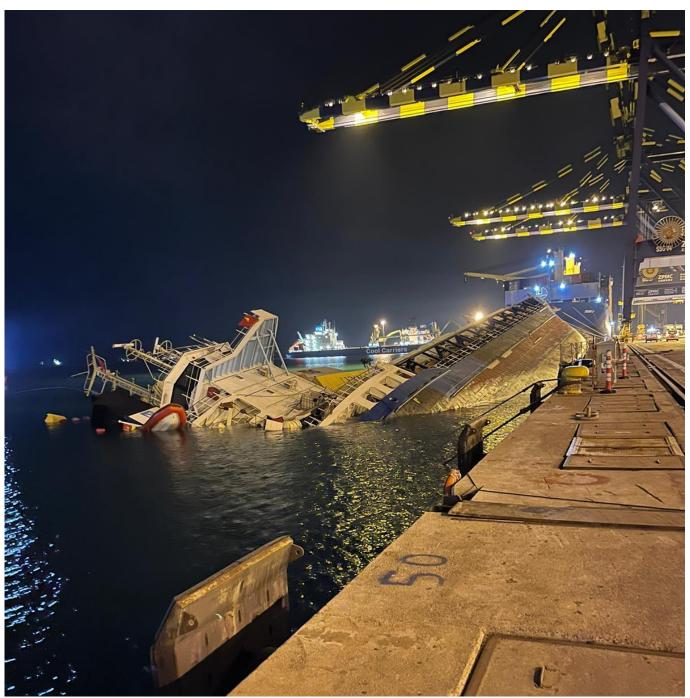


# A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires  $n^{\circ}$  69, du 1er janvier au 31 mars 2023

29 juin 2023



Sea Eagle, 39 ans, 5 détentions, pavillon Togo, chaviré puis démoli (cf. p. 34).

#### **Sommaire**

La flotte de l'ombre dans la lumière	3	Vraquier	44
Bilan du 1er trimestre 2023	9	Tanker chimiquier	49
Règlementation: Europe/Monde	12	Transporteur de gaz	49
Les cas du FSO Safer et de l'OS 35	15	Tanker pétrolier	52
Transporteur de bétail	18	Navire de services à l'offshore	56
Navire de pêche	19	Navire poseur de pipelines	58
Navire-usine	20	Navire de recherches	59
Cargo réfrigéré	21	Remorqueur	62
Ferry/traversier	23	Divers: transporteur de ciment, drague,	63
Roulier	28	transporteur de granulats	
Voiturier	29	The END: le <i>Borodine</i> ne répond plus	64
Cargo polyvalent	32		
Porte-conteneurs	36	Sources	68



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: Sea Eagle, coulé à quai à Iskenderun. © Ministère turc des Transports

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



## La flotte de l'ombre dans la lumière

Sur l'océan mondial, l'embargo sur le trafic de marchandises en provenance ou à destination de certains pays (Iran, Corée du Nord, Venezuela, Russie...) est contourné par des navires fantômes et furtifs qui brouillent les pistes. Ils débranchent quand c'est nécessaire leur système automatique d'identification (AIS), ils changent de nom, de pavillon, d'armateurs qui se camouflent derrière des sociétés écrans, ils sont vieillissants.

La flotte clandestine consacrée au transport d'hydrocarbures depuis l'Iran ou à destination de l'Iran, depuis le Venezuela ou à destination du Venezuela était circonscrite à quelques dizaines de tankers. "A la Casse" a déjà relevé plusieurs de ces navires fantômes. Ils sont le plus souvent démolis après la révélation du trafic. Sur les quatre tankers *Pandi, Luna, Bering* et *Bella* appartenant à l'armateur grec Palermo SA, trois ont été démolis entre août 2020 et novembre 2021 (cf. "A la Casse" n°61, n°62 et n°64). Leurs cargaisons iraniennes destinées au Venezuela avaient été saisies à l'été 2020 à la demande des États-Unis.

Avec l'embargo sur le pétrole brut russe et les produits raffinés, les tankers fantômes sont beaucoup plus nombreux, de l'ordre de quelques centaines.

Le nombre de pétroliers démolis en 2022 et en cours de démolition est en chute libre. Fin décembre 2021, ils représentaient 60% du tonnage. Fin décembre 2022, ils n'en représentaient plus que 14%. Des gros joueurs sur le poker pétrolier sont apparus autour de la table et les arrivées de tankers pétroliers sur les plages du sous-continent indien sont de plus en plus rares.

Gatik Ship Management est basé à Mumbai (État du Maharashtra, Inde). En 16 ans de bulletins trimestriels, "A la Casse" n'en a jamais entendu parler. Gatik a surgi en 2022, une sorte de génération spontanée. A la date du 20 mars 2023, Gatik revendiquait 46 tankers. Tous ont été achetés à partir de juin 2022 via des sociétés écrans indiennes "aux bons soins de Gatik Ship Management". La très grande majorité des tankers exploités par Gatik battait au départ le pavillon de Saint-Kitts-et Nevis (38), complété par les pavillons du Gabon (6) et de Palaos (2). La capacité totale de la flotte Gatik est d'environ 33 millions de barils (4,5 millions de tonnes).

En avril 2023, Saint-Kitts-et-Nevis a retiré de son registre les tankers Gatik. Ils ont été reportés sur d'autres pavillons de complaisance comme ceux du Gabon, de la Mongolie ou de Palaos. Pour détourner les regards, Gatik a cédé ses tankers à des sociétés écran enregistrées pour la plupart aux Îles Marshall, mais il est notable que le lien avec l'Inde est maintenu par le biais des managers ISM (en charge de la sécurité) et de la société de classification Indian Register of Shipping. Au début des opérations de Gatik, Rina, Lloyds Register of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Nippon Kaiji Kyokai, figuraient en tête des sociétés de classification.

Les 46 tankers Gatik sont âgés de 13 à 20 ans. Ce sont de "grands" voire "très grands" navires au sens de la classification de l'Organisation Maritime Internationale. La moyenne d'âge des tankers de ces deux catégories en exploitation sur l'océan mondial est de 11-12 ans. Autrement dit, Gatik est spécialisé dans l'exploitation de tankers vieillissants. Au cours de l'année 2022, la mise à la casse des tankers âgés de 20 ans et moins de 20 ans et appartenant à ces deux catégories n'a pas été exceptionnelle.

Fractal Marine est basée à Dubai. En mars 2023, elle revendiquait 24 tankers. Chacun est la propriété d'une "single ship company" enregistrée dans un paradis fiscal comme les Îles Marshall "aux bons soins de Fractal Marine". Ils ont tous été achetés à partir de septembre 2022. Ils battent pour la plupart le pavillon du Panama. 21 des tankers de Fractal Marine sont âgés de 14 à 20 ans. La capacité globale de la flotte Fractal est d'environ 19 millions de barils (2,5 millions de tonnes). Parmi les tankers Fractal, on note le *Plutus* (OMI 9252955), 20 ans, le *Priapus* (OMI 9282481), 18 ans et le *Manaslu* (OMI 9388027), 15 ans, repérés pour des transferts de cargaisons dans le golfe de Laconie.

D'autres compagnies sont impliquées dans l'acquisition soudaine de tankers du même profil. L'*Atila* (OMI 9262754), le *Balu* (OMI 9235244), l'*Iona* (OMI 9183271), le *Limo* (OMI 9185528), le *Nobel* (OMI 9105114), le *Simba* (OMI 9229374) et le *Turba* (OMI 9144782) ont été achetés entre juin 2022 et janvier 2023 par autant de "single ship companies" domiciliées à la même adresse dans l'archipel des Seychelles: Suite 10, 3rd Floor, La Ciotat, Mont Fleuri, Victoria, île de Mahe, Seychelles. Ils sont âgés

de 20 à 26 ans. Tous battent pavillon du Cameroun, le pire pavillon de la liste noire du Mémorandum de Paris, classé à haut risque.

Turba (ex-Pelican, ex-Mera Q, ex-Omera Queen, ex-Okeanis, ex-Nissos Milos). OMI 9144782. 26 ans. Longueur 243 m, port en lourd 106.547 t. Pavillon Cameroun. Société de classification jusqu'en janvier 2021 Bureau Veritas; inconnue ou sans depuis. Construit en 1997 à Tsu (Japon) par NKK. Depuis décembre 2020, son propriétaire était la bien-nommé Shadow Shiptrade SA enregistrée aux Îles Marshall. Racheté en juillet 2022 par Scoot Chartering corp domicilié aux Seychelles. Au chapitre des inquiétudes, il n'a pas été inspecté dans un port depuis juin 2010. En 2022 il a été repéré dans les ports russes de Saint-Pétersbourg, Primorsk et Ust-Luga et chinois de Zoushan et Tianjin. Il a quitté Ust-Luga le 13 mars 2023 et est repéré début mai au mouillage à Singapour. Au 21 juin, il était dans les eaux chinoises.



Turba, 17 mars 2023, Saint-Pétersbourg. © Mishail Yurenkov

Nobel (ex-Neatis, ex-Nina Victory, ex-Tula). OMI 9105114. 26 ans. Longueur 181 m, port en lourd 46.144 t. Il abandonne le pavillon de la Russie pour celui du Cameroun en juillet 2022. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1997 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Il n'a pas été inspecté depuis juin 2020. Depuis février 2021, son propriétaire était la compagnie russe Rusprime Export LLC. Racheté en juillet 2022 par Samus Shipping domicilié aux Seychelles. En 2022 il a été vu dans les ports de Novorossiysk (Russie) et Nemrut (Turquie). Il n'a touché aucun port depuis son départ du port turc de Nemrut en novembre 2022. Il se trouve depuis plusieurs semaines en Méditerranée au large du Maroc, une zone réputée pour les transbordements de tanker à tanker.



5 novembre 2020, détroit de Malacca, sous son ancien nom de Neatis. © Bull

La structure de la flotte fantôme est inquiétante. Les armateurs sont floutés. Les tankers battent des pavillons de complaisance offrant peu de garanties. La valse des noms et des pavillons donne le vertige.

# Les pratiques à risques se multiplient

Le transbordement de cargaison en mer (STS, Ship to Ship) permet de décharger des cargaisons sans entrer dans un port. Ces pratiques sont relativement courantes mais il s'agissait jusqu'alors d'opérations sécurisées concernant des cargaisons déclarées et des trafics licites acceptés et surveillés par la communauté internationale.

Aujourd'hui la recrudescence des STS masque des exportations d'hydrocarbures russes interdites par, entre autres, les États-Unis, le Canada, l'Union Européenne, l'Australie, le Royaume-Uni, le Japon. La plupart des navires fantômes ne sont plus couverts par les assureurs. Ils refusent de couvrir ces trafics. Ils redoutent des sanctions de la part des États-Unis et éventuellement de l'Union Européenne. En cas d'accidents, de collision, de marée noire, les secours seront ralentis par ces imbroglios.

Le comité juridique de l'OMI s'est inquiété dans sa réunion du 27-31 mars 2023 de l'augmentation du nombre de transferts et des conditions dans lesquelles ils sont effectuées. Une résolution pourrait être

adoptée d'ici la fin de l'année. En attendant, on doute que le registre des transbordements qui doit être mis à jour et conservé à bord des navires pendant trois ans soit contrôlé.

L'Union Européenne va dans le même sens. Son 11ème train de sanctions adopté le 23 juin prévoit d'interdire l'accès aux ports européens des navires suspectés avec des "motifs raisonnables" d'avoir effectué des transbordements de pétrole russe acheté au-delà du prix plafond fixé par le G7 ou d'avoir éteint leur système d'identification alors qu'ils transportaient du pétrole russe sous sanctions.

### Les accidents de navires fantômes

Les catastrophes et marées noires historiques ont abouti au renforcement de la règlementation internationale et les accidents de tankers pétroliers étaient à la baisse. L'émergence d'une flotte de l'ombre dédiée au transport d'hydrocarbures sous sanctions va dans le sens inverse. C'est le règne de l'opacité et du non-droit et une menace majeure pour la sécurité maritime, la sécurité des équipages et les écosystèmes marins.

Plusieurs accidents ont eu lieu ces derniers mois qui impliquent des navires suspectés de transporter du pétrole sous sanctions. Le dernier en date, celui du *Pablo*, a fait trois morts.

20 mars 2022. L'Arzoyi décharge du pétrole iranien dans le port de Qingdao (Chine). Les aussières rompent, le tanker part à la dérive et s'échoue, un bras de chargement se casse. Une "petite pollution par hydrocarbures" est constatée. L'Arzoyi est détenu par les autorités du port chinois. Il n'a pas navigué depuis. Son statut dans la base de données Equasis est "accidenté/en réparation ".





Octobre 2018, ADS Serenade. © Ivan Meshkov

Mars 2022, l'Arzoyi, remis à quai. © Source portuaire locale

Arzoyi (ex-ADS Serenade, ex-Front Serenade). OMI 9248473. 21 ans. Longueur 330 m, port en lourd 299.152 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Ariake (Japon) par Hitachi. Détenu en 2021 et 2022 à Qingdao (Chine). Propriétaire Vitava Shipping Inc enregistré au Panama.

• 22 mars 2022. Le Petion entre en collision avec le Theodoros IV au large de Cienfuegos (Cuba). Il fait partie des navires blacklistés par les États-Unis suite à un transport de pétrole vénézuélien. Le Petion a repris ses activités entre le Venezuela et Cuba. Le Theodoros IV n'a pas survécu; il a été échoué à Alang le 8 décembre 2022 (cf. "A la Casse" n°68, p. 71). En mars 2020, le Petion avait déjà été accidenté alors qu'il était au mouillage en baie d'Amuay (Venezuela). Un marin était tombé à l'eau et s'était noyé. Le tanker aurait éteint ses feux pour charger dans l'ombre. Au 21 juin 2023, il était dans les eaux cubaines.

Petion, juin 2017, à Willemstad, Curacao. © Cees Bustraan

Petion (ex-Nordic Lisbeth, ex-Difko Lisbeth, ex-Penyu Pipih. OMI 9295098. Longueur 228 m, port en lourd 72.174 t. Pavillon Cuba. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en juin 2020. Construit en 2006 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Caroil Transport Marine Ltd (Cuba). Revendu en décembre 2022 à des intérêts non connus. Il continue de transporter du pétrole vénézuélien entre le terminal de San Jose et Cienfuegos (Cuba).

• 6 octobre 2022. Le supertanker Young Yong s'échoue dans le détroit de Singapour en quittant son mouillage. Il transporte à destination du Mozambique 284.429 tonnes de pétrole après des transbordements depuis des tankers en provenance du Venezuela. Son propriétaire officiel est Technology Bright International. Co. Ltd. (Hong Kong, Chine). Il est exploité par East Wind Ship Management Ltd (Hong Kong, Chine). Il venait d'être blacklisté par le Département étatsunien du Trésor suite à des transports de pétrole iranien et vénézuélien. Le Young Yong a été renfloué après allègement de la cargaison par le tanker Simba battant pavillon du Cameroun. Le Simba est exploité par Lorni Marine Ltd, une des compagnies opportunistes des îles Seychelles. En décembre 2022, le Young Yong change officiellement de propriétaire. Son nouvel armateur est Kayo Trading Co Ltd enregistré au Royaume-Uni mais il est toujours exploité par East Wind Ship Management Ltd. Il est rebaptisé Saint Light sous pavillon de la Barbade. Le 30 mars 2023, le Saint Light a quitté en charge le mouillage de Nipah, au large de la Malaisie. Nipah est connu pour être un hub de transbordement de pétrole à destination de Zoushan (Chine).



Le tanker Young Yong échoué près de Singapour. © Marine indonésienne

Young Yong (ex-Maran Castor, ex-Astro-Castor). OMI 9194127. 22 ans. Longueur 332 m, port en lourd 306.344 t. Pavillon Djibouti. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2001 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Détenu en 2021 à Rizhao (Chine).

• 27 octobre 2022. Le Linda I fait route de Primorsk (golfe de Finlande, Russie) à destination d'Istanbul avec 80.000 tonnes de pétrole russe. Il tombe en panne au large d'Algésiras sur la côte méditerranéenne espagnole. Il n'alerte pas immédiatement les autorités. Il dérive et doit finalement être remorqué. Il touche Algésiras. Il y est détenu en attendant les pièces de rechange pour sa réparation de fortune. L'armateur doit s'acquitter d'une amende de 80.000 euros pour utilisation d'un fuel dépassant les teneurs autorisées en soufre. Il sort du chantier de réparation turc de Yalova en avril 2023. Au 21 juin, il était en mer Noire.



Linda I, octobre 2022. © Algeciras Al Minuto

Linda 1 (ex-Lin Dan, ex-Guneshli, ex-Intrepid Reliance, ex-Lita. OMI 9262924. 21 ans. Longueur 241 m, port en lourd 104.403 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Imari (Japon) par Namura. Détenu en 2016 à Trieste (Italie) et en octobre 2022 à Algésiras (Espagne). Racheté en janvier 2022 par Spastic Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Chanocean Management Ltd (Hong Kong, Chine). En 2022, le Linda I a fait escale dans les ports de Novorossiysk et Primorsk (Russie) et de Nemrut et Yalova (Turquie).

• 1er mai 2023. Le *Pablo* qui avait quitté le 18 avril sur ballast le port de Zoushan (Chine) à destination de Singapour était au mouillage au large de la Malaisie. Dans l'après-midi, un incendie éclate à bord. Il est suivi d'une explosion. Le feu se propage et ravage le *Pablo*. L'équipage évacue à la hâte. 23 marins sont secourus par deux navires de passage, 2 autres par la Marine malaisienne. Satyam Tripathi, 26 ans, et Dinesh Kumar, 34 ans, de nationalité indienne et Sabit Shenderovsky, 37 ans, de nationalité ukrainienne sont portés disparus.

Le *Pablo* éveille les soupçons d'activités illégales au vu de ses changements successifs de propriétaires, de noms et de pavillons. L'ex-*Olympic Spirit II* devait même partir à la casse en août 2018. Il avait été pris en charge par Prayati Shipping, un spécialiste indien des navires en fin de vie. Dépavillonné sous les couleurs de Palaos et abrégé en *S Spirit*, il avait pourtant échappé aux chalumeaux. Depuis il a changé tous les ans de propriétaires et de noms pour finalement devenir le *Pablo* en avril 2023. Il a arboré successivement les pavillons de Palaos, du Panama, du Cameroun, des Îles Cook, de la Tanzanie et enfin du Gabon.

Au 21 juin 2023, 51 jours après l'incendie, la coque sinistrée est au mouillage au large de la Malaisie et personne ne s'en occupe.





Pablo, mai 2023. © Malaysian Maritime Enforcement Agency

Pablo (ex-Mockinbird, ex-Helios, ex-Adisa, ex-Siro 1, ex-Hudara, ex-S Spirit, ex-Olympic Spirit II). OMI 9133587. Longueur 223 m, port en lourd 96.773 t. Pavillon Gabon. Société de classification inconnue depuis décembre 2022, précédemment Polish Register of Shipping. Construit en 1997 à Yokosuka (Japon) par Sumitomo. Propriétaire officiel depuis le 6 avril 2023 Pablo Union Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall.

## Golfe de Laconie

Le golfe de Laconie, 58 km de longueur sur une largeur de 44 km, est situé au sud du Péloponnèse (Grèce). Depuis plusieurs mois, il rassemble en continu une flotte de tankers pétroliers dans un ballet de Ship to Ship.

Le golfe est encadré de part et d'autre par le littoral grec mais les eaux territoriales grecques s'étendent à seulement 6 milles soit 11,1 km des côtes. Il y a donc au milieu du golfe de Laconie une bande étroite d'une vingtaine de km de large qui est soumise au régime des eaux internationales. La Grèce n'y a pas d'autorité et ses garde-côtes ou navires militaires n'y ont aucun pouvoir de police ou d'intervention offensive. La Grèce revendique officiellement le droit d'étendre ses eaux territoriales à 12 milles soit 22,2 km comme l'y autorise la Convention sur le droit de la mer entré en vigueur en 1964. Dans cette option tout le golfe de Laconie est considéré une partie du territoire grec. Mais la Turquie s'oppose formellement à cette mainmise. Le parlement turc en 1995 a déclaré que toute action unilatérale de la Grèce visant à étendre son emprise de 6 à 12 milles dans la mer Égée constituerait un acte de guerre.

Deux navires-mères opérés par Gatik sont au centre de la ruse du golfe de Laconie. Le *Nanda Devi* et le *Jumbo* battent tous les deux le pavillon du Gabon. Le *Jumbo*, suezmax d'un port en lourd de 159.081 t, est âgé de 19 ans. Il a quitté le port russe d'Ust-Luga en mer Baltique le 11 février 2023, il bat alors pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis. Depuis son arrivée dans le golfe de Laconie en mars, il s'est livré à une succession de transbordements en alternant chargements et déchargements. Le *Jumbo* est une station service.

En avril, 13 tankers se sont mis à couple du *Jumbo* pour lui livrer du pétrole ou pour lui pomper du pétrole. La moitié de ces tankers appartiennent aux grecs Eurotankers (*Eurostrength*, *Nostos*), Polembros Shipping (*Diligent Warrior*, *Syros Warrior*, *Ithaki Warrior*) ou Minerva Marine (*Minerva Anna*),

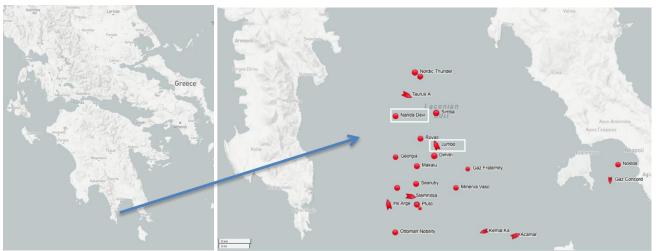
d'autres à Gatik comme le *Wisdoms Daughter* qui a livré du pétrole à Jeddah (Arabie Saoudite). Fractal Marine se sert aussi du golfe de Laconie dans les eaux européennes pour livrer du pétrole sous sanctions via son *Priapus* à destination de Singapour.

Après avoir nourri le *Jumbo*, le *Thya* en provenance du port russe d'Ust-Luga a quitté les eaux grecques sur ballast pour gagner le large du Maroc, l'autre hub de transbordement en Méditerranée. Âgé de 18 ans, pavillon Panama, Le *Thya* appartient à Armada Shiptrade Co enregistrée aux Îles Marshall aux bons soins de Winocean Management Ltd (Hong Kong, Chine).



Jumbo, 12 mars 2023, golfe de Laconie, en attente de chargement. © Salvo Ilardo D'autres transbordements d'hydrocarbures russes auraient lieu au large de l'enclave russe de Kaliningrad et en mer Noire.

Jumbo (ex-Aegean Dignity). OMI 9290335. 19 ans. Longueur 274 m, port en lourd 159.081 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis février 2023 puis Gabon depuis le 26 avril. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2004 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Racheté en février 2023 par Blessed Shipping & Marine Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Gatik Ship Management (Inde).



Golfe de Laconie, tankers en attente le 22 juin 2023

Au 22 juin, le *Jumbo* et le *Nanda Devi* sont toujours là entourés par une vingtaine de tankers en attente d'ordre qui battent pavillon des Îles Marshall, du Libéria, du Cameroun, de Palaos, de Malte, de Grèce, du Panama.

La flotte de l'ombre travaille sous les couleurs et la baguette de l'Inde, de la Chine, de l'Afrique et de l'Asie avec l'assistance de pays européens. La flotte de l'ombre signe la fracture du monde face au conflit russo-ukrainien. Et elle expose les équipages et l'océan mondial à des risques accrus de naufrages et de marées noires.

# Bilan du 1er trimestre 2023, du 1er janvier au 31 mars

112 navires, 804.000 tonnes dont au moins 16.000 tonnes de déchets.

Hausse de +41% par rapport au 4ème trimestre 2022.

Le rebond est du au Bangladesh, moins de navires à Chattogram qu'à Alang mais plus gros. Le Bangladesh est le pays des mastodontes.

De nouvelles destinations de démolition sont apparues. Les chantiers Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY) de Bahrein et PaxOcean de Batam (Indonésie) ont réceptionné 7 des 10 porte-conteneurs du Taiwanais Wan Hai Lines. Ces deux chantiers se prévalent de déclarations de compatibilité avec la Convention de Hong Kong établies par Indian Register of Shipping ou American Bureau of Shipping (p. 14).

Tonnage recyclé	Navires
1 : Bangladesh, 346.000 t (43%)	1 : Inde, 44 (40%)
2 : Inde, 258.000 t (32%)	2 : Bangladesh, 38 (34%)
3 : Türkiye, 71.000 t (9%)	3 : Türkiye, 9 (8%)
4 : Pakistan, 24.000 t (3%)	4 : Pakistan 2 (2%)

Les tankers pétroliers, chimiquiers et transporteurs de gaz (30%) et les vraquiers (28%) conservent le leadership mais sont talonnés par les porte-conteneurs (24%) qui font leur retour dans les chantiers. Au regard de 7 pour toute l'année 2022, 25 porte-conteneurs sont partis à la casse pendant le premier trimestre de l'année 2023. Le plus gros de ces porte-conteneurs a une capacité de 4437 boîtes.

Dans le camp des tankers, les pétroliers perdent du terrain sur les plages d'échouage depuis juillet 2022. Hors le Sloug, ce stockage flottant corrompu et récalcitrant, les huit tankers pétroliers partis à la casse ou en partance sont des "petits bras" du trafic avec des capacités de 2.900 à 45.000 tonnes de port en lourd. Les "gros bras" souvent frappés du sceau des détentions dans les États du port sont orientés grâce à des alliances complexes auxquelles l'Union europenne n'est pas étrangère vers le trafic de pétrole russe brut et raffiné sous sanction.

Dans la catégorie des tankers, les pétroliers ne sont plus dominants. En 2022, ils représentaient les trois quarts du tonnage de la catégorie. Au premier trimestre 2023, ils ne représentent plus que 42% (dont 18% pour le seul stockage flottant *Sloug*). Des tankers vintage ont été rachetés pour le transport de pétrole sous sanction.

#### Tonnage recyclé par catégorie

1 : tanker, 239.000 t (30%)

2 : vraquier, 223.000 t (28%)

3 : porte-conteneurs, 192.000 t (24%)

4 : cargo polyvalent, 33.000 t (4%)

## Navires par catégorie

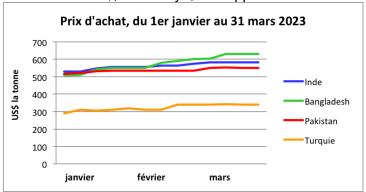
1 : porte-conteneurs, 25 (23%)

2: tanker, 16 (14%)

3: vraquier, 15 (14%)

4 : cargo polyvalent et navire de services à l'offshore, 11 (10%)

Les prix d'achat à la tonne ferraille sont repartis à la hausse dans tous les pays démolisseurs. Au Bangladesh, ils dépassent les 600 US\$, ce qui explique l'attractivité des chantiers. En Inde et au Pakistan, ils tournent autour des 550 US\$, en Türkiye, ils s'approchent des 350 US\$.



Les navires les plus rentables pour les armateurs ou les cah buyers sont les transporteurs de gaz *Adriatic Energy* et *Grace Energy*, démolis au Bangladesh. Ils ont été achetés au prix de 680 US\$ la tonne. Les cuves en aluminium font la différence.

94 navires ont été démolis dans le sous-continent indien (76%) et en Türkiye (8%).

**86 navires** (77%) disposaient d'un certificat d'une société membre de l'IACS (International Association of Classification Societies). Pour 8 d'entre eux (7%), la société de classification n'est pas connue.

**58 ans**. C'est l'âge des vétérans, le ferry *Star N* (p. 25), ex-norvégien *Viking III*, échoué en Türkiye et les navires de recherches *Aladin* (p. 59), ex-finlandais *Saaristo* et *MNG Flattery* (p. 61), ex-étatsunien *David Starr Jordan* échoués en Inde. Au total, neuf navires de 50 ans et plus sont partis à la casse. Parmi ces anciens, on remarque la bétaillère *Orion V* (p. 18) arrêté pour trafic de cocaïne en janvier 2023 (cf. "A la Casse" n° 68, p. 17-19) et le stockage flottant de pétrole *Sloug* (p. 54) parti à la dérive en décembre 2021 pendant son premier voyage à la casse (cf. "A la Casse" n° 65, p. 6-7).



Viking III. © Malcolm Cranfield





Saaristo, © Mikkel

David Starr Jordan. © Lt Debora Barr/NOAA Corps

La moyenne d'âge, toutes catégories confondues, est de 32 ans.

Les plus jeunes sont les navires de services à l'offshore pétrolier *Laird Tide*, 11 ans, et *Boudreaux Tide*, 13 ans, démolis en Louisiane (États-Unis). Au total, sept navires étaient âgés de moins de 20 ans au moment de la démolition. Cinq sont des navires de services à l'offshore, les deux autres sont des navires accidentés déclarés perte totale, le cargo polyvalent *Marina* échoué pendant un typhon en 2018 et le voiturier *Diamond Highway* ravagé par un incendie en juin 2019 (p. 29).







Diamond Highway. © Orfeas Tsatsos

45 navires (41%) ont été détenus préalablement à la casse.

**44 navires** (40%) ont été dépavillonnés pour le dernier voyage. Saint-Kitts-et-Nevis (16) reste le pavillon corbillard préféré. Il précède les Comores (8), la Mongolie (4) qui confirme son retour, le Gabon et Palaos (3 chacun).

28 navires (25%) avaient été construits dans l'Union européenne, en Norvège ou au Royaume-Uni.

**18 navires** représentant 25% du tonnage global appartenaient à des armateurs de l'Union européenne, de l'Association Européenne de Libre Échange ou du Royaume-Uni, dont 8 à des armateurs grecs. 13 sont destinés à des chantiers du sous-continent indien, 3 à des chantiers danois, 1 à un chantiers turc, et 1 à un chantier écossais.

**16 km**. C'est la longueur du convoi des démolis. 58 navires (51%) ont une longueur inférieure à 150 m, 34 comprise entre 150 et 200 m et 20 de plus de 200 m. Aucun ne dépasse 300 m.

Le plus lourd est l'ex-stockage flottant *Sloug*, 43.500 t (p. 54), exploité au large de la Libye. Il précède les deux transporteurs de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) *Adriatic Energy*, 32.303 t, et *Grace Energy*, 30.426 t, échoués au Bangladesh (p. 49 et 50).



24 décembre 2007, Sloug sur le champ de Bouri au large de la Libye. © Tomasz Ludwik



Adriatic Energy, © Mohammad Islam Meah



Chattogram

Grace Energy
© Moin Uddin

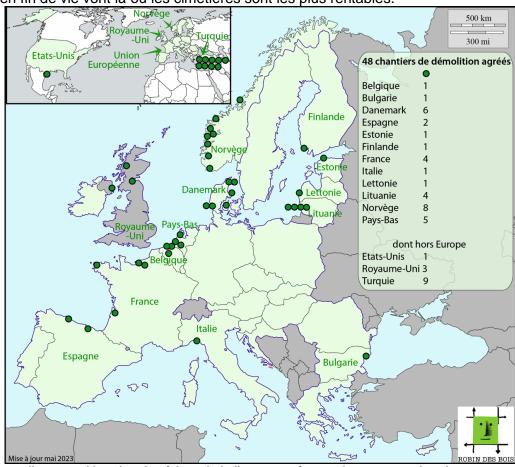
# Règlementation: Europe/Monde

## **En Europe**

Les navires battant pavillon d'un Etat-membre doivent être dirigés vers des chantiers agréés par la Commission européenne depuis l'entrée en vigueur du règlement européen (1<sup>er</sup> janvier 2019). La liste des chantiers agréés est régulièrement amendée pour inclure des installations jugées compatibles avec le règlement européen. La dernière proposition de modification de cette liste a été diffusée en avril 2023. Elle prévoit d'inclure trois chantiers turcs supplémentaires. Les inspections menées dans les chantiers Anadolu Gemi Sokum Orman, BMS Gemi Geri Donusum et Kiliçlar Geri Dönüşümlü ont conclu à leur conformité aux exigences de l'Union Européenne. Il n'est pas prévu à ce stade de réintégrer les deux chantiers turcs exclus de la liste en décembre 2022 (cf. "A la Casse" n°68, p. 20).

Le chantier danois Modern American Recycling Services (MARS) est désormais en capacité d'accueillir des navires d'une longueur allant jusqu'à 400 m. MARS a déjà accueilli le plus grand navire de commerce démoli par un chantier européen, le pétrolier FPSO *Petrojarl Foinaven*, 250 m (cf. "A la Casse" n°68, p. 80). En Europe d'autres chantiers sont capables d'accueillir les navires de grande taille : Harland & Wolff au Royaume-Uni (556 m), Fayard AS au Danemark (415 m), Damen Verolme aux Pays-Bas (400 m), ADRS Decom Gulen en Norvège (360 m) et San Giorgio del Porto en Italie (350 m). Le choix des armateurs d'exporter leurs navires vers l'Asie n'est pas de nature technique mais financière.

Les navires en fin de vie vont là où les cimetières sont les plus rentables.



La nouvelle proposition de mise à jour de la liste européenne: 3 nouveaux chantiers turcs agréés.

Le règlement européen et son efficacité sont dans une phase d'évaluation. Les parties prenantes et le public ont été invités à faire part de leurs remarques quant à son application réelle et son impact global. Le règlement européen modifié devrait notamment clarifier sa position au regard de l'amendement à la Convention de Bâle interdisant l'exportation de tous les déchets dangereux vers des pays non OCDE. Pour l'instant, tous les chantiers de la liste européenne sont situés dans un pays de l'OCDE mais le règlement européen n'exclut pas les chantiers hors OCDE. Nombre de chantiers indiens sont candidats à l'inclusion dans la liste européenne. Robin des Bois regrette que le retour en Europe des déchets dangereux issus de la démolition dans un chantier d'un pays non-OCDE ne soit jamais pris en considération. L'ONG estime que le producteur des déchets (l'armateur) devrait être comptable de leur

règlementation: Europe/Monde

gestion jusqu'à traitement final. A ce titre, il devrait a minima fournir un bilan matières final permettant de contrôler la gestion des déchets.

Robin des Bois constate que si les revenus de la vente des navires en fin de vie à des chantiers offrant le meilleur prix transitent allègrement vers des "paradis" au régime fiscal allégé, le fardeau des déchets reste exclusivement dans les pays de démantèlement. Les armateurs européens échappent à la règlementation européenne en immatriculant la majorité de leurs navires sous des pavillons de complaisance et d'opportunité, voire en les dépavillonant pour le dernier voyage. Cette pratique devient la règle.

#### **Dans le Monde**

## La Convention de Hong Kong

Le règlement européen est toujours la seule règlementation internationale en vigueur. La Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires est soumise à ratification depuis le 15 mai 2009. Elle tarde à entrer en vigueur. La ratification par le Portugal le 28 mars 2023 n'avait pas changé la donne règlementaire. Les 20 pays parties à la Convention ne représentaient que 30% de la flotte mondiale contre 40% exigés. Pour permettre l'entrée en vigueur de la Convention, la combinaison requise des trois crières nombre de parties/part dans la flotte mondiale/capacité de recyclage des parties implique la ratification par un pays disposant d'une flotte importante et par un pays démolisseur.

Début juin, le Bangladesh qui avançait pas à pas, conscient du chemin à parcourir en matière de gestion des déchets et de conditions de travail dans les chantiers annonce sa ratification. Il est suivi le 26 juin par le Libéria, la 2ème flotte mondiale en terme de pavillon. La Convention de Hong Kong entrera en vigueur dans deux ans, le 26 juin 2025. Tous les chantiers des États-parties à la Convention devront être conformes à ses standards. Tous les navires battant un pavillon de ces mêmes États devront être démolis dans un "chantier Hong Kong". La question du dépavillonage n'est pas résolue.

Parmi les grands pays démolisseurs, le Pakistan est le seul à ne pas avoir ratifié la Convention. Il s'est déclaré candidat mais le chemin sera long. La filière et le gouvernement concèdent que leurs moyens financiers sont limités et ralentissent la mise en conformité des chantiers aux critères de la Convention de Hong Kong. Pour l'instant il n'y a pas de règlementation encadrant toutes les phases de la démolition des navires.

Au sein de l'Union Européenne, la Grèce, Chypre, l'Italie, n'ont pas encore ratifié la Convention de Hong Kong.

#### Les chantiers en Inde et au Bangladesh montrent patte verte

La Convention est à l'heure actuelle un argument pour les chantiers qui veulent mettre en avant l'amélioration de leurs pratiques. Le respect affiché des critères de Hong Kong est une sorte de label de qualité.

Les chantiers indiens ont pris de l'avance. L'adoption de la Convention par l'Inde en 2019 les oblige en principe à élever leurs protocoles et leurs procédés. Avec le soutien de certains armateurs et des secteurs public et privé japonais, les chantiers indiens ont amélioré leurs plans de gestion de la sécurité des travailleurs et de prévention des pollutions. 96 d'entre eux sont désormais compatibles avec la Convention de Hong Kong d'après les sociétés de classification Nippon Kaiji Kyokai, RINA ou Indian Register of Shipping. Selon l'association indienne des recycleurs (SRIA, Ship Recyclers Association of India), tous les chantiers indiens pourraient obtenir ce type de certificat d'ici 2024-2025.

De son côté, le Bangladesh reçoit l'aide de l'OMI dans le cadre du programme SENSREC qui, étape après étape, s'attache à diagnostiquer les besoins, à définir les axes d'améliorations en vue de l'application effective de la Convention de Hong Kong. SENSREC apporte aussi une assistance technique pour la mise en conformité des chantiers.

Le 10 octobre 2017, le chantier PHP Ship Breaking and Recycling Industries Limited avait été le premier à obtenir une déclaration de compatibilité avec la Convention délivrée par RINA. En janvier 2020, il a aussi obtenu la même déclaration de la part de Nippon Kaiji Kyokai.

En mars 2023, deux autres chantiers bangladais ont été déclarés compatibles par Nippon Kaiji Kyokai. Il s'agît des chantiers SN Corporation et Kabir Steel.

règlementation: Europe/Monde

Les deux compagnies avaient dans le passé été négativement notées pour des manquements à la sécurité ayant entraîné des accidents mortels. Sur le chantier SN Corp, un ouvrier est tué par une explosion le 19 juin 2021 et trois autres gravement brulés, un ouvrier fait une chute mortelle le 18 septembre 2021 (cf. "A la Casse" n°64, p. 17). Sur le chantier Kabir Steel, un ouvrier se tue en tombant d'un navire en cours de démolition le 23 juillet 2019. Le chantier est suspendu pour trois mis et menacé de fermeture s'il ne se met pas en conformité (cf. "A la Casse" n°57, p. 2).

SN Corp et Kabir Steel ont notamment investi dans l'imperméabilisation des sols des sites de découpe et de stockage et les moyens de levage.

La crédibilité de ce "label" est parfois mise en question. En l'absence d'un cadre contraignant, l'application effective des critères de la Convention de Hong Kong reste incertaine, y compris pour l'OMI. En attendant, certains armateurs mettent en avant des clauses dans les contrats de vente précisant que le chantier choisi pour la démolition devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec la Convention. D'autres réclament une certification de Nippon Kayji Kyokai dont les critères seraient plus exigeants.

## De nouveaux acteurs

La déclaration de compatibilité (SOC, Statement of Compliance) avec la Convention de Hong Kong est un argument de vente. Elle permet à un armateur de vanter ses pratiques en mettant en avant la qualité des chantiers choisis. Elle permet aux chantiers d'améliorer leur image en spérant conquérir de nouveaux marchés.

Des chantiers consacrés à la construction ou à la réparation suivent cette démarche et complètent leur offre par des prestations de démolition évidemment compatibles avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Dans ce numéro d'A la Casse, on voit apparaître les chantiers ASRY (Arab Shipbuilding and Repair Yard) à Bahrein et PaxOcean à Batam (Indonésie) dans le détroit de Singapour. Ils sont destinataires de porte-conteneurs à démolir de l'armateur taiwanais Wan Hai Lines. Dans ses contrats de vente pour démolition, Wan Hai Lines exige une certification de compatibilité avec la Convention de Hong Kong ou au règlement européen. L'armateur privilégiait jusqu'à présent une liste réduite de chantiers indiens. Les deux chantiers ont obtenu des certifications de compatibilité tant avec la Convention de Hong Kong qu'avec le règlement européen. ASRY est candidat à l'inclusion dans la liste européenne mais n'a pour l'instant pas fait l'objet d'inspection. La démolition du porte-conteneurs Wan Hai sera effectuée en partenariat avec Elegant Exit Company basée aux Pays-Bas, acheteur du navire mais également promoteur de "solutions innovantes".

Cette concurrence peut contribuer à des améliorations dans les chantiers. Il est cependant problématique de voir fleurir le label "compatible" avec une Convention inappliquée. On s'interroge aussi sur le caractère "compatible avec le règlement européen" de chantiers qui n'ont pour l'instant pas été agréés ou ne sont même pas candidats à l'inclusion à la liste européenne.

Quoiqu'il en soit, la Convention de Hong Kong, la règlementation européenne et les chantiers vont devoir prendre en compte dans les 10 à 20 années qui viennent l'émergence de nouveaux modes de propulsion comme l'hydrogène, l'ammoniac liquide, les packs de batteries au lithium, le Gaz Naturel Liquéfié et tous les risques associés au moment du démantèlement.

# Les cas du FSO Safer et de l'OS 35

**Mer Rouge.** Le *FSO Safer* était utilisé comme stockage flottant de pétrole au large du terminal yéménite de Ras Isa à 9 km de la côte depuis 1987. Il est abandonné depuis la prise de contrôle de la région par la rébellion houthiste en mars 2015. La cargaison est estimée à 1,14 million de barils de pétrole (150.000 tonnes). Le tanker délabré est une menace de marée noire. En mai 2018, l'ONG Conflict and Environment Observatory alerte sur le risque de catastrophe environnementale pour la région et sa biodiversité marine.

L'ONU et ses agences se mobilisent pour trouver un accord entre les parties. Les négociations avec le gouvernement yéménite et la rébellion s'enlisent. Chacun veut tirer bénéfice de l'affaire et fait de la surenchère. Des missions de diagnostic et de sécurisation sont annoncées mais suspendues. En mars 2022, un accord est signé. Il prévoit le transfert provisoire de la cargaison sur un autre tanker, le remorquage du *FSO Safer* vers un chantier de démolition et dans une seconde phase l'installation d'un autre navire de stockage permanent. Le sort de la cargaison n'est pas résolu. Les risques imminents de marée noire seraient écartés, provisoirement. Le budget prévisionnel total s'élève à 113 millions US\$, financé par un appel international aux dons. Le coût des opérations de nettoyage en cas de marée noire dans la mer Rouge est estimé à 20 milliards US\$. La valeur de la cargaison est estimée à 88 millions US\$. La vente de la coque nue à un chantier de démolition du sous-continent indien à 27 millions US\$. Les sommes versées à chacune des parties en guerre sont inconnues.

Les représentants de l'ONU espéraient terminer la 1ère phase du ship to ship avant l'automne 2022 et éviter des conditions météo défavorables. Une fois de plus, les opérations prennent du retard. Chaque décision doit faire l'objet d'un accord: choix de la compagnie en charge des opérations, du tanker destinataire de la cargaison. A ces contraintes s'ajoute la guerre en Ukraine qui affecte le shipping mondial et en particulier le transport de pétrole: les navires disponibles sont moins nombreux, les coûts d'affrètement et d'achat des pétroliers sont à la hausse, le budget initial nécessite une rallonge.

En mars 2023, l'ONU annonce avoir acheté le supertanker *Nautica* (OMI 9323948, ex-*Nautic*, ex-*Maersk Nautica*), à l'armateur belge Euronav pour un coût de 55 millions US\$. Le *Nautica*, 15 ans, pavillon Îles Marshall, 333 m de longueur, d'un port en lourd de 307.284 tonnes a été construit en 2008 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Après une inspection en cale sèche et des travaux de maintenance, le *Nautica* quitte Zoushan le 6 avril. Il arrive à Djibouti début mai, il attend le feu vert.





FSO Safer, 30 mai 2023. © UNDP

La compagnie de sauvetage Smit Salvage/Boskalis a été désignée pour mener à bien les opérations de transbordement. Le 21 avril, le navire de support offshore *Ndeavor* (OMI 9650212) quitte Rotterdam. Le 30 mai, il s'approche du *FSO Safer*. L'équipage a pour mission de sécuriser le chantier. Après l'analyse des vapeurs toxiques sur et autour du navire, son accès a été déclaré sûr. Les inspections de la coque, des canalisations et autres équipements, et de la cargaison ont démarré. Après inertage des citernes, le transbordement pourra débuter. Une fois vidées, les citernes du *FSO Safer* seront nettoyées, les eaux de nettoyage seront elles aussi transférées sur le *Nautica*.

Ensuite viendra le ferraillage. La compagnie Elegant Exit Company s'est déclarée intéressée pour démolir le *FSO Safer* dans les installations du chantier ASRY à Bahrein (voir p. 14).

Voir aussi au sujet du *FSO Safer* : "A la Casse" n°59, **106 galères**, p. **33 et** " Avis de marées noires sur l'océan mondial", **10 septembre 2020**.

**Gibraltar**. 29 août 2022. Le vraquie*r OS 35* (OMI 9172399) quitte la baie de Gibraltar à destination de Vlissingen (Pays-Bas). Il appartient à l'armateur grec Oldstone Management Ltd et bat pavillon du Tuvalu. Il est chargé de barres d'acier. Il entre en collision avec le transporteur de gaz *Adam LNG* (OMI 9501186). Le méthanier était lège. Il est réparé dans le chantier Crinavis et reprend ses activités. L'*OS* 35 reçoit l'ordre des autorités de Gibraltar de se rapprocher de la côte orientale. Il est volontairement échoué devant la baie des Catalans pour éviter un naufrage en pleine mer.

OS 35 (ex-JS Comet, ex-Addu Comet, ex-Golden Harvest). OMI 9172399. Longueur 178 m. Pavillon Tuvalu. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Oldstone Cargo Ltd enregistré au Bélize aux bons soins de Oldstone Management Ltd (Grèce).

Adam LNG (ex-Adam). OMI 9501186. Longueur 289 m. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2014 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Adam Maritime Transportation enregistré à Malte aux bons soins d'Oman Ship Management Co SAOC (Oman).

La coque de l'OS 35 est fissurée. Il transporte 183 t de fioul lourd de propulsion, 250 t de diesel marin et 27 t de lubrifiant. Les barrages anti-pollution mis en place autour de l'épave ne parviennent à contenir le carburant qui s'échappe par les évents des citernes et atteint la côte et les plages. Dans les jours qui suivent, les équipes d'intervention s'affairent à pomper les citernes à carburant, récupérer le fioul échappé en mer et colmater les brèches. Les moyens du port de Gibraltar sont mobilisés par l'épisode OS 35. Le trafic portuaire est interrompu pendant neuf jours. A la mi-septembre, l'avant de l'épave est inondé et coulé pour stabiliser l'ensemble en prévision de coups de vent de l'hiver et éviter la dislocation.







7 mars 2023 © Gibraltar Chronicle

L'armateur a été mis en demeure d'évacuer l'épave, sa cargaison et tous les débris qui pourraient se détacher. Les autorités de Gibraltar fixent le dernier délai au 30 mai 2023, avant la saison estivale. Fin novembre 2022, Gibraltar accepte le plan d'enlèvement présenté par l'armateur et ses assureurs. Il doit être mené à bien par Koole Contractors, compagnie basée à Vijfhuizen (Pays-Bas), spécialisée dans l'enlèvement des épaves, la démolition industrielle et la dépollution. En attendant le déploiement des moyens de la compagnie néérlandaise, Resolve Marine, fournisseur de services maritimes spécialisé dans les interventions d'urgence, en charge de l'opération initiale de sauvetage, continue d'évacuer les équipements, le mobilier et autres matériels des locaux d'habitation et de la passerelle de navigation.

La flotte de Koole arrive à Gibraltar début janvier 2023. L'évacuation de la cargaison s'achève fin avril.

Tout au long des opérations, les rejets d'hydrocarbures sporadiques continuent d'atteindre la côte, d'autant que les barrages anti pollution sont régulièrement retirés avant l'annonce de mauvais temps.. En mars sous l'effet des vents violents, l'OS 35 se fissure davantage et s'enfonce dans les fonds sableux. En avril, après une nouvelle tempête, des arrivées de fioul plus importantes sont signalées sur les plages qui sont fermées plusieurs jours. Le fioul était resté piégé dans des tuyaux.



L'épave de l'OS 35, 17 avril 2023. En arrière plan, le Fjord. © Johnny Bugeja

Il reste encore à évacuer les deux parties de l'épave. Elles doivent être désensablées, soulevées et déposées sur barge puis sur le navire semi-submersible *Fjord* pour leur évacuation finale. Les travaux préparatoires ont pris du retard. Le 9 juin, l'Autorité du Rocher annonce le démarrage des opérations pour le lendemain. Le 15 juin, la partie arrière a été désensablée et soulevée; elle doit être stabilisée avant de commencer les manœuvres sur la partie avant. La nouvelle deadline fixée au 16 juin sera dépassée. L'enlèvement de la partie avant a démarré le 27 juin.

Il est prévu que les épaves de l'OS 35 soient acheminés par le *Fjord* jusqu'à un chantier de démolition agréé par la Commission européenne aux Pays-Bas.



15 juin: flotte d'intervention dont le navire semi submersible *Fjord* et les barges *H* 283 et *K* 10030 Capture d'écran MarineTraffic







Koole 10030 © Koole Contractors



H 283
© Philip Bakker

# Transporteur de bétail

En août 2021, l'*Elbeik* est ravagé par un incendie sans le port de Tarragone (Espagne) où il vient charger du bétail. Il est déclaré perte totale. Depuis, Robin des Bois redoute son exportation vers la Türkiye (cf. "A la Casse" n°64, p. 21-22). Avant cet épisode, l'*Elbeik*, navire sous-normes autorisé par l'Union Européenne pour le transport de bétail vivant (cf. le rapport de Robin des Bois "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", s'était rendu tristement célèbre par son errance de 81 jours en Méditerranée entre le 18 décembre 2020 et le 8 mars 2021 (cf. "Les veaux-riens de l'Union Européenne").



Elbeik, port de Tarragone, mai 2023. © Animal Welfare Foundation

Le 28 septembre 2022, l'autorité portuaire déclare l'abandon du navire. L'*Elbeik* est mis aux enchères. Une première tentative échoue le 21 mars 2023; la mise à prix était de 330.000 €. Une seconde tentative suit le 25 avril avec un prix en baisse à 247.500 €. Là encore, aucune offre n'est faite. Le port de Tarragone espère maintenant trouver un acheteur directement sans passer par des enchères et enfin se débarrasser de l'encombrant. A suivre.

Orion V (F.M. Spiridon ex-Vera Mukhina). OMI 7300992. Ex-cargo polyvalent converti en 2009 à l'âge de 36 ans. Longueur 98 m, 2.482 t. Pavillon Togo. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'État du port le 22 décembre 2022 à Carthagène (Colombie); précédemment International Naval Surveys Bureau. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Hollming.

L'*Orion V* était un habitué des ports européens sous le nom de *F.M. Spiridon*. Il faisait partie de la flotte de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne. Son armateur était Murr Shipping SA enregistré au Honduras, il était géré depuis le Liban Murr Management. 6 détentions: en 2000 à Saint-Malo (France), en 2005 à Varna (Bulgarie), en 2006 à Bordeaux (France), en 2008 à Vasteras (Suède), en 2009 à Kerch (Ukraine) et en 2014 à Chalkis (Grèce).



2000, période cargo, le *Vera Mukhina*, fleuve lenisseï (Russie). © **Sergey Zavalishin** 



2010, conversion en bétaillère *F.M. Spiridon*, dans le port de Beyrouth (Liban). © **Samt Mendher** 

Le 3 septembre 2021, dans le port de Beyrouth, trois marins syriens sont intoxiqués par les gaz émis par la nourriture destinée aux animaux. Le foin trempé suite à une entrée d'eau avait fermenté. Un des trois marins meurt asphyxié, les deux autres perdent connaissance mais survivent. Le navire est officiellement vendu un an plus tard à l'obscure société à but lucratif (domestic for profit company) Sakai Global Inc domiciliée en Floride et devient l'*Orion V*. L'*Orion V* n'était plus agréé par l'Union européenne. Il transportait du bétail depuis l'Amérique du Sud à destination du Maghreb et du Proche-Orient. En

même temps, il se livrait aussi au trafic de cocaïne, jusqu'à son arrestation par les douanes espagnoles (cf. "A la Casse" n°68, p 17-19, "Sur le front des bétaillères maritimes").

La carrière de l'*Orion V* ex-*F.M. Spiridon* s'est achevée le 9 mars 2023 avec son échouage dans un chantier de démolition d'Aliaga.







Orion V, à Aliaga. © Selim San

# Navire de pêche

Pacific Orion (ex-Gemini Tide, ex-Command Tide). OMI 7230393. Ex-navire de services offshore enregistré depuis 1991 comme navire de pêche. Longueur 55 m, 870 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1972 à la Nouvelle-Orléans (États-Unis) par Bollinger Gulf Repair LLC. Propriétaire Vostok-1 Fishing Collective (Russie). En cours de démolition à Busan (Corée du Sud) par le chantier Pal Pal.



Pacific Orion, port de Busan, novembre 2020



en morceaux au chantier de démolition Pal Pal

Stella Karina (ex-Svalbardi, ex-Svalbakur, ex-Stella Karina). OMI 6910570. Longueur 62 m, 1.263 t. Pavillon Russie jusqu'en décembre 2022 puis pavillon Guyana usurpé. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1969 à Sovik (Norvège) par Soviknes Verft. Propriétaire Magadanryba (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

© Vladimir Tonic



Siglufjordur (Islande), septembre 2001. © **H Holm** 



Vladivostok (Russie), juillet 2017. © Sergei Skriabin

## Navire-usine

113 navires-usines du type *Pulkovskiy Meridian* ou projet 1288 ont été construits à Mykolaiv par le chantier Chernomorskiy SZ entre 1974 et 1991 du temps de l'URSS (Union des Républiques Socialistes Soviétiques) et jusqu'en 2011, 20 ans après l'indépendance de l'Ukraine. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fond, leur congélation (60 t/jour), la mise en boîte des foies (6000 boîtes n°6/jour), la production de farine de poisson (35 t/jour de matière brute) et d'huile de foie de poisson (2,4 t/jour de matière brute).

Dmitriy Pashenko. OMI 8628145. Longueur 104 m, 3.816 t. Pavillon Palaos jusqu'en mars 2022 puis Cameroun. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Le 67ème de la série des *Pulkovskiy Meridian*, construit en 1988. Propriétaire depuis octobre 2021 Delta Link Pte Ltd (Singapour). Il est remorqué et échoué pour démolition en Inde le 17 février 2023.

Dmitri Pashchenko, baie de Nakhodka, juillet 2016. © Andy.ru73



Pioner Nikolaeva. OMI 7942180. Longueur 104 m, 3.899 t. Pavillon Russie, Guyana depuis décembre 2022 mais cet enregistrement est usurpé. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Le 19ème de la série des *Pulkovskiy Meridian*, construit en 1981. Propriétaire Turnif JSC (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 650 US\$ la tonne.



Pioner Nikolayeva, 1980. © Viktor Ivin



A Vladivostok (Russie), décembre 2011. © Igor GI

Triton (ex-Vladimir Girenko). OMI 9159945. Longueur 55 m, 820 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1996 à Kiev (Ukraine) par Leninskaya Kuznitsa. Le 341ème sur les 347 navires-usines du type Vasiliy Yakovenko ou projet 302-EM construits à partir de 1971 par le chantier ukrainien. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fonds, la congélation (22 tonnes / jour) et le transport jusqu'au port (capacité de charge 207 t). Propriétaire Dionysus OOO (Russie). En cours de démolition à Busan (Corée du Sud) par le chantier OS Shipbuilding.



Triton, port de Busan, mai 2020 puis au chantier de démolition OS Shipbuilding, janvier 2023

© Vladimir Tonic

# Cargo réfrigéré

Akashiya (ex-Akashia, ex-Akashia Maru). OMI 7908562. Longueur 70 m, 872 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Kash. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Saiki (Japon) par Honda. 5 détentions, en 2002 à Kesennuma

(Japon), en 2006 à Singapour, en 2009 à Sendaishiogama (Japon) et en 2016 et 2018 à Busan (Corée du Sud). Propriétaire Marine Alliance Co Ltd (Russie). Racheté par Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Akashia Vladivostok (Russie), octobre 2021. © Sergei Skriabin



Evgeniy Zotov. OMI 9076595. Longueur 55 m, 734 t. Pavillon Russie, Mongolie depuis décembre 2022. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1992 à Khabarovsk (Russie) par S.M.Kirova. Le 89ème d'une série de 100 transporteurs de poisson du type *Raduzhnyy* ou projet 1350 construit par le chantier de l'Extrême-Orient russe entre 1972 et 1996. Ils pouvaient



transporter 310 tonnes de poisson congelé. Son port d'attache était Nakhodka. Propriétaire Dalryba JSC (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition. Il quitte Vladivostok le 18 décembre et s'échoue à Alang le 24 janvier 2023.

Evgueni Zotov, Vladivostok (Russie), 3 septembre 2013. © IgorGI

Shun Hang (ex-Vila Moosun, ex-Eastern Star I, ex-Eastern Star, ex-Anchorage, ex-Adventure, ex-Anchorage, ex-Miyoshima Maru). OMI 8214645. Longueur 102 m, 2.213 t. Pavillon Panama jusqu'en novembre 2022 puis Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Han. Société de

classification Panama Shipping Registrar Inc. Construit en 1982 à Kinoe (Japon) par Kishimoto Zosen. Détenu en 2008 à Bangkok (Thaïlande) et en 2018 à Fuzhou (Chine). Propriétaire Shunhang International Shipping Co (Hong Kong, Chine). Vendu en l'état à Zoushan (Chine) pour démolition au Bangladesh. 400 US\$ la tonne.

Shun Hang à Kaohsiung (Taiwan), septembre 2019. © Ye Chia-Wei



#### cargo réfrigéré

Shun Hang Leng 1 (ex-Hai Feng 648, ex-Kaifu). OMI 8710132. Longueur 125 m, 3.230 t. Pavillon Panama jusqu'en novembre 2022, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Glen*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1988 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Détenu en 2001 à Algésiras (Espagne). Propriétaire Zhongyu Globalseafood Corp (Chine). Racheté en août 2022 par Shunhang International Shipping Co (Hong Kong, Chine) et renommé *Shun Hang Leng* 1. Revendu en mars 2023 en l'état à Zoushan. 400 US\$ la tonne. Il est de nouveau débaptisé et dépavillonné. Il quitte la Chine le 28 mars à destination de Chattogram.





Hai Feng 648, avril 2010. © MarineTraffic

Hai Feng 648 © Zhejiang Exchange

Xin Rui (ex-Fong Kuo No.807). OMI 9065534. Longueur 97 m, 1.885 t. Pavillon Kiribati. Société de classification International Ship Classification. Construit en 1992 à Kaohsiung (Taiwan) par Fong Kuo. 3 détentions, en 2006 à Singapour, en 2008 à Bangkok (Thaïlande) et en 2019 à Majuro (Îles Marshall). Propriétaire Fengrun Shipping Co Ltd (Chine). Vendu en l'état à Zoushan (Chine). 400 US\$ la tonne. Il devient le *Neru* sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis. Il quitte l'île de Xiushan (Chine), au large de Zoushan, le 19 avril à destination d'Alang.

Yong Hang 3 (ex-Fortuna Bay, ex-Fortune Bay, ex-Uruguayan Reefer). OMI 9067128. Longueur 144 m, 5.701 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé Long. Société de classification Panama Shipping Registrar Inc. Construit en 1993 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Yonghang International Shipping. Vendu pour démolition en Inde.

Fong Kuo NO.807, Singapour, novembre 2004.

© Martin Klingsick



Yung Da Fa 102 (ex-Ishikari, ex-Ishikari Maru). OMI 8323599. Longueur 94 m, 1.736 t. Pavillon Panama, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1984 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko K.K. 4 détentions, en 2010 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam), en 2017 à Busan (Corée du Sud) et en 2019 et 2021 à Xiamen (Chine). Propriétaire Long Capital International Ltd (Chine). Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Le Cap (Afrique du Sud), 12 mars, 2016. © Heinrich Knoetze

# Ferry/traversier

Ho Fu Express (ex-Ferry Kuniga). OMI 8613932. Longueur 79 m, 1.820 t. Pavillon Taiwan, Comores pour son dernier voyage abrégé en Express 1. Société de classification inconnue. Construit en 1987 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Ho Fu Marine Co Ltd (Taiwan). Vendu pour démolition

au Bangladesh.



Ho Fu Express Keelung, Taiwan, 27 avril 2018. © Gordon Dalzell

Konpira 2. OMI 8909408. Longueur 116 m, 3.488 t. Pavillon Japon, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Kato Kisen (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Carte postale Kato Kisen



Konpira 2, 20 février 2023, Chattogram. © Arif Budi Santoso

Pride of Burgundy (ex-PO Burgundy, ex-P&OSL Burgundy, ex-Pride of Burgundy, ex-European Causeway). OMI 9015254. Longueur 179 m, 11.488 t. Pavillon Chypre. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Bremerhaven (Allemagne) par Schichau Seebeck pour P&O European Ferries. Dernier propriétaire P&O Ferries Cyprus Ltd aux bons soins de P&O Ferries France SASU.



Pride of Burgundy, en construction à Bremerhaven. © Andreas Worteler

#### ferry/traversier

A l'origine, il avait été commandé comme roulier transporteur de frêt et devait s'appeler *European Causeway* mais l'armateur change ses projets pour répondre à la hausse du trafic passagers transmanche. Le navire sort de chantier en tant que ferry *Pride of Burgundy*. Il pouvait embarquer 1420 passagers et 600 voitures. Il a effectué toute sa carrière pour l'armateur britannique P&O ou ses filiales, quasi exclusivement sur la liaison Calais-Douvres.



1998, *POSL Burgundy.* © **Andreas Worteler** 



11 septembre 2012, *Pride of Burgundy*, arrivant à Calais (France). © **Pascal Bredel** 

En 2020, le *Pride of Burgundy* est touché par le Covid-19. En mai, il quitte Douvres et est immobilisé à Leith (Écosse, Royaume-Uni).



Mai 2020, Leith (Écosse, Royaume-Uni). © **Drewski** 



Pride of Burgundy, de retour à Calais, 4 août 2021. © Marc Ottini

Il reprend brièvement du service d'abord à l'été 2021 pour du transport de marchandises entre Douvres et Calais, puis en décembre en remplacement du *Pride of Canterbury* entré en chantier pour rénovation. Le *Pride of Burgundy* est désarmé à Dunkerque (France) à la fin décembre 2021.

En 2023, P&O Ferries commence à réceptionner ses nouveaux ferries à exploiter sur la liaison transmanche. *Le P&O Pioneer*, construit par le chantier Guangzhou Shipyard International, a quitté la Chine le 3 mars, il sera suivi par le *P&O Liberte*. Après 30 ans de service entre Calais et Douvres, le *Pride of Burgundy* est vendu pour démolition à un chantier turc agréé par l'Union européenne. 320 US\$ la tonne.



Pride of Burgundy, au départ de Dunkerque, 4 avril 2023. © Michael Van Bosch



Pride Of Burgundy échoué à Aliaga © Sacude Eso Apagado

Star N (ex-Red Star 1, ex-Red Star I, ex-Gabriel Scott, ex-Sagafjord, ex-Sandefjord, ex-Fenno Star, ex-Scandinavia, ex-Terje Vigen, ex-Viking III). OMI 6511128. Longueur 100 m, 3.172 t. Pavillon Palaos depuis mai 2021. Société de classification inconnue. Construit en 1965 à Lübeck (Allemagne) par Orenstein & Koppel pour l'armateur norvégien Otto Thoresen. Il pouvait emporter 940 passagers et 180 voitures. Il avait deux ainés, les Viking I et Viking II.

Jusqu'en 2005, au gré des affrètements et des changements d'armateurs, il est exploité sur nombre de liaisons et dessert les ports anglais, français, allemands, danois, suédois, finlandais, norvégiens, polonais. Il est dans les mains d'armateurs norvégiens jusqu'en 2007 puis reste en attente d'un acheteur à Kristiandsand (Norvège).



Viking III, carte postale Thoresen
© Beken of Cowes



Terje Vigen, juillet 1983, Frederikshavn (Danemark).

© Frank-Heine

En 2007, le ferry a 42 ans et part pour la Méditerranée. Après des travaux de rénovation dans les chantiers grecs de Perama, il est exploité sur une liaison reliant Brindisi (Italie) et Vlore (Albanie). En 2011, il est affrété par l'Office International des Migrations pour évacuer les étrangers lors de la guerre en Libye puis reprend son service en Adriatique entre les Pouilles et l'Albanie.



Red Star 1, Brindisi 21 août 2010. © Junafra Monzon



Après renovation en 2018. © Carsten Dettmer

En novembre 2019, Le *Red Star 1* gagne Le Pirée, puis le chantier de Salamine, en attente d'un acquéreur.

Red Star 1, en attente dans les chantiers navals de Salamine, 24 septembre 2020. © Marc Ottini

En mai 2021, il est racheté par la compagnie ukrainienne Sea Star Ferries aux bons soins de LLC Neytas Marine d'Odessa et renommé *Star N* pour assurer une liaison entre Poti (Georgie) et Chornomorsk (Ukraine). La guerre en Ukraine met un terme à ce service de mer Noire.

Le *Star N* rejoint Tripoli (Libye) à la fin décembre 2022. Le 12 février 2023, il inaugure un service bihebdomadaire entre Tripoli (Libye) et Zarzis (Tunisie), au sud de la Tunisie, près de l'île de Djerba. Les départs depuis Tripoli se font le dimanche et le jeudi. En cas de succès, la ligne pourrait être étendue vers Sfax, au nord du golfe de Gabès.



Arrivée du Star N, à Tripoli. © journalistesfaxien.tn

En dépit des offres promotionnelles sur les deux premières traversées, le *Star N* ne trouve pas sa cible. Outre les nombreux officiels, la première n'embarque que 25 passagers et 5 voitures. La seconde fait à peine mieux, 51 passagers et 13 voitures, bien loin de ses capacités.

Les rotations sont rapidement interrompues. Le 17 mars, Le *Star N* quitte Tripoli à destination des chantiers de démolition d'Aliaga.







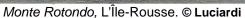
Échoué à Aliaga. © Selim San

Tramola-1 (ex-Lale Unaldi, ex-Monte Rotondo). OMI 7224461. Longueur 109 m, 2.500 t. Pavillon Türkiye. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1973 à La Rochelle-La Pallice (France) par les Chantiers de La Rochelle-La Pallice pour la Compagnie Générale TransMéditerranéenne (CGTM) à partir de la coque d'un chalutier dont il conserve le portique. Il est baptisé *Monte Rotondo*, du nom du second plus haut sommet de Corse (2.622 m). Sa capacité initiale de 32 passagers est portée à 73. Sa fonction essentielle est le transport de marchandises entre le continent et l'île. En 1976, la CGTM est nationalisée et devient la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM). Le trafic de passagers se développe rapidement, la SNCM fait construire des navires plus grands qui prennent la place du *Monte Rotondo*. En période estivale, il double les car-ferries pour le transport des véhicules, le reste du temps, il est affecté à la desserte des ports secondaires (L'Île-Rousse, Porto-Vecchio...). Il continue les liaisons

#### ferry/traversier

Corse-continent jusqu'à la fin 2001. Il reste en attente à Marseille. En août 2002, il part pour la Méditerranée orientale après son rachat par la compagnie turque Orsa Deniz Hizmetleri. Son dernier propriétaire Tramola Tasimacilikve Ticaret (Türkiye) l'utilisait en alternance avec le *Tramola II* pour relier les deux rives de la mer de Marmara entre les ports de Bandirma et Ambarli. Il s'échoue à Aliaga le 19 janvier.







Tramola 1, 11 juillet 2008. © Marc Ottini

Tramola-2 (ex-Aslihan I, ex-Clipper Cayenne, ex-Mejerda). OMI 7517519. Longueur 101 m. Pavillon Türkiye. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1977 à Emden (Allemagne) par Schulte & Bruns. Propriétaire Tramola Gemi Isletmeciligi ve Ticaret AS (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Clipper Cayenne, au Havre (France), 18 décembre 1998. © Pascal Bredel



Tramola-2, 10 juillet 2008. © Marc Ottini



Arrivée du Tramola 2 à Aliaga. © Kamil Arslan

## Roulier

Les rouliers chargent ou déchargent par des rampes ou des portes des engins roulants dont des camions ou des remorques mais aussi des caisses et fardeaux transférés à l'aide de chariots et entreposés sur un ou des ponts-garages.

La manutention est dite horizontale par opposition à la manutention traditionnelle verticale à l'aide de grues ou de portiques. Ce type de navire est connu sous le nom de Ro-Ro (Roll On/Roll Off).

Super Shuttle Ro Ro 8 (ex-Cimbria, ex-Cimbria Seaways, ex-Aquae, ex-Tor Cimbria, ex-Dana Cimbria, ex-Mercandian Express II). OMI 8413992. Longueur 145 m, 5.982 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1986 à Frederikshavn (Danemark) par Frederikshavns Verft. Propriétaire Asian Marine Transport Corp (Philippines). Racheté par GSPL DMCC basé aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition en Inde.



Mai 2004, *Tor Cimbria*, descendant la Seine. © Pascal Bredel



Janvier 2013, Super Shuttle Ro Ro 8, aux Philippines.

© Irvine Kinea





Février 2023, échoué à Alang. © Anshul Gupta

## **Voiturier**

Diamond Highway (ex-Utopia Ace). OMI 9293636. Longueur 200 m. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2004 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Diamond Car Carriers SA enregistré au Panama aux bons soins de K Line Ro Ro Bulk Ship Management Co Ltd (Japon). Capacité 6354 voitures. Le Diamond Highway est un navire maudit.



3 septembre 2010, *Utopia Ace*, Hambourg (Allemagne). © **Klaus Kehrls** 



2 avril 2017, *Diamond Highway*, Drapetsona (Grèce). © **Dennis Mortimer** 

**2019**. Le voiturier *Diamond Highway* a quitté Singapour à destination de Batangas, au sud de Manille (Philippines). Il appartient à l'armateur japonais K-Line et bat pavillon du Panama. Il transporte 6300 véhicules. 25 marins sont à bord.



© Capture d'écran Google Earth

Dans la soirée du 15 juin, un incendie éclate. Le feu se propage aux différents ponts et à la passerelle de navigation. L'équipage doit évacuer le navire. Il est recueilli par un autre voiturier, le *Canopus Leader* qui faisait route vers la Thaïlande. Tous les marins sont saufs et débarquent à Laem Chabang.

Le *Diamond Highway* se trouve à mi distance entre les Îles Spratleys et Batangas. Il est abandonné et dérive au nord-est de l'archipel. L'armateur K-Line alerte les autorités philippines qui dépêchent le patrouilleur *Cabra* et des navires lutte contre l'incendie.

Le feu fait rage pendant plusieurs jours. Il fume encore quand les opérations de remorquage débutent. Le convoi du remorqueur *Mimosa* et du *Diamond Highway* accompagné de plusieurs navires de servitude qui continuent de refroidir la coque parvient à Batangas le 23 juin. Un autre remorqueur, le *Zhengli*, prend la relève du *Mimosa* pour conduire le *Diamond Highway* jusqu'au chantier Keppel de Subic Bay, au nord de Batangas. Il doit être "réparé" et renforcé. En dernier ressort, le navire est remorqué vers l'île de Cebu. Il est déclaré perte totale. Ça sent la mort. Il est en attente d'un éventuel acheteur pour être démoli. L'attente sera longue.

#### voiturier





Juin 2019. Capture d'écran Lakbay Ni Benjie

**2021**. Le 16 décembre 2021, le typhon Rai, localement nommé Odette, déferle sur les Philippines. Il est classé en catégorie 5. Il détruit ou endommage 1,5 million de maisons et tue des centaines de Philippins. L'île de Cebu est touchée. Le *Diamond Highway* part à la dérive et va s'échouer à Punta Engano sur l'île de Mactan, de l'autre côté de la baie de Magellan ainsi nommée car le navigateur Fernand de Magellan y fut mortellement blessé. La bataille de Mactan opposa en 1521 les troupes espagnoles et les guerriers menés par le seigneur Lapu-Lapu.





© Capture d'écran Google Earth

Bataille de Mactan, vue d'artiste. © Nmcast

**2023**. Le *Diamond Highway* est en cours de démolition. Le 28 avril, des ouvriers travaillent à la découpe de tôles sur la partie avant. En début d'après-midi, un incendie éclate. Il faut dix heures aux pompiers et aux navires d'intervention pour en venir à bout. Tous les intervenants sur le chantier ont été évacués.





Avril 2023, incendie du *Diamond Highway* à Punta Engano.

© **Philippines Coast Guard** 

## voiturier

L'incendie serait dû à une mauvaise utilisation des chalumeaux oxycoupeurs à acétylène. La démolition des navires est une activité dangereuse qui ne s'improvise pas. Le dommage environnemental sera-t-il pris en compte et évalué? Le panache de fumée toxique et les d'eaux d'extinction polluées se sont répandus dans la baie. L'île de Mactan est entourée de récifs coralliens.



© Philippines Coast Guard

# 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.

Boston (ex-Fri Star, ex-Pax). OMI 8100636. Longueur 82 m. Pavillon Norvège. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters. Détenu en 2006 à Pasajes (Espagne). Propriétaire Boston AS (Norvège). Vendu pour démolition à Esbjerg (Danemark). Le 29 janvier 2023, il arrive en remorque du *Dolphin* (OMI 9507386) dans le chantier Smedegaarden AS.







Fri Star, Aberdeen (Écosse, Royaume-Uni), 30 novembre 2018. © George Saunders

Boston, 27 mars 2021, Karmoey (Norvège). © Paul Misje

Boston, février 2023, Esbjerg. © Frank Pedersen

Hakuryu Maru. OMI 9018488. Longueur 115 m, 3.954 t. Pavillon Japon, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Hakuru. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire JFE Logistics (Japon). Racheté par Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.

Hakuryu Maru, chenal d'Uraga (Japon), octobre 2022. © likaJzuchiN



Harin Transport 20 (ex-Osho Maru). OMI 8421511. Longueur 73 m, 897 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Imabari (Japon) par Namikata Zosensho. Propriétaire Harinsuit Transport Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Harin Transport 20, fleuve Chaophraya, Samutprakarn (Thaïlande), 9 juin, 2018 © Trakul Pumsnoh

Kamo. OMI 9166833. Longueur 120 m, 4.426 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Détenu en 2015 à Mumbai (Inde) et en 2017 à Tanjung Priok (Indonésie). Propriétaire Hachiuma Steamship Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh. 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.



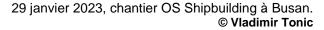
Kamo, Yokohama (Japon), septembre 2022. © Wota Aki

Levant Horizon (ex-Madeirense 3, ex-CMA CGM Caracas, ex-Stefan Sibum, ex-CMA CGM Trinidad, ex-Seaboard Ranger, ex-Stefan Sibum). OMI 9126467. Longueur 122 m, 3.391 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Tuzla (Türkiye) par Selah Makinah. Détenu en 2017 à Lisbonne (Portugal). Propriétaire Middle East & North Africa enregistré au Panama aux bons soins d'Ocean Summit Shipping SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 585 US\$ la tonne incluant 170 t de carburant.

Marina (ex-Ja Zenfuku, ex-Yellow Crane). OMI 9369784. Longueur 74 m. Pavillon Belize. Société de classification Universal Maritime Bureau. Construit en 2006 à Qingdao (Chine) par Qingdao Heshun SY Co. 3 détentions, en 2011 à Yokkaichi (Japon) et en 2012 à deux reprises à Qingdao (Chine). Propriétaire Credit Ocean Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Le 1er octobre 2018, le *Marina* dérive sous l'effet du typhon Trami et va s'échouer sur une digue brise-lames du port de Kawasaki (Japon). Il est déclaré perte totale. Il est en cours de démolition au chantier OS Shipbuilding de Busan (Corée du Sud).



Marina. Capture d'écran Asahi Shinbum





Murat 131 (ex-I Sengul, ex-Musa Bey, ex-M.Gundogdu, ex-Sofular III). OMI 7407233. Rallongé en 1994 de 62 à 71 m. Pavillon Comores. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1976 à Tuzla (Türkiye) par Celiktrans Deniz. Détenu en 2006 à Eleusis (Grèce) puis à Constantza (Roumanie). Propriétaire depuis janvier 2022 ALR Shipping& Foreign Trade enregistré aux Îles Marshall. Échoué pour démolition à Aliaga le 24 mars 2023.

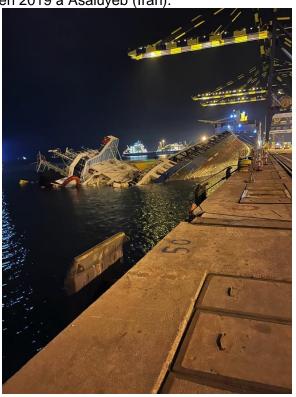
Sea Eagle (ex-Stella Di Mare, ex-Navi Wind, ex-Lady Remington III, ex-Lugela, ex-Thor Sofia, ex-Monika, ex-Zim Saigon, ex-Saigon Empress, ex-Frauke, ex-Scott Albatros, ex-Frauke, ex-Amonitas, ex-Albatros I, ex-Tequila Moonshine, ex-Albatros). OMI 8410380. Longueur 89 m, 1.645 t. Pavillon Togo. Société de classification Veritas Register of Shipping. Construit en 1984 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 5 détentions, en 2013 à Argentia (Canada), en 2017 à Novorossiysk (Russie), en 2018 de nouveau à Novorossiysk puis à Thessalonique (Grèce) et en 2019 à Asaluyeb (Iran).



Capture d'écran Focusea



Renflouement. © Ministère turc des Transports



Ministère turc des Transports

Propriétaire IBN Battuta Maritime Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Sea Scanner Logistics for Shipping (Égypte). Le 18 septembre 2022, le *Sea Eagle* est à quai à Iskenderun pour décharger des conteneurs. En cours d'opération, le *Sea Eagle* gîte à tribord puis à babord et finit par chavirer. Selon les Affaires Maritimes turques, "la répartition du poids de la charge a été déséquilibrée". L'équipage a pû évacuer le navire sain et sauf. Le *Sea Eagle* est renfloué courant janvier 2023 puis remorqué pour démolition à Aliaga.



Février 1997, le Zim Saigon. © Gerald Sorger



Janvier 2023, Aliaga. © Selim San.

Shang Hang 68 (ex-Yong Zhou Huan Hai, ex-Bei He, ex-Le Sheng). OMI 9177519. Longueur 169 m, 7.379 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1998 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Détenu en 2014 à Algésiras (Espagne) après une collision avec le vraquier *Cape Med* (9316828) le 30 mai. Propriétaire Ruitong Shipping Pingtan Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 600 US\$ la tonne.

Tian Long (ex-Rich Bright, ex-Pioneer C, ex-Mustang). OMI 9225500. Longueur 100 m, 2.163 t. Pavillon

Sierra Leone. Société de classification Inconnue. Construit en 2000 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Détenu en 2012 à Nhatrang (Vietnam). Propriétaire Forward Marine Ltd (Hong Kong, Chine). Le 2 juillet 2022 le *Tian Long* s'échoue près de Yangjiang (Chine) sous l'effet du typhon Chava. Il est déclaré perte totale. Racheté par Friend Ship Management Co Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Keelung, Taiwan, février 2015. © Chun-Hsi



Zh Star (ex-Shang Hang 98, ex-De Shang Fu, ex-Rui Kang 36, ex-Le Tai). OMI 9177521. Longueur 169 m, 6.537 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage abrégé en Z Star. Société de classification China Classification Society jusqu'en janvier 2019 puis sans classification selon la dernière inspection de l'état du port en novembre 2022 à Zoushan (Chine). Construit en 1999 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Pingtan Shanghang Shipping Co (Chine). Racheté par Future Projects Inc enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh. ladin



Zh Star, 30 décembre 2022, Vanino (kraï de Khabarovsk, Russie). © Andy.ru73

## **Porte-conteneurs**

25 démolitions, 192.000 tonnes à recycler. Le retour des porte-conteneurs dans le chantiers de démolition n'est pas encore un raz de marée. C'est une vaguelette. Le plus grand est le *MSC Veronique*, d'une capacité de 4537 evp. Tous les autres sont de petites unités qui emportent de 256 à 2452 conteneurs. Leur convoi de 4,4 km pourrait transporter 39.000 boîtes, moins que deux méga-porte-conteneurs récents (le *MSC Irina* entré en service en mars 2023 a une capacité de 24.346 evp).

12 porte-conteneurs se sont échoués en Inde, 6 au Bangladesh. L'armateur Wan Hai Lines joue la concurrence entre les chantiers. Sur les 10 navires de la compagnie taiwanaise, 3 se sont échoués en Inde. 1 a été dirigé vers le chantier Arab Shipbuilding and Repair Yard établi au Bahrein, 6 autres ont gagné le chantier PaxOcean de Batam (Indonésie) ou y sont attendus.

6 porte-conteneurs appartenaient à des armateurs de l'Union Européenne. 5 ont été dirigés vers l'Inde. L'*Amalia C* de l'armateur grec s'est échoué au Bangladesh.

La moyenne d'âge des porte-conteneurs au moment de la démolition est de 28 ans. Le taux de détention de la catégorie est de 56%. Sur 25 navires, 10 (40%) ont été dépavillonnés pour leur dernier voyage.

Amalia C (ex-Gemini, ex-Cap Ortegal, ex-CMA CGM Delacroix, ex-Cap Ortegal, ex-Gemini). OMI 9166649. 2452 evp. Longueur 199 m, 9.796 t. Pavillon Malte, Comores pour son dernier voyage renommé Bali. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1998 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke. Détenu en 2016 à Hong Kong. Propriétaire Danaos Shipping Co (Grèce). Racheté par Cumberland Trading FZE (Émirats arabes unis) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Cap Ortegal, octobre 2009, sur l'Escaut (Belgique).

© Pascal Bredel



Amalia C, juillet 2015, à Davao (Philippines)
© Capt.Turboboss

Bunga Mas Enam. OMI 9121687. Porte-conteneurs d'une capacité de 739 evp utilisé comme navire auxiliaire de la Marine malaisienne. Longueur 133 m, 4.751 t. Pavillon Malaisie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Pasir Gudang (Malaisie) par Malaysia Shipyards pour MISC (Malaysia International Shipping Corp). Il est racheté en septembre 2011 et converti pour servir de support aux opérations de lutte contre la piraterie en compagnie de son sistership Bunga Mas Lima. Détenu en 2001 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition. 320 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. Il s'échoue à Alang sous le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, abrégé en Enam.



Période marine marchande, à Singapour, février 2000. © Martin Klingsick



Période navy, Bunga Mas Enam, Fremantle (Australie), août 2014. © hansfair

Leopard (ex-DAL Mauritius, ex-Wehr Muden, ex-CMA CGM, ex-Wehr Muden, ex-CSAV Hong Kong, ex-Wehr Muden, ex-TMM Quetza, ex-Wehr Muden, ex-CSAV Valencia, ex-Crowley Express, ex-Wehr Muden, ex-CSAV Rimac). OMI 9144146. 1730 evp. Longueur 184 m, 7.852 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage rebaptisé Leonard. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1998 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Détenu en 2002 à Nagoya (Japon). Propriétaire Wardy Maritime Co enregistré au Libéria aux bons soins d'Element Shipmanagement SA (Grèce) Vendu pour démolition en Inde.





CMA CGM Azteca au Havre (France), 29 septembre 2008. © Erwan Guéguéniat

Leopard, à Kaohsiung (Taiwan), 29 janvier 2020 © Ya Ray Yang

Maersk Aberdeen. OMI 9175793. 1092 evp. Longueur 155 m, 5.914 t. Pavillon Hong Kong, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Détenu en 2011 à Melbourne (Victoria, Australie) et en 2022 à Venise (Italie). Propriétaire Maersk Shipping Hong Kong Ltd, filiale hongkongaise du danois AP Moller Mersk (Danemark). Racheté en janvier 2023 en l'état à Jebel Ali (Émirats arabes unis) par Accurate International Ltd (Malaisie) avant son départ pour démolition en Inde.

MSC Floriana (ex-Princess, ex-Norasia Princess). OMI 8521397. 1879 evp. Longueur 187 m, 8.773 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1986 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-Deutsche Werft. Détenu en 2007 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriétaire Floriana Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd (Chypre), filiale de l'italo-suisse Mediterranean Shipping Co. Vendu pour démolition en Inde. 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.



MSC Floriana, arrivée au Pirée (Grèce), 12 mai 2016. © Marc Ottini

MSC Giovanna (ex-MSC Provence, ex-Dubrovnik Express, ex-Koper Express). OMI 8505836. 1762 evp. Longueur 178 m, 11.197 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1987 à Pula (Croatie) par Uljanik. Détenu en 2005 à Baltimore (États-Unis), en 2006 à Marsaxlokk (Malte), en 2014 à Gioia Tauro (Italie) et en 2018 à Tekirdag (Türkiye). Propriétaire Giovanna Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd (Chypre), filiale chypriote de l'italosuisse MSC Mediterranean Shipping Co. Vendu pour démolition en Inde. 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.



Février 2022, MSC Giovanna à Ravenne (Italie). © Dario Bonazza



Giovanna, plage d'Alang. © Ramji Bharwad

MSC Veronique (ex-Maersk Merritt, ex-MSC Sweden, ex-Maersk Merritt, ex-Mette Maersk). OMI 8618293. 4437 evp. Longueur 294 m, 23.190 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas-GL. Construit en 1989 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Veronique Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de l'italo-suisse MSC Mediterranean Shipping Co. Vendu pour démolition en Inde. 550 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.



MSC Sweden, à quai au Havre (France), 11 octobre 2008. © Pascal Bredel



MSC Veronique, descente de l'Escaut au soleil couchant, 3 avril 2016. © Marc Ottini

Oel Shravan (ex-Merkur Tide, ex-MOL Heritage, ex-Merkur Tide, ex-YM Dubai, ex-Merkur Tide, ex-Calaparana, ex-Merkur Tide, ex-Atlantico, ex-Merkur Tide). OMI 9162368. 1608 evp. Longueur 168 m, 7.399 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1998 à Wismar (Allemagne) par Aker MTW. Propriétaire Orient Express Lines Inc (Émirats arabes unis). Vendu en l'état à Colombo pour démolition au Bangladesh. 587 US\$ la tonne.

#### porte-conteneurs



Oel Shravan, Sri Lanka, mars 2021. © Asanka empire

Sol Delta (ex-Oel Delta, ex-Nanchang, ex-Rickmer Rickmers, ex-Norasia Sindh, ex-Rickmer Rickmers, ex-Columbus Hong Kong, ex-Sassandra Challenger, ex-Rickmer Rickmers, ex-CSAV Rosario, ex-Rickmer Rickmers). OMI 9082805. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.852 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Delta 1. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1995 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. 3 détentions, en 2015 à Tauranga (Nouvelle-Zélande), en 2016 et 2017 à Brisbane (Queensland, Australie). Propriétaire Straits Orient Lines (Singapour). Racheté par Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.



Norasia Princess, en entrée au Havre (France), juin 1993. © Pascal Bredel



Nanchang au départ de Moreton Bay, Brisbane, (Queensland, Australie), 31 juillet, 2017. © Owen Foley

SSL Kochi (ex-Oel Kochi, ex-Bunga Teratai Dua). OMI 9157674. 1725 evp. Longueur 184 m, 8.361 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé Kochi Express. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1994 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Shreyas Shipping & Logistics (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition en Inde. 580 US\$ la tonne.



SSL Kochi, Hazira, (Inde), mai 2019 © SBO



Kochi, Alang, mars 2023. © FaceBook

SSL Kutch (ex-Oel Kutch, ex-Bunga Teratai, ex-Bunga Teratai Satu). OMI 9157662. 1725 evp. Longueur 184 m, 8.303 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Hutch*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Shreyas Shipping & Logistics (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 585 US\$ la tonne et le carburant du voyage.



Bunga Teratai, décembre 2004. © Marc Ottini



SSL Kutch © TW Shipmanagement



Hutch à Chattogram. © Mohammad Islam Meah



Tanto Sentosa (ex-Thuban, ex-Ching Lie). OMI 8324270. 256 evp. Longueur 105 m, 2.726 t. Pavillon Indonésie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Sento. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1984 à Akitsu (Japon) par Taihei Kogyo. Propriétaire Tanto Intim Line PT (Indonésie). Vendu en l'état en Malaisie pour démolition au Bangladesh. 490 US\$ la tonne.

Tanto Sentosa au départ de Surabaya (Indonésie), 10 octobre 2006. © Ivan Meshkov

Vasi Star (ex-Ngankin, ex-Deike Rickmers, ex-Delmas Bonny, ex-Deike Rickmers, ex-Libra Rio Grande, ex-Deike Rickmers, ex-P&O Nedlloyd Kowie, ex-Deike Rickmers, ex-CSAV Genova, ex-Deike Rickmers, ex-Scorpio Challenger, ex-Deike Rickmers, ex-Panatlantic, ex-Deike Rickmers). OMI 9105994. 1728 evp. Longueur 184 m, 7.821 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Détenu en 2017 à Brisbane (Queensland, Australie) et en 2019 à Chittagong (Bangladesh). Propriétaire Vasi Star Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 675 US\$ la tonne.



Vasi Star, Sahathai Terminal (Thaïlande) © sek.stt

Vladivostok. OMI 9130145. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.420 t. Pavillon Chypre, Libéria pour son

dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1998 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Détenu en 2005 à Seattle (Washington, États-Unis) et en 2010 à Vostochny (Russie). Propriétaire Bodyguard Shipping enregistré à Chypre aux bons soins de Far-Eastern Shipping Company (Russie). Vendu pour démolition en Inde. Le 18 mars 2023, sa dernière localisation le situe à Zoushan (Chine).



Vladivostok, 5 avril 2015. © Sergei Skriabin



Sur son site internet, L'armateur taiwanais Wan Hai Lines fondé en 1965 revendique 119 navires. En janvier 2023, il annonce la vente pour démolition de dix porte-conteneurs Il s'agit de navires construits entre 1994 et 1998, d'une capacité de 1088 et 1368 boîtes. Le montant de

la transaction dépasse les 32 millions US\$, soit 510 US\$ la tonne.

Selon l'appel d'offres publié en décembre 2022, l'acheteur devra choisir un chantier de démolition selon deux options. Option A: le chantier situé hors sous-continent indien a obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong ou du règlement européen et respecte le cadre de gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et autres élaboré par la Convention de Bâle (ESM, environmentally sound management of hazardous and other wastes). Option B: le chantier appartient à une liste de 10 chantiers indiens sélectionnés par Wan Hai Lines et déclarés compatibles avec la Convention de Hong Kong par une société de classification.

Les archives d'A la Casse disent qu'10 ans entre 2012 et 2022, 9 porte-conteneurs Wan Hai Lines sont partis à la casse à Alang. La compagnie diversifie ses points de chute en choisissant aussi un chantier établi aux Émirats arabes unis, et un autre en Indonésie, tous deux réputés compatibles avec la Convention de Hong Kong. Il semble que d'autres chantiers en Indonésie, comme Marco Polo Shipyard, se positionne sur le marché de la démolition "verte".

Les Wan Hai 221, Wan Hai 222 et Wan Hai 225 se sont échoués à Alang. Le Wan Hai 165 est arrivé fin janvier à Bahrein dans le chantier Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY), certifié par Indian Register of Shipping. Les Wan Hai 215 et Wan Hai 223 ont été dirigés vers le chantier PaxOcean de Batam (Indonésie) certifié par American Bureau of Shipping. Les quatre autres navires Wan Hai, les 161, 162, 163 et 216, devraient également être dirigés vers le chantier indonésien.

L'armateur a commencé à réceptionner de nouveaux porte-conteneurs. D'autres ventes pour démolition sont attendues. Un appel d'offres a été publié pour la vente des *Wan Hai 261* et *Wan Hai 281* pour continuation d'activité ou pour démolition selon les mêmes conditions précitées.

### 1088 evp. Construits à Kochi (Japon) par Shin Kochi Jyuko:





Wan Hai 161, 18 décembre 2018, Hong Kong. Wan Hai 162, arrivée à Hong Kong, 4 juin 2008. 

© Marc Ottini

Wan Hai 161. OMI 9132894. Longueur 160 m, 5.194 t. Pavillon Taiwan. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996. Détenu en 2001 à Singapour et en 2004 à Hong Kong (Chine).

Wan Hai 162. OMI 9132909. Longueur m, 5.235 t. Pavillon Taiwan. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996.

Wan Hai 163. OMI 9158848. Longueur m, 5.226 t. Pavillon Singapour, inconnu depuis le 1er février 2023. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998. Détenu en 2004 à Hong Kong (Chine).

Wan Hai 165. OMI 9158850. Longueur m, 5.215 t. Pavillon Singapour, inconnu depuis février 2023. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998. Arrivé le 30 janvier 2023 à Bahrein dans le chantier ASRY.

Wan Hai 165, au chantier ASRY. © EEC



## 1368 evp. Construits à Setoda (Japon) par Naikai

Wan Hai 215. OMI 9059133. Longueur 175 m, 6.999 t. Pavillon Singapour, inconnu depuis février 2023. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994. Arrivé à Batam (Indonésie) dans le chantier PaxOcean.



Wan Hai 215 et Wan Hai 223, chantier Pax Ocean, Batam. © Calmocean

Wan Hai 216. OMI 9059145. 1368 evp. Longueur 175 m, 6.963 t. Pavillon Singapour, inconnu depuis février 2023. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994.



Wan Hai 216, sortie au petit matin du port de Busan (Corée du Sud), 29 mai 2009. © Marc Ottini

Wan Hai 221. OMI 9074432. 1368 evp. Longueur 172 m, 6.998 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage rebaptisé Wan Chai 5. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994. Racheté par Libra Seaway Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde.





Wan Hai 221, octobre 2014. © Wei-Lin Chen

Wan Chai 5, chantier Leela, Alang. © Alang Info

Wan Hai 222. OMI 9074444. 1368 evp. Longueur 172 m, 6.995 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage rebaptisé Wan Chai 6. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994. Détenu en 2002 à Hong Kong (Chine). Racheté par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde.

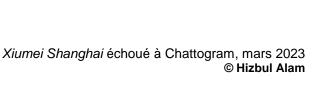
Wan Hai 223. OMI 9074456. Longueur 172 m, 7.001 t. Pavillon Singapour, inconnu depuis février 2023. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994.

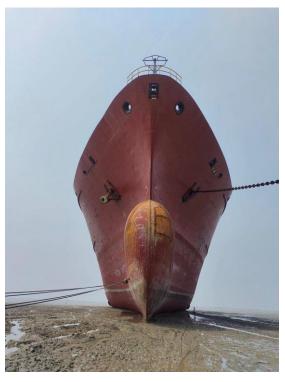
Wan Hai 225. OMI 9074468. 1368 evp. Longueur 172 m, 7.008 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage rebaptisé Wan Chai 7. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994. Détenu en 2002 à Tokyo (Japon). Racheté par Offshore Recycling Fund Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde. 510 US\$ la tonne.

Xiumei Shanghai (ex-Fabian Schulte, ex-CMA CGM Iroko, ex-Fabian Schulte, ex-Maersk Cabello, ex-Fabian Schulte). OMI 9138264. 1608 evp. Longueur 168 m, 7.393 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 640 US\$ la tonne incluant 640 t de carburant.



A Busan (Corée du Sud), septembre 2020. © V. Tonic





## 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.

15 démolitions. 14% du nombre de navires démolis, 28% du tonnage global.

Après le boom du mois de décembre (13 vraquiers démolis), la catégorie est en léger recul dans les chantiers de démolition. Leur moyenne d'âge est de 26 ans. Tous étaient destinés au sous-continent indien. 13 se sont échoués au Bangladesh, 1 en Inde et 1 au Pakistan. Le taux de détention des vraquiers avant la casse est de 59%.

Agia Trias (ex-Silver Road, ex-Cape Future). OMI 9241657. Longueur 290 m, 22.132 t. Pavillon Libéria. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2002 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Sandbridge Shipping Co enregistré au Libéria aux bons soins d'Holger Navigation Corp (Grèce). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 569 US\$ la tonne.



Silver Road, 19 novembre 2017. © June Young Oh

Fu Hai 616 (ex-Ji Li Xiang, ex-Xue Hai). OMI 7525451. Longueur 216 m, 11.350 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage rebaptisé Ning Feng 316. Société de classification China Classification Society. Construit en 1977 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire Fuhai Shipping Co (Chine). Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Hai Chang (ex-Meghna Princess, ex-Maritime Diamond). OMI 9050292. Longueur 190 m, 7.585 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1995 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Détenu en 2017 à Teluk Bayur (Indonésie). Propriétaire Haichang Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 530 US\$ la tonne. Parti de Shuaiba (Koweit) le 22 février, il escale à Sohar (Oman) puis à Yangon (Birmanie) et finit par s'échouer à Chattogram le 18 mai.



Hai Chang en mer de Chine méridionale, juin 2020. © Bengt Rune Inberg

#### vraquier

HL Richards Bay (ex-Hanjin Richards Bay). OMI 9141338. Longueur 269 m, 18.109 t. Pavillon Corée du Sud, Libéria pour son dernier voyage abrégé en Richards Bay-1. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire H-Line Shipping Co (Corée du Sud). Racheté en juin 2022 par Lexi Shipping Ltd enregistré au Libéria aux bons soins d'Arka Global Marine Services LLC (Émirats arabes unis). Il s'échoue pour démolition en Inde.



HL Richards Bay, Vancouver (Canada) juillet 2018. Rick Voice

Jasmine 201 (ex-Qatar Ocean, ex-Ocean Spirit, ex-Lucia Bulker, ex-Santa Lucia). OMI 9207417. Longueur 225 m, 9.928 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Jasmine 201 Shipping & Trading enregistré au Panama aux bons soins d'Allied Marine Services LLC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Jasmine 201, Port de Sohar (Oman), juillet 2020. © Rik van Marle



19 février 2023 Chattogram © Mohammad Islam Meah

Lily Breeze (ex-Qatar Sea, ex-Samjohn Amity). OMI 9149017. Longueur 225 m, 9.898 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Tsu (Japon) par NKK. Détenu en 2012 à Paradip (Inde) et en 2021 à Aqaba (Jordanie). Propriétaire New Prosperity Shipping SA enregistré au Panama aux bons soins d'Allied Marine Services LLC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Lily Breeze. © Salah Uddin

Mahavir (ex-Jun Jie, ex-Inter Pride, ex-Willi Salamon, ex-Far Eastern Harvest). OMI 9209491. Longueur 225 m, 10.540 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Vir. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2000 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. 3 détentions, en 2014 à Ventanas (Chili) et Cape Cuvier (Australie) et en 2017 à Ningbo (Chine). Propriétaire ACS Marine Services. Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 515 US\$ la tonne.



Février 2012, l'Inter Pride à quai à Ogden Point, Victoria (Colombie Britannique, Canada). © Andrew Lester

Pitsa D. OMI 9227388. Longueur 289 m, 23.001 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Witty.* Société de classification China Classification Society. Construit en 2002 à Samho (Corée du Sud) par Samho H.I.. Propriétaire Marmaras Navigation Ltd (Grèce). Racheté par Jupiter Shipping Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis il s'échoue pour démolition à Gadani.



Sattelite Channel, (Colombie Britannique, Canada), février 2011. © **Don Armitage** 



Witty, échoué à Gadani, parcelle 122.- Mv Witty Beached At Gadani Plot 122. © Gadani Ship Breaking Yard

Rio Balsas (ex-Pb Eagle, ex-Pacific Bangxiang, ex-Welearth, ex-Seraya Spirit). OMI 9034925. Ex tanker converti en 2008. Longueur 247 m, 17.028 t. Pavillon Mexique, Libéria pour son dernier voyage. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1992 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Panamax De Mexico Naviera (Mexique). Racheté en l'état par Asset Marine SA enregistré au Libéria. Il quitte Lazaro Cardenas le 8 décembre 2022, escale à Singapour et s'échoue pour démolition au Bangladesh le 24 février 2023. 570 US\$ la tonne.



Rio Balsas, à quai au terminal Ciaboga de Guaymas (Mexique), avril 2011. © Ray J. Ordano



Rio Balsas, échoué à Chattogram, mars 2023. © Hizbul Alam

SAMC Responsibility (ex-China Steel Responsability). OMI 9220237. Longueur 289 m, 24.181 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Sam. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Détenu en 2012 à Port Hedland (Australie Occidentale, Australie). Propriétaire SAMC Shipping Asset Management (Hong Kong, Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. Il s'échoue finalement au Bangladesh. 520 US\$ la tonne incluant le carburant du voyage.



China Steel Responsability, en descente de Seine, le 6 février 2009. © Pascal Bredel



Mars 2023, Chattogram, Bangladesh. © Hizbul Alam

Sea Win (ex-U Win, ex-Nikiforos, ex-Go Trader, ex-Talisman, ex-Ever Dignity). OMI 9108116. Longueur 186 m, 7.488 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2009 à Eregli (Türkiye) et en 2018 à Tanjung Priok (Indonésie). Propriétaire Sea Bridge Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Shenglian International Ship Management Co Lt (Hong Kong, Chine). Il s'échoue pour démolition au Bangladesh. 538 US\$ la tonne.

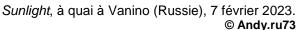
Sun Bulk (ex-Harmony Source, ex-Happy Sea, ex-San Simeon, ex-Selendang Mayang). OMI 9129366. Longueur 175 m, 7.554 t. Pavillon Panama. Société de classification Intermarine. Construit en 1997 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. 8 détentions, en 2006 à Mackay (Australie), en 2008 à Gladstone (Australie), en 2011 à Tuticorin (Inde), en 2013 à Darwin (Australie), en 2014 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam), en 2016 à Belawan (Indonésie), en 2018 à Singapour et en 2019 à Ulsan (Corée du Sud). Propriétaire Kam Chau Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Saigon (Vietnam), juillet 2021. © Helge Röhrs

Sunlight (ex-Onoe, ex-Shin Onoe). OMI 9217759. Longueur 289 m, 21.215 t. Pavillon Îles Marshall, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Sunny 1*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Tsu (Japon) par NKK Corp. Propriétaire Nereus Ventures Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de NGM Energy SA (Grèce). Il est annoncé vendu pour démolition en Inde une première fois en août 2022. 547 US\$ la tonne. Il reste à quai dans le port sud-coréen de

Dangjin. En mars 2023, il est de nouveau annoncé vendu en l'état à Singapour. Cette fois le prix de vente atteint 575 US\$ la tonne incluant 400 tonnes de carburant et une hélice de 30 tonnes. Il quitte Caofeidian (Chine) le 9 mars et s'échoue à Chattogram.





Sunny Voyager (ex-SA Fortius). OMI 9221217. Longueur 289 m, 22.686 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2001 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2016 à Dampier (Australie occidentale, Australie). Propriétaire Winning Shipping (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 610 US\$ la tonne.



S.A Fortius, en Manche, 8 mars 2007 © Marc Ottini

Wadi Alarish. OMI 9077898. Longueur 225 m, 10.248 t. Pavillon Égypte jusqu'en août 2022, puis Mongolie. Société de classification inconnue. Construit en 1994 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. 9 détentions, en 2004 à Kagoshima (Japon) et Porto Torres (Italie), en 2005 à Yokohama (Japon), en 2007 à Portland (Oregon, États-Unis), en 2010 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2011 à Vlissingen (Pays-Bas), en 2012 à Baltimore (États-Unis), en 2021 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2023 à Singapour. Propriétaire Malak Ship-Trader Co (Égypte). Vendu pour démolition au Bangladesh, il s'y



échoue le 10 mars sous le nom de *Vadi.* 575 US\$ la tonne incluant 300 t de carburant et une hélice en bronze de rechange.

Vadi, Istanbul, septembre 2022. © Tony Withers

### **Tanker**

16 démolitions du 1er janvier au 31 mars 2023, 239.000 tonnes. La part des tankers s'est stabilisée à 30% après une chute en 2022, passant de 59% au premier semestre à 31% au second.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 32 ans. Le taux de détention avant la casse est de 40% : 22% pour les pétroliers, 50% pour les transporteurs de gaz et 100% pour les chimiquiers.

Le marché du tanker est la chasse gardée du sous-continent indien (78% du tonnage). Le Bangladesh et l'Inde font jeu égal avec 36% chacun. Les 2 tankers transporteurs de gaz appartenant à des armateurs de l'Union européenne (Grèce) et du Royaume-Uni se sont échoués en Inde.

Répartition des tankers: 1 chimiquier, 6 transporteurs de gaz, 9 transporteurs de pétrole brut ou raffiné. Le chimiquier *Song Hau PN* s'est échoué en Inde le 20 janvier 2023. Il avait été vendu pour démolition en novembre 2022 mais il avait finalement continué son activité sous le nom de *SPM Agility*. Le sursis a été de courte durée.

6 transporteurs de gaz. Le Bangladesh a réceptionné les deux plus gros transporteurs de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) *Adriatic Energy* et *Grace Energy*, l'Inde le 3ème transporteur de GNL et 3 transporteurs de Gaz de Pétrole Liquéfié.

9 pétroliers. Le FSO *Sloug* a un port en lourd de 251.502 t. Les 8 autres sont de "petites" unités de moins de 80.000 t. A lui seul le *Sloug*, remorqué en Türkiye, représente 44% du tonnage des pétroliers démoli.

## Tanker chimiquier

Song Hau PN (ex-Pvt Eagle, ex-Chem Tulip, ex-Atlantic Ambassador, ex-Langepas, ex-Nordamerika). OMI 9145425. Longueur 182 m, 10.933 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Bureau Veritas, Vietnam Register of Shipping depuis décembre 2022. Construit en 1998 à Kherson (Ukraine) par Khersonskyi SZ. Détenu en 2013 à Quanzhou (Chine) et à Khark Island (Iran). Propriétaire PV Trans

Petro (Vietnam). En novembre 2022, il est vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats arabes unis) à SPM Strength Inc enregistré aux Îles Marshall, renommé *SPM Agility* et dépavillonné sous les couleurs de Panama. Il était annoncé à la démolition mais redevient officiellement en service le 27 décembre. Il ne reprend pas d'activité, il quitte son mouillage de Khor Fakkan (Émirats arabes unis) le 4 janvier 2023 et s'échoue finalement à Alang le 20 janvier.



Juin 2021, au mouillage à Singapour. © SGshipspotter

# Transporteur de gaz

Adriatic Energy (ex-Echigo Maru). OMI 8110203. Longueur 283 m, 32.303 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Adriatic Energy 1 SA enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Sinokor Merchant Marine (Corée du Sud). L'Adriatic Energy était désarmé depuis 2018. Le quadragénaire est finalement échoué pour démolition au Bangladesh. 680 US\$ la tonne incluant 3760 tonnes d'aluminium.



Adriatic Energy, Phuket (Thaïlande), 22 août 2022. © Trakul Pumsnoh

Gas Spirit 1 (ex-Berge Sprit, ex-Golar Frost). OMI 7411569. Longueur 225 m, 20.300 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1980 à Perno (Finlande) par Wartsila. Propriétaire Uranus Maritime SA enregistré au Libéria aux bons soins de Benelux Overseas Inc (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats arabes unis) pour démolition en Inde. 604 US\$ la tonne.



Berge Spirit, en sortie du Havre (France), novembre 1991.

© Pascal Bredel



Gas Spirit 1, février 2023. © Samir Rasul

Grace Energy (ex-LNG Swift, ex-Northwest Swift). OMI 8702941. Longueur 272 m, 30.426 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 684 US\$ la tonne incluant 2400 t d'aluminium.



Juin 2012, LNG Swift à Gibraltar. © William Jardim

Monet (ex-Gas Pasha, ex-Batangas). OMI 9128685. Longueur 96 m, 2.018 t. Pavillon Panama jusqu'en août 2022 puis Comores. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Naruto (Japon) par Kanrei. Détenu en 2008 à Daesan (Corée du Sud). Propriétaire DS Denizcilikve Enerji AS (Türkiye). Vendu pour démolition en Inde.



Gas Pasha, sur l'Escault en descente d'Anvers (Belgique), 6 décembre 2013. © Pascal Bredel



Monet, en baie d'Eleusis (Grèce), octobre 2021. © Giwrgos Mertis

Seapeak Arctic (ex-Arctic Spirit, ex-Arctic Sun). OMI 9001784. Longueur 239 m, 23.667 t. Pavillon Bahamas, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé Arctica. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1993 à Chita (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2013 à Humen (Chine). Propriétaire Seapeak Maritime (Royaume-Uni). Racheté en l'état en Malaisie par Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde. 643 US\$ la tonne incluant 3600 tonnes d'aluminium. 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.



Arctic Spirit en réparation à Brest, en février 2013. © Erwan Guéguéniat



Arctic Spirit, au mouillage à Port Dickson (Malaisie), 3 juillet 2017. © William w. Caddick

Viet Dragon 68 (ex-Gas Beauty I, ex-BW Strand, ex-Berge Strand). OMI 7420089. Longueur 225 m, 20.300 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1982 à Perno (Finlande) par Wartsila. Détenu en 2003 à Aomori (Japon). Propriétaire Petro Vietnam Technical Services Corp (Vietnam). Vendu en l'état à Fujairah. 600 US\$ la tonne. Il est attendu en Inde mais n'a pas été échoué à ce jour. Ses dernières données de localisation remontent à août 2022.



Juillet 2013, Gas Beauty I, à Fujairah (Émirats arabes unis).

© Karl Oddvar Eeg



Viet Dragon 68, mars 2021 Vung Tau (Vietnam). © Nest

## Tanker pétrolier

Benichitose (ex-Kohshinmaru). OMI 9172492. Longueur 100 m, 1.959 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Rose. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit

en 1998 à Kochi (Japon) par Shin Kochi Jyuko. Propriétaire Nagai Kaiun Kaisha LTD (Japon). Racheté par Ruyek Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Détroit de Kurushima, Imabari (Japon), 1er décembre 2020. © Kenro Oshita



Da Qing 439. OMI 9205794. Longueur 180 m, 9.828 t. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Ida*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1999 à Huludao (Chine) par Liaoning Bohai. Propriétaire Nanjing Tanker Corp (Chine). Vendu pour démolition en l'état en Chine. 500 US\$ la tonne. Il quitte Nanjing le 13 mars à destination de Singapour et s'échoue à Chattogram.







Ida, plage de Chattogram. © Salah Uddin

Hang Shun (ex-Hanyu Asia, ex-Haekup Asia, ex-Kyowa Maru). OMI. Longueur 86 m, 1.217 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Hakata Zosen (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire Chen Shing Co Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Hang Shun, Keelung (Taiwan). © Chun Hsi

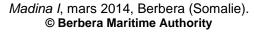
Madina 1 (ex-Jubba XX, ex-Al Seineya XX, ex-Fal XX, ex-Huan Hai, ex-Ixtapa, ex-Nisiros, ex-Grace Satu, ex-Shinsui Maru No. 3). OMI 7916260. Longueur 95 m, 1.657 t. Pavillon Tanzanie jusqu'en octobre 2016, inconnu depuis. Société de classification Intertek Maritime Bureau. Construit en 1979 à Akitsu (Japon) par Kishigami Zosen.

Le 16 juillet 2011, le *Jubba XX* appartenant à Jubba General Trading Co (Émirats arabes unis) est attaqué par 9 pirates somaliens alors qu'il se rend d'Umn Al Quaiwain à Berbera dans le Somaliland

#### tanker pétrolier

avec 3500 tonnes de pétrole. Le tanker et ses 16 membres d'équipage originaires du Sri Lanka (1), d'Inde (5), de Somalie (4), du Bangladesh (3), du Soudan, de Birmanie et du Kenya (1 chacun) sont libérés quelques jours plus tard après une rançon de 200.000 US\$. Le *Jubba XX* est rebaptisé *Madina I* en décembre 20011 mais ne semble pas avoir changé de propriétaire. Il reprend ses activités entre les Émirats, le Yémen et la Somalie. Sa dernière localisation remonte au 23 juin 2018 et le situe à Bosaso (Somalie). Le 3 mars 2023, il s'échoue pour démolition à Gadani.







Madina I, septembre 2017, Sharjah (Émirats arabes unis). © Manuel Mendoza

Mena (ex-Damalis, ex-Kastelorizo). OMI 8909472. Double coque. Longueur 183 m, 9.920 t. Pavillon Togo jusqu'en février 2019, inconnu depuis. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Maizuru (Japon) par Hitachi Zosen. Détenu en 2011 à Bandar Abbas (Iran). Propriétaire Profit Element Investments Ltd (Hong Kong, Chine). Il est géré par la compagnie iranienne Omid Darya Ship Management. Son statut est désarmé depuis 2017. Sa dernière localisation le situe en février 2022 à Bandar Abbas. Vendu pour démolition. Sa destination de démolition n'est pas connue à ce jour. A moins qu'il ne bénéficie d'une prolongation d'exploitation.

Nautica Muar (ex-Coromandel, ex-Tomis North, ex-Arges). OMI 8601848. Tanker transport de produits pétrolier raffinés converti en 2013 en stockage flottant (FSO, Floating Storage and Offloading). Longueur 190 m, 12.164 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en tant qu'Arges en 1992 à Galati (Roumanie) par Galati SN pour la compagnie d'État roumaine CNM Petromin. Il devait naviguer sous pavillon roumain mais est rebaptisé dès sa sortie de chantier en novembre 1992 et enregistré aux Bahamas. Sa propriété est transférée à Minerva Shipping, une compagnie associant CNM Petromin et l'armateur grec Ermis Shipping. Il est revendu en 2000 à un armateur hongkongais puis en 2008 au malaisien EA Technique M Bh (Malaisie) qui l'exploite comme pétrolier jusqu'en 2012. Il est converti en stockage flottant par les chantiers MMHE de Pasir Gudang (Malaisie). Il était exploité sur le champ pétrolier de Bentara au large du Sarawak (Île de Bornéo, Malaisie). Vendu pour démolition en l'état en Malaisie. 426 US\$ la tonne. Il devra être remorqué jusqu'au chantier de démolition.



Le pétrolier *Nautica Muar*, Singapour, mars 2009. © **Tony Hogwood** 



Le stockage flottant *Nautica Muar*, 2014. © **MTC Group** 

#### tanker pétrolier

Pagas (ex-Aspasis, ex-Salamina). OMI 8909460. Double coque. Longueur 183 m, 9.920 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Détenu en 2017 à Bandar Abbas (Iran). En 2022, l'Iranien Pagas appartenant à l'iranien Mosakhar Darya Shipping Co et géré par Rahbaran Omiddarya Ship Management est vendu à deux reprises. Une première fois en juillet à Tyron Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall puis en septembre à Deed General Trading LLC (Émirats arabes unis). Il est rebaptisé Ocean Lady V puis Augusta II. Il prend le pavillon de la Tanzanie. Il quitte Sharjah (Émirats arabes unis) le 5 mars 2023, il s'échoue pour démolition en Inde le 21 avril.

Salamis (ex-Overseas Aquamar, ex-Aquamar, ex-Alam Berkat). OMI 9165281. Longueur 182 m, 9.238 t. Pavillon Bahamas. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Détenu en 2020à Tanjung Priok (Indonésie). Propriétaire Salamis Trading SA enregistré au Libéria aux bons soins de World Tankers Management Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 660 US\$ la tonne incluant le carburant du voyage.



Salamis, à Zarate (Argentine), 24 juin 2015. © Oscar Heuer

Sloug (ex-Agip Sardegna). OMI 7236191. Enregistré auprès de l'OMI comme tanker FSO depuis 1989 et exploité sur le champ pétrolier de Bouri à 120 km au nord-ouest de Tripoli (Libye). Longueur 348,90 m, 43.500 t. Pavillon Libye. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en novembre 2018. Construit en 1973 à Monfalcone (Italie) par Italcantieri. Propriétaire National Oil Corp (Libye).



Sloug, champ pétrolier de Bouri (Libye), 3 novembre 2008. © Tomasz Ludwik

Le *Sloug* devait partir à la casse après son remplacement en 2017 par une unité neuve le *Gaza Marine Terminal* (OMI 9673135). Le Covid retarde son départ. En novembre 2021, les travaux préalables au voyage se passent mal : 6 ouvriers meurent sur le chantier de déconnection aux installations pétrolières, plusieurs autres sont blessés. En décembre 2021, le remorquage ne se passe pas mieux. Le câble de remorque se rompt, le *Sloug* part à la dérive et est rattrapé avant de s'échouer sur la côte de Cyrénaïque, in extrémis (cf. "A la Casse" n° 65, p. 6-7, "Wanted, le *Sloug*")

### tanker pétrolier

Il est remorqué jusqu'au port de Tobrouk en janvier 2022. Les photos satellites le montrent à quai en janvier 2022 mais en mai 2022, il a disparu. On était depuis sans nouvelles du navire.



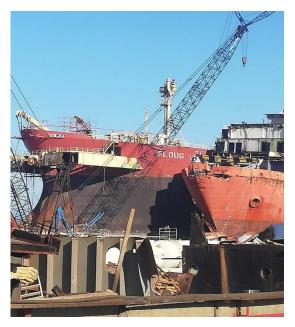


Port de Tobrouk, le *Sloug* à quai, janvier 2022

Port de Tobrouk, mai 2022

Captures d'écran Google Earth

Le statut du *Sloug* est devenu "à démolir" le 24 février 2023. En mars, il est échoué à Aliaga.



Le Sloug à Aliaga. © Kamil Arslan

### Navire de services à l'offshore

Bayu Martin (ex-Lewek Martin). OMI 9432725. Longueur 65 m. Pavillon Malaisie. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2007 à Batam (Indonésie) par Pan United.

Propriétaire Emas Offshore Labuan BHD filiale malaisienne du Singapourien Emas Offshore. Son statut officiel est toujours en service mais Lloyd's Register of Shipping considère qu'il a été vendu pour démolition en septembre 2022. Sa destination finale n'est pas connue. Sa dernière localisation le situe à Singapour.

Bayu Martin à Kemaman (Malaisie), avril 2016. © Foggy



Bienville. OMI 9285287. Longueur 64 m. Pavillon Mexique. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2005 à Mobile (États-Unis) par Bender. Propriétaire Gulf Mark de Mexico, filiale mexicaine de l'américain Tidewater. Vendu pour démolition. Son statut officiel selon la base de données Equasis est "à démolir" depuis le 12 janvier 2023. Sa dernière position connue le situe à Amelia (Louisiane, États-Unis).

Boudreaux Tide, (ex-Sanko Camellia). OMI 9427366. Longueur 71 m, 2.230 t. Pavillon Vanuatu jusqu'en janvier 2022. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2010 à Niigata (Japon)



par Niigata Shipbuilding. Détenu en 2020 à Onne (Nigéria). Propriétaire Tidewater Marine International Inc (États-Unis). Désarmé depuis juin 2021. Wolrdwide Tug & OSV News annonce sa vente pour démolition à un chantier de Morgan City (Louisiane, États-Unis).

Boudreaux Tide, Singapour, mai 2010. © Mick Prendergast

Diavlos Force (ex-Katun). OMI 8214023. Longueur 68 m, 1.740 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein Hatlo. Propriétaire Diavlos Salvage & Towage Ltd (Grèce).



Katun. © The U.S. National Archives.
Collection Gena Anfimov



Le *Diavlos Force* remorque le câblier *Leonardo da Vinci* dans le Bosphore. **Capture d'écran Cavit Ege Tulça** 

En septembre 2020, le *Diavlos Force* livre au chantier norvégien de Brattvag la coque du nouveau câblier *Leonardo da Vinci* tracté depuis Tulcea (Roumanie).

Il est attendu par les autorités maritimes norvégiennes et les inspecteurs de l'ITF alertés par les familles des marins grecs, indiens, indonésiens, philippins et russes. Ils n'ont pas été payés depuis 6 mois, certains sont à bord depuis 15 mois, les arriérés de salaires se montent à 238.036 US\$. L'armateur grec propose de les rapatrier s'ils renoncent à toute réclamation. Les marins refusent. Le navire est

#### Navire de services à l'offshore

abandonné par l'armateur. Quatre semaines après leur arrivée en Norvège, les marins reçoivent 4 mois d'arriérés de salaire et sont rapatriés. Le *Diavlos Force* est saisi en attendant le paiement éventuel du reliquat. Sinon il sera vendu. Le 9 mars 2023, le *Diavlos Force* arrive en remorque du *Trond Fox* à Esbjerg (Danemark). Il sera démoli par le chantier Smedegaarden AS.





Septembre 2022, Brattvag (Norvège). © Sunnmørsposten

19 mars 2023, chantier Smedegaarden. © Manfred

Dolphin 3 (ex-Dolphin III, ex-Karam, ex-Zaher Alex, ex-N.S. Conceidao). OMI 7911818. Longueur 55 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1984 à Niteroi (Brésil) par MacLaren Estaleiros & Servicos Maritimos. 3 détentions à Asaluyeb (Iran), en 2015 puis à deux reprises en 2016. Propriétaire World Maritime Co Lt enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Sokan Arvand Marine Service Co Inc (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde.

Halul 20. OMI 9252589. Longueur 61 m, 1.327 t. Pavillon Qatar, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2002 à Surat (Inde) par ABG. Propriétaire Halul Offshore Services Co (Qatar). Vendu pour démolition en Inde.



Halul 20, Ras Laffan, janvier 2022. © Hanoz

Halul 21. OMI 9252591. Longueur 61 m, 1.327 t. Pavillon Qatar, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 2003 à Surat (Inde) par ABG. Propriétaire Halul Offshore Services Co (Qatar). Vendu pour démolition en Inde.

Halul 22. OMI 9252606. Longueur 61 m, 1.404 t. Pavillon Qatar. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2003 à Surat (Inde) par ABG. Propriétaire Halul Offshore Services Co (Qatar). Remorqué pour démolition en Inde.





Halul 21 et Halul 22. © Alang Info

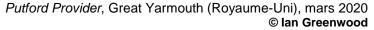
Halul 27. OMI 9351957. Longueur 64 m, 1.937 t. Pavillon Qatar. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2008 à Mesaieed (Qatar) par Qatar Sg Co. Propriétaire Halul Offshore Services Co (Qatar). Remorqué pour démolition en Inde.



Laird Tide. OMI 9533660. Longueur 87 m, 2.550 t. Pavillon Vanuatu jusqu'en juin 2022. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2012 à Fuzhou (Chine) par Fujian Mawei SB Co. Propriétaire Tidewater Marine International Inc (États-Unis). Wolrdwide Tug & OSV News annonce sa vente pour démolition par un chantier de Morgan City (Louisiane, États-Unis).

Laird Tide, Chaguaramas, Trinidad, août 2012. © Joel Lee Assan

Putford Provider (ex-Star Vega, ex-Stirling Vega). OMI 8119170. Longueur 68 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Troon (Écosse, Royaume-Uni) par Ailsa Shipbuilders. Propriétaire Stirling Offshore Ltd aux bons soins de Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Né en Écosse, démoli à Leith (Écosse, Royaume-Uni).







Rimthan 2, terminal de Juaymah (Arabie Saoudite), juin 2016. © Capt. Tony Powell

Rimthan 2. OMI 7715939. Longueur 74 m, 2.113 t. Pavillon Arabie Saoudite, Tanzanie depuis août 2022. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima Ship & Chemical Plant. Propriétaire Saudi Aramco (Arabie Saoudite). Racheté en août 2022 par SAS Middle East General (Émirats arabes unis), dépavillonné et rebaptisé. Il s'échoue pour démolition en Inde sous le nom de SAS 1.

## Navire poseur de pipelines

Hyundai 289 (ex-OHI 289, ex-BAR 289, ex-LB 289). OMI 8758237. Longueur 107 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1969 à Orange (Texas, États-Unis) par Levingston Shipbuilding Co. Propriétaire Hyundai Heavy Industries (Corée du Sud). Vendu pour démolition. Sa dernière localisation le situe à Batam (Indonésie).

### Navire de recherches

Aladin (ex-Saaristo). OMI 6524230. Longueur 40 m, 507 t. Pavillon Mongolie, Saint-Kitts-et-Nevis depuis juin 2022. Société de classification Sing Class International. Construit en 1965 à Reposaari (Finlande) par Reposaaren Konepaja. Propriétaire Sinbad Navigation Co (Émirats arabes unis), une compagnie de sécurité maritime qui l'utilise comme armurerie flottante (voir aussi MNG Maritime, p. 61). Racheté en juin 2022 par Excel International FZC (Émirats arabes unis) qui se présente comme un spécialiste de la fourniture d'équipements, moteurs et pièces détachées d'occasion toutes marques pour navires. Il s'échoue pour démolition en Inde.







Aladin, mars 2017. © Assistant Sinbad

Denar 2 (ex-Mare Oceano, ex-Sofie Bravo, ex-Leila Bech). OMI 7347067. Ex cargo polyvalent enregistré depuis 1980 comme navire de recherches. Longueur 79 m. Pavillon Türkiye. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1974 à Sonderborg (Danemark) par Sonderborg Skibsvaerft A/S. Propriétaire 2E Denizcilik Sanayi (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Avril 1988, le cargo *Sofie Bravo* à Horsens (Danemark) © **Frafo** 



Décembre 2018, le navire de recherches *Denar* 2, Kandili (Türkiye). © **Cengiz Tokgöz** 





Denar 2, arrivée et échouage à Aliaga. © Selim San

#### navire de recherches

Maritime Albatross (ex-Odin, ex-Havelland). OMI 8948686. Longueur 89 m. Pavillon Norvège. Sans société de classification. Construit en 1985 à Wolgast (Allemagne) par Peene Werft. Le Maritime Albatross est un sistership de l'ex-base flottante d'hébergement et de ravitaillement de la marine est-allemande Wische repérée par Robin des Bois sur le chemin de sa démolition en Türkiye (cf. Un déchet militaire allemand en transit à Cherbourg, "A la Casse n°68", p. 5-6). Après la réunification allemande, l'Havelland abandonne la carrière militaire.



Le Wohnschiff *Havelland* de la Volksmarine.

© Jens Staedler



Septembre 1993, le navire d'hébergement *Odin*, Krefeld (Allemagne). © Michael Neidig

Il est vendu en 1991 à la compagnie norvégienne U. Hampel qui l'utilise comme navire d'hébergement pour les chantiers offshore et le rebaptise *Odin*. Il est enregistré comme navire de recherches sismiques depuis 1993 même si aucune trace d'une activité de recherche n'est visible. En 2003 il est de nouveau vendu à une autre compagnie norvégienne, la Georg Eide Rederi AS. En 2008, il est annoncé vendu pour démolition par le chantier danois Smedegaarden à Esbjerg.



Côte d'Halsnoy. © Olav Røli / NRK

Dans les faits, il reste abandonné dans un fjord au sud de la Norvège, sur la côte nord de l'île d'Halsnoy. Pendant des années, les riverains et les associations locales s'inquiètent et se mobilisent pour réclamer l'évacuation de l'épave. En février 2021, la municipalité de Kvinnherad impose au propriétaire une amende journalière de 2000 couronnes norvégiennes (180 US\$) tant que l'ex-navire n'aura pas quitté les eaux de la commune. En juillet 2022, le *Maritime Albatross* est acheminé jusqu'à un chantier de Lovraeidet dans le fjord voisin de Lovrafjord. Il ne sera pas démoli localement. Le 28 février 2023, le *Maritime Albatross* arrive au port d'Esbjerg, pour être démoli avec 15 ans de retard dans le chantier Smedegaarden.



En transit au chantier Maritex de Lovraidet.

© Per Emil Skjelbred



Chantier de démolition Smedegaarden.

© Manfred



Après les MNG Capt James Cook ("A la Casse" n°66, p. 70) et MNG Pembroke ("A la Casse" n°67, p. 52), deux autres navires de MNG Maritime Ltd se sont échoués pour démolition à Alang. Ils faisaient partie de la flotte "d'armureries flottantes" de la compagnie de sécurité maritime basée à Londres. MNG Maritime Ltd mettait en avant le

professionalisme de ses équipages encadrés par des vétérans de la Royal Navy. Sa fusion en décembre 2021 avec Sinbad Navigation, un autre spécialiste de la sécurité maritime armée, n'a pas donné les résultats escomptés. Sa flotte ne compte actuellement plus aucun navire. Les MNG Flattery et MNG Grenville étaient toujours enregistrés comme navires de recherches.

MNG Flattery (ex-Ocean Starr, ex-David Starr Jordan). OMI 7333195. Longueur 52 m, 782 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1965 à Sturgeon Bay (États-Unis) par Christy Corp pour l'US Fish and Wildlife Service. C'est un navire de recherches halieutiques conçu pour opérer dans les eaux tropicales et tempérées de la côte ouest des États-Unis et du Pacifique oriental. Il est transféré en 1970 à la National Oceanic & Atmospheric





David Starr Jordan. © NOAA



Ocean Starr, Seattle, octobre 2017. © Charlie Allen

Pendant 40 ans, les chercheurs embarqués à bord de ce laboratoire flottant étudient l'environnement marin et collectent des échantillons et des données hydrographiques et biologiques. Jusqu'en 2010 et la fin de son service pour la NOAA, le *David Starr Jordan* aura passé en moyenne 240 jours par an en mer. Il est vendu aux enchères en mai 2011 à Stabbert Marine de Seattle. Il continue d'être exploité par Ocean Services Inc comme navire de recherches. Il est à l'occasion affrété par la NOAA ou des agences gouvernementales. Il est mis en vente en 2017. Son armateur en demande 1,65 million US\$. Il est finalement racheté en octobre 2020 par MNG Maritime Ltd et abandonne le pavillon des États-Unis qu'il battait depuis depuis 55 ans. Après travaux de conversion, en mai 2021, il gagne l'océan Indien. Sa carrière d'armurerie flottante sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis est brève. En mai 2022, il est racheté par le marchand de pièces d'occasion Excel International FZC (Émirats arabes unis). Il est abrégé en Latte, remorqué et échoué à Alang le 17 janvier 2023.



MNG Flattery, mai 2021. © MNG Maritime



Latte, chantier Ashwin Corporation © Alang Info

MNG Grenville (ex-Sea Trident, ex-Anvil Scout, ex-Western Trident, ex-Kirsten Bravo). OMI 7393169. Longueur 58 m, 976 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis septembre 2020. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1974 à Leer (Allemagne) par Martin Jansen Schiffswerft. Commandé à l'origine comme roulier il est converti comme navire de recherches sismiques avant sa sortie de chantier et livré à Western Geophysical (États-Unis). En 1991 il est racheté par Gardline Shipping Ltd (Royaume-

Uni) et continue l'exploration pétrolière.



18 février 2014, au départ de Pointe-Noire (Congo). © nmj

En septembre 2020, il est racheté par MNG Maritime Ltd. Il doit servir à l'approvisionnement des armureries flottantes de la compagnie. Il est échoué à Alang le 19 janvier 2023.



4 août 2021, au premier plan, le MNG Grenville à couple du MNG Pembroke dans le golfe d'Oman. © MNG Maritime



Chantier Gohilwad Ship Breaking Co. © Alang Info

# Remorqueur

Buster Bouchard (ex-Buster B). OMI 7814591. Remorqueur pousseur articulé. Longueur 39 m. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à la Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis) par Halter Marine. Propriétaire JMB Shipping Operations (États-Unis). Son statut officiel est toujours en service. Selon Wolrdwide Tug & OSV News il a été vendu pour démolition par un chantier de Gibson (Louisiane, États-Unis).

Marion C. Bouchard. OMI 7901978. Remorqueur pousseur articulé. Longueur 38 m. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à la Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis) par Halter Marine. Propriétaire JMB Shipping Operations (États-Unis). Son statut officiel est toujours en service. Selon Wolrdwide Tug & OSV News il a été vendu pour démolition par un chantier de Gibson (Louisiane, États-Unis).

### Cimentier

St. Kambria 2 (ex-Katsurazan Maru, ex-Yasutaka Maru No. 3). OMI 8703608. Longueur 65 m. Pavillon Indonésie. Société de classification International Ship Class. Construit en 1987 à Saiki (Japon) par Miura. Propriétaire Lagaligo LinesPT (Indonésie). Démoli par un chantier local indonésien.

## **Drague**

Hang Jun 12 (ex-Hang Jun 5). OMI 8955342. Puits 1500 m³. Longueur 82 m, 1.825 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification China Classification Society. Construit en 1998 à Shanghai (Chine) par Zhonghua Shipyard. Propriétaire PK Shipping & Agency Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh. 510 US\$ la tonne.

Hang Jun 12, fleuve Tha Chin, Samutsakorn (Thaïlande), décembre 2018. © Trakul Pumsnoh



Jin Hang Jun 215. OMI 8639792. Longueur 113 m, 4.380 t. Pavillon Chine, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé *Fagri*. Société de classification inconnue. Construit en 1985 au Japon par IHI Marine United. Propriétaire CHEC Tianjin Dredging Corp (Chine). Arrivé en remorque pour démolition à Alang.



Jin Hang Jun 215, novembre 2020, Adabiya (Égypte). © foggy

# Transporteur de granulats

Dae Yang No.107 (ex-Saikai, ex-Koyo Maru No.8, ex-Yoko Maru No.8). OMI 9079688. Longueur 94 m, 2.598 t. Pavillon Corée du Sud, Gabon pour son dernier voyage abrégé en Yang 07. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Takuma (Japon) par Sakumi. Propriétaire Dae Yang Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Trade Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de BBN Shipmanagement Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Dae Yang No.107, Mokpo (Corée du Sud), mai 2019. © Vladimir Tonic

## The END: le Borodine ne répond plus

"La collaboration entre le Comité d'Etat pour l'utilisation de l'Energie Atomique de l'URSS et le Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) du côté français se poursuit depuis des années avec succès." "Ainsi, en 1971, les deux parties ont signé un contrat par lequel l'URSS fait bénéficier la France de services pour l'enrichissement de l'uranium, indispensables pour la préparation des combustibles utilisés dans les centrales nucléaires. Ces contrats d'enrichissement d'uranium ont été conclus pour une période allant jusqu'à 1990." (Source : *Problèmes actuels des sciences et techniques nucléaires en URSS*, A.M. Petrossiants, troisième édition, remaniée et complétée, version française, CEA, 1977).





Le Borodine, au Havre, juin 1979. © Pascal Bredel

Le Borodine, à Riga, août 1982. Photo Yan Tikhonov

C'est pour honorer ce contrat entre deux pays embarqués dans la Guerre froide et séparés par le Rideau de fer qu'un cargo roulier, une sorte de garage sans compartimentage vulnérable aux incendies et aux abordages, a été construit par les Ateliers et Chantiers du Havre et baptisé du nom de l'immortel compositeur du poème symphonique "Dans les steppes de l'Asie centrale". C'est ainsi que le *Borodine*, exploité par la Compagnie Générale TransBaltique, filiale de la Compagnie Générale Maritime, mû par ses deux moteurs Pielstick de fabrication allemande, a entretenu la liaison franco-soviétique en transportant sous des formes diverses et variées entre Le Havre et Riga (Lettonie) et Riga et Le Havre de l'hexafluorure d'uranium (UF6).

Un des membres de l'équipage a payé de sa vie ce trafic régulier et bâclé. Yves Francis Ange Léauté a commencé à développer une leucémie en 1980. Sur ordre du médecin des gens de mer, M. Léauté a dès lors été définitivement mis à l'écart du *Borodine*. La Compagnie Générale Maritime l'a transféré sur la série des peintres, les rouliers *Cézanne*, *Renoir*, *Gauguin*, *Degas*, mais cette mesure de sauvegarde n'a pas suffi. Il a rempli sa dernière mission en juin 1983 et il est décédé à l'âge de 47 ans de cette longue et douloureuse maladie qualifiée par la médecine du travail "d'accident du travail maritime", un classement qui a permis de ne verser à sa veuve qu'une petite pension égale à 25% du salaire de son mari. Deux autres marins du *Borodine* auraient subi des pathologies induites par la radioactivité des cargaisons. Mais chez Robin des Bois nous n'en avons pas la preuve. Le *Borodine* était à Riga pendant les premiers jours de la catastrophe de Tchernobyl.

A partir de la fin des années 1980, le contrat franco-russe a été renouvelé. Il est toujours en vigueur, le transport se faisait exclusivement sous pavillon soviétique et se poursuit sous pavillon russe.

Quand un bateau a la poisse, il a la poisse. Le roulier *Zanoobia*, convoyeur de déchets toxiques en Méditerranée, devenu le *Cosette*, a été dédié au trafic de voitures délabrées entre la Floride et Haïti avant d'être saisi en Martinique et sabordé dans la mer Caraïbe en novembre 2014 (cf. <u>"A la Casse" n° 35</u>, p. 1-2 et <u>n°38, p. 70-73</u>).

Le *Borodine* n'a peut-être pas fini au fond de l'océan Atlantique comme le porte-avions *Foch* mais le sort qu'il a subi n'a pas été glorieux et il reste mystérieux. Après avoir été déchu de son trafic d'uranium, le *Borodine* a été cédé par la CGM à sa filiale allemande Horn-Linie, pour des rotations entre Rouen et Turku (Finlande). Le business plan était basé sur le trafic de voitures à l'aller et de bobines de papier au retour et sur un pavillon birman très bon marché, port d'attache Rangoon. Le *Borodine* a été remplacé en mars 1991 par un ro-ro finlandais.

Après quelques mois de désœuvrement à Rouen près d'un pont routier et d'un quai désert, il est remonté au Havre pour être acheté quelques mois plus tard avec quelques Birmans morts de faim encore à bord par Bill Ravel, homme d'affaires et armateur extravagant rattrapé par la justice et désormais président de la toute nouvelle et éphémère Translink Navigation Ltd enregistrée au Vanuatu. La Rolls-Royce de Ravel sur le quai de la Réunion au Havre détonait avec l'état de l'équipage quand il venait se rendre compte de l'avancement des travaux de rénovation de l'ex-Borodine rebaptisé Pacific Link et passé du pavillon birman au pavillon Saint-Vincent-et-les-Grenadines, de Rangoon à Kingstown. En août 1994, le Pacific Link s'en va du Havre et de l'Europe pour l'océan Pacifique et, ô surprise, ô mystère à la Ravel, on le retrouve à Montréal en octobre 1995, saisi sur un quai de privation de liberté et racheté un an plus tard par la Kimco Panama International qui l'exploite en mer Caraïbe et en Amérique du Sud sous pavillon du Panama pour le trafic de voitures et autres véhicules sur roues (ou chenilles). En 2004, sous la bannière de l'Argos Navegação de Rio de Janeiro, il redevient le Borodine et plonge dans l'événementiel. Entre le 31 décembre 2004 et le 13 février 2005, il est affrété par Siemens en tant que fabricant de mobiles et Claro, l'opérateur brésilien. Le Borodine, qui après son retrait de la

campagne de Russie n'a pas fait l'objet d'un diagnostic radiologique par le Service Central de Protection contre les Rayonnements Ionisants (SCPRI), est transformé en boîte de nuit, en salle de massothérapie, en piscine, en mini-terrains de football et de basket sponsorisé par Nike, en bar sponsorisé par Pepsi-Cola, en restaurants japonais et italien, en mur d'escalade et va de port en port dans les États de Bahia, de São Paulo et de Rio de Janeiro. 30.000 visiteurs, un triomphe. Claro Siemens remporte le grand prix du 17ème festival brésilien de la publicité, 3 médailles d'or, 2 en argent.



Le Borodine, 11 février 2005. © Rafael Ferreira Viva

Après cette effervescence, le *Borodine* a été mis au piquet à couple du transporteur de gaz *Metaltanque II* dans le cimetière de la baie de Guanabara (ou baie de Rio de Janeiro). Guanabara est un cloaque de bateaux abandonnés qui prennent racine dans la vase et d'ateliers de réparation navale qui balancent résidus d'huiles et de peintures. C'était un havre de paix pour hippocampes, tortues imbriquées et dauphins de Guyane (*Sotalia guianensis*) qui sont aujourd'hui moins de 30. Ils étaient 1000 en l'an 2000.

L'AIS (Automatic Identification System) du *Borodine* ne répond plus et il a disparu des regards et des photos satellites.



Le Borodine, 9 novembre 2012, à couple du transporteur de gaz Metaltanque II © Celso-Marino

EXPEDITEUR COGEMA - Fierrelatte - FRANCE OTПРАВИТЕЛЬ: КОЖЕМА - Пьеррлатт - ФРАНЦИЯ DESTINATAIRE B.N. TECHSNABEXPORT - Port de RIGA - U.R.S.S. ПОЛУЧАТЕЛЬ В.К. ТЕХСНАБЭКСПСРТ - РИГА МОРПОРТ - С.С.С.Р. 54 / 134 - 3 003 54 / 02 - 60 006 CONTRAT KOHTPAKT MARCHANDISE . Hexafluorure d'uranium légèrement appauvri ГРУЗ : Гексафторид слегка обеднённого урана . ENVOI OTHPABKA N°: 78-21-R LOT N°: 78-17-RD CONTENEUR KOHTENHEP Poids BOUTEILLE ENSEMBLE ПРОБООТБОРНИК ОБОРУДОВАНИЕ Bec Nº: EURODIF 2597 kg. - Kr. Nº: IG 478 Brut **BPYTTO** Net Нетто RADIOACTIVE РАДИОАКТИВНО L.S./

La baie de Guanabara à Rio de Janeiro est un cimetière. Des centaines de bateaux abandonnées de tous types y rouillent, polluent l'écosystème aquatique et finissent par couler. Il n'y a pas de filière de démolition des navires au Brésil.



© EFE-Andre Coelho



© Diario do Rio

#### Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; Advanced Shipping & Trading; Al-Maghrib; Al-Sabah News; Algeciras al Minuto; Allied Shipbroking; Anchor Shipbroking; Automotive Logistics; Autorité Portuaire de Gibraltar; Baird Maritime; Best Oasis; Black Sea Memorandum of Understanding; Boletin Officiel del Estado (Espagne); Britannica Encyclopedia; Bureau Veritas; California Cooperative Oceanic Fisheries Investigations; Charente-Maritime (Ia); Chittagong Port Authority (the); CNN; CNN Philippines; CNUCED; Commission Européenne; Cyprus Shipping News; Daily Star-Bangladesh (the); Det Norske Veritas; Diario el Canal; Dover Ferry Photos; Dredge Point; Economic Times of India (the); Equasis; Ferry Forum (the); Ferry Site (the); Filipino News; Fleetmon; Fleetphoto.ru; Freightwave; G Captain; Gibraltar Chronicle (the); Global Marketing Systems; GMA Network; Guardian (the); Indian Ocean Memorandum of Understanding: Insurance Marine News: Intermodal Research: International Transport Workers'Federation: Journal de la Marine Marchande (le); Journalistes à Sfax; Jumbo Ferry Co; Kvinnheringen; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Mariitme Executive (the); Marin (le); Marinarii.ro; Marine Traffic; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Miramar Ship Index; New Strait Times (the); Nippon Kaiji Kyokai; Norsk Skipsfarts Forum; Nouvelle-République (la); NRK; Office des Nations Unies contre la drogue et le crime; Offshore Energy; Organisation Internationale du Travail; Philippines Coast Guard; Philstar; Port d'Esbjerg; Port de Tarragone, service juridique; Riviera News; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Rochefort-Océan; Russian Maritime Register of Shipping; Russian Trawler.narod; S&P Global Commodity Insights; Safety 4 Sea; Seatrade Maritime News; Semana; Shestakov Yacht Sales; Ship and Bunker; Shipspotting; Splash 247; Star Asia; Sud-Ouest; Tokyo Memorandum of Understanding; TradeWinds; Ulysse FM; United States Coast Guard; Vessel Finder; Vessel Tracker; Wan Hai Lines; Washington Post (the); Worldwide Tug & OSV News.