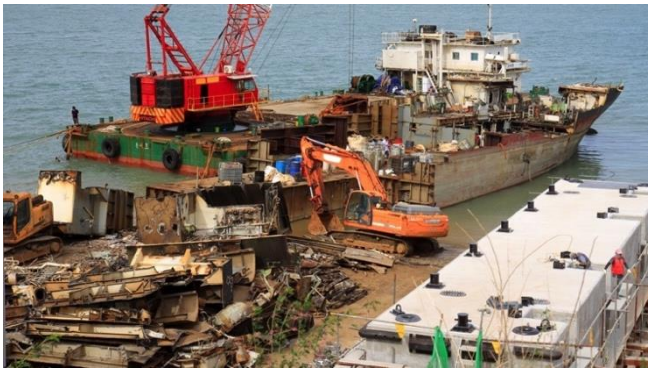
Hanjin 3006. OMI 9129043. Longueur 99 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Masan (Corée du Sud) par Korea Tacoma. Propriétaire Hanjin Transportation Co Ltd (Corée du Sud). En cours de démolition à Mokpo (Corée du Sud).

30 juillet

9 août

Photos Vladimir Tonic

16 août



8 septembre

Harats (ex-*Albany*, ex-*Amur-2514*). OMI 8721404. Longueur 116 m. Pavillon Panama. Société de classification Shipping Register of Ukraine. Navire fluvio-maritime du type *Amur* ou projet 92-040 construit en 1996 à Komarno (Slovaquie) par Zavody Tazkeho Strojarstva Yard. Propriétaire Albany Shipping Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins de Global Marine Consulting Ltd (Turquie). 4 détentions: en 2014 à Yeysk (Russie), en 2016 à Tuzla (Turquie), en 2017 à Azov (Russie) et en 2021 à Varna (Bulgarie). Vendu pour démolition en Turquie.

Harin Navee 8 (ex-*Harin Navee 5*, ex-I*yo Maru No. 2*). OMI 8703074. Longueur 73 m, 758 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1987 à Namikata (Japon) par Yamanaka. Propriétaire Nipat Navee Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2005 à Kuantan (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 520 US$ la tonne.

Harin Navee 8, Bangkok (Thaïlande), avril 2017. © **Thanachon Karythong**

Harin Transport 17 (ex-*Senryu Maru*). OMI 8006103. Longueur 83 m, 798 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1980 à Anda (Japon) par Yoshida Zosen Kogyo. Propriétaire Harinsuit Transport Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2001 à Port Klang (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

BISMARK MARITIME
Be Sharp, Ship Bismark!

Les trois navires de la compagnie maritime de Papouasie-Nouvelle-Guinée Bismark Maritime, désarmés à Lae étaient à vendre. (cf. "A la Casse" n° 62, p 10-11). Ils ont été rachetés par une certaine Maimah Marine Pte Ltd basée à Singapour et remorqués jusqu'aux chantiers de démolition de Chattogram (Bangladesh). Les *Island Express*, *Moresby Express* et *Pacific Express* ont été dépavilloné en juin 2021 sous les couleurs de Niue puis sous celles du Gabon. Pour ce dernier voyage, la société de classification était la Union Marine Classification Society, une société connue pour avoir obtenu en 2007 une délégation d'enregistrement des navires sous le pavillon des Comores pour une durée de 25 ans; les Comores avaient mis un terme à ce contrat en 2012 pour défaut de paiement des redevances convenues.

Island Express

Moresby Express

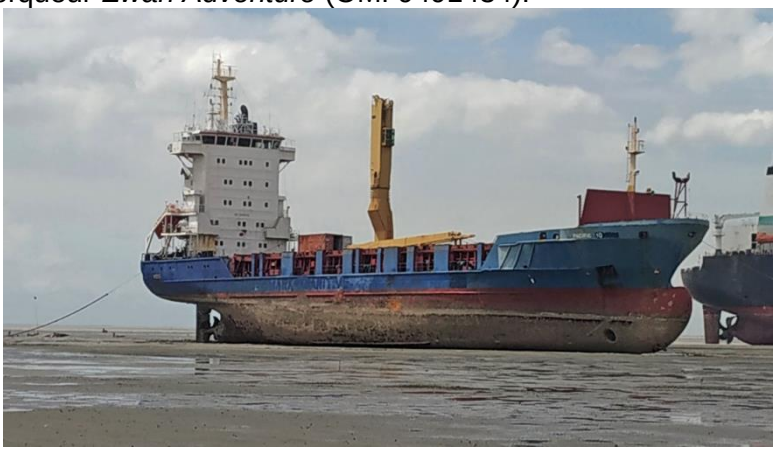
Pacific Express

© Foggy

Island Express (ex-*BBC Denmark*, ex-*Wangerooge*). OMI 9197674. Longueur 101 m, 2.686 t. Société de classification Registro Italiano Navale jusqu'au 30 décembre 2020. Construit en 1999 à Shanghai (Chine) par Zhonghua Shipyard Détenu en 2011 à Fremantle (Australie). L'*Island Express* était désarmé depuis le 12 avril 2020 à Lae (Papouasie-Nouvelle-Guinée), sans propulsion et à vendre en l'état avec 4 tonnes de diesel marin (MGO) et 8 tonnes de fioul lourd (HFO). Abrégé en *Island* 10, il est échoué le 12 septembre 2021 par le remorqueur *Intan Sari* (OMI 9398864).

Moresby Express II (ex-*BBC Ukraine*, ex-*BBC Japan*, ex-*Juister Riff*). OMI 9224611. Longueur 101 m, 2.785 t. Société de classification Registro Italiano Navale jusqu'au 31 décembre 2020. Construit en 2000 à Tianjin (Chine) par Tianjin Xingang. Détenu en 2006 à Korsakov (Russie) et en 2011 à Tianjin (Chine). Le *Moresby Express II* était désarmé depuis le 12 juin 2020 à Lae, sans propulsion et à vendre en l'état avec 4 tonnes de diesel marin. Abrégé en *Moresby 10*, il est échoué le 22 septembre 2021 par le remorqueur *Masindra Jeddah* (OMI 9543184).

Pacific Express (ex-*Ulla Scan*, ex-*Balticon Hamburg*, ex-*BBC America*, ex-*Karsnes*, ex-*Bingum*, ex-*BBC America*). OMI 9173343. Longueur 101 m, 2.722 t. Société de classification Registro Italiano Navale jusqu'au 23 août 2018. Construit en 1999 à Tianjin (Chine) par Tianjin Xingang. 3 détentions: en 2004 à Argentia (Canada) et Vladivostok (Russie) et en 2007 à Cagliari (Italie). Le *Pacific Express II* était désarmé depuis octobre 2017 à Lae, et à vendre en l'état sans propulsion avec 4 tonnes de carburant de diesel marin (MGO) et 45 tonnes de fioul lourd (HFO). Abrégé en *Pacific 10*, il est échoué le 14 septembre par le remorqueur *Ewan Adventure* (OMI 9491434).


Pacific 10, septembre 2021, Chatttogram. **© Rock Chy**

cargo polyvalent

Lark (ex-*Preobrazhenskaya*). OMI 8724705. Longueur 56 m, 735 t. Pavillon Togo, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Cosmos Marine Bureau. Ex-drague du type *Saulkrasti* construite en 1988 à Drobeta (Roumanie) et convertie en 1997 pour le transport de marchandises diverses. Propriétaire Avant Shipping SA enregistré au Panama aux bons soins de Jessy Shipping Co Ltd (Russie). 14 détentions: en 2000 et 2001 à Otaru (Japon), en 2003 à Akitafunagawa (Japon), en 2005 à Nakhodka (Russie), en 2006, 2007 et 2010 de nouveau à Otaru, en 2012 puis à deux reprises en 2013 àde nouveau à Nakhodka, en 2016 à Otaru, en 2018 à Nakhodka puis à Otaru et en 2021 une dernière fois à Nakhodka. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Nakhodka, 31 mai 2013, chargement de pneus usagés. © **Andy.ru**

Moresby Express II. OMI 9224611. Voir Bismarck Maritime, page précédente.

Nordan (ex-*Maxal Zita*, ex-*Fanara*, ex-*Aghios Symeon*, ex-*Chemi Moon*, ex-*Gemini Moon*). OMI 8109101. Longueur 92 m, 1.470 t. Pavillon Cameroun. Société de classification Vega Register. Construit en 1982 à Muroran (Japon) par Narasaki Zosen.

Fanara, mouillage au Dyck en octobre 2006. © **Marc Ottini**

Propriétaire Tursir Marine & Trade Co SA (Turquie). 14 détentions: en 2002 et 2003 à Calais (France), en 2004 à Waterford (Irlande), en 2007 à Rouen (France), en 2008 à Belfast (Irlande du Nord, Royaume-Uni) et Koper (Slovénie), en 2010 de nouveau à Calais, en 2012 à Alexandrie (Égypte), en 2013 à Portoscusco (Italie), en 2014 à Izmir (Turquie), en 2017 à Bandirma (Turquie) et Temryuk (Russie) et en 2019 à Novorossiysk (Russie) et Braila (Roumanie). Échoué pour démolition au Pakistan.

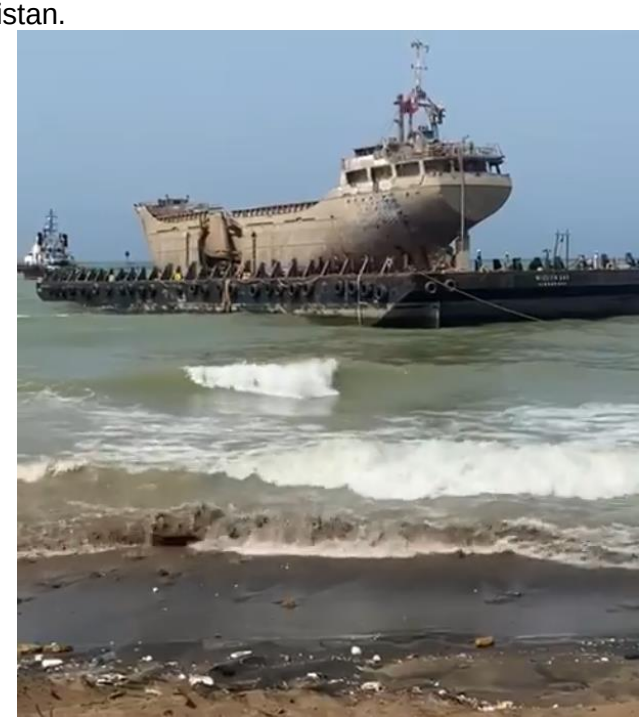
A Kartal (Turquie), juillet 2020.
© **Emre Celal Bozkurt**

Plage de Gadani, septembre 2021, au centre le *Nordan* (en vert) à côté du *Piramerd* (en rouge). © **Taha Babra**

cargo polyvalent

Oriental Queen (ex-*Henny*, ex-*Liamare*, ex-*Dependent*). OMI 8200797. Longueur 66 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Maritime Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Kampen (Pays-Bas) par Peters-Ijsselmeer. Détenu en 2009 en Égypte et en 2020 à Thessalonique (Grèce). Propriétaire A&A Shipping Lines Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins d'Island Flag Shipping LLC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Oriental Queen décembre 2019, port de Bartin (Turquie). © **Babur Halulu**



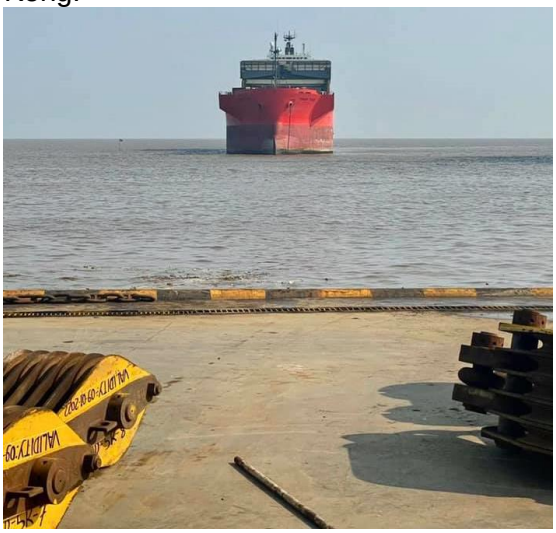
Arrivée sur barge à Gadani, septembre 2021. © **Capture d'écran Gadani Ship Breaking Yard**

Pacific Express. OMI 9173343. Voir Bismarck Maritime, page 36.

Qatar Sadiq 2 (ex-*Mariam Hope*, ex-*Sunna*, ex-*Dellach*, ex-*Dalsland*). OMI 7626865. Longueur 79 m, 1.500 t. Pavillon Panama. Société de classification Global Marine Bureau Inc. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Nishi Zosen. Propriétaire Al Balha Trading & Marketing (Arabie Saoudite). 11 détentions: en 2007 à Huelva (Espagne) et Antalya (Turquie), en 2008 à Mersin (Turquie), en 2009 à La Spezia (Italie), en 2011 à deux reprises à Bandar Khomeini (Iran), en 2012 à Bandar Abbas (Iran), en 2013 à Asaluyeb (Iran), en 2015 à Bushire (Iran) et en 2018 à deux reprises de nouveau à Asaluyeb. Vendu pour démolition au Pakistan.

Saga Tide. OMI 8918277. Longueur 199 m, 10.712 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Saga Shipholding Norway AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 598 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Saga Tide, au mouillage dans le fjord de Frier (Norvège), 23 mai 2018. © **Tomas Østberg- Jacobsen & Son**



Arrivée à Alang. © **Eren Topcu**

SC Nordic (ex-*Trans Nordia*). OMI 8516990. Spécialisé dans le transport de marchandises sur palettes. Longueur 110 m. Pavillon Danemark. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1986 à Ulsteinvik (Norvège) par Kleven AS. Propriétaire Norresundby Rederi & Shipping (Danemark). En cours de démolition à Grenaa (Danemark) par Fornaes Ship Recycling.

IJmuiden (Pays-Bas), octobre 2018. **© Wim Vrolijk**

SC Nordic, septembre 2021, chantier Fornaes. **© Kamil Miasko**

Unicom 8 (ex-*Sealine 2*, ex-*Fen Jin 2*, ex-*Collossus*, ex-*Qiao Hang 2*, ex-*Ji Hang 26*, ex-*Koyo Maru No. 3*). OMI 8810401. Ex-drague converti en 2004 en cargo polyvalent. Longueur 66 m, 1.380 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1989 à Saiki (Japon) par Miura Shipbuilding Co. Propriétaire Hong Kong Shun Tong Shipping Co (Hong Kong, Chine). 5 détentions: en 2011 à trois reprises, en 2012 et en 2018 à Hong Kong. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Yoshu Maru No. 11. OMI 9180528. Longueur 67 m, 1.051 t. Pavillon Japon, Sierra Leone pour son dernier voyage rebaptisé *Lola*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Kure (Japon) par Kegoya Dock. Propriétaire Orient Star Lingyun SA enregistré au Panama aux bons soins de Marukichi Commerce Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

18 août 2021, port de Mishima Kawanoe (Japon), le *Yoshu Maru No. 11* rebaptisé *Lola*. **© M Yohei**

Porte-conteneurs

Reefership Marine Services LLC est le transporteur maritime exclusif de Dole Fresh Fruit Co filiale de la multinationale fruitière états-unienne Dole Food Company. L'armateur basé à San Jose (Costa Rica) revendique la plus grande flotte au monde de navires cargos réfrigérés et de porte-conteneurs dédiés au transport de marchandises réfrigérée. Les plus âgées de ses unités partent à la casse, remplacées par les tout nouveaux *Dole Maya* et *Dole Aztec*. Les *Dole Honduras* (cf. "A la Casse" n°62, p. 43) et *Dole Costa Rica* (cf. "A la Casse" n° 63, p. 26), se sont déjà échoués à Alang, ils sont rejoints ce trimestre par les deux derniers sisterships *Dole California* et *Dole Honduras*. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Dole California. OMI 8513467. 890 evp. Longueur 179 m, 8.448 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1989 à Marghera (Italie) par Fincantieri Breda. Propriétaire Ventura Trading Ltd enregistré aux Bermudes aux bons soins de Reefership Marine Services LLC. Détenu en 2015 à San Diego (Californie, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 645 US$ la tonne.

Dole California, avril 2010, à quai à Puerto Quetzal (Guatemala). © **Pascal Bredel**

Dole Ecuador, février 2004, Puerto Caldera (Costa Rica). © **Capesize - vesseltracker**

Dole California Alang *Dole Ecuador* © **Eren Topcu**

Dole Ecuador. OMI 8513479. 890 evp. Longueur 179 m, 8.461 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1989 à Marghera (Italie) par Fincantieri Breda. Propriétaire Ventura Trading Ltd enregistré aux Bermudes aux bons soins de Reefership Marine Services LLC (Costa Rica). Vendu pour démolition en Inde. 620 US$ la tonne.

Tanker

100 démolitions, 1,1 million de tonnes, 74% du tonnage global démoli. La part des tankers chimiquiers, pétroliers et transporteurs de gaz continue sa hausse. Il y a un an, au 3ème trimestre 2020, elle ne représentait que 14% du tonnage.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 27 ans. Le taux de détention avant la casse est de 25% pour les transporteurs de gaz, 27% pour les pétroliers et 39% pour les chimiquiers.
Le marché du tanker est un quasi monopole du sous continent indien (95% du tonnage) dont 51% pour le seul Bangladesh, 19% pour le Pakistan et 17% pour l'Inde.

Aucun tanker n'a été démoli en Europe. 14 appartenaient à des armateurs européens et ont été dirigés vers les chantiers de l'Inde (5), du Bangladesh (4), de Turquie (3) et du Pakistan (2). L'armateur norvégien Knutsen envoie indifféremment ses pétroliers en Turquie ou en Inde. Pour ses chimiquiers, Stolt Tankers BV choisit les chantiers indiens et leurs prix d'achat à la tonne sans concurrence.

Tanker pétrolier

Sur 64 pétroliers démolis de juillet à septembre 2021, 42 sont des "petites" unités de moins de 80.000 t de port en lourd. 15 ont entre 80.000 et 200.000 tonnes. 7 sont des VLCC de plus de 200.000 t qui représentent 37% du tonnage des pétroliers.

Sur la base de l'inventaire des matières toxiques à bord d'un pétrolier à démolir tel qu'établi par le ministère de l'Environnement de la Norvège, les armateurs des 64 pétroliers démolis au cours du 3ème trimestre 2021 ont exporté 41.116 m^3 de boues d'hydrocarbures.

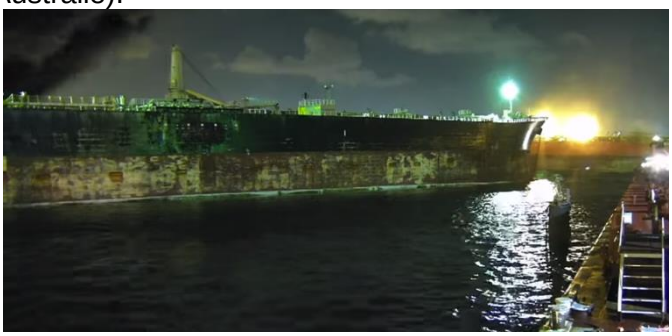
Cinq pétroliers avaient déjà été annoncés à la casse dans les mois ou les années passées mais n'avaient pas rejoint les chantiers.

Trois sont des rescapés du Covid. Fin 2019-début 2020, les *Simba* (ex-*Lorena BR*, p. 60), *Hapon* (ex-*Ghawar*, p. 50) et *Peron* (ex-*Safaniyah*, p. 56) avaient été vendus par leur armateur, le brésilien Petrobras pour le premier, le saoudien Bahri pour les deux autres. Ils n'avaient pas eu le temps de gagner les chantiers de démolition. Farree Co Ltd basé à Dalian (Chine) a eu du nez: en mars 2020, il avait racheté les *Ghawar* et *Safaniyah* dont la valeur de ferraillage étaient alors de 400 US$ la tonne. En 2021, il les a revendus au prix de 595 US$ la tonne. Le *Ghawar* devenu le *Hapon* s'est échoué au Bangladesh. La destination finale du *Peron* fait encore l'objet d'une ultime spéculation: le navire a quitté Singapour mais son AIS est débranché.

Les deux autres retardataires, le *Penny H* (p. 55) ex-*Ramlah* du saoudien Bahri et le *Silvana III* (p. 59-60) ex-*Ataka* du grec NGM Energy SA avaient été vendus pour démolition en septembre 2018 mais détournés des chantiers. Ils viennent d'être à nouveau vendus à la casse.

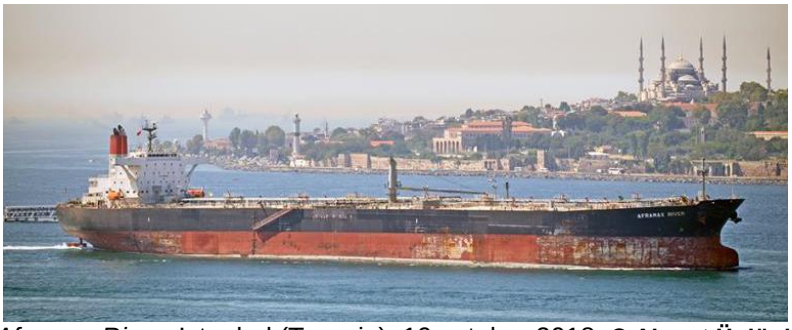
La possible continuation d'exploitation de navires jugés bons pour la casse pose des questions sur la sécurité maritime, la protection de l'environnement en cas d'avarie ou de naufrage et la légalité des opérations commerciales de ces navires.

Aframax River (ex-*Singapore River*). OMI 9259173. Double coque. Longueur 247 m, 16.740 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2002 à Saijo (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Aframax River Marine Co (Grèce). Détenu en 2009 à Geelong (Victoria, Australie).



6 septembre 2016. **Capture d'écran ITC City Dock security video / NTSB**

Le 6 septembre 2016 aux environs de minuit, l'*Aframax River* quitte le terminal pétrolier de Houston (Texas, États-Unis) après avoir déchargé sa cargaison. Il heurte deux pilotis d'amarrage, une citerne à carburant est percée et laisse échapper 90.000 gallons (330 t) de diesel marin. La nappe s'enflamme et brûle pendant 90 minutes. Le trafic portuaire est interrompu pendant 15h. Selon les responsables des garde-côtes, l'essentiel des hydrocarbures s'est évaporé ou a brûlé. Quatre nappes résiduelles qui menaçaient le site historique de San Jacinto ont été nettoyées. Les dommages et pertes matériels s'élèvent à 1,5 million US$. Aucun membre d'équipage ou pompier n'a été blessé.
L'*Aframax River* a continué ses activités. Le 11 septembre 2021, il s'échoue pour démolition au Bangladesh.



Aframax River, Istanbul (Turquie), 19 octobre 2018. © **Ahmet Ünlügil**

APS 7 (ex-*M.T. Super 1*, ex-*Navakun 15*, ex-*Nisshin Maru*). OMI 8105569. Longueur 65 m, 690 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire AP Marine Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2001 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bangkok (Thaïlande), décembre 2015. © **Bismarckie**

Asean Link (ex-*Golden Dragon II*). OMI 9054339. Longueur 50 m. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Singapour par ASL. Propriétaire Golden Bay Shipping Pte Ltd (Singapour). Nippon Kaiji Kyokai considère qu'il a été vendu pour démolition. Le statut officiel du navire est toujours "en service". En juin, sa dernière position connue le situait à Suralaya (Indonésie).

Asean Link, Singapour, 12 juin 2011. © **Harvey Wilson**

Atlantic 1 (ex-*Mongolia*, ex-*Hunter*, ex-*Front Hunter*, ex-*Ellen P*, ex-*Knock Muir*). OMI 9041069. Ex-tanker navette double coque converti en stockage flottant en 2018 pour exploitation au Nigéria. Longueur 274 m, 23.318 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Lantic*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Belfast (Royaume-Uni) par Harland & Wolff. Détenu en 2013 à Rotterdam (Pays-Bas). Propriétaire Gulf of Africa International enregistré au Nigéria aux bons soins de Jampur International FZE (Émirats arabes unis). Revendu à Iliana Shipping Ltd enregistré au Libéria. Il quitte Lagos (Nigéria) le 9 août 2021 et s'échoue à Chattogram.

Nieuwe Waterweg, Rotterdam (Pays-Bas), 8 mars 2014. © **Ed Kaas**

B.P.P. 12 (ex-*Keishin Maru*, ex-*Dainishi Maru*, ex-*Kikaku Maru*). OMI 9087879. Longueur 77 m, 945 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1994 à Yawatahama (Japon) par Kurinoura. Propriétaire BPP Supply Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

B.P.P. 12, août 2014.

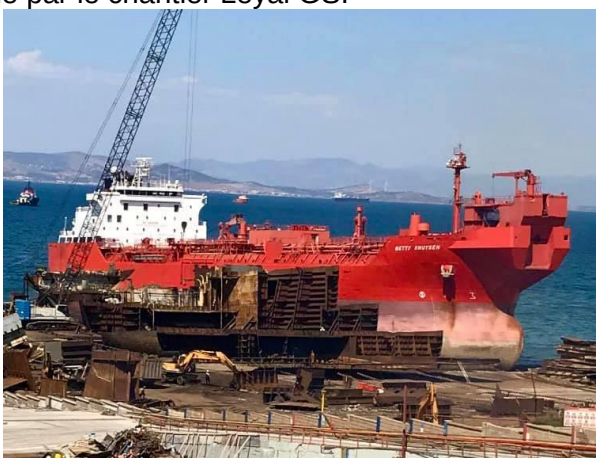
B.P.P. 26, décembre 2016.

Bangkok, Thaïlande. © **Bismarckie**

B.P.P. 26 (ex-*Eisho Maru*, ex-*Taiho Maru*). OMI 9078816. Longueur 78 m, 1.114 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1993 à Imabari (Japon) par Nishi Zosen. Propriétaire BPP Supply Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2010 à Takamatsu (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Betty Knutsen. OMI 9172870. Longueur 183 m, 11.026 t. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Gijon (Espagne) par Naval Gijon. Propriétaire Knutsen Shuttle Tankers 3 AS (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie par le chantier Leyal GS.

Betty Knutsen passant devant Terneuzen (Pays-Bas), 14 juin 2003. © **Pascal Bredel**



Chantier de démolition. Aliaga. © **Selim San**

Big Sea 15 (ex-*Kotoku Maru*). OMI 9048512. Double coque. Longueur 75 m, 687 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1992 à Yawatahama (Japon) par Kurinoura. Propriétaire Big Sea Co Ltd (Thaïlande). Rebaptisé *PK Marine 5*, il s'échoue pour démolition au Bangladesh.

Sur le fleuve Chaophraya, Bangkok (Thaïlande), juin 2017. © **Trakul Pumsnoh**

Brotojoyo (ex-*Ladon*, ex-*Ionio*, ex-*Chiba Spirit*, ex-*Sea Silkroad*). OMI 7916521. Longueur 202 m, 10.889 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyoka. Construit en 1980 à Chiba (Japon) par Mitsui. Converti en stockage flottant (FPSO, Floating Production Storage and Offloading) en 2010. Propriétaire PT Berlian Laju Tanker (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 615 US$ la tonne.

Au large de Semarang (Indonésie), décembre 2013. © **Hardship**

Cape Balder (ex-*Hudson*, ex-*Front Sun*). OMI 9187239. Double coque. Longueur 274 m. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Lochton Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Columbia Shipmanagement (Allemagne). Vendu pour démolition au Pakistan. 610 US$ la tonne.

28 mai 2007, Gulf d'Oman,
© konstantins.galimovs

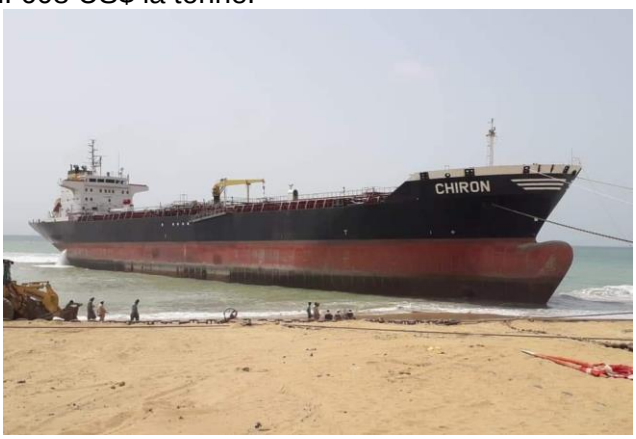
Rio de Janeiro (Brésil), 11 september 2007.
© Edson de Lima Lucas

Catur Samudra. OMI 9019547. Longueur 100 m, 2.254 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1994 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyard. Propriétaire Maxima Maritima Indonesia PT (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Catur Samudra, 19 mars 2013, arrivée à Banjarmasin, Indonésie. **© Dixon**

Chiron (ex-*Phubai Amara 1*, ex-*Thaioil 10*, ex-*Seadevil*). OMI 9113367. Longueur 178 m, 9.041 t. Pavillon Comores. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Kiel (Allemagne) par Lindenau. Propriétaire Etihad Engineering & Marine (Émirats arabes unis). Détenu en 2016 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu pour démolition au Pakistan. 608 US$ la tonne.

Seadevil, mai 1998, en sortie du Havre (France).
© Pascal Bredel



Chiron, août 2021, Gadani.
© Gadani Ship Breaking Yard Pakistan

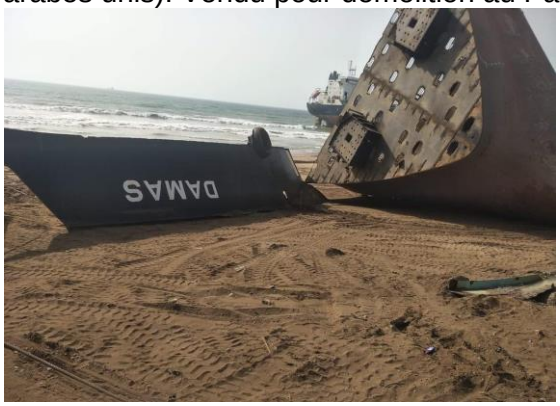
Clipper (ex-*Nanny*, ex-*Nathalie Sif*). OMI 9051399. Double coque. Longueur 117 m, 3.590 t. Pavillon Mongolie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Jia Hang*. Société de classification United Maritime Classification. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Rich United Trading Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Jia Hang Shipping Ltd basé à Hong Kong (Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

18 janvier 1994, le *Nathalie Sif* arrivant au Havre (France). © **Pascal Bredel**

5 février 2008, le *Nanny* en appareillage de Montoir (France). © **Erwan Guéguéniat**

Damas (ex-*Rimar*, ex-*Overseas Rimar*, ex-*Rimar*, ex-*Petrobulk Sirius*). OMI 9129952. Longueur 183 m, 9.709 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1998 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Damas Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Legacy Ship Management FZE (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Overseas Rimar, janvier 2012, au départ de Willemstad, Curacao, Antilles Néerlandaises. © **Cees Bustraan**

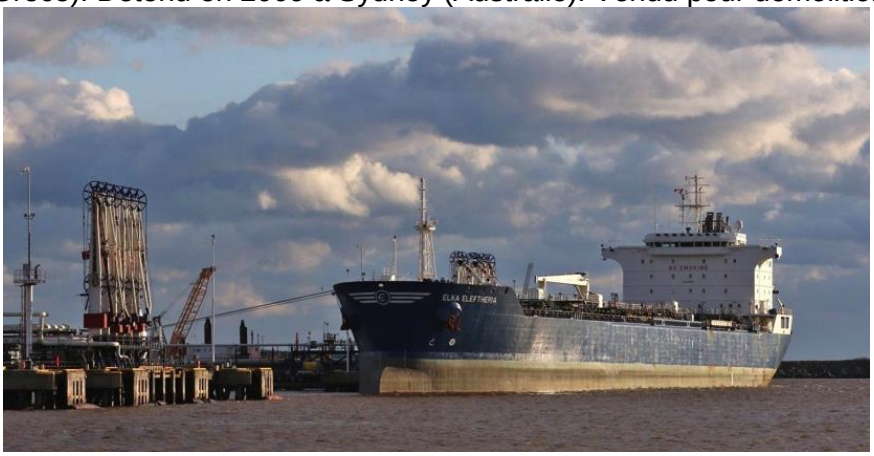


Damas.
© **Gadani Ship Breaking Group**

De Sing Jin (ex-*Tai An*, ex-*Kun Lun You 001*, ex-*Feng Ye 36*). OMI 8676324. Longueur 117 m, 2.603 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 2002 à Taizhou (Chine) par Taizhou Wuzhou. Propriétaire Petro-Century Holdings Ltd (Taiwan). Racheté par Forward Marine Ltd enregistré à Hong Kong (Chine) pour démolition au Bangladesh.

De Sing Jin, port de Kaohsiung (Taiwan), août 2017. © **Ya Ray Yang**

Elka Eleftheria (ex-*Fulgur*). OMI 9216925. Double coque. Longueur 183 m, 10.000 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2001 à Split (Croatie) par Brodosplit. Propriétaire Eleftheria Maritime enregistré au Libéria aux bons soins de European Product Carriers Ltd (Grèce). Détenu en 2009 à Sydney (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan.



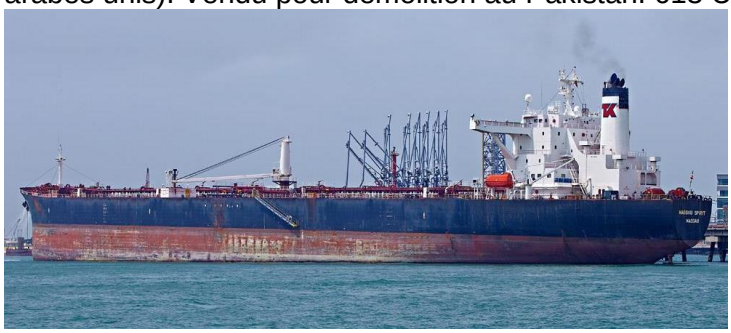
St John, (Nouveau Brunswick, Canada), décembre 2019. © **Steven Kennedy**

Gadani, parcelle # 3-4. © **Gadani Ship Breaking Yard**

EM Longevity (ex-*Bag Meur*, ex-*N. Topaz*, ex-*Olympic Hawk*, ex-*Hawk*). OMI 9212864. Double coque. Longueur 335 m, 46.657 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sea Agility Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 592 US$ la tonne. Il n'a pas encore quitté son mouillage au large de Tanjung Pelepas (Malaisie).

Hawk, à Yokohama (Japon), septembre 2012.
© **Nobu Tadaki**

Escapade (ex-*Unicon*, ex-*Nassau Energy*, ex-*Nassau Spirit*, ex-*Avalon Spirit*, ex-*Nassau Spirit*). OMI 9181534. Double coque. Longueur 236 m, 16.696 t. Pavillon Gabon. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1998 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard Co. Propriétaire Navidutch Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Safe Seas Ship Management (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 613 US$ la tonne.



Unicon, île de Jurong, Singapour, janvier 2013.
© **Tommy Chia**

Escapade, octobre 2021, échoué à Gadani, parcelle # 69.
© **Gadani Ship Breaking Yard**

Eustance (ex-*Arena*, ex-*Eizan Maru No. 86*). OMI 8907694. Longueur 90 m, 1.090 t. Pavillon Singapour, Niue pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Namikata (Japon) par Yamanaka. Propriétaire North East Pacific Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

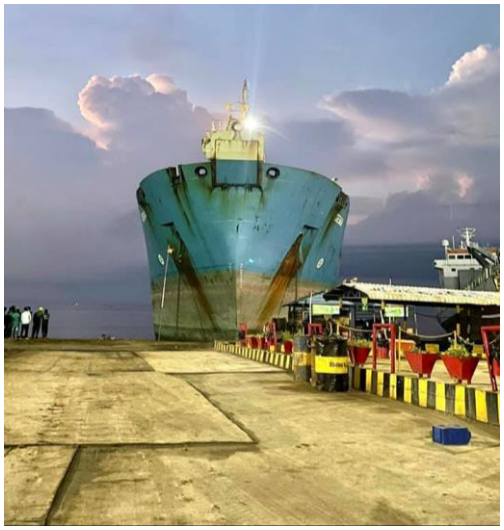
Eustance, octobre 2021, Chattogram. © **Salah Uddin**

Evreti (ex-*Bosson Bullenbaai*, ex-*Seaways Portland*, ex-*Overseas Portland*). OMI 9213325. Double coque. Longueur 250 m, 18.921 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire depuis juillet 2020 Sagitta Shipping Co SA enregistré au Panama aux bons soins de Monte Nero Management SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Overseas Portland, avril 2012, Sydney (Australie). © **Mick Prendergast**

Gema (ex-*Hainan Baosha 021*, ex-*Berengaria*, ex-*Georgy Ushakov*, ex-*Kaliningrad*). OMI 9171199. Double coque. Longueur 156 m, 7.638 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2001 à Saint-Pétersbourg (Russie) par Admiralty Shipyard pour Lukoil Arctic Tankers. Il faisait partie d'une série de 5 pétroliers brise-glace du type *Astrakhan* ou projet 20070 conçu pour la navigation arctique. Propriétaire Stralia Maritime SA aux bons soins d'Aerio Shipmanagement Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 616 US$ la tonne.

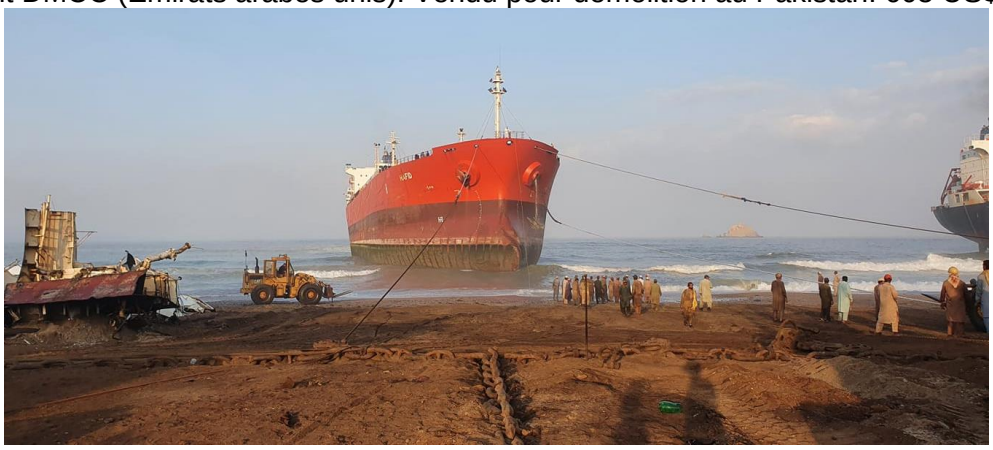
Gema, mer Rouge, Hodeida (Yémen), octobre 2017
© **voljanin**



Chantier de démolition d'Alang. © **Eren Topcu**

Gulf Glow 1 (ex-*Reem Al Khaleej*, ex-*Zengyoren Maru*). OMI 7815557. Longueur 102 m, 1.950 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Kinoe (Japon) par Setouchi Zosen. Propriétaire Yaqoob Shipping & Trading Co enregistré à Panama. Vendu pour démolition au Pakistan.

Hafid (ex-*Chemtrans Petri*, ex-*St. Petri*). OMI 9183257. Double coque. Longueur 183 m, 9.246 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Détenu en 2010 à Shanghai (Chine) et en 2012 à Zoushan (Chine). Propriétaire Pentacontinent DMCC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 605 US$ la tonne.



Septembre 2021, *Hafid* échoué à Gadani, parcelle 116. © **Gadani Ship Breaking Yard**

Hai Soon 29 (ex-*Kirishima Maru No. 2*, ex-*Ryosei Maru*). OMI 9072733. Longueur 93 m, 2.603 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire Soon Ship Management Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hapon (ex-*Gringo*, ex-*Ghawar*). OMI 9102241. Double coque. Longueur 340 m, 48.100 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. En février 2020 l'armateur saoudien Bahri annonce vendre le VLCC *Ghawar* au prix de 407 US$ la tonne à Maximus Shipping enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis. Le Covid empêche le *Ghawar* de gagner les chantiers de démolition. Il devient le comorien *Gringo*. Depuis mars 2020 son propriétaire est Hapon Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Farree Co Ltd (Chine) également acheteur du *Peron*, ex-*Safaniyah* (cf. p. 56). Il repasse sous pavillon du Panama. En septembre 2021, il est de nouveau vendu et s'échoue pour démolition au Bangladesh. 595 US$ la tonne.

Ghawar, en déchargement à Brofjorden (Suède), 7 novembre 1996. © **Lennart Rydberg**

Heng Long (ex-*OT Helene*, ex-*Torm Helene*). OMI 9143532. Double coque. Longueur 244 m, 16.209 t. Pavillon Sierra Leone depuis février 2021. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2012 à Chiba (Japon). Propriétaire Heng Long Ltd enregistré aux Seychelles. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Hong Yun (ex-*Golden Fortune*, ex-*Soyang*, ex-*Crane Trader*, ex-*Kakurei Maru*). OMI 8402436. Longueur 104 m, 1.898 t. Pavillon Mongolie, Sierra Leone pour son dernier voyage rebaptisé *Hong Yun 9*. Société de classification Sing Class International. Construit en 1983 à Hashihama (Japon) par Taihei Kogyo Propriétaire Jia Hang Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Soyang août 2010, port de Masan (Corée du Sud). © **Vladimir Knyaz**

Ingrid (ex-*Super Lady*, ex-*Young Lady*). OMI 9201592. Double coque. Longueur 239 m, 15.954 t. Pavillon Sierra Leone, Panama depuis juin 2021. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Yokosuka (Japon) par Sumitomo. Détenu. Propriétaire Siwan Trading International (Émirats arabes unis). Racheté en juin 2006 par Ornella Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Pakistan. 514 US$ la tonne.

Jay Jay (ex-*Roxana*, ex-*Arowana Munich*, ex-*Kinsui Maru*). OMI 8706612. Longueur 94 m, 1.403 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Sing Class International. Construit en 1987 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Silver Water Holding enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Success Blossom Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

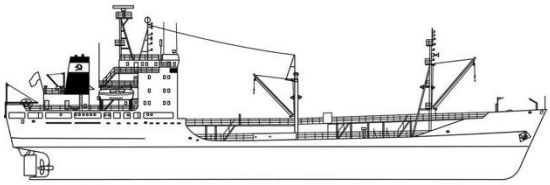
Jay Jay au mouillage à Singapour, 21 April 2020. © **Foggy**

Ji Tai (ex-*B. P. P. 32*, ex-*Eiyu Maru*). OMI 8606288. Longueur 108 m, 2.056 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1986 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire You Shun Co Ltd care of Da Fang Chou Ships Management & Consulting Co Ltd (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Jubilee Star (ex-*Overseas Sovereign*, ex-*Sovereign Unity*). OMI 9118381. Ex-supertanker converti en stockage flottant FSO en 2015. Longueur 330 m, 42.760 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire Singha Tankers Co Ltd (Thaïlande). Vendu en l'état en Malaisie. 572 US$ la tonne. Le 24 octobre, il quitte son mouillage et gagne Singapour. Il est rebaptisé *Jubilant* sous pavillon des Comores et se dirige finalement vers Chattogram.

Sovereign Unity, en baie du Delaware par une calme journée de février 2000. © **John Curdy**

Kapitan Ponikarovskiy (ex-*Vidnoye*). OMI 7636614. Longueur 116 m, 3.423 t. Pavillon Russie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1979 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola. Un des 25 tankers du type *Kaliningradneft* ou projet 675 sortis du chantier finlandais entre 1978 et 1983. Ils étaient destinés au ravitaillement des flottes de pêche et de commerce soviétiques et pour 2 d'entre eux de la Marine militaire. Propriétaire Kontur-SPB (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



© soviet trawler.narod

Kapitan Ponikarovskiy en mer Baltique, baie de la Neva (Russie). © **Boroduline I.V.**

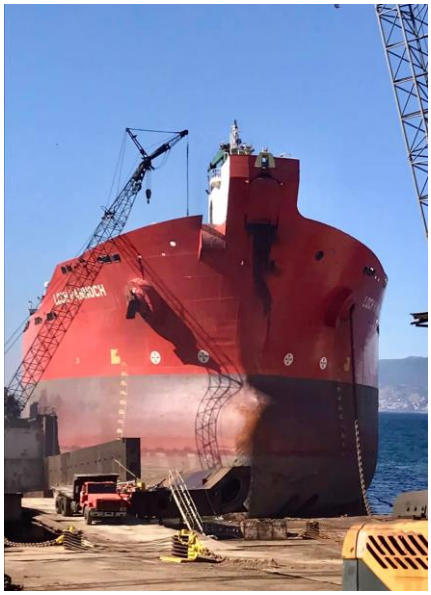
Karen Knutsen (ex-*Knock Whillan*). OMI 9169615. Double coque. Longueur 276 m, 25.865 t. Pavillon Île de Man. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire KNOT Management AS (Norvège). Parti de Takoradi (Ghana), il s'échoue à Alang.

Lila Dubai (ex-*Al Nouf*). OMI 9422990. Longueur 237 m, 18.055 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2010 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire officiel depuis janvier 2020 Aria Seaway Ltd enregistré au Libéria. Remorqué pour démolition au Pakistan.

Lindoia BR. OMI 8617093. Double coque. Longueur 177 m, 9.824 t. Pavillon Brésil. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Rio de Janeiro (Brésil) par EISA. Détenu. Propriétaire Petrobras Transporte SA - Transpetro (Brésil). Vendu en l'état à Fortalezza (Brésil) pour démolition en Inde. 438 US $ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Loch Rannoch. OMI 9160619. Tanker navette double coque. Longueur 270 m, 26.221 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Knutsen Shuttle Tankers 2 (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie.

Loch Rannoch, à Rotterdam, mai 2020. © **Schraupeter**



A Aliaga, septembre 2021. © **Selim San**

Lucky Dolphin (ex-*Petrolimex 06*, ex-*Koo Yong*). OMI 9137583. Longueur 179 m, 7.486 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2011 à Ulsan (Corée du Sud). Propriétaire Lucky Invest Co Ltd (Vietnam). Vendu pour démolition. Il quitte Fujairah (Émirats arabes unis) et s'échoue à Gadani. 608 US$ la tonne.

Petrolimex 06, Singapour, 20 octobre 2019. **© Gerolf Drebes**

Maria Olga (ex-*Aegean VIII*, ex-*Dragon Summit*, ex-*Dong Yang*). OMI 8313556. Longueur 87 m. Pavillon Grèce, Togo pour son dernier voyage abrégé en *Aria*. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Ulsan (Corée du Sud) par Banguhjin. Propriétaire Zephiros Shipping Co (Grèce). Racheté par Belinda Shipholding Corp enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition en Turquie.

Maria Olga ravitaillant le *Costa Pacifica,* Le Pirée (Grèce), octobre 2013. **© Salinos.de.sign**

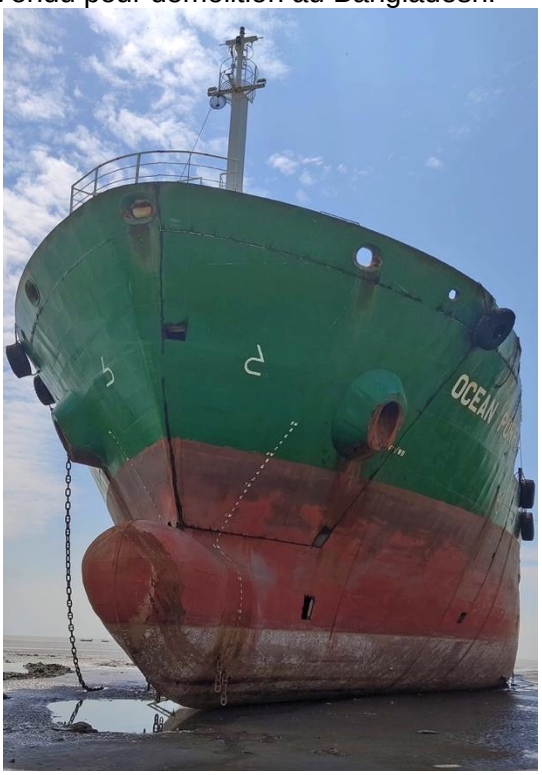
New Harmony (ex-*Royal Diamond*, ex-*Glory 121*, ex-*Angel 121*, ex-*Alpha Prosperity*). OMI 9114828. Longueur 110 m, 2.945 t; rallongé en 2010 de 99 à 110 m et converti en double coque. Pavillon Nauru. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Singapour par Atlantis Shipyard. Détenu en 2016 à Vladivostok (Russie). Propriétaire Best Seaside Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques. Vendu en l'état à Batam (Indonésie) pour démolition au Bangladesh. 598 US$ la tonne.

Alpha Prosperity, Singapour juin 2010. **© Iasha Chabrav**

New Harmony, Chittagong, Bangladesh **© Mohammad Islam Meah**

Ocean Porpoise. OMI 9113109. Longueur 120 m, 3.498 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Singapour par Atlantis. Propriétaire Prospera Ocean International enregistré aux Îles Vierges Britanniques. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Singapour, mars 2011. © **Ernest Olshtynskiy**



Ocean Porpoise, septembre 2021, Chattogram
© **Mohammad Islam Meah**

Oceania (ex-*Bull Sumatera*, ex-*Marine Vanessa*, ex-*Gener8 Elektra*, ex-*Genmar Elektra*, ex-*Fantasy*). OMI 9233313. Double coque. Longueur 240 m, 16.099 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2002 à Tadotsu (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire PT Gemilang Bina Lintas Tirta (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

A Balikpapan (Indonésie), novembre 2019.
© **Nakhoda Zensu**

Oceania, Chattogram, août 2021.
© **Jonaed Hasan Ridoy**

Oro Singa (ex-*Roil Orchid*, ex-*Pacific London*, ex-*Koa Spirit*, ex-*Bona Verity*). OMI 9171838. Double coque. Longueur 253 m, 17.708 t. Pavillon Indonésie, Comores pour son dernier voyage renommé *Singapura*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Oro Holdings Pte Ltd (Indonésie). Racheté par Nora Seaway Lt enregistré au Libéria avant son départ pour démolition au Bangladesh. Un ouvrier a été tué pendant sa démolition (cf. p. 16).

Pacific Bravery I (ex-*Star Bravery*, ex-*Pacific Bravery*). OMI 9200744. Double coque. Longueur 228 m, 10.000 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Saud Shipping DMCC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Palladiy (ex-*Kasira*, ex-*Kashira*, ex-*Kasira,* ex-*Kashira*). OMI 8129620. Longueur 113 m, 3.131 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola. Un des 10 tankers brise-glace du type Ventspills construits par le chantier finlandais entre 1983 et 1986. Détenu en 2004 à Singapour et en 2018 à Busan (Corée du Sud). Propriétaire Far Trans Co Ltd de Vladivostok (Russie).

Palladiy, golfe de Pierre le Grand, mer du Japon, 16 août 2015. © **vitalicus 75**

En réparation au chantier Orient du port de Gamcheon, Busan (Corée du Sud), 24 juin 2018. © **Vladimir Tonic**

Le *Palladiy* arrive à Busan en mai 2018 pour des travaux de maintenance. En juin, 8 des 16 marins de l'équipage portent plainte pour non paiement de leurs salaires depuis 5 mois. Le navire est détenu pour des infractions à la Convention du Travail Maritime (MLC, Maritime Labour Convention). Le 28 août le *Palladiy* tente de quitter le port de Busan sans autorisation et sans avoir payé le chantier et une amende pour pollution portuaire, il est rattrapé par les garde-côtes. L'armateur, le capitaine, le chef mécanicien et 3 marins sont placés en détention pour rebellion. L'armateur est condamné à deux ans et demi de prison, le capitaine à 1 an et les marins à 10 mois chacun; le chef mécanicien bénéficie d'une peine avec sursis. Les autres marins ont interdiction de quitter le navire en attendant la fin de l'enquête. Avec l'aide du SUR (Seafarers' Union of Russia), Ils sont progressivement rapatriés, les derniers en décembre 2018. Le *Palladiy*, lui, reste à Busan.
En juillet 2021, il est racheté par Trade Bridge Inc Ltd basé à Hong Kong (Chine) et part pour démolition au Bangladesh.

Penny H (ex-*Wu Xian*, ex-*Amlah*, ex-*Ramlah*). OMI 9102239. Double coque. Longueur 340 m, 47.342 t. Pavillon Tanzanie depuis décembre 2020 mais cette immatriculation s'avère usurpée. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1996 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi.

Information		Since
IMO number :	9102239	
Name of ship :	RAMLAH	(since 01/01/1996)
Call sign :	HZAC	
MMSI :	403523000	
Gross tonnage :	163882	(during 1996)
DWT :	300361	
Type of ship :	Crude Oil Tanker	(since 01/01/1994)
Year of build :	1996	
Flag :	Saudi Arabia	(since 01/01/2017)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 07/09/2018)
Last update :	18/09/2018	

Ramlah. © **NSA Co**

En septembre 2018, le supertanker *Ramlah* appartenant à Bahri (Arabie Saoudite) est vendu pour démolition au prix de 438,5 US$ la tonne, incluant 1600 tonnes de carburant. Abrégé en *Amlah*, il passe sous le pavillon corbillard de Palaos. Il est revendu pour une hypothétique continuation d'exploitation. Aucune escale n'a été rapportée depuis un an. Il est rebaptisé à deux reprises et dépavillonné à trois. Son propriétaire officiel depuis mars 2019 est Green Ocean Ship Management Pvt Ltd (Inde).
En mars 2021, il est détenu à Malacca (Malaisie). Il est officiellement à démolir depuis le 17 septembre 2021. 598 US$ la tonne. La destination de démolition n'est pas connue à ce jour.

Peron (ex-*Lila Rome*, ex-*Safaniyah*). OMI 9102277. Longueur 340 m, 48.100 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. En janvier 2020, le VLCC *Safaniyah* est racheté par une certaine Bella Shipping Ltd enregistré à Monrovia, Libéria, au tarif de 393 US$ la tonne. Lloyd's Register of Shiping considère depuis cette date qu'il est destiné au ferraillage. Le Covid empêche le supertanker de gagner les chantiers de démolition. Il est revendu en février 2020 à Peron Ltd aux bons soins de Farree Co Ltd (Chine) également acheteur du *Hapon* (cf. p. 50). En septembre 2021, il est de nouveau annoncé vendu pour démolition. 595 US$ la tonne. La destination de démolition n'est pas connue à ce jour. Sa dernière position le situe dans les parages de Singapour.

Piramerd (ex-*Seaglory*, ex-*St. Pauli*). OMI 9253478. Double coque. Longueur 182 m, 9.227 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2003 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Pentacontinent DMCC (Émirats arabes unis). Détenu en 2003 à Long Beach (Californie, États-Unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 605 US$ la tonne.

St. Pauli. © **Marine Traffic**

31 août, *Piramerd*, parcelle 9-10.
© **Gadani Ship Breaking Yard**

Rose Jasmeen (ex-*Innova 1*, ex-*Marine Venus*, ex-*Grandeur Ace*, ex-*Tachibana Maru*). OMI 8514291. Double coque. Longueur 102 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1985 à Hashihama (Japon) par Taihei Kogyo. Détenu en 2016 à Bandar Abbas (Iran). Propriétaire Rose Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Glow Shipping Lines (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Royal Coop (ex-*Shin Co-Op Maru*). OMI 8609840. Longueur 98 m, 2.263 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Saiki (Japon) par Usuki Tekkosho. Propriétaire Cosmic View Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Winson Oil Bunkering (Singapour). Détenu en 2014 et 2015 à Honolulu (Hawaï, États-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

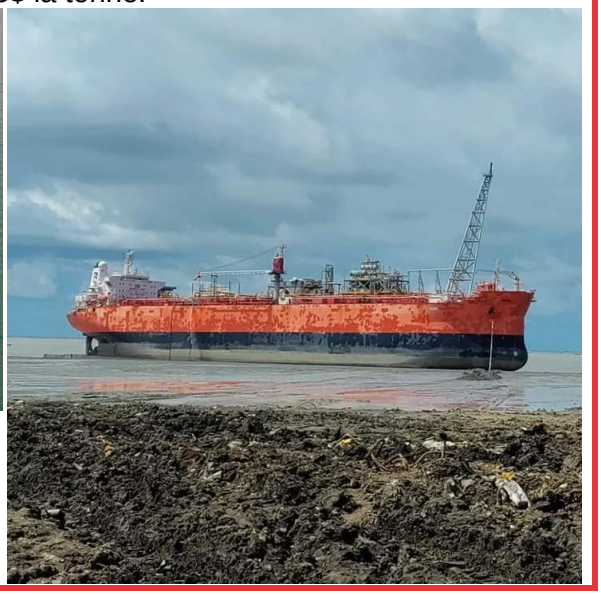
Shin Co Op Maru au départ du port d'Honolulu (Hawaï, États-Unis), mai 2015.
© **William J. Cooke**

Rubicon Vantage (ex-*Nordic Trym*, ex-*Petrotrym*, ex-*Primo*, ex-*Osco Beduin*). OMI 8407101. Ex-tanker navette converti en 2008 en unité de stockage et de production FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading). Longueur 229 m, 19.687 t.

Période tanker, le *Petrotrym,* en sortie du Havre (France), 17 février 1996. © **Pascal Bredel**

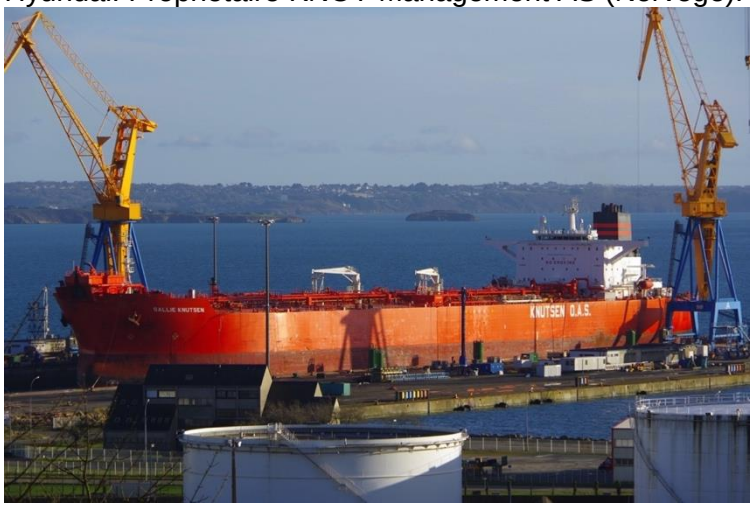
Pavillon Singapour, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Rubi*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1987 à Dalian (Chine) par Daian SY Co. Propriétaire Krisenergy Marine Pte Lt (Singapour). Vendu en l'état en Thaïlande, il part en remorque du *Bridge Water 163* (OMI 9351826) pour démolition au Bangladesh. 585 US$ la tonne.

Rubi, 5 septembre 2021, dans le détroit de Singapour, en remorque pour la démolition. © **Piet Sinke**



puis échoué à Chattogram 25 septembre. © **Fazlur Rahman**

Sallie Knutsen (ex-*Knock Sallie*). OMI 9169627. Double coque. Longueur 276 m, 25.553 t. Pavillon Île de Man. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire KNOT Management AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde.



Le *Sallie Knutsen* en réparations à Brest, le 31 mars 2014. © **Erwan Guéguéniat**

Sallie Knutsen, Alang. © **Eren Topcu**

Sanmar Stanza (ex-*Freja Spring*). OMI 9174488. Double coque. Longueur 183 m, 9.364 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1999 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Sanmar Shipping Ltd (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 580 US$ la tonne.

Sanmar Stanza, à Kochi (Inde), juillet 2017. **© Robin P Joseph**

Sea Coral (ex-*Barnes*, ex-*Hampstead*, ex-*TI Ningbo*, ex-*Hampstead*, ex-*Megara*). OMI 9077886. Converti en stockage flottant FSO en 2015. Longueur 332 m, 42.802 t. Pavillon Îles Cook, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Coral 1*. Société de classification Lloyd's Register of SHipping. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire An Zhong Shipping Pte Ltd (Singapour). En novembre 2020, le *Sea Coral* est saisi à la demande de la banque HSBC. Il est au mouillage au large Johor Bahru (Malaisie) avec un équipage de 25 marins. En janvier 2021, il est déclaré abandonné. L'équipage n'est pas payé depuis octobre, certains marins sont à bord depuis 18 mois. Fin février après intervention de l'ITF (International Transport Workers' Federation), les salaires sont payés par l'assureur et l'équipage rapatrié, hormis une équipe de garde. Le *Sea Coral* est finalement vendu aux enchères pour démolition en l'état en Malaisie. 587 US$ la tonne. Il s'échoue au Bangladesh.

Le stockage flottant *Sea Coral* au mouillage à Tanjung Pelapas (Malaisie), 22 avril 2020. © **Foggy**

Sea Glamour (ex-*Sea Elegance*, ex-*Jag Lakshita*, ex-*Stemnitsa*). OMI 9208057. Double coque. Longueur 274 m, 23.267 t. Pavillon Panama. Société de classification China Classification Society. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Noble Maritime Services Inc enregistré au Panama aux bons soins de Benchmark Ship Management LLC (Émirats arabes unis). Détenu en 2018 à Zoushan (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 602 US$ la tonne.

Seafortune (ex-*Asian Chemi*, ex-*Sun Calla*, ex-*Sutra Lima*, ex-*Ohsamu*). OMI 9116216. Longueur 106 m, 2.591 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé *Seal*. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1995 à Imabari (Japon) par Asakawa. Propriétaire Zhong Fu International (Hong Kong, Chine). Racheté par Mendis Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats arabes unis) pour démolition en Inde.

Le *Sun Calla*, Brisbane (Australie), avril 2009. © **John Wilson**

Seaway Hellas (ex-*Cabo Hellas*). OMI 9275725. Double coque. Longueur 228 m, 13.213 t. Pavillon Îles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Hellas*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire International Seaways Inc (États-Unis). Racheté en l'état à Singapour par Danae International Corp enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde.

Cabo Hellas en direction de la baie de San Francisco (États-Unis), mai 2012. © **JoeJoe Head-Marine Traffic**

Seaways Jademar, August 18, 2020, chantier de Zhoushan (China). © **Godra**

Seaways Jademar (ex-*Overseas Jademar*, ex-*Jademar*). OMI 9232606. Double coque. Longueur 228 m, 13.148 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Jade*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2002 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo SB & ME Co. Propriétaire International Seaways Inc (États-Unis). Détenu en 2009 à Quintero (Chili). Vendu pour démolition en Inde.

Sedna (ex-*Seiwa Maru*). OMI 9041605. Longueur 75 m, 1048 t. Pavillon Singapour, Guyana pour son dernier voyage. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1992 à Kure (Japon) par Kegoya. Propriétaire Equatorial Marine Fuel Management Services Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Sharifa 4 (ex-*Falster Spirit*, ex-*Bona Rover*, ex-*Vendonna*). OMI 9083287. Double coque. Longueur 244 m, 16.484 t. Pavillon Égypte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Pyramid Navigation Co (Égypte). Vendu pour démolition au Pakistan. 616 US$ la tonne incluant une hélice en bronze de 30 tonnes.

Silvana III (ex-*Tian Ma Zuo*, ex-*Taka*, ex-*Ataka*, ex-*Takachiho I*). OMI 9183348. Double coque. Longueur 330 m, 37.726 t. Pavillon Sierra Leone puis Îles Cook en avril 2021 et enfin Palaos en juillet. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1998 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima.

Information		Since
IMO number :	9183348	
Name of ship :	ATAKA	(since 01/04/2016)
Call sign :	3FXA8	
MMSI :	357016000	
Gross tonnage :	149376	(since 01/09/2017)
DWT :	291312	
Type of ship :	Crude Oil Tanker	(during 1998)
Year of build :	1998	
Flag :	Panama	(since 01/10/1998)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 14/09/2018)
Last update :	25/09/2018	

Septembre 2018, à démolir.

Ataka, à Bassorah (Irak), janvier 2017. © **Fo NikEye**

En septembre 2018, l'*Ataka* naviguant sous pavillon Panama et appartenant à l'armateur grec NGM Energy est vendu pour démolition au prix de 430 US$ la tonne. La destination exacte n'est pas spécifiée, le navire est abrégé en *Taka* et passe sous le pavillon corbillard de Palaos. L'ex-*Ataka* est détourné des chantiers de démolition. Son acheteur enregistré aux Îles Marshall, Cobb Maritime No 4 Ltd, le revend en novembre 2018 pour continuation d'exploitation sous le nom de *Tian Ma Zuo* à Silvana Ltd aux bons soins de Kunlun Shipping Co Ltd de Shanghai (Chine). En janvier 2019, la propriété du navire passe à Pegasus 88 Ltd toujours aux bons soins de Kunlun Shipping. Le 25 septembre 2019, Pegasus 88 Ltd,

Kunlun Shipping Co Ltd et le gestionnaire ISM du navire COSCO Shipping Seaman Shp Mgmt, sont sanctionnés par le département du Trésor des États-Unis pour avoir transporté du pétrole iranien en mai 2019. En novembre 2019, discrétion oblige, le supertanker est rebaptisé et devient le *Silvana III*, de nouveau propriété de Silvana Ltd. Le 5 décembre, il rencontre des problèmes de moteur peu après avoir quitté Singapour. Il se met au mouillage sans autorisation au sud de Penang (Malaisie). Il refuse de laisser les inspecteurs de la MMEA (Malaysian Maritime Enforcement Agency) monter à bord pour inspection et lève l'ancre. Il gagne le port malaisien de Langkawi plus au nord puis est autorisé à repartir après réparation et inspection.

Silvana III, décembre, 2019. © **Malaysian Maritime Enforcement Agency**

En juillet 2021, il est racheté par le bien nommé Potential Winner Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Silver Star Shipmanagement (Émirats arabes unis). 600 US$ la tonne. En trois ans, la valeur du supertanker a augmenté de près de 5 millions US$. Rebaptisé *Spirit*, il s'échoue au Pakistan.

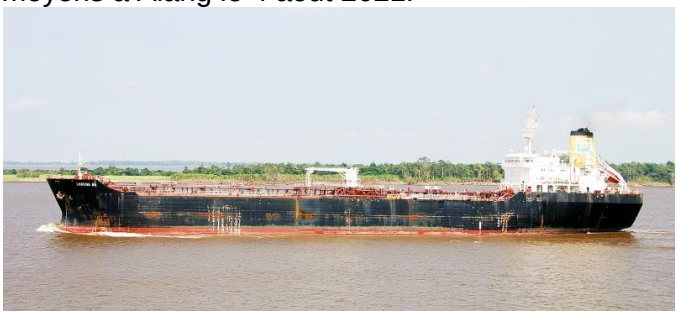
Simba (ex-*Ore*, ex-*Lorena*, ex-*Lorena BR*, ex-*Lorena*). OMI 8617055. Longueur 176 m, 10.845 t. Pavillon Brésil jusqu'en février 2020, Samoa pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Rio de Janeiro (Brésil) par Caneco. Propriétaire Transpetro (Brésil). Détenu en 2009 à Gwangyang (Corée du Sud).

Information		Since
IMO number :	8617055	
Name of ship :	LORENA BR	(since 01/11/2000)
Call sign :	PPTA	
MMSI :	710074016	
Gross tonnage :	23669	(before 2010)
DWT :	45229	
Type of ship :	Oil Products Tanker	(during 1994)
Year of build :	1996	
Flag :	Brazil	(during 1997)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 15/12/2019)
Last update :	24/12/2019	

Information		Since
IMO number :	8617055	
Name of ship :	SIMBA	(since 01/08/2020)
Call sign :	UNKNOWN	
MMSI :		
Gross tonnage :	23669	(before 2010)
DWT :	45229	
Type of ship :	Oil Products Tanker	(during 1994)
Year of build :	1996	
Flag :	Samoa	(since 01/07/2021)
Status of ship :	Broken Up	(since 04/08/2021)
Last update :	17/08/2021	

A démolir, décembre 2019 **base de données Equasis** Démoli, août 2021

En décembre 2019, le *Lorena BR* appartenant à Transpetro (Brésil) est annnoncé vendu pour démolition au Bangladesh au prix de 328 US$ la tonne incluant le carburant du voyage (cf. "A la Casse" n°58, p 43). Il est abrégé en *Lorena* en février 2020, puis en *Ore* en mai 2020. Effet Covid, il ne peut rejoindre les chantiers de démolition. Il est revendu et devient le *Simba* en août 2020.
Depuis sa première vente pour démolition en 2019, il n'avait pas repris la mer mais arborait successivement les pavillons de Djibouti, des Comores, de la Tanzanie et enfin des Îles Samoa. Il s'échoue par ses propres moyens à Alang le 4 août 2021.



Lorena BR, sur l'Amazone (Brésil), octobre 2010. © **Foggy**

Tango (ex-*Luna*, ex-*Baltic Captain I*, ex-*Baltic Captain*, ex-*Androcles*). OMI 9208100. Double coque. Longueur 183 m, 8.636 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire IMS SA (Grèce).
Le *Tango* s'est illustré à l'été 2020 en tant que *Luna*. C'est l'un des quatre navires appartenant à des armateurs grecs accusés par les États-Unis de transporter vers le Vénézuéla de l'essence produite en Iran. Les cargaisons avaient été saisies au large d'Oman et du Cap-Vert. Le *Luna* devenu le *Tango* avait repris son activité. Après le *Pandi* (OMI 9105073) échoué au Pakistan en juillet 2020 sous le nom d'*Andy* (cf. "A la Casse" n°61, p 59) et le *Bering* (OMI 9149225) devenu *Alba* en novembre 2020 au Bangladesh (cf. "A la Casse" n° 62, p 52), l'ex-*Luna* est le 3ème à partir à la casse. Il s'est échoué au Bangladesh. Le 4ème larron, le *Bella* (OMI 9208124) rebaptisé *Toro* est toujours en activité.

Luna, Drapetsona, Le Pirée (Grèce), août 2020.
© Giwrgos Mertis

Yason (ex-*Snabzhenets*, ex-*Kilstraum*). OMI 8704913. Longueur 86 m, 1.706 t. Pavillon Russie, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping puis Dromon Bureau of Shipping en juillet 2021. Construit en 1988 à Aukra (Norvège) par Aukra Industries. Détenu en 2009 à Bordeaux (France). Propriétaire MT Bunker Co Ltd (Russie). Racheté par Golden Centre Trading Ltd basé à Hong Kong avant son départ de Petropalovsk dans l'Extrême-Orient russe à destination d'Alang.

13 novembre 1993, le *Kilstraum* en entrée au Havre (France). **© Pascal Bredel**

Août 2021, *Yason* échoué à Alang.
© Inzamam Sheikh

Zhong Yuan 18 (ex-*Vladimir Vysotskiy*). OMI 8517114. Longueur 151 m, 5.980 t. Pavillon Sierra Leone, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Zhong*. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1988 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire Fresh Aurora Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins de Eastwind Marine Services Co Ltd (Taiwan). 3 détentions: en 1998 à Aabenraa (Danemark), en 2006 à Montréal (Canada) et en 2020 à Slavyanka (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Vladimir Vysotskiy, 24 février 2007 Eastham, canal de Manchester (Royaume-Uni). **© Malcolm Cranfield**

Zhong Yuan 18, 3 février 2020, Kaohsiung (Taiwan).
© Ya Ray Yang

Tanker chimiquier

28 chimiquiers, 29% des tankers en unités, 13% en tonnage. Ils sont majoritairement destinés à l'Inde qui en a acquis 15 représentant 46% du tonnage de la catégorie. En particulier, l'Inde a acheté 5 navires à des tarifs allant de 710 à 1090 US$ la tonne pour la qualité de leurs citernes en inox.

Rotterdam (Pays-Bas), 11 février 2008. © **Alf**

Angel 18 (ex-*Chem Leo*, ex-*Azteca S*, ex-*Sembawang Venture*). OMI 9167710. Double coque. Longueur 117 m, 3.229 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire Success Direct Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Winson Oil Bunkering Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 875 US$ la tonne pour ses citernes en inox.

Aysenaz (ex-*Trans Fjord*, ex-*Leman IV*). OMI 9034743. Longueur 114 m, 2.866 t. Pavillon Turquie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1993 à Capelle (Pays-Bas) par YVC Ysselwerf. Propriétaire Hicri Ercili Denizcilik AS (Turquie). Vendu pour démolition en Inde. 1.090 US$ la tonne incluant 458 t d'inox, le prix record du trimestre selon les courtiers. Le statut officiel du navire est à démolir depuis le 31 août. Il n'a pas encore été échoué.

17 mai 1996, *Leman IV*, à Terneuzen (Pays-Bas).
© **Pascal Bredel**

Rotterdam (Pays-Bas), 19 mai 2011.
© **Cornelis Dijkshoorn**

Bon Atlantico (ex-*Bon Chem*, ex-*Panam Atlantico*). OMI 9248203. Double coque. Longueur 134 m, 4.450 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Bon*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2001 à Imabari (Japon) par Asakawa Zosen. 4 détentions: en 2002 à Valparaiso (Chili), en 2007 à Houston (Texas, États-Unis), en 2012 à Bandar Abbas (Iran) et en 2013 à Xiamen (Chine). Propriétaire Zen Shipping & Port India Pvt (Inde). Racheté par Last Voyage DMCC basé aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition en Inde.

Port Khalid, Sharjah, septembre 2018. © **Rutger Hofma**

Bull Sumbawa (ex-*Freja Maersk*, ex-*Bro Provider*, ex-*Iver Prosperity*). OMI 9219276. Double coque. Longueur 177 m, 7.842 t. Pavillon Indonésie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2001 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI. Propriétaire PT Gemilang Bina Lintas Tirta (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 575 US$ la tonne. C'est une exportation de déchets depuis un port européen. Le 22 octobre, le *Bull Sumbawa* quitte Setubal (Portugal) avec pour première destination officielle Malte, sur la route du canal de Suez et de l'Asie. Une stratégie de désinformation bien connue des armateurs et aussi utilisée pendant ce trimestre par les exploitants de l'*Odeep One* (cf. The END, p. 82)

Bull Sumbawa, Balikpapan (Indonésie), 29 juin 2017. © **Nasution**

Daeho Sunshine (ex-*Golden Brilliance*, ex-*Shamrock Moon*, ex-*Oriental Sapphire*). OMI 9158991. Double coque. Longueur 124 m, 3.318 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Imabari (Japon) par Asakawa Zosen. Propriétaire Dae Ho Shipping Co Ltd-Busan (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Inde.

Daeho Sunshine à Ulsan (Corée du Sud), décembre 2017. © **Foggy**

Eastern Chemi (ex-*Eastern Amenity)*. OMI 9203370. Double coque. Longueur 114 m, 3.152 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Imabari (Japon) par Higaki. Propriétaire DM Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Inde.

Explorindo-1 (ex-*Bellanova*, ex-*Torm Charente*, ex-*Charente*). OMI 9230854. Double coque. Longueur 183 m, 8.554 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2001 à Jinhae (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Détenu en 2018 à Agioi Theodoroi (Grèce). Propriétaire PT Gemilang Bina Lintas Tirta (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ever Exuberant (ex-*Havelstern*). OMI 9053218. Longueur 161 m, 5.994 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1994 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Forever Win Enterprise Co Ltd enregistré à Anguilla aux bons soins de LW Maritime Service Co Ltd (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 605 US$ la tonne.

Havelstern, au Havre (France), 11 juillet 2001. © **Pascal Bredel**

Ever Exuberant, septembre 2021, Chattogram. © **FaceBook-Shipbreaking Group**

Get Luck (ex-*Saehan Dreamstar*, ex-*Osm Encore*, ex-*Sun Geranium*, ex-*Sun Asia*, ex-*Sun Melody*, ex-*Fukushin*). OMI 9012173. Longueur 114 m, 3.056 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1991 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. 4 détentions: en 2003 à Shanghai (Chine), en 2009 à Gwangyang (Corée du Sud), en 2018 à Ulsan (Corée du Sud) et en 2019 à Pyeongtaek (Corée du Sud). Propriétaire Get Luck Marine Co Ltd enregistré aux Samoas aux bons soins de Prosperous Worldwide Investment Inc (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Get Luck, Kaohsiung (Taiwan), 20 octobre 2020 © **Ya Ray Yang**

Hellenic Seas (ex-*Willet*, ex-*Al-Saada*, ex-*Sinochem 9*, ex-*Millenia*, ex-*Shin A No. 1*, ex-*Chang Sung No. 1*). OMI 8877423. Longueur 78 m, 931 t. Pavillon Comores jusqu'en octobre 2020. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Tongyeong (Corée du Sud) par Chungmu SB. Propriétaire Etihad Engineering & Marine (Émirats arabes unis). 11 détentions: en 2010 à Bandar Khomeini (Iran) et Bandar Abbas (Iran), en 2012, 2015 et à deux reprises en 2016 à Bushire (Iran) et en 2017 à trois reprises à Bandar Khomeini puis de nouveau à Bandar Abbas et à Bushire. Vendu pour démolition au Pakistan.

Willet, Hamriyah, Sharjah. Octobre 2018.
© **Rutger Hofma**

Échoué à Gadani, août 2021. © **A&L Shipping**

Jetstar (ex-*Vemaoil XXII*, ex-*Jian She 32*). OMI 9081083. Longueur 115 m, 2.950 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Daedong. Propriétaire Gemmy Marine SA enregistré au Panama aux bons soins de Wills International Co Ltd (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 575 US$ la tonne.

Vemaoil XXII, Gênes (Italie), mars 2010. © **Purser - Fleetmon**

Kurushina, septembre 2021. © **Fazlur Rahman**

Kurushina (ex-*Gt Independence*, ex-*Prime Synergy*, ex-*Maracas Bay*). OMI 9172727. Double coque. Longueur 175 m, 7.957 t. Pavillon Gabon depuis septembre 2020. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Détenu en 2020 à Tanjung Priok (Indonésie). Propriétaire HP Shipmanagement LLC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Laurel (ex-*Tradewind Union*, ex-*Southern Lion*). OMI 9175729. Double coque. Longueur 118 m, 3.337 t. Pavillon Palaos, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Imabari (Japon) par Asakawa. Racheté par Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition. Parti de Kaohsiung (Taiwan) le 20 août, il arrive au large d'Alang le 25 septembre.

Le *Tradewind Union* au départ du terminal pétrolier de Lavéra (France), 23 février 2005. © **Malcolm Cranfield**

Maiden Target (ex-*Battery Park*, ex-*Arabian Wind*). OMI 8613554. Double fond. Longueur 141 m, 4.253 t. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Target*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia puis International Register of Shipping depuis août 2021. Construit en 1991 à Kurinoura (Japon) par Yawatahama. Propriétaire Waruna Nusa Sentana Pt (Indonésie). Racheté par Silver Star Ship Management FZE (Émirats arabes unis) pour démolition en Inde.

Battery Park, dans le rail des Casquets, décembre 2006. © **Marc Ottini**

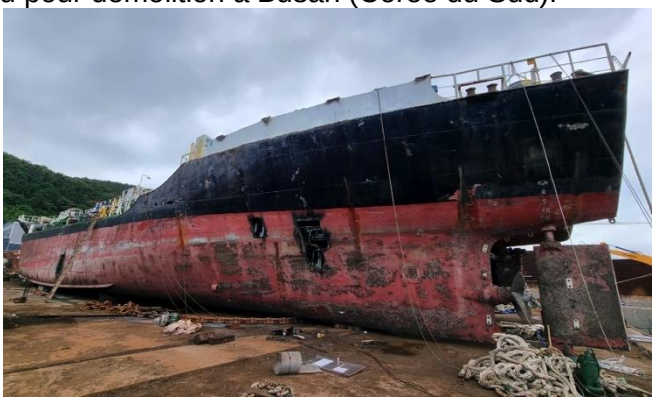
Parsa (ex-*Jo Palm*). OMI 8914776. Longueur 115 m, 3.100 t. Pavillon Turquie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Nandan (Japon) par Teraoka. Propriétaire Beykim Petrolculuk Gemi (Turquie). Détenu en 2015 à Hambourg (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 1.060 US$ la tonne incluant 533 t d'inox. Le 10 août, il quitte son mouillage de Mersin (Turquie) et s'échoue à Alang le 4 septembre.

30 décembre 2014, Saint-Malo (France), le *Parsa* traverse le bassin Vauban. © **Loic Le Mignon**

Pharmony (ex-*Eastern Dharma*). OMI 9207845. Double coque. Longueur 118 m, 3.193 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Imabari (Japon) par Asakawa. Détenu en 2013 à Nantong (Chine) et en 2014 à Teluk Bayur (Indonésie). Propriétaire Petrojaya Marine (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 855 US$ la tonne.

Pretty Hana (ex-*Horin Maru*). OMI 9003964. Longueur 65 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire Hana Marine Co Lt (Corée du Sud). Vendu pour démolition à Busan (Corée du Sud).

Pretty Hana, Kawasaki (Japon), janvier 2016. © **Okesa vesseltracker**

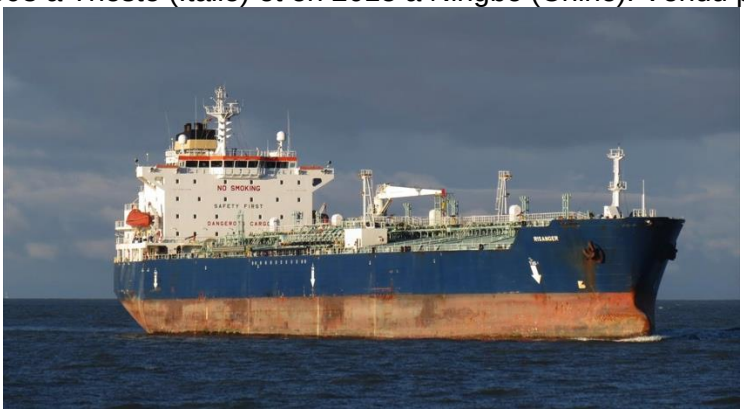


Le *Pretty Hana* va être transformé en lames de rasoir. Chantier de démolition de Busan (Corée du Sud), 29 août 2021. © **Vladimir Tonic**

Prosper Sunshine (ex-*Fatmawati*, ex-*Sunrise Orchid*). OMI 9140463. Longueur 108 m, 2.556 t. Pavillon Tuvalu, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Shine*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Medusa Tankers Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Linus Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde.

Prosper Sunshine, novembre 2019, Singapour. © **martin klingsick**

Risa (ex-*Risanger*, ex-*Minerva Julie*). OMI 9212369. Longueur 183 m, 9.820 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Jinhae (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Propriétaire Palm Tree Marine Inc enregistré au Libéria aux bons soins d'IMS SA (Grèce). Détenu en 2003 à Trieste (Italie) et en 2015 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Risanger à l'approche de Klaipeda (Lituanie), janvier 2013. **© Wlodek Sulkowski**

Risa, Chattogram, 25 août. **© Rock Chy**

Sabahat Telli (ex-*Bonaire*). OMI 8111831. Double fond. Longueur 99 m, 2.067 t. Pavillon Turquie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1982 à Geesthacht (Allemagne) par Ernst Menzer-Werft. Propriétaire Gemiciler Denizcilik Sanayi (Turquie). Détenu en 2002 à Guayama (Porto Rico). Vendu pour démolition en Turquie.

Bonaire, en sortie du Havre (France), 30 décembre 1993. **© Pascal Bredel**

Sea Sky (ex-*Sea Dragon*, ex-*Speedy*, ex-*Sichem Marbella*, ex-*J. M. S*. *Emerald*, ex-*Sun Emerald*, ex-*Stolt Otome*). OMI 9031739. Longueur 114 m, 2.564 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sky*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Imabari (Japon) par Higaki. 5 détentions: en 2001 à Brisbane (Queensland, Australie), en 2009, à Bushire (Iran), en 2011 à Mikolayev (Ukraine) puis à Bushire et en 2015 de nouveau à Bushire. Propriétaire Choice Shipping Co Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins d'Artemiz Marine Services (Émirats arabes unis). Racheté par Olivia Navigation Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Lilly Maritime Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition vers Alang.

Janvier 2003, *Sichem Marbella*, Aviles (Espagne). **© Sangrin**

Shun Sheng (*ex-Shun Lung*, ex-*Mitrope*). OMI 9154294. Double coque. Enregistré comme transporteur de soufre liquide. Longueur 149 m, 6.287 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1999 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Earn Rich HK Trading Ltd (Hong Kong, Chine). Annoncé vendu pour démolition en Inde en septembre 2016 au prix de 285 US$ la tonne en tant que maltais *Mitrope* (cf. "A la Casse" n°45, p 42). Il avait continué sa carrière sous les noms de *Shun Lung*, puis *Shun Sheng* et les pavillons du Bélize, de la Dominique et de la Sierrra Leone. Il s'échoue finalement à Chattogram le 24 août 2021.

IMO number :	9154294	
Name of ship :	MITROPE	(since 01/03/1999)
Call Sign :	9HBH6	
MMSI :	248360000	
Gross tonnage :	11530	(during 1999)
DWT :	15866	
Type of ship :	Chemical Tanker	(during 1999)
Year of build :	1999	
Flag :	Malta	(since 01/03/1999)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 16/09/2016)
Last update :	27/09/2016	

Mitrope, en sortie du Havre (France), 14 novembre 1999. © **Pascal Bredel**

Sky Sino (ex-*Maritime Yuan*, ex-*Selendang Kencana*). OMI 9187681. Longueur 183 m, 12.235 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Tina*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Dalian (Chine) par Dalian SY Co. Propriétaire Shanghai Anrita Shipping Co Ltd (Chine). Vendu en l'état à Batam (Indonésie), il s'échoue à Chattogram.

Information		Since
IMO number :	9187681	
Name of ship :	SKY SINO	(since 01/08/2017)
Call sign :	V7AB5	
MMSI :	538004956	
Gross tonnage :	29965	(during 2002)
DWT :	45375	
Type of ship :	Chemical/Oil Products Tanker	(during 1998)
Year of build :	1998	
Flag :	Marshall Islands	(since 01/01/2013)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 27/08/2021)
Last update :	07/09/2021	

Selendang Kencana à Hong Kong, avril 2012. © **Jerzy Nowak**

Splendour (ex-*Prime Splendour*, ex-*Chinook Maiden*). OMI 9145841. Longueur 180 m, 10.045 t. Pavillon Palaos. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Détenu en 2012 à Westernport (Victoria, Australie). Propriétaire Drava Shipping Inc-MAI enregistré aux Îles Marshall. Échoué pour démolition au Pakistan. 621 US$ la tonne.

Prime Splendour, 17 mai 2016, Singapour.
© **Alexander Demin**

Stolt Selje (ex-*Selje*, ex-*Jo Selje*). OMI 8919051. Longueur 182 m, 11.219 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Govan (Royaume-Uni) par Kvaerner Govan. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Canal de Panama, décembre 2016.
© Kenneth R Myers

Alang, au centre le *Stolt Selje*, entre les ex-paquebots *Karnika* (à droite) et *Leisure World* (à gauche). **© Eren Topcu**

Stolt Spruce (ex-*Spruce*, ex-*Jo Spruce*, ex-*Spruce*, ex-*Jo Spruce*). OMI 8919037. Longueur 182 m, 11.312 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Floro (Norvège) par Kvaerner Verft. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Stolt Spruce, juillet 2020, sur l'Escaut
entre Perkpolder et Walsoorden (Pays-Bas). **© Guy Claessens**

Theresa Tiga (ex-*Shintoku*). OMI 9146039. Double coque. Longueur 150 m, 5.969 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire Raffles Shipmanagement Services Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 720 US$ la tonne incluant des citernes en inox.

United Ocean 88 (ex-*United Earning 66*, ex-*Nogogini*, ex-*Oriental Daisy*). OMI 9119737. Double coque. Longueur 117 m, 3.225 t. Pavillon Palaos, puis Bélize en avril 2021 et enfin Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Jean*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Détenu en 2007 à Suez (Égypte). Propriétaire Proud Ocean Ltd (Taiwan). Racheté par Nabeel Shipmanagement FZE basé aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition en Inde.

United Ocean 88, à quai à Kaohsiung (Taiwan), août 2020.
© Ya Ray Yang

Transporteur de gaz

Baltic Energy (ex-*Wilpower*, ex-*Bishu Maru*). OMI 8013950. Longueur 281 m, 27.700 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Haoda International Ship Lease enregistré à Hong Kong aux bons soins de Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Remorqué pour démolition au Bangladesh par le *Thanos* (OMI 8304816). 750 US$ la tonne incluant 3500 t d'aluminium.

Bishu Maru, 2009, Osaka (Japon). © **funegasuki**

Wilpower. © **Awilco LNG**

Le *Thanos*, 36 ans, pavillon Vanuatu, est l'ancien *VN Sapeur* de Seaowl France affrété entre 2015 et 2020 par la Marine Nationale comme bâtiment de soutien et d'assistance basé à Brest. Il avait par exemple participé aux opérations de dépollution consécutive à l'incendie et au naufrage du *Grande America* en mars 2019. Racheté en juin 2020 par Trade Credebt Ltd enregistré à Dublin (Irlande), il est depuis exploité par Hermes Maritime basé en Inde pour le convoyage de navires à démolir. Il est actuellement en train d'effectuer un remorquage depuis Goseong (Corée du Sud) à destination de Chattogram, sans doute celui du *North Energy* (voir p. 71).

© **Marine Nationale**

Gas Icon (ex-*Dorado Gas*). OMI 9109304. Longueur 105 m, 2.926 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Propriétaire Sellan Gas Co Ltd (Japon). Détenu en 2018 à Dongying (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 610 US$ la tonne.

Gas Icon, Chattogram, septembre 2021. © **Rock Chy**

Hakusei Maru n°10 (ex-*Koyo Maru No. 3*). OMI 9132636. Longueur 70 m. Pavillon Japon. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Hitachi Mukaishima (Japon) par Hitachi Mukaishima. Propriétaire Seiwa Kaiun (Japon). Considéré comme vendu pour démolition par Nippon Kaiji Kyokai. Sa dernière localisation connue le situe à Kudamatsu (Japon). Pour démolition par un chantier local?

Détroit de Kurushima, Imabari (Japon), avril 2020.
© **Kenro Oshita**

North Energy (ex-*Wilenergy*, ex-*Banshu Maru*). OMI 8014409. Longueur 283 m, 32.467 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Sinokor Tanker Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Gulf Glory SA enregistré aux Îles Marshall pour démolition au Bangladesh. 710 US$ la tonne incluant 3500 t d'aluminium.

19 juin 2021, *North Energy*, chantier Samkang S&C (ex-STX) de Goseong (Corée du Sud). © **Vladimir Tonic**

Saehan Capella (ex-*Gas Natalie*, ex-*Fountain Gas*, ex-*Venus Gas*). OMI 9157557. Longueur 96 m, 2.100 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Usuki (Japon) par Shitanoe. Propriétaire Saehan Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Shanghai (Chine), 2010. © **AAA-Shipspotting**

South Energy (ex-*LNG Edo*, ex-*Lake Charles*). OMI 7619587. Longueur 285 m, 28.085 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1980 à Quincy (États-Unis) par General Dynamics Corp. Propriétaire Haoxing International Ship (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 720 US$ la tonne incluant 3500 t d'aluminium et 1200 t de carburant.

Le *LNG Edo* à Montoir (France), 20 décembre 2010. © **Erwan Guéguéniat**

Standorf (ex-*Paracas*, ex-*Australgas*, ex-*Sombeke*). OMI 8902993. Longueur 166 m, 10.875 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Tamise (Belgique) par Boelwerf. Propriétaire TGM Deniz Isletmeciligi (Turquie). Vendu pour démolition en Inde. 700 US$ la tonne incluant 1.100 t de carburant et des citernes en aluminium.

Sombeke, passant devant Walsoorden (Pays-Bas), 10 mai 1998. © **Pascal Bredel**

Australgas, à Quintero (Chili), 29 mai 2010. © **J. Carlos**

Tokuyo Maru No.7. OMI 9132648. Longueur 71 m. Pavillon Japon. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Hitachi (Japon) par Hitachi Zosen. Propriétaire Shinomiya Tanker KK (Japon). Considéré vendu pour démolition par Nippon Kaiji Kyokai depuis le 10 septembre 2021. Sa destination finale n'est pas connue. Sa dernière posiiton le situe à Etajima (Japon).

Tokuyo Maru No.7, Hakodate (Hokkaido, Japon), mars 2017. © **Shigeru Nishiyama**

Transporteur de ciment

Giat (ex-*Ibiza Cement*, ex-*Cem Tico*, ex-*Cem Atlantico*, ex-*Malena*, ex-*Carina 2*, ex-*Koei Maru No. 3*). OMI 7397024. Longueur 118 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1975 à Ube (Japon) par Ube Dockyard. Propriétaire Indobaruna Bulk Transport PT (Indonésie). 5 détentions: en 2001 à Augusta (Italie), en 2002 à Setubal (Portugal) et Valence (Espagne), en 2004 à Carthagène (Espagne) et en 2008 à Algésiras (Espagne). Det Norske Veritas considère qu'il a été vendu pour démolition en juillet 2021. Sa dernière localisation connue le situe à Cilegon (Indonésie).

Octobre 2011, *Ibiza Cement*, Helsingborg (Suède). © **Allan Flood**

Vraquier

Les vraquiers transportent des cargaisons non liquides en vrac : grain, charbon, minerais divers comme le fer ou la bauxite. Les vraquiers de taille moyenne sont souvent dotés de grues qui leur permettent de desservir les ports secondaires mal équipés.

Algoma Spirit (ex-*Sandviken*, ex-*Petka*). OMI 8504882. Longueur 221 m. Pavillon Canada, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Piri*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1986 à (Rijeka Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Détenu en 2009 à Anvers (Belgique). Propriétaire Algoma Central Corp (Canada).

A Thunder Bay, (Ontario, Canada), 16 août 2020. © **Dianne Temple**

Le 26 décembre 2020, l'*Algoma Spirit* parti de Thunder Bay (Ontario, Canada) sur le lac Supérieur descend le Saint-Laurent à destination de Québec. Il s'échoue à proximité de Brockville (Ontario). C'était son dernier voyage de la saison avant hivernage à Montréal. La coque est sérieusement endommagée. L'*Algoma Spirit* ne reprendra pas son service au printemps.

18 Décembre 2021, dernière remontée du canal Welland (Canada). **Capture d'écran Right In Niagara-You Tube**

Racheté par Dido Steel Corp SA enregistré au Libéria. Le 2 août 2021, il quitte Montréal en remorque du *VB Hispania* (OMI 9476018), un habitué des convoyages depuis le Canada (cf. *Cedarglen*, "A la Casse" n° 57, *Algoma Olympic* et *American Victory* "A la Casse" n° 52, *John B Aird*, "A la Casse" n° 48, *Peter R Cresswel* "A la Casse" n° 44) ou d'ailleurs (*Obva*, "A la Casse" n° 47, *Modern Express*, "A la Casse" n° 45). Destination la démolition à Aliaga. Le convoi est arrivé le 8 septembre. Plus de 9000 km, 36 jours de voyage.

2 août 2021, le "*Piri* " sur le Saint-Laurent, devant Verchères, en remorque à destination d'Aliaga. © **Marc Piché**

VB Hispania. © **Gaspar Luis Prieto Garcia**

Amal 1 (ex-*Amal*, ex-*Sileb*, ex-*Fountain 5*, ex-*Taviland*, ex-*Tawe*, ex-*Hansa Merchant*, ex-*Sanko Jupiter*). OMI 8309294. Longueur 183 m, 7.301 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1987 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Saqr Logistics (Émirats arabes unis). Détenu en 2007 à Gdansk (Pologne), en 2009 à Algésiras (Espagne) et en 2012 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition au Pakistan. 585 US la tonne incluant 375 tonnes de carburant.

Tawe, 2008, baie de Gibraltar © **Pepebolanos-vesseltracker**

Gdansk (ex-*Venceremos*, ex-*Gdansk*, ex-*Norsul R*io, ex-*Genesio Pires*, ex- *Rio Trombetas*). OMI 8128664. Vraquier auto-déchargeur. Longueur 225 m, 12.434 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishikawajima do Brasil. Propriétaire Gdansk Shipping Co Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de SMT Shipping (Chypre). 5 détentions: en 2001 à Boston (Massachussetts, États-Unis) et Hampton Roads (Virginie, États-Unis), en 2002 à Philadelphie (Pennsylvanie, États-Unis), en 2004 à Gand (Belgique) et en 2005 à Trieste (Italie). Vendu pour démolition en l'état à Abidjan (Côte d'Ivoire). 500 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Le *Gdansk* quitte Abidjan le 7 octobre et annonce se diriger vers Alang.

Karunia (ex-*Rubin Pioneer*). OMI 9061887. Longueur 225 m, 9.615 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Marugame (Japon) par Imabari. Propriétaire JSK Abadi Lines PT (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 585 US$ la tonne.

Kenan Mete (ex-*Youmna-Y*, ex-*Kopalnia Halemba*). OMI 8701935. Longueur 144 m, 4.903 t. Pavillon Panama, Guyana pour son dernier voyage renommé *Nabiha 1*. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1990 à Szczecin (Pologne) par A.Warskiego Szczecinska. Propriétaire Blodwen Marine SA enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Royal Mar Shipping & Ship Management Co Ltd (Turquie). 5 détentions en 2010 à Casablanca (Maroc), en 2013 au Pirée (Grèce), en 2015 à Aliaga (Turquie), en 2015 à Ashdod (Israël) et en 2017 à Naples (Italie).

Le *Kenan Mete* est arrêté le 5 juin 2020 à Adabiyah (Égypte) à la demande de créanciers puis abandonné par son armateur avec son équipage composite. En septembre, les 25 marins venus de Géorgie, Inde, Russie, Syrie, Turquie et Ukraine obtiennent de l'assureur le paiement de 4 mois de salaires. Pour certains l'arriéré se monte à 18 mois. Avec l'assistance de l'ITF, ils demandent leur rapatriement et la vente du navire. Le 14 décembre, le navire est placé en quarantaine: un des marins est testé positif au covid. Courant janvier 2021, les derniers marins sont rapatriés sauf le capitaine Wahbi Kara Ali désigné gardien du navire par la Cour. Il doit attendre à bord la vente du *Kenan Mete* confisqué par les autorités égyptiennes. Le 14 février, il est autorisé à être hébergé à l'hôtel. Le 23 mars, une première tentative de vente aux enchère échoue. Le 17 juin, le capitaine peut enfin regagner la Turquie. Le *Kenan Mete* a été vendu pour démolition. Dépavillonné et rebaptisé, il s'échoue à Gadani le 20 août.

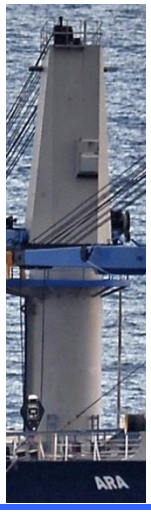
Kenan Mete, 9 mai 2020, canal de Suez (Egypte). © **Foggy**

Lady Lara (ex-*Patria*, ex-*Arapaho Belle*, ex-*Elsa Oldendorff*, ex-*Stellar Kohinoor*). OMI 9157428. Longueur 153 m, 5.035 t. Pavillon Panama, Togo pour son dernier voyage abrégé en *Ara*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Kawajiri (Japon) par Kanda Zosensho.

Lady Lara, en déchargement à Dakar (Sénégal), novembre 2018. © **SG**

Propriétaire FGM Chartering Ltd (Grèce). Racheté par Dido Steel Corp SA enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Turquie.

Juin 2020, *Lady Lara*, le long de la digue de Drapetsona au Pirée (Grèce). © **Marc Ottini**



Un an plus tard, abrégé en *Ara*, toujours à Drapetsona, en attente de départ pour Aliaga. © **Marc Ottini**

Rio Orinoco (ex-*Maratha Shogun*). OMI 7700726. Longueur 240 m, 18.904 t. Pavillon Vénézuéla, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Rin*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Tsu (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire CVG Ferrominera Orinoco (Vénézuéla). Racheté par GSPL DMCC enregistré aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition au Pakistan.

1er mars 2021, désarmé à Chaguaramas (Trinidad & Tobaggo). © **EDF-MarineTraffic**

21 juillet 2021, échoué à Gadani, parcelles 9-10. © **Gadani Ship Breaking Yard**

Navire de recherches

Geo Hindsagar (ex-*Geo Baltic*, ex-*Johan Nordenankar*). OMI 7806075. Longueur 73 m, 2.108 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1980 à Falkenberg (Suède) par Falkenbergs Varv. Propriétaire Hind Offshore Pvt Ltd (Inde). Détenu en 2006 à Port Saïd (Égypte). Vendu en l'état à Mumbai pour démolition en Inde. 555 US$ la tonne.

Geo Hindsagar, juin 2015, au mouillage à Mumbai (Inde). **© Murziloid**

Geowave Commander (ex-*Geo Maru*, ex-*Koushin Maru*). OMI 9183867. Ex-câblier converti en 2001 en navire de recherches. Longueur 98 m. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1998 à Kanagawa (Japon) par Hitachi; rallongé en 2001 de 75 à 98 m. Propriétaire Master & Commander AS (Norvège). Vendu pour démolition à Feda (Norvège) par Greenyard A/S.

Geowave Commander, juillet 2018, Bergen (Norvège) **© Frode Adolfsen**

Chantier de démolition Greenyard à Feda (Norvège), 4 août 2021. **© Øystein Berge - Maritime**

Supreme Explorer (ex-*Beaufort Explorer*, ex-*CGG Laurentian*, ex-*Laurentian*, ex-*Labrador Horizon*, ex-*Simon Labrador*, ex-*Seaway Labrador*). OMI 8112500. Ex-navire de services à l'offshore converti en 1988 en navire de recherches. Longueur 81 m, 3.093 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1983 à Brattvaag (Norvège) par Brattvaag Johansen; rallongé en 1991 de 67 à 81 m. Propriétaire Supreme Hydro Engineering Pvt. Ltd (Inde). Racheté en juillet 2021 par Trinitas Shipmanagement (Inde) pour démolition à Alang.

Supreme Explorer, novembre 2015, Inde. **© Hardlight**

Navire de forage

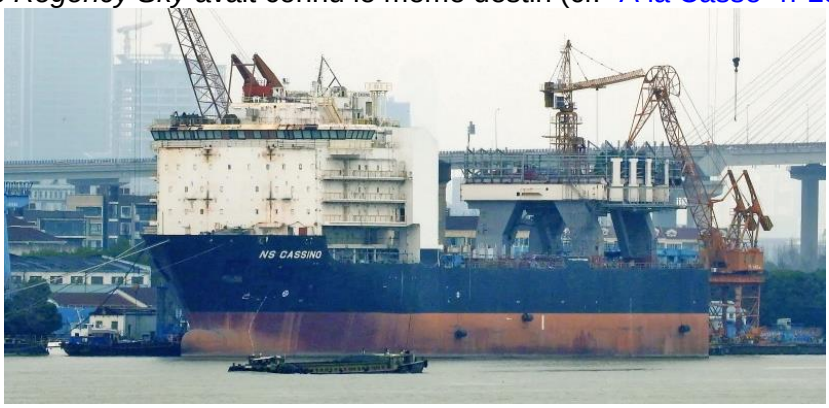
NS Cassino. OMI 9673496. Longueur 110 m, 12.331 t. Le 19 septembre 2021, l'autorité portuaire de Chittagong annonce l'arrivée pour démolition du *NS Cassino*, pavillon Panama, arrivé en remorque du *Salvage Ace*

DATED: 19/09/2021:

THE CHITTAGONG PORT AUTHORITY
MARINE DEPARTMENT
LIST OF VESSELS AS PER DECLARATION MADE BY LOCAL AGENT:

SL. NO.	NAME OF VESSEL	R/ON	LENGTH	CARGO	L.PORT	FLAG	LOCAL AGENT	ARRIVAL DATE & TIME	ANCHO -RAGE	DRAFT	QUANTITY/ REMARKS
27	TUG SALVAGE ACE(IMO:7626311)	-	64.74	BALLAST	S.HAI	ST.VIN	SOLAR	17/09 AT 1840	C	5.2	TOWING DEAD VSL NS CASSINO
55	NS CASSINO(IMO:9673496)	-	110.00	SCRAPPING	S.HAI	PANA	SOLAR	17/09 AT 1840	C	6.0	-DO-

Le *NS Cassino* est enregistré par l'OMI et la base de donnée Equasis comme navire de forage commandé en 2015 pour une entrée en service en 2024 sous le pavillon de Palaos et la classification American Bureau of Shipping. Il devait être construit par le chantier brésilien Estaleiro Rio Grande. En janvier 2020, il est repéré à Shanghai (Chine), en finition ou en réparation. Il ne sera jamais achevé. Le convoi quitte Shanghai le 9 août, le *NS Cassino* est échoué le 22 septembre à Chattogram. Un navire neuf partant à la casse avant même d'avoir été exploité, c'est un cas rarissime dans "A la Casse". Seul le navire de croisière *Regency Sky* avait connu le même destin (cf. "A la Casse" n°25, p.6).



NS Cassino, fleuve Huangpu, Shanghai (Chine), 23 janvier 2020. © **evgenii 10**

***Les Pacific Bora et Pacific Mistral* n'avaient plus d'avenir après le rachat de leur armateur Noble Corp *par* Pacific Drilling Services Inc (États-Unis). (cf. "A la Casse" n°63, p. 71). Ils ont été échoués respectivement à Alang et à Aliaga.**

Pacific Bora. OMI 9465447. Longueur 228 m, 35.158 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Bor*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2010 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Le *Pacific Bora* était désarmé à Oman. Il gagne Alang en remorque. Il est échoué le 19 septembre dans le chantier Shree Ram Green Ship Recycling.

Pacific Bora, arrivée à Alang, septembre 2021.
© **FaceBook-Shipbreaking Group**

Mist 1, Le Pirée (Grèce), 12 août 2021.
© **Nektarios Papadakis**

Pacific Mistral. OMI 9496159. Longueur 228 m, 35.000 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2011 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Le *Pacific Mistral*, désarmé à Las Palmas (Canaries, Espagne) puis au Pirée (Grèce), avait été abrégé en *Mist 1*. Revendu à Anika Ventures Ltd enregistré au Libéria, il est échoué à Aliaga le 21 septembre.

Navire de support offshore

Bluefort (ex-*Arv 1*, ex-*Meloodia*, ex-*Meloodia 1*, ex-*Mare Balticum*, ex-*Vironia*, ex-*Diana II*). OMI 7816874. Ex-ferry converti en 2009 par les chantiers Sembawang Shipyard Pte Ltd de Singapour comme navire d'hébergement et de support à l'offshore. Longueur 137 m, 10120 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Papenburg (Allemagne) par Jos.L.Meyer.

1999, le ferry *Meloodia,* Helsinki (Finlande). **© Korpo**

12 septembre 2017, le navire d'hébergement *Bluefort*, Oostende (Belgique). **© Marc Ryckaert**

Détenu en 2013 à Gibraltar. Propriétaire Bluefort Holdings LP enregistré au Canada aux bons soins de Tschudi Ship Management AS (Estonie). Vendu pour démolition en Inde.

Bluefort à Alang. **© Facebook Shipbreaking Group via Eren Topcu**

Trinity Supporter (ex-*Sakura 2*, ex-*Sakura*). OMI 8130095. Ex-tanker chimiquier converti en 2009 en navire de support et de stockage offshore. Il était utilisé pour transporter les matériaux nécessaires à l'installation, la maintenance et l'exploitation des plates-formes offshore. Ses citernes et cales étaient destinées à stocker du carburant, des eaux de forage, des boues, des canalisations, des matériaux divers (ciment, bentonite, barit) et du bromure de sodium. Longueur 156 m, 8.176 t. Pavillon Indonésie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. Propriétaire Trinity Offshore Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2000 à Lavera (France) et en 2014 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 592 US$ la tonne.

Janvier 2007, le chimiquier *Sakura* en sortie de Wauna (Oregon, États-Unis). **© Raenuld Greenleaf**

Avril 2013, le navire de support et stockage offshore, *Trinity Supporter*, mer de Flores. **© Jerzy Nowak**

Navire de support de plongée

Seven Eagle (ex-*Acergy Eagle*, ex-*Navigator*, ex-*Seaway Eagle*). OMI 9015905. Longueur 142 m, 8.324 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Eagle 2*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1997 à Tamise (Belgique) par Boelwerf. Propriétaire Subsea 7 SA (Royaume-Uni). Racheté par BBN Shipmanagement Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition à Alang.

2006, *Acergy Eagle* sur la Tyne (Royaume-Uni).
© Dave Medgett

Seven Eagle, Port Phillip Bay (Australie), janvier 2021 **© Owen Foley**

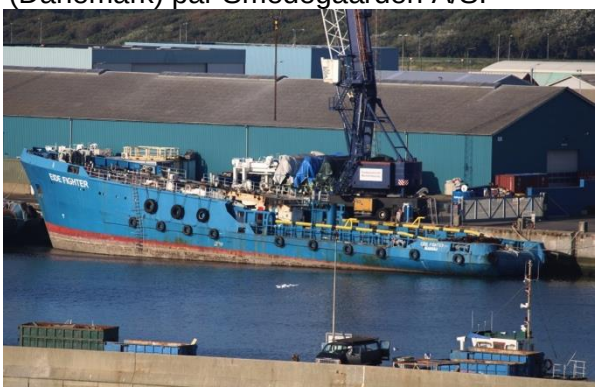
Eagle 2 à Alang, septembre 2021. **© Jignesh Singh**

Navire de service à l'offshore

Albatross 07 (ex-*Capt. F.M. Juvale*, ex-*SCI-07*). OMI 8308513. Longueur 57 m, 1.241 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1985 à Singapour par Robin Shipyard. Propriétaire Albatross Shipping Agencies (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 495 US$ la tonne.

Eide Fighter (ex-Merchantman, ex-*Achiever*, ex-*Deepwater Achiever*, ex-*Smit-Lloyd 115*). OMI 7412020. Longueur 64 m. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1975 à Arnhem (Pays-Bas) par Arnhemsche. Propriétaire Eide Marine Services AS (Norvège). Détenu en 2006 à Nantes (France). Vendu pour démolition à Esbjerg (Danemark) par Smedegaarden A/S.

15 mai 2013, Greenock (Écosse, Royaume-Uni).
© Richard A Cooper



2 septembre 2021 Esbjerg, (Danemark), chantier Smedegaarden, **© Pieter Inpijn**

GSP Licorn (ex-*Licorn*). OMI 9083172. Longueur 61 m. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Braila (Roumanie) par Braila SN. Propriétaire GSP Offshore Srl (Roumanie). Échoué pour démolition en Turquie.

Inter Service (ex-*Acqua Chiara*, ex-*Omega 805*, ex-*Wilbur Mariner*). OMI 7405912. Longueur 64 m, 1.246 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1976 à Tjorvaag (Norvège) par Smedvik. Propriétaire Intermarine (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.

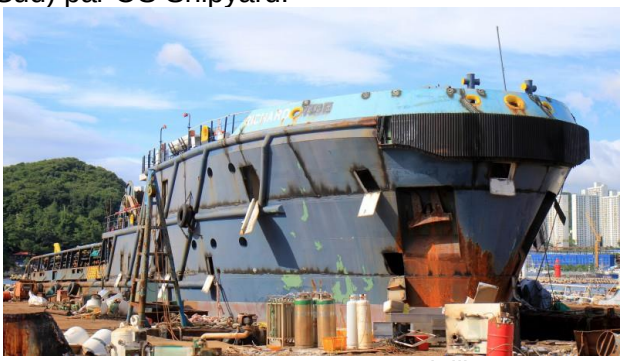
Offshore Hunter (ex-*Salwa*, ex-*Hunter*, ex-*Fahed II*). OMI 8218287. Longueur 56 m, 773 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1983 à Singapour par Southern Ocean Shipbuilding. Propriétaire Raj Shipping Agencies Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Posh Gentil (ex-*Caballo Copenhage*n, ex-*Posh Verdant*). OMI 9550230. Longueur 70 m. Pavillon Mexique. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2010 à Panyu (Chine) par Yuexin. Propriétaire PACC Offshore Mexico SA, filiale mexicaine du Singapourien PACC Offshore Services Holding. Sa destination de démolition n'est pas connue. Sa dernière localisation le situe dans le golfe du Mexique.

Posh Verdant, février 2010. © **Ian John**

Richard Tide (ex-*Sanko Cherry*). OMI 9427378. Longueur 71 m, 2.200 t. Pavillon Vanuatu, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Richard*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2010 à Niigata (Japon) par Niigata SB. Propriétaire Tidewater Marine LLC (États-Unis). Désarmé à Batam (Indonésie). Démoli à Busan (Corée du Sud) par OS Shipyard.

4 juillet



Chantier OS, Busan. 18 juillet

© **Vladimir Tonic**

Sea Panther (ex-*Billy Joe Ramey*, ex-*Maersk Detector*). OMI 9171747. Longueur 74 m. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Leirvik (Norvège) par Kvaerner. Propriétaire Solstad Rederi AS (Norvège). Il était désarmé en Norvège. Il est annoncé vendu pour démolition dans le chantier norvégien Greenyard de Feda en août 2021. Une série de 7 navires de la flotte Solstad, les *Sea Tiger*, *Normand Atlantic*, *Normand Borg*, *Normand Neptun*, *Sea Pollock*, *Far Strider* et *Far Sovereign*, est attendue à la démolition dans les mois à venir.

Rotterdam, 2 août 2010 © **Aart van Bezooijen**

Chantier de Feda (Norvège). © **Johan Trommel**

Seamec-1 (ex-*Peerless Stena 1*, ex-*Drive Ocean*, ex-*British Providence*, ex-*Tender Tartan*). OMI 8216019. Longueur 76 m, 2.680 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1983 à Kragero (Norvège) par Tangen Verft. Propriétaire Seamec Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Seamec-1, Mumbai (Inde), décembre 2011. © **Hartmut Ehlers**

Tag 18 (ex-*Highland Trader*, ex-*Safe Truck*). OMI 9136242. Longueur 67 m, 1.451 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Brevik (Norvège) par Brevik Construction. Propriétaire Tag Offshore Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Tag-7. OMI 9379002. Longueur 63 m, 1.808 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2010 à Surat (Inde) par ABG. Propriétaire Tag Offshore Ltd (Inde). Racheté par Prayati Shipping Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde.

Thor 1 (ex-*Blue Aries*, ex-*Maersk Challenger*, ex-*Oil Challenger*, ex-*Challenger III*). OMI 8401963. Longueur 75 m, 1.682 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1986 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Le *Thor I* était utilisé en tant que remorqueur depuis 2019 par Hermes Maritime Services Pvt spécialiste indien des navires en fin de vie pour le dernier voyage de ses acquisitions. Dernièrement il avait convoyé le laquier *Salarium* depuis le Canada jusqu'à Aliaga (cf. "A la Casse" n° 62, p 90), et la drague *Goryo 6 Ho* au Bangladesh (cf. "A la Casse" n° 63, p 73). Le 6 septembre 2021, il livre le méthanier *Puteri Firus* à Chattogram. Le 19 septembre, c'est à son tour de s'échouer pour démolition. Depuis mai 2021, son propriétaire officiel était Trade Credebt Ltd basé en Irlande.

27 octobre, le *Thor 1* sur le Saint-Laurent, venu chercher le *Salarium*. © **Marc Piché.**

Vighnaharta (ex-*SCI-05*). OMI 8308496. Longueur 57 m, 1.230 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping Construit en 1984 à Singapour par Robin Shipyard. Propriétaire Glory Shipmanagement Pvt Ltd (Inde). Racheté par Prayati Shipping (Inde) et échoué à Alang.

Vighnaharta, au mouillage à Mumbai, avril 2016. © **Dries Stommen**

Navire de surveillance en station

Vos Protector (ex-*Viking Protector*, ex-*Cam Protector*, ex-*Sentry Hemne*). OMI 8215455. Longueur 47 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1983 à Turku (Finlande) par Laivarakenne. Propriétaire Vroon Offshore Services Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition à Esbjerg (Danemark) par Smedegaarden AS.

Vos Protector, Aberdeen, (Royaume-Uni), octobre 2018. © **George 58**

Vos Sentinel Firth of Forth (Royaume-Uni), avril 2014. © **Kingsley Stern**

Vos Sentinel (ex-*Viking Sentinel*, ex-*Cam Sentinel*, ex- *Sentinel Maria*). OMI 8121410. Longueur 47 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Fiskarstrand (Norvège) par Fiskarstrand Verft. Propriétaire Vroon Offshore Services Ltd (Royaume-Uni Vendu pour démolition à Esbjerg (Danemark) par Smedegaarden AS.

Drague

Arco Beck (ex-*Cambeck*). OMI 8817722. Puits, 2739 m^3. Longueur 100 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Holland Dredgers. Propriétaire Hanson Marine Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.

Cambeck, devant Terneuzen (Pays-Bas), mai 1997. © **Pascal Bredel**

Arco Beck, remontée de l'Escaut en avril 2017. © **Marc Ottini**

Chantier Galloo Recycling, Gand (Belgique), 29 août 2021. © **Marck Perry**

The END :
La fuite de l'ex-*Odeep One*

L'ex-*Odeep One* s'est échoué le 13 octobre 2021 à Alang (Inde) après son évasion de Sète (France) le 23 juillet. 82 jours de mer avec un équipage de mercenaires. Le panaméen *Odeep One* était devenu le *Deep One* immatriculé à Saint-Kitts-et-Nevis et en fin de parcours le gabonais *Lotus*. Son périple s'est effectué à vitesse réduite, entrecoupé de phases de dérive, signes probables de défaillances moteur.

De Sète à Alang.

Le *Lotus* s'est échoué dans le chantier Sachdeva Steel Products. Sachdeva affiche un certificat de conformité à la Convention de Hong Kong établi par Nippon Kaiji Kyokai. Il détient aussi un "certificat de conformité à l'article 13 du règlement de l'Union Européeene" sur les exigences auxquelles doivent satisfaire les chantiers. Le certificat a été établi par la branche néerlandaise de Nippon Kaiji Kyokai. Rappelons qu'à ce jour, aucun chantier indien n'a été inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne. Qui plus est, Sachdeva ne figure pas parmi les 54 chantiers établis dans un pays tiers ayant postulé à l'inclusion (cf. la liste des chantiers candidats publiée sur le site de la Commission Européenne).

Le *Mukran*, à quai à Klaipeda (Lituanie).
© Igor Shevchenko

Le *Mukran*, octobre 1986, transport de lingots de fonte en wagons de Klaipeda à Sassnitz (République Démocratique Allemande). **© Bernardas Aleknavičius**

L'ex-*Odeep One* (OMI 8311883) avait été construit en 1986 à Wismar, alors République Démocratique Allemande, par le chantier Mathias Thesen Werft comme train-ferry *Mukran* pour la compagnie d'État VEB Deutfracht Seereederei. C'était le premier d'une série de cinq navires construits entre 1986 et 1989, le *Klaipeda* (OMI 8311895), le *Vilnius* (OMI 8311900), le *Greifswald* (OMI 8311912) et le *Kaunas* (OMI 8311924), toujours en activité aujourd'hui en mer Noire à l'exception du *Klaipeda* exploité en mer Rouge sous le nom d'*Aziz Express*.

Le port d'attache du *Mukran* était Rostock. Il battait pavillon de l'Allemagne de l'Est. Après la réunification allemande, Le *Mukran* passe du public au privé. En 1995, il est ré équipé pour accueillir 150 passagers, 200 véhicules et 49 voitures ferroviaires et est rebaptisé *Petersburg*. Il est dépavillonné sous les couleurs du Libéria en 1997.

Septembre 1998, *Petersburg*, à Klaipeda (Lituanie). © **Kurh**

En 2011, il est revendu à la Black Sea Ferry Investments basée à Moscou, filiale à 100% des Chemins de Fer Russes. Il est à nouveau rénové dans les chantiers de Saint-Pétersbourg, conserve son patronyme et prend le pavillon russe. En juin 2014, il part pour la mer Noire où il doit assurer le ravitaillement de la péninsule de Crimée qui vient d'être annexée. Il dessert jusqu'en février 2015 la ligne Novorossiysk-Sébastopol. En mars 2015, il retourne en mer Baltique pour relier l'enclave de Kaliningrad à Ust Luga (oblast de Saint-Pétersbourg).

Novembre 2012, Chantier naval de Kanonersky, Saint-Pétersbourg. © **kifir239**

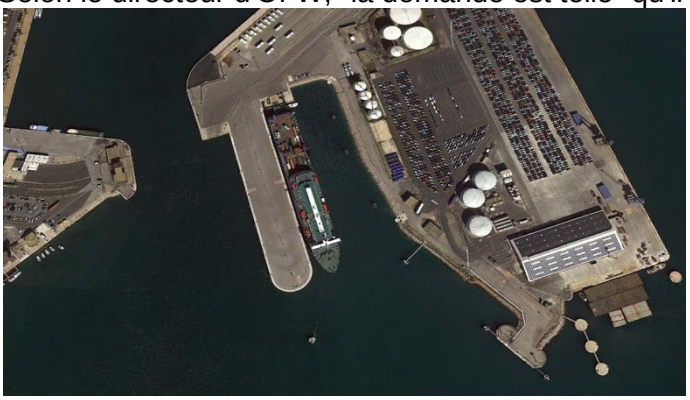
Octobre 2014, en mer Noire, baie de Tsemesskaya (Novorossiysk). © **ShipPhoto.ru**

En avril 2018, il entre dans les chantiers de réparation navale de Tallinn (Estonie). C'est le début de la descente aux enfers. L'armateur russe est en difficulté financière. Sa situation diplomatique est compliquée par des accusations de trafics illégaux vers la Crimée au moment de l'annexion. Les factures impayées du *Petersburg* se montent à 350.000 US$ auxquels il faut ajouter 30.000 US$ d'arriérés de salaires de l'équipage.

En juin 2018, à la demande des créanciers, la justice estonienne fait saisir le navire. Il est racheté en février 2019 par Ocean Fresh Water (OFW), une société enregistrée dans la région de Paris. C'est une filiale de OFW holding Ltd domiciliée sur l'île de Malte. Le projet d'Ocean Fresh Water est de transformer le vieux roulier en navire-usine équipé pour pomper l'eau de mer à une profondeur de 300 m puis de la traiter, de la filtrer et de la mettre en bouteille à bord.

Mars 2019, Tallinn (Estonie), racheté par Ocean Fresh Water. © **Tallart**

Les travaux de conversion sont effectués dans le chantier polonais Remontowa à Gdansk. A sa sortie de chantier en octobre 2019, l'ex-russe *Petersburg* devenu le panaméen *Odeep One* n'est pas jugé en état de naviguer: il est détenu pendant 16 jours par le port polonais de Nowy Port avec 20 déficiences avant de pouvoir gagner Sète (France) en Méditerranée en novembre 2019. Il est toujours enregistré auprès de l'OMI comme ferry-roulier. Il doit mener une série de tests techniques depuis Sète avant de partir pour l'Asie, au large des Philippines. C'est peu dire que l'*Odeep One* reçoit le meilleur accueil dans le port héraultais, en dépit de son pavillon de complaisance adopté selon le directeur d'OFW pour "fluidifier et accélérer le processus d'immatriculation" face aux tracasseries de l'administration française. La presse est dithyrambique au sujet de ce "navire pêcheur d'eau qui transforme l'eau de mer en boisson". Le dessalement d'eau de mer et le rejet de saumure dans le milieu marin sont présentés comme une œuvre humanitaire qui pourrait permettre de pallier au manque mondial d'eau potable. Selon le directeur d'OFW, "la demande est telle" qu'il envisage déjà un second navire *Odeep Two*.



A quai à Sète, avril 2020. **Captures d'écran**

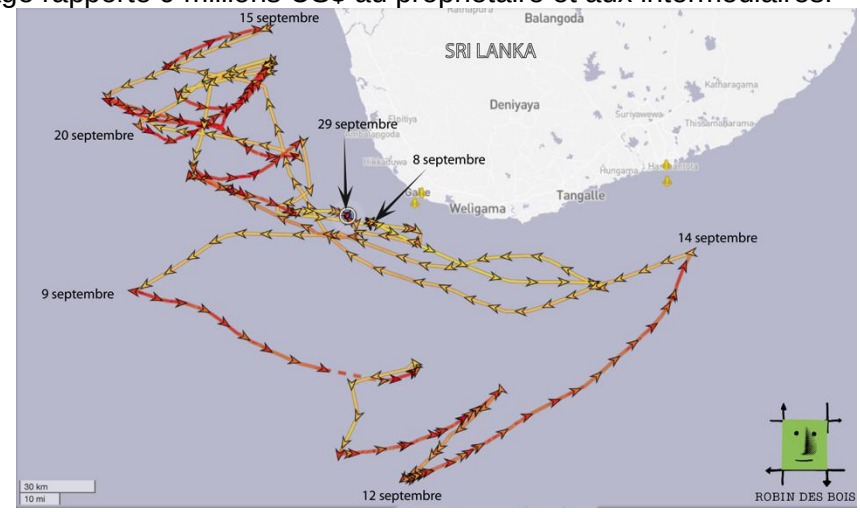
Le projet "visionnaire" se heurte aux difficultés techniques, financières et au Covid. L'*Odeep One* reste bloqué à Sète. Le directeur d'OFW, créatif ou opportuniste selon les points de vue, obtient en avril 2020 l'autorisation de produire et d'embouteiller du gel hydro alcoolique. Monter une usine de production et d'embouteillage de substances aussi inflammables dans un navire qui est sans cloisons coupe-feu et avec 43 personnes à bord est particulièrement audacieux ou imprudent. Quoiqu'il en soit, la commercialisation s'est heurtée à des problèmes divers et la situation financière d'OFW a continué à sombrer. En novembre, OFW est mis en liquidation judiciaire, les 43 salariés sont licenciés; plusieurs sont d'origine africaine.

Après la faillite, l'*Odeep One* devient la propriété de la banque néerlandaise qui avait financé le projet. En avril 2021, Russian Maritime Register of Shipping lui retire son certificat de classe. A la mi-juillet, la propriété du navire passe à une certaine HSM Safe Ships Pte Ltd enregistrée à Singapour se présentant comme une société d'expertises maritimes et de courtage. Le feuilleton s'accélère. L'*Odeep One* est immobilisé à Sète depuis plus d'un an. Le vendredi 23 juillet, une semaine après la prise de contrôle par Singapour, il échappe à un contrôle par l'État du port dans le cadre du Mémorandum de Paris et s'évade sans aucune societé de classification. Sète est en vacances d'été. La filière asiatique du scrapping est en plein travail. Un équipage dont on est bien forcé de reconnaître la virtuosité mécanique a embarqué. Tant pis si un seul des quatre moteurs est opérationnel, l'*Odeep One* prend bravement la route de l'est

en laissant à Sète un arriéré de droits de quai et une marée noire qui entraînera la fermeture de deux plages. La Marine nationale le laisse filer ou bien n'a pas le temps d'intervenir avant que l'*Odeep One* gagne les eaux internationales. C'est une première en France et peut être dans l'Union Européenne que de voir partir indemne un navire qui vient de polluer les bassins et le chenal portuaires.

L'*Odeep One* devenu le *Deep One* sous pavillon corbillard de Saint-Kitts-et-Nevis se ravitaille en carburant à la limite des eaux territoriales maltaises. Là non plus, aucune réaction de la part des autorités maltaises face à un navire sans autre avenir que la casse. Le *Deep One* se dirige vers Port-Saïd, entrée du canal de Suez. Sa destination déclarée est Colombo au Sri Lanka. Il s'acquitte des droits de péage du canal estimés à 200-300.000 US$, reprend du carburant à Jeddah (Arabie Saoudite) et arrive au large du Sri Lanka le 27 août. Il reste au mouillage devant Galle sur la côte sud hors des eaux territoriales pendant une douzaine de jours. Le 8 septembre, il lève l'ancre, annonce se diriger vers Chattogram puis Singapour et entame une divagation alternant les caps et les dérives dans toutes les directions. Les tergiversations dureront jusqu'au 1er octobre, signe que le dernier détenteur de l'ex-*Odeep One* a spéculé au maximum et attendu l'offre la plus lucrative de la part des chantiers du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan.

Le 1er octobre, le *Deep One* met le cap sur Mumbai, sa nouvelle destination officielle. Il est devenu le *Lotus* sous pavillon du Gabon. Le 7 octobre, il dépasse Mumbai et prend la direction de Bhavnagar, le siège du Gujarat Maritime Board en charge de délivrer les autorisations de démolitions des navires. L'attente est brève. Le 13 octobre, le *Lotus* s'échoue dans les chantiers d'Alang. A 578 US$ la tonne, sa vente pour ferraillage rapporte 9 millions US$ au propriétaire et aux intermédiaires.



8-29 septembre, la valse-hésitation de l'ex-*Odeep One* au large du Sri Lanka.

Robin des Bois a pisté l'ex-*Odeep One* depuis son départ de Sète. Voir à ce sujet:

"A la Casse n° 61", le cimetière maritime de Sète, p 9-10.
Un navire poubelle se fait la malle à Sète, 26 juillet 2021
Sète-Colombo : la folle cavale de l'*Odeep One*, 30 juillet 2021 - 9h
Odeep One – Communiqué n°3, 30 juillet 2021 - 14h
Odeep One – Communiqué n°4, 3 août 2021
Positions de l'*Odeep One* le 7 août et le 21 août 2021
55 jours de fuite, 15 septembre 2021
Inquiétudes au sujet de l'*Odeep One*, 30 septembre 2021 et mises à jour du 4 octobre et du 8 octobre.

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; ABC 13; ABS-CBN News; Advanced Shipping & Trading; Alang Today; Allied Shipbroking; Anchor Shipbroking; Associated Press; Baird Maritime; Bangkok Post (the); Benar News; BFM TV; Bild; Black Sea Memorandum of Understanding; Boatnerd; Bureau Veritas; Chittagong Port Authority (the); Commission Européenne; Corriere di Taranto; Cruise-ferry.org; Daily Star (the) - Bangladesh; Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Dhaka Tribune (the); Dredge Point; Equasis; faktaomfartyg.se; Fleetmon; Fleetphoto.ru; France 3; G Captain; Georgia Department of Natural Resources; Global Marketing Systems; Guardian (the); Il Mare nel Cuore; Indian Navy; Indian Ocean Memorandum of Understanding; IndustriAll; Insurance Marine News; Interfax News Agency; Intermodal Research; International Transport Workers' Federation; Kieler Nachrichten; Kyushu-Yusen; Lloyd's Register of Ships; Manifold Times (the); Marin (le); Marine Traffic; Maritime Executive; Mediterranean Memorandum of Understanding; Medscrap; Mer et Marine; Midi Libre; Mindanao Examiner; Ministero della Difesa (Italie); Miramar Ship Index; Modern Farmer Weekly; Netmarine.net; New Age (the) - Bangladesh; News2Sea; Nippon Kaiji Kyokai; Norsk Rikskring Kasting(NRK); Observatoire des armes nucléaires françaises, cahier n°3; Organisation Internationale du Travail; Ouest France; Parisien (le); Philippine News Agency; Que Choisir; Quotidiano di Puglia; Radio New Zealand; Recorder & Times; Reuters; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Russian Maritime Register of Shipping; RZD; Safety4Sea; Seafarers Rights.org; Seafarers Union of Russia; Seanews; Shanghai Mariitme Safety Administration; Ship & Bunker; Shipping Italy; Shipspotting; Shipstamps.co.uk; Simplon Postcards; Soviet-Trawler.narod; Special Broadcasting; Service (Australia); Splash 247; Sun Daily (the) - Malaisie; Täglicher Hafenbericht; Télégramme (le); Time; Times of India; Today online (Singapour); Tokyo Memorandum of Understanding; United States Coast Guard; Urdu Point News; US Department of the Treasury; Vebeg; Vessel Finder; Vessel Tracker; Week (the); WK Webster.