

ROBIN DES BOIS

A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires
n° 71, du 1er octobre 2023 au 30 avril 2024

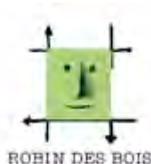
3 juillet 2024



Chiara, ex-MSK Chiara, Alang, novembre 2023. © Eren Topcu

Sommaire

La matière grise et les manières noires	3	Transporteur de ciment	66
MSC	5	Tanker	67
Règlementation en Europe et dans le monde	6	Tanker chimiquier	68
Bilan des 4ème trimestre 2023 et 1er trimestre 2024	8	Transporteur de gaz	69
Transporteur de bétail	11	Tanker pétrolier	70
Ferry/traversier	12	Remorqueur	77
Navire de croisière	14	Navire-pilote	82
Navire-usine	17	Navire poseur de pipelines	82
Navire de pêche	20	Navire de recherches	83
Navire de recherches halieutiques	22	Divers	84
Cargo réfrigéré	23	Drague, transporteur de granulats	84
Cargo polyvalent	25	Transporteur de sable	85
Porte-conteneurs	38	Navire-atelier	86
Roulier	52	Câblier	87
Voiturier	54	Sources	88
Vraquier	55		
Annexe 1. Navires partis à la casse en avril 2024.			89
Annexe 2. Inventaire non exhaustif des navires militaires européens partis à la casse (2006-2024)			93
Annexe 3. Navires MSC partis à la casse (2006-2024)			96



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
Coordination : Elodie Crépeau-Pons
Directrice de la Publication : Charlotte Nihart

Photo de couverture : Chiara, ex-MSA Chiara, Alang. © Eren Topcu

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



Précédents numéros en français :
<https://robindesbois.org/a-la-casse-bulletin-dinformation-et-danalyses-sur-les-navires-en-fin-de-vie/>
Précédents numéros en anglais :
<https://robindesbois.org/en/a-la-casse-bulletin-dinformation-et-danalyses-sur-les-navires-en-fin-de-vie/>

La matière grise et les manières noires

"A la Casse" est issu de la saga et de la pagaille du *Clémenceau*, le porte-avions français promis dès 2003 à la démolition en Espagne, puis en Türkiye, puis en Inde et finalement démoli en cale sèche à Hartlepool, Angleterre, en 2010, après avoir été soumis à un désamiantage partiel dans le port militaire français de Toulon en Méditerranée. Une coalition mondiale d'ONG et de porte-drapeaux de l'écologie et de la lutte contre les effets dévastateurs de l'exposition des travailleurs à l'inhalation des poussières d'amiante avait fait front contre le *Clem* devenu *Q-790* et infligé à l'Etat français et à sa Marine nationale un Trafalgar géopolitique, médiatique et financier.

Pour en savoir plus sur la fin de vie des navires et le faire savoir, Robin des Bois a lancé le 7 février 2006 depuis son chantier de Paris le n°1 de "A la Casse" (version française) et de "Shipbreaking" (version anglaise). Le bulletin d'information et d'analyses sur les navires en fin de vie dont le n°71 paraît aujourd'hui est devenu en quelque sorte un mémorial des marines marchandes et militaires. C'est aussi le creuset de toutes les manœuvres fiscales, spéculatives, anti-sociales, anti-environnementales et de camouflage, qui font encore à juste titre la mauvaise réputation du secteur. "A la Casse" est apprécié par les navigants, les institutions chargées de la sécurité maritime, les consultants spécialisés dans le trafic maritime et les douanes.

Force est de constater que si la France utilise désormais des chantiers sur son territoire ou à proximité immédiate, les autres pays de l'Union européenne à l'exception de l'Irlande ont continué à exporter hors de l'Union européenne leurs coques grises désaffectées. Vu leurs dates de construction et la priorité à la lutte contre les incendies en temps de guerre et en temps de paix, elles contiennent des quantités foisonnantes d'amiante libre et lié, de PCB (PolyChloroBiphényles), de retardateurs de flamme bromés dans les calorifugeages, les cloisons, les joints en caoutchouc, les gaines des câblages électriques. Les peintures sur les superstructures et sous la ligne de flottaison contiennent du plomb, du zinc, de l'étain, du cuivre, du cadmium, de l'arsenic, de l'amiante aussi pour lutter contre la corrosion et dissuader radicalement la colonisation végétale et animale.

Depuis l'année 2006, 46 navires des forces navales européennes sont partis à la casse en Türkiye où, à la connaissance de tous, les conditions de démantèlement et de réparation des dommages aux victimes d'accidents du travail sont nettement inférieures aux conditions en vigueur dans les chantiers de l'Union européenne quand ils sont approuvés par la Commission et contrôlés par les autorités nationales. Les armateurs militaires de l'Union européenne agissent comme les armateurs civils et vendent leurs navires en fin de vie aux plus offrants en argent qui sont aussi les moins-disants en écologie humaine et environnementale. L'Annexe 2 ci-jointe en apporte la preuve avec des mentions spéciales au Portugal qui en est encore au sabordage et au Royaume-Uni qui entre 2008 et 2024 a expédié à Aliaga en Türkiye 23 navires de guerre dont 3 porte-avions.



© haberciniz.biz

Arrivée et démolition de l'Ark Royal à Aliaga.

© Ministère de la Défense



La Türkiye sert aussi de poubelle à la Marina Militare italienne qui entre 2018 et 2024 a expédié à Aliaga 11 bâtiments de surface et 4 sous-marins. Quatre autres bâtiments de surface et un sous-marin sont en partance après signature des contrats avec un chantier d'Aliaga mais leur livraison est retardée par la Coordination sur le démantèlement des navires d'Izmir. Le maire d'Izmir (4,5 millions d'habitants) qui est médecin en fait partie. La population s'inquiète de l'accumulation et de la dispersion des polluants dans

l'environnement terrestre et marin (cf. à ce sujet "[A la Casse](#)" n°48, p. 48). Izmir et Aliaga (80.000 habitants), tous deux dans la région égéenne, sont distants de 50 km. La vente aux enchères en 2023 de 12 ex-navires de guerre italiens a rapporté au ministère de la Défense 2,1 millions d'euros.



Transport des sous-marins *Leonardo Da Vinci*, *Guglielmo Marconi* et *Carlo Feccia Di Cossato* sur le *Seaway Albatross*. © Johann U96



Avril 2024, navires militaires et sous-marins italiens en attente de démolition. Capture d'écran Google Earth

La plupart des ex-navires de guerre italiens réduits à l'appellation de "flotteurs" sont transportés à Aliaga sur des navires civils semi-submersibles aux frais des chantiers adjudicataires. Ils ont tous fait l'objet d'inventaires des matières dangereuses qui n'ont pas été rendus publics, d'un certificat de démilitarisation, d'un certificat de retrait des sources radioactives. Ils ont été purgés d'une partie des hydrocarbures et des eaux souillées. La démolition a été attribuée à l'issue de ventes aux enchères à des chantiers d'Aliaga qui bénéficient de l'approbation de l'Union européenne. Cette largesse est d'une grande hypocrisie. Elle permet aux Marines nationales de l'Union européenne de tirer profit de la vente d'épaves qui dans leur quasi-totalité étaient délaissées depuis 50 ans ou plus. Si au Pakistan, au Bangladesh et en Inde, les navires à démolir s'échouent sur les plages et font du "beaching", en Türkiye ils atterrissent sur un terre-plein de terre battue et compactée et font du "landing". La proue du navire est à sec, les trois quarts restent dans la mer Egée. Sur un cordon littoral de 1,5 km de long, 22 chantiers de démolition sont alignés en rangs très serrés, sans bornage. Les navires des uns basculent sur les navires des autres dans un invraisemblable mix de chantiers UE et de chantiers non UE. Les 1000 à 1500 ouvriers de la zone sont exposés aux explosions, aux ruptures de chaînes de treuils, aux chutes de pièces lourdes, aux chutes de grande hauteur, aux brûlures des chalumeaux. Les inspecteurs de Det Norske Veritas mandatés (trop rarement) par l'Union européenne pour vérifier la conformité des chantiers turcs aux standards européens en matière de conditions de travail et de protection de l'environnement font grise mine et avalent des couleuvres au formol : selon la direction des chantiers inspectés, les pollutions par hydrocarbures viennent toujours des chantiers d'à côté, quand les ouvriers ne portent pas d'EPI c'est qu'ils n'en veulent pas, les barrages anti-pollution sont disloqués par le vent et les vagues, les conteneurs de déchets dangereux sont fuyards mais ils vont être remplacés, et les déchets flottants qui dérivent au long des épaves viennent de la mer et sont apportés par les vagues. Malgré les efforts entrepris, le secteur démol d'Aliaga reste un capharnaüm. Dans les rapports de visite des chantiers turcs par Det Norske Veritas, il n'y a pas un mot sur l'extraction et la gestion de l'amiante.

Pourtant à Gênes, l'Italie dispose du chantier San Giorgio del Porto. Il a été utilisé pour le démantèlement du *Costa Concordia*. Il est sur la liste des chantiers approuvés par l'Union européenne. Avec sa cale sèche, c'est potentiellement un des meilleurs sites de démolition qui puisse être offert aux armateurs du monde entier mais le chantier génois, le seul chantier européen en Méditerranée à être conforme aux normes européennes, ne peut pas faire concurrence aux chantiers turcs en raison des coûts en Italie de la main-d'œuvre et de la gestion des déchets dangereux.

Voir Annexe 2. Inventaire non exhaustif des navires militaires partis à la casse (2006-2024). p. 93

Mediterranean Shipping Company

Ce n'est pas par hasard que la tribu Aponte, propriétaire de MSC (Mediterranean Shipping Company) a pu acheter au bord du lac Léman la villa somptueuse de Claude Dauphin†, fondateur de Trafigura et affréteur du *Probo Koala* et s'offrir plusieurs titres de presse en Italie. Les Aponte et alliés sont très près de leurs sous. Leurs affaires d'argent sont des secrets de famille. Pour eux, il n'y a pas de petits profits et il faut faire de l'or avec les vieilleries. Entre 2006 et 2022, MSC a vendu pour démolition 102 porte-conteneurs et cargos polyvalents âgés en moyenne de 29 années au cartel indien d'Alang qui en rognant sur la protection des ouvriers et de l'environnement peut se permettre d'être le plus offrant. Les statistiques de "A la Casse" le prouvent : il y a entre le pavillon Panama, la MSC et Alang une fidélité sans faille sauf pour l'*Athina* et le *Mee May* qui ont été expédiés au Pakistan et les *Alpana*, *Carole*, *Roberta*, *Mirella* et *Ronit* qui ont été expédiés au Bangladesh pour leurs derniers voyages. Sur la base d'une moyenne de 380 US\$ la tonne, la vente des 102 porte-conteneurs exploités jusqu'à l'os a rapporté à MSC près de 500 millions d'US\$.



Dans ce numéro 71 de "A la Casse", 8 porte-conteneurs et 1 cargo polyvalent ont été vendus en octobre, novembre, décembre 2023 et janvier, février mars 2024. Sur la base de 500 US\$ la tonne, ils ont rapporté à MSC 55 millions d'US\$.

Au total, en 2023 et 2024, MSC a vendu aux ferrailleurs indiens 23 porte-conteneurs dont la moyenne d'âge était de 31 ans. MSC exploite de plus en plus longtemps ses navires. Sur la base de 500 US\$ la tonne, leur vente a rapporté 165 millions d'US\$.

Dans le domaine de l'optimisation fiscale et de la protection du patrimoine, MSC en connaît aussi un rayon. Pour éviter une cascade de saisies en cas d'enquête pour des trafics illégaux ou de litiges financiers, chaque navire de charge exploité par MSC est la propriété d'une filiale particulière sur le principe de la "Single Ship Company" (un seul navire par filiale). Ces filiales sont pour la plupart enregistrées au Liberia ou au Panama. Quand leur navire unique part à la casse, la recette de la vente est versée sur des comptes exotiques dans des pays plus ou moins assimilés à des paradis fiscaux.



Chiara, ex-*MSC Chiara*, à Alang, novembre 2023. © Eren Topcu

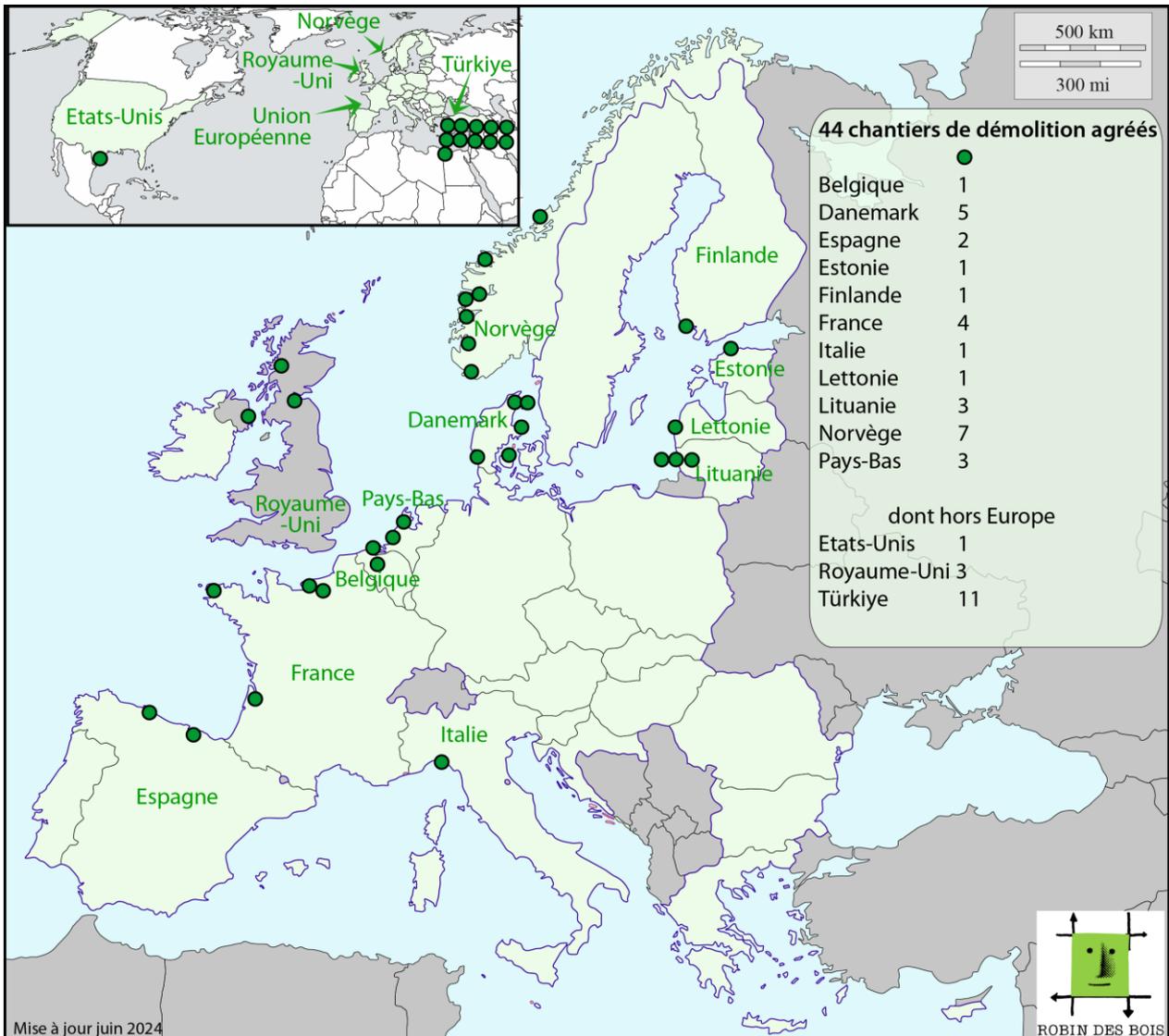
Voir Annexe 3. Inventaire des navires MSC partis à la casse (2006-2024). p. 96

Règlementation: en Europe et dans le Monde

En Europe

Les navires battant pavillon d'un État-membre doivent être dirigés vers des chantiers agréés par la Commission européenne depuis l'entrée en vigueur du règlement européen (1^{er} janvier 2019). La liste des chantiers agréés est régulièrement modifiée pour inclure de nouvelles installations jugées compatibles ou pour en retirer.

Une proposition de mise à jour a été diffusée le 8 avril 2024. Elle prévoit d'inclure deux chantiers turcs supplémentaires. Les inspections menées dans les chantiers Dortel Gemi Söküm Demir Celik San. Ve Tic. Ltd. Şti. et Ege Gemi Söküm San Ve Metal San.Tic ont conclu à leur conformité aux exigences du règlement européen. Deux chantiers établis dans l'Union Européenne n'ont pas demandé à ce jour le renouvellement de leurs autorisations qui venaient à terme le 28 mars et le 25 mai 2024. Sagro Aannemingsmaatschappij Zeeland B.V. établi à Nieuwdorp (Pays-Bas) et UAB Demeksa établi à Klaipeda (Lituanie) pourraient donc sortir de la liste européenne. Mauvaise nouvelle pour la diversité de l'offre européenne et pour la mer Noire, la Bulgarie a informé la Commission européenne de la cessation d'activité du chantier Ship and Industrial Service Ltd de Varna (Bulgarie). C'était le seul chantier agréé dans la mer Noire. La mer Noire regorge de navires à démolir.



Proposition de 13^{ème} liste des chantiers agréés : 44 installations jugées compatibles

Dans le Monde

Convention de Hong Kong

La Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires entrera en vigueur le 26 juin 2025. Les principaux pays démolisseurs en sont parties : Türkiye (janvier 2019), Inde (novembre 2019), Bangladesh (juin 2023), Pakistan (novembre 2023). Les trois principaux pavillons de complaisance, qui représentent 46% de la flotte mondiale, également : Panama (septembre 2016), Libéria (juin 2023), et depuis janvier 2024 les Îles Marshall. La ratification de la Convention de Hong Kong par le Pakistan est d'autant plus étonnante qu'à ce jour aucun de ses chantiers n'est considéré par une société de classification de premier rang comme remplissant les critères de la Convention.

24 pays sont à ce jour parties à la Convention de Hong Kong : Allemagne, Bangladesh, Belgique, Congo, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, France, Ghana, Îles Marshall, Inde, Japon, Liberia, Luxembourg, Malte, Norvège, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Portugal, Sao Tome & Principe, Serbie, Türkiye. A noter que la Chine est absente de cette liste.

L'entrée en vigueur prochaine de la Convention de Hong Kong suscite des intérêts pour la démolition des navires y compris dans des pays qui ne l'ont pas encore ratifiée, comme le Brésil et l'Égypte.

Brésil

Le Brésil met un pied dans le marché. Début 2023, la compagnie d'État Petrobras a présenté sa nouvelle politique de démantèlement des plates-formes pétrolières et navires. Les impacts environnementaux, sanitaires et sociaux seront pris en compte. Les chantiers sélectionnés devront disposer de cales sèches ou a minima de dalles étanches équipées de systèmes de drainage et avoir mis en place des mesures de contrôle de la corruption. L'inventaire des matières dangereuses devra être établi par une société réputée internationalement. Les chantiers hors Brésil éventuellement sélectionnés par Petrobras devront être conformes au règlement européen sur le recyclage des navires.

Les premiers appels d'offres ont concerné les deux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO, Floating Production, Storage and Offloading) *Petrobras32* et *Petrobras 33*. Ils ont été remportés par le sidérurgiste brésilien Gerdau associé au chantier Ecovix de Rio Grande.

Petrobras a annoncé la démolition à venir de 26 unités flottantes vieillissantes, plates-formes ou navires, d'ici 2027 et 27 autres d'ici 2029. Les appels d'offres des *Petrobras 32* et *Petrobras 33* précisaient que les navires devraient être démolis dans des chantiers nationaux, favorisant ainsi la mise en place d'une filière sud-américaine. En mai 2024, un protocole a été signé entre Porto Central près de Vitoria (État d'Espírito Santo) et Mars Europe AS pour étudier la faisabilité d'un chantier de démolition. MARS (Modern American Recycling) basé à Gibson (Louisiane, États-Unis) exploite plusieurs sites de recyclage de plates-formes pétrolières et de barges en Louisiane et en Alabama. Le chantier de sa filiale Mars Europe AS à Frederikshavn fait partie de la liste européenne des chantiers agréés. Il a notamment démolit les unités *FPSO Petrojarl Banff*, *Petrojarl Foinaven* et *Zafiro Producer* (cf. "A la Casse" n°70, p. 9), les plus grands navires démolis en Europe (hors *Costa Concordia*).

Cette émulation est une bonne nouvelle pour le développement d'une filière de démolition en Amérique du Sud sans oublier que le sabordage au large du Brésil du porte-avions *Sao Paulo* (ex-*Foch*) a soulevé des vagues internationales de protestation voire même d'indignation.

Égypte

Le ministre égyptien des Transports a signé un accord avec El Wehda Industrial Development pour la construction d'un chantier de démolition des navires à Damiette, sur la côte méditerranéenne. Le chantier devrait être compatible avec les normes internationales telles que celles de la Convention de Hong Kong ou du règlement européen. Il s'agirait d'un chantier de taille moyenne pouvant accueillir des navires jusqu'à 230 m de long.

Le montant des investissements et les délais de mise en exploitation n'ont pas été précisés même si l'Égypte veut le plus vite possible réduire sa dépendance aux importations de ferrailles. L'avancée du projet n'est pas garantie.

Bilan des 4ème trimestre 2023 et 1er trimestre 2024, du 1er octobre 2023 au 31 mars 2024

177 navires, soit **73** au 4ème trimestre 2023 (octobre, novembre, décembre) et **104** au 1er trimestre 2024 (janvier, février, mars). 1,2 million de tonnes à recycler. Le marché de la démolition s'enlise. 2023 recule de 4% par rapport à 2022 qui était déjà la plus mauvaise année depuis 2007. L'année 2024 poursuit sur la même dynamique.

Le Bangladesh (42%) creuse l'écart avec l'Inde (33%). Les deux leaders précèdent le Pakistan (11%) et la Türkiye (6%). Les principaux pays démolisseurs ont connu une baisse de leur activité, de -12% (Bangladesh) à -34% (Türkiye), à l'exception du Pakistan (+65%).

Tonnage recyclé	Navires
1 : Bangladesh, 512.000 t (42%)	1 : Bangladesh, 74 (42%)
2 : Inde, 409.000 t (34%)	2 : Inde, 56 (32%)
3 : Pakistan, 139.000 t (11%)	3 : Pakistan, 17 (10%)
4 : Türkiye, 71.000 t (6%)	4 : Türkiye, 17 (10%)

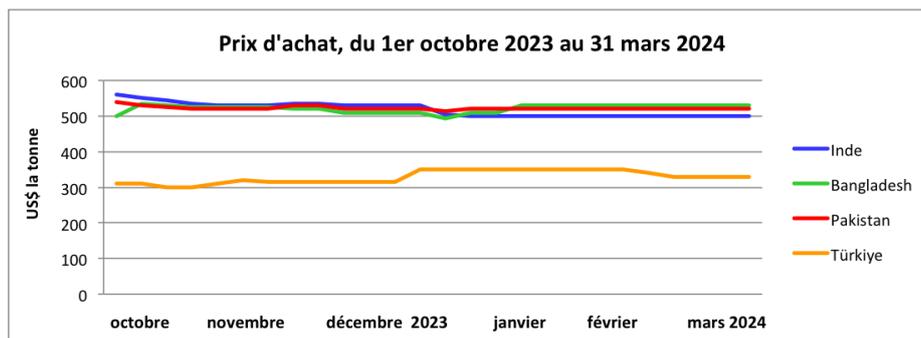
La mise à la casse des porte-conteneurs continue à bas bruit. Sur six mois, la moyenne est de 6 navires par mois, loin des échouages de masse espérés par le marché. Ils représentent 27% du tonnage démoli. Il s'agit d'unités modestes : 34 ont une capacité inférieure à 2500 conteneurs, 3 entre 2500 et 4000, 5 plus de 4000. Le plus grand est le *MSC Rita* (8089 boîtes), démoli prématurément suite à un incendie. Au total, les 38 porte-conteneurs pouvaient emporter 69.000 conteneurs.

Les vraquiers (25% du tonnage) sont en deuxième position. 63% ont atterri au Bangladesh.

La part des tankers pétroliers, chimiquiers et transporteurs de gaz s'est stabilisée à 20%. 4 étaient des unités de stockage représentant à elles seules 62% du tonnage.

Tonnage recyclé par catégorie	Navires par catégorie
1 : porte-conteneurs, 335.000 t (28%)	1 : porte-conteneurs, 38 (21%)
2 : vraquier, 311.000 t (26%)	2 : cargo polyvalent, 34 (19%)
3 : tanker, 245.000 t (20%)	3 : vraquier, 32 (18%)
4 : cargo polyvalent, 125.000 t (10%)	4 : tanker, 27 (15%)

Il n'y a pas eu de variations importantes dans les prix à la tonne offerts par les chantiers de démolition. Les prix restent à un niveau élevé, au dessus des 500 US\$ la tonne dans le sous-continent indien. Après un regain en fin d'année 2023, ils se sont stabilisés un peu au dessus des 300 US\$ en Türkiye. Pour les seuls tonnages du Bangladesh et de l'Inde, le marché de la vente des navires a représenté environ 480 millions US\$.



En Méditerranée, la bétaillère incendiée *Elbeik* a été vendue par le port de Tarragone pour démolition en Türkiye au prix de 60 US\$ la tonne (cf. p. 11).

164 navires ont été démolis dans le sous-continent indien (83%) et en Türkiye (10%).

109 navires (62%) disposaient d'un certificat d'une société membre de l'IACS (International Association of Classification Societies). Pour 30 d'entre eux (17%), la société de classification n'est pas connue. "A la Casse" avait constaté cette déficience dans sa précédente édition. La part des sociétés de classification inconnues était alors de 11%. Les interrogations sur la sécurité de la navigation des navires partant à la casse et de la couverture assurance en cas de naufrage pendant le dernier voyage deviennent majeures.

A cette incertitude s'ajoute le "déclassement", c'est à dire l'abandon de la société de classification chargée de l'évaluation du navire pendant son exploitation au profit d'une société de second rang comme Capital Register of Shipping basée aux États-Unis, Foresight Ship Classification basée à Singapour, Isthmus Bureau of Shipping basée à Panama ou Maritime Bureau of Africa basée au Cap (Afrique du Sud)

Avec 8 navires, Capital Register of Shipping confirme sa position de société de classification en vogue pour le dernier voyage (cf. "A la Casse" n°70 p. 14).

89 navires (50%) ont été détenus préalablement à la casse.

Trois cargos polyvalents âgés de 37, 43 et 47 ans se distinguent sur le podium des navires sous-normes. Le *Silver Wind* (16 détentions, p. 28) sous pavillon de la Sierra Leone, l'*Oscar I* (16 détentions, p. 34) sous pavillon du Togo et l'*Aljamil* (13 détentions, p. 29) sous pavillon des Comores. Le *Silver Wind* s'est échoué au Bangladesh, l'*Oscar I* au Pakistan et l'*Aljamil* en Inde.



Silver Wind, 37 ans, pavillon Sierra Leone.
© Sergei Skriabin



Oscar I, 43 ans, pavillon Togo.
© Alexander Kroner



Aljamil, 47 ans, pavillon Comores. © Airdrone RO

81 navires (46%) ont été dépavillonnés pour le dernier voyage. Saint-Kitts-et-Nevis (27) reste le pavillon corbillard préféré. Il précède les Comores (17), la Sierra Leone (10) et le Gabon (14).

59 ans. C'est l'âge du vétéran, le navire-pilote *Défiant* (p. 85) échoué en Inde sous le nom de *White Palm*. Il précède le navire de services à l'offshore *Tim Sumed* (p. 79) démolé en Égypte et la bétaillère maritime *Equality* (p. 11) échouée en tant que *Quality* en Inde, tous deux 57 ans. Au total, dix navires de 50 ans et plus sont partis à la casse. Parmi eux, on remarque le navire de croisière canadien *CTMA Vacancier* ex-ferry finlandais *Aurella* (p. 14), 51 ans, échoué à Alang sous le nom d'*Ancier* et le ferry italien *Moby Vincent*, 50 ans, démolé en Türkiye (p. 12).



OMS Defiant, en 2012 au Cap (Afrique du Sud). © rodderscpt

La moyenne d'âge, toutes catégories confondues, est de 33 ans.

52 navires (29%) avaient été construits dans l'Union européenne, en Norvège ou au Royaume-Uni.

32 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 9 à l'armateur italo-suisse Mediterranean Shipping Company et ses filiales et 7 à des armateurs grecs. 21 sont destinés à des chantiers du sous-continent indien, 8 à des chantiers turcs et 2 à des chantiers des Pays-Bas et de Lettonie.

La Chine continue d'exporter ses navires en fin de vie et leurs déchets. 37 navires appartenant à des armateurs chinois et de Hong Kong sont partis à la casse. 73% sont destinés au Bangladesh. Le taux de dépavonnage des navires chinois pour le dernier voyage atteint 84%.

La Russie a envoyé à la casse 10 navires d'une moyenne d'âge de 37 ans dont 6 navires-usines, navires de pêche ou transporteurs de poisson.

26 km. C'est la longueur du convoi des démolis. 98 navires (55%) ont une longueur inférieure à 150 m, 49 (28%) comprise entre 150 et 200 m et 30 (17%) de plus de 200 m. Trois navires mesurent plus de 300 m.

Le plus lourd est l'ex-stockage flottant brésilien *Petrobras 33*, 49.000 t (p. 74), une unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO, Floating Production, Storage and Offloading) exploité au large du Brésil par Petrobras. Le prix final n'est pas connu; le prix plancher prévu par l'appel d'offres était de 3 millions de réales (soit 606.000 US\$ ou 12 US\$ la tonne). Le *Petrobras 33* sera démolie au Brésil. Deux stockages flottants de pétrole, le *FSU Soorena* (41.000 t) et le *Nan Hai Sheng Li* (33.000 t) sont destinés au Bangladesh. Leurs ventes devraient rapporter respectivement 21 millions et 17 millions US\$ à l'armateur et aux intermédiaires.



Petrobras 33, 46 ans, 49.000 tonnes à recycler. © Brazil Energy



FSU Soorena, 48 ans, 41.000 tonnes, 21 millions US\$. Collection Auke Visser



Nan Hai Sheng Li, 49 ans, 33.000 tonnes, 17 millions US\$. © Modec

Transporteur de bétail

L'*Elbeik* a fait la une des médias du monde pour son voyage erratique de 92 jours en Méditerranée du 18 décembre 2020 au 19 mars 2021 avec à son bord 1779 veaux tous abattus après leur retour en Espagne. Il reprend brièvement ses activités. Le 6 août 2021, il est victime d'un incendie au large de Tarragone alors qu'il venait y charger du bétail. Déclaré perte totale, il encombrait depuis le quai du Levant dans le port espagnol. Il est mis aux enchères le 21 mars 2023 avec un prix plancher de 330.000 €. Aucun acheteur ne se manifeste, pas plus que lors de la seconde tentative avec un prix en baisse à 245.000 €.



8 mai 2023, l'*Elbeik* à Tarragone. © Animal Welfare Foundation

En mai 2024, l'autorité portuaire de Tarragone annonce avoir directement finalisé la vente de l'encombrant pour 88.000 €, environ 60 US\$ la tonne. L'acheteur est le cash buyer turc Rota Shipping. Sur son site internet, Rota Shipping dit travailler en partenariat avec les six chantiers turcs Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Ltd. Şti, Anadolu Gemi Söküm Ltd. Şti., Dörtel Gemi Söküm Ltd. Şti., Ege Çelik Gemi Söküm A.Ş., Temurtaslar Gemi Sokum A.S., Işıksan Gemi Söküm Ltd. Şti. Jusqu'à présent seuls Anadolu et Ege Çelik faisaient partie des chantiers agréés par l'Union Européenne. Dörtel doit intégrer la liste européenne à la prochaine mise à jour. Quant à Işıksan, il en a été sorti en décembre 2022 après des inspections consécutives à des accidents mortels ayant conclu à des manquements et irrégularités.

Octobre-novembre-décembre 2023

Equality (ex-Zaher V, ex-Afroditi, ex-Fastock, ex-Livestock, ex-Purcell Livestock, ex-Somerset). OMI 6703343. Ex-roulier converti en 1981 à l'âge de 15 ans. Rallongé en 1972 de 112 à 124 m, 3.700 t. Construit en 1966 à Elseneur (Danemark) par Helsingor Verft; achevé à Hambourg (Allemagne) par Howaldtswerke. Pavillon Liban, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Quality*. Société de classification Croatian Register of Shipping. Détenu en 1999 à Greenore (Irlande). Propriétaire FaFi Shipping Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Mary Marine Ltd (Liban). Racheté en novembre 2023 par Shore Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde. Il quitte Sharjah (Émirats arabes unis) le 11 novembre et s'échoue à Alang le 22.

L'*Equality* faisait partie de la flotte de navires autorisés par l'Union européenne pour le transport maritime de bétail vivant. Il était agréé par la France.

(Voir le rapport "[64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne](#)", mars 2024).



Quality, Alang, parcelle 135, décembre 2023.

© Eren Topcu

Ferry / traversier

Janvier-février-mars 2024

Amanah (ex-*Al Yosefeyah*, ex-*Adriatica*, ex-*Emilia*). OMI 7602106. Rallongé en 1987 de 136 à 148 m, 8.832 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Castellammare (Italie) par Italcantieri. Avec les *Aurelia*, *Clodia*, *Flaminia*, *Domiziana*, *Nomentana*, il faisait partie d'une série de six navires construits pour la Tirrenia di Navigazione SpA basée à Naples (Italie). Après allongement, il pouvait emporter 2000 passagers et 610 véhicules.



Emilia, 6 juillet 1992, Gênes (Italie). © Carlo Martinelli



Adriatica, 9 juin 2010, Suez_(Égypte). © Falstaff.

En 2006, il passe aux mains d'Enermar, un autre armateur italien qui le renomme *Adriatica*. Revendu en 2011 à l'âge de 32 ans à Namma International Trading (Arabie Saoudite). Vendu pour démolition en Inde. 530 US\$ la tonne.



Arrivée à Alang. © Kishor Solanki



Amanah, Alang, mai 2024. © Eren Topcu

Moby Vincent (ex-*St. Brendan*, ex-*Stena Normandica*). OMI 7360605. Longueur 121 m, t. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1974 à Bremerhaven (Allemagne) par Rickmers pour Stena AB (Suède). Il faisait partie d'une série de 4 sisterships (avec les *Stena Atlantica*, *Stena Nautica*, *Stena Nordica*) construits par le chantier allemand. Il pouvait emporter 1600 passagers et 550 véhicules. Au gré des affrètements, il est affecté à plusieurs services reliant Göteborg (Suède) aux ports danois (Frederikshavn) ou allemands (Kiel) en Baltique mais est aussi exploité sur des liaisons entre le Danemark et l'Allemagne (Gedser/Travemünde), la Grande-Bretagne et la France (Southampton/Le Havre), les Pays-Bas (Ipswich/Rotterdam, Hull/Rotterdam) ou l'Irlande (Fishguard/Rosslare) et pendant plusieurs saisons d'hiver entre Marseille, Alicante et Alger. En avril

ferry/traversier

1985 il est racheté par Royal Scot Leasing enregistré à Nassau (Bahamas), filiale de Sealink British Ferries et continue son service entre Fishguard et Rosslare sous le nom de *St. Brendan*.



Stena Normandica. © Reinhard Nerlich



St Brendan. collection Nigel Thornton



Moby Vincent, Gênes (Italie), 4 août 1991.
© Carlo Martinelli



Moby Vincent, Livourne (Italie), 2 juillet 2022.
© Antonio Giordano

En octobre 1989 il est vendu à Navigazione Arcipelago Maddalenino (Navarma, qui devient Moby Lines en 1992), part pour la Méditerranée en mai 1990 et devient le *Moby Vincent* principalement destiné à concurrencer la SNCM (Société Nationale Corse Méditerranée) sur les lignes Gênes-Bastia ou Livourne-Bastia. Il effectue sa dernière saison en 2023 et est désarmé à Livourne en octobre. En janvier 2024, il est vendu en l'état à Livourne (Italie) pour démolition en Türkiye. Il quitte l'Italie par ses propres moyens et s'échoue à Aliaga le 15 avril.



Moby Vincent, Aliaga. © Selim San



Navire de croisière

Janvier-février-mars 2024

Al Dhafera (ex-*Fulk Al Salamah*). OMI 8509026. Longueur 136 m, 6.040 t. Pavillon Oman, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Dhafi*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en juillet 2016 puis inconnue. Construit en 1987 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. Propriétaire Royal Yachts (Oman). Racheté en l'état à Oman par Winter Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition au Pakistan. 387 US\$ la tonne.



Al Dhaferah, Alicante (Espagne), 4 mai 2012. © Vanderley



Février 2024, arrivée du *Dhafi* en remorque à Gadani. © Gadani Ship Breaking Yard

CTMA Vacancier (ex-*City of Cork*, ex-*Egnatia II*, ex-*Ville de Sete*, ex-*Egnatia II*, ex-*Saint Patrick II*, ex-*Aurella*). OMI 7310260. Longueur 126 m, 6.283 t. Pavillon Canada, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ancier*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1973 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft pour la compagnie finlandaise SF Line pour assurer le service Naantali–Mariehamn–Kapellskär entre le sud de la Finlande et la Suède. En 1982, il quitte la mer Baltique après son rachat par Irish Continental Lines qui l'exploite sous le nom de *Saint Patrick II* pour renforcer les liaisons entre la France et l'Irlande pendant les périodes estivales. Hors saison, il est freté à nombre de compagnies (North Sea Ferries, Belfast Car Ferries, B&I Line, DFDS Seaways, Stena Line, Sealink UK, P&O European Ferries, Estonian Shipping Company) pour autant de services différents en Europe du Nord. En 1997, il est désarmé au Havre (France) et proposé à la vente mais est finalement affrété par Hellenic Seaways en Méditerranée. Il relie alors Brindisi (Italie) à Patras (Grèce), il

prend le nom d'*Egnatia II* avant de devenir le *Ville de Sete* quand il est utilisé en 2000 pour des liaisons entre Sète (France) et Palma (Baléares, Espagne) à l'été 2000. Il fait un bref retour en Europe du Nord en 2001 comme *City of Cork* reliant le Pays de Galles et l'Irlande. Il est détenu en 2001 à deux reprises à Cardiff (Royaume-Uni) puis est désarmé au Pirée (Grèce).



Aurella. © Carte postale Viking Line



Saint Patrick II. © Andreas Modersitzki



Egnatia II. © Tom Grootenboer



Ville de Sete. © Andreas Wörteler

En 2002, il est racheté par la Coopérative de Transport Maritime et Aérien (CTMA, Canada) et entame à 29 ans une deuxième carrière dans la croisière.



CTMA Vacancier. © Simon Laberge

La CTMA a été fondée en 1944 pour assurer le transport des personnes et des marchandises dans le cadre du développement et du désenclavement des îles de la Madeleine, dans le golfe du Saint-Laurent (Canada). En plus du service de traversier, elle offrait aussi depuis 2002 un service de croisière. Le *CTMA Vacancier* assurait ainsi des croisières hebdomadaires sur le Saint-Laurent, de Montréal à Cap-aux-Meules sur les îles de la Madeleine, transportant chaque année 4000 touristes. Il effectue sa dernière croisière en octobre 2019 pour la célébration des 75 ans de la CTMA. La pandémie de Covid,

interrompt l'activité de croisière de la coopérative. La remise à niveau du *Vacancier* est trop coûteuse. En mars 2021, la CTMA avait confié son ferry *Madeleine* à la compagnie canadienne Marine Recycling Corp pour une démolition de proximité en Nouvelle-Écosse (cf. "A la Casse" n°62, p. 25-26). En 2024, changement de cap et abandon des bons principes. Le *CTMA Vacancier* est exporté vers l'Inde, à quelques 15.000 km de Montréal. Il est vendu pour 2 million \$ à Super Shining Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde).

L'ex-*CTMA Vacancier* quitte le Canada par ses propres moyens, franchit le canal de Suez et s'échoue à Alang le 9 mars.



Ancier, chantier de démolition d'Alang, parcelle 15. © Eren Topcu

Navire-usine

2023 : octobre-novembre-décembre = 2

2024 : janvier-février-mars = 4

Octobre-novembre-décembre 2023

Aleksandr Shalin (ex-*Selga*). OMI 8832978. Longueur 55 m, 839 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1990. Un des 347 navires-usines du type *Vasilij Yakovenko* ou projet 502-EM construits de 1971 à 2009 par le chantier ukrainien Leninskaya Kuznitsa à Kyiv. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et benthiques, la congélation (22 tonnes / jour) et le transport jusqu'au port (capacité de charge 207 t). Propriétaire MAG-SEA International (Russie). Revendu à Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition en Inde. Il quitte Vladivostok le 12 novembre 2023 et s'échoue à Alang le 16 décembre.



Aleksandr Shalin, décembre 2020, Vladivostok (Russie). © Sergei Skriabin

Nisshin Maru (ex-*Chikuzen Maru*). OMI 8705292. Longueur 130 m, 6.268 t. Pavillon Japon. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Innoshima (Japon) par Hitachi comme chalutier *Chikuzen Maru*. Le moratoire sur la chasse commerciale à la baleine décidé par la Commission Baleinière Internationale (CBI) entre en vigueur en 1986. Il autorise cependant la chasse à des fins de recherches scientifiques. En 1991, le *Chikuzen Maru* est racheté par Kyodo Senpaku Kaisha Ltd, compagnie japonaise spécialisée dans la chasse aux baleines et la commercialisation de viande et sous-produits. Le chalutier qui a été brièvement exploité dans les eaux de l'océan Pacifique sous juridiction des Etats-Unis d'Amérique est converti en navire-usine et devient le *Nisshin Maru*, navire-mère de la flotte baleinière japonaise qui se consacre à la "chasse scientifique" dans l'Antarctique. Son prédécesseur, le *Nisshin Maru n°3*, est parti à la casse en Chine à Shanghai en 1991 après 44 ans d'exploitation. Son successeur est le *Kangei Maru*.



Nisshin Maru, 10 février 2011, mer de Ross, Antarctique. © Gary Stokes

En février 2007, un incendie éclate à bord, tuant un marin. L'alerte est donnée tardivement. Le *Nisshin Maru* part à la dérive. Ses soutes peuvent transporter 2600 tonnes de fioul lourd, sa simple coque n'est pas renforcée glace. Pour les autorités néo-zélandaises en charge des opérations de sauvetage dans la zone, c'est l'incident le plus grave ayant menacé les eaux antarctiques et leur biodiversité. Au cours de sa carrière, le *Nisshin Maru* est à plusieurs reprises entré en collision avec les navires de l'ONG Sea Shepherd. Il poursuit avec une trêve en 2014 la "chasse scientifique" jusqu'au retrait du Japon de la CBI en 2018. Il reste le navire-mère de la flotte baleinière japonaise dans le cadre de la reprise de la chasse commerciale dans les eaux de la Zone Economique Exclusive de l'archipel nippon en 2019.

Le 13 août 2023, le *Nisshin Maru* quitte Sendai (région du Tohoku) au nord de l'île principale d'Honshu et part pour une dernière campagne de chasse au large du Tohoku et d'Hokkaido. En novembre, il est désarmé à Shimonoseki, au sud d'Honshu. Son statut officiel est "démoli" depuis décembre 2023 mais sa démolition doit être confirmée. A son bord au moins 18.000 baleines ont été dépecées.



Nisshin Maru, en attente de démolition à Kitakyushu (Japon).

© Xavier Mervyn Dixon

Information	Since
IMO number :	8705292
Name of ship :	NISSHIN MARU (since 01/10/1991)
Call sign :	JJCJ
MMSI :	
Gross tonnage :	8145 (since 01/06/2013)
DWT :	5555
Type of ship :	Fish Factory Ship (during 1991)
Year of build :	1987
Flag :	Japan (since 01/12/1987)
Status of ship :	Broken Up (since 10/12/2023)
Last update :	12/03/2024

10 décembre 2023: démolì.

Source Equasis

Janvier-février-mars 2024

Flipper 4 (ex-*Dakonta*, ex-*Vladimir Kalinin*). OMI 8522092. Longueur 62 m, 1.780 t. Pavillon Guinée Bissau depuis mai 2017. Précédemment Comores (2002), Ghana (2001). Société de classification inconnue, précédemment Russian Register of Shipping. Construit en 1985 à Stralsund (ex-Allemagne de l'Est) par Volkswerft VEB. Un des 84 navires-usines du type *Orlyonok* ou projet Atlantik-333 construits par le chantier est-allemand entre 1981 et 1985. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et benthiques, leur congélation (30 t/jour), la production de farine de poisson (12 t/jour de matière brute) et d'huile de foie de poisson (4,8 t/jour de matière brute) et le transport des prises jusqu'au port (capacité de charge 230 t). Abandonné par son armateur officiel Daspescas Group enregistré au Panama à Las Palmas (Canaries, Espagne). Il est remorqué et échoué à Aliaga le 3 janvier 2024.



Flipper 4, à Las Palmas, décembre 2022 © Tallart



Flipper 4, arrivée en remorque à Aliaga. © Selim San

Tsar (ex-*Pyotr Zhitnikov*). OMI 8610265. Longueur 179 m, 16.627 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Sarco*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping jusqu'en janvier 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1989 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola. Un des trois navires-usines du type *Sodruzhestvo* ou projet R-743D construits par le chantier finlandais de 1988 à 1989. Ils étaient équipés pour la congélation de poisson ou de crabe (160 t/22 heures), la mise en boîte de crabe (50.000 boîtes/22 heures) et de poisson (400.000 boîtes/22 heures), la production de conserve de poisson (55 t/22 heures) et la production de farine (120 tonnes/22heures). Ils étaient aussi chargés de ravitailler les navires de pêche en carburant, en eau et en provisions diverses. Ils disposaient de 520 couchages pour les marins et ouvriers employés à bord.

Le 23 septembre 2019, un incendie s'était déclaré à bord du *Pyotr Zhitnikov* qui se trouvait au sud des Îles Kouriles. 361 hommes sur les 419 membres d'équipage avaient été évacués sur d'autres navires. 59 marins étaient restés à bord pour combattre l'incendie avec l'aide de 4 navires d'intervention. Le feu avait finalement été maîtrisé le 30 septembre.

Il avait été réparé et revendu et avait repris du service en tant que *Tsar*.

Propriétaire Defreeze Llc (Russie). Racheté par Marine Line Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de GR Shipping Pte Ltd (Singapour) avant son départ pour démolition en Inde.



29 avril 2009, *Pyotr Zhitnikov*, Vladivostok. © Vitalicus



12 mars 2024, *Sarco*, Alang. © Kishor Solanki

Viliga (ex-*Virsaytis*, ex-*Virsaitis*, ex-*Auseklis*). OMI 8826199. Longueur 55 m, 804 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1989 à Kyiv (Ukraine) par Leninskaya Kuznitsa. Un des 347 navires-usines du type *Vasilij Yakovenko* ou projet 302-EM construits à partir de 1971 par le chantier ukrainien. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et benthiques, la congélation (22 tonnes / jour) et le transport jusqu'au port (capacité de charge 207 t). Propriétaire Mag Sea International (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition en Inde. Il quitte Vladivostok et s'échoue à Alang le 6 février 2024.



Viliga, Vladivostok (Russie), 20 octobre 2017. © SamyelB

Navire de pêche

Octobre-novembre-décembre 2023

Western Enterprise (ex-*Spring Rain*). OMI 8016342. Longueur 56 m, 868 t. Ex navire de services à l'offshore converti en 1987 pour la pêche au crabe. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage abrégé en *Western V*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Moss Point (USA) par Halter Marine comme *Spring Rain* pour D.F Levy Marine Ltd de Morgan City (Louisiane, États-Unis) et exploitation sur les champs pétroliers et gaziers du golfe du Mexique. C'était le premier d'une série de 6 navires avec les *Summer Sun*, *April Showers*, *Spring Mist*, *September Morn* et *Winter Snow* tous convertis en navire de pêche, à l'exception du *September Morn*. Propriétaire Pacific Ocean Fishing Co Ltd (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) pour démolition en Inde. 600 US\$ la tonne.



Summer Sun, sistership du *Spring rain*, période services à l'offshore.

© Maritime Reporter and Engineering News, 15 avril 1981



Western Enterprise, arrivée à Busan (Corée du Sud), mars 2016.

© Vladimir Tonic

Janvier-février-mars 2024

Kaiyo Maru No.1 (ex-*Oshoro Maru*). OMI 8401365. Longueur 73 m, 1.699 t. Pavillon Japon, Sao Tome & Principe pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Tamano (Japon) par Mitsui Engineering & Shipbuilding. Ancien navire de la faculté des pêches d'Hokkaido *Oshoro Maru*, quatrième du nom, utilisé pour la recherche halieutique et la formation à la pêche industrielle.



Oshoro Maru, *Shiogama*, 22 août 2013. © aquos 550

Propriété depuis 2014 de Kaiyo Engineering Co Ltd (Japon) qui se revendique expert en environnements et ressources aquatiques et spécialiste de la topologie et de la géologie des fonds marins. Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue sous le nom de *S Maru 5* dans le chantier KR Ship Recycling.



Kaiyo Maru No. 1. © Kaiyo Engineering



S Maru 5, arrivée à Chattogram.

© Md Mamun Ur Rashid/Sitakunda Shipbreaking

Proliv Longa (ex-*Khan II*, ex-*Khan*). OMI 7229320. Longueur 71 m, 1.216 t. Pavillon Russie, Vanuatu pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1972 à Niigata (Japon) par Niigata Engineering Co. Propriétaire Kamkorn & Co (Russie). Racheté par Kanmex Services Ltd enregistré au Vanuatu avant son départ pour démolition en Inde.



Proliv Longa, Vladivostok, 24 avril 2020. © Vitalicus

Navire de recherches halieutiques

Octobre-novembre-décembre 2023

Alfred Needler. OMI 7907104. Longueur 50 m. Pavillon Canada. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Pictou (Canada) par Ferguson Industries pour le ministère des Pêches et des Océans du Canada. Il a été baptisé en l'honneur du spécialiste de biologie marine, océanographe et homme d'État canadien Alfred Walker Holinshead Needler (1906-1998). Il est utilisé pour la recherche halieutique hauturière et la surveillance des stocks de poissons migrateurs dans l'Atlantique du Nord Ouest.



Alfred Needler, 20 septembre 2015 en route pour St John's (Terre-Neuve). © Wes Pretty

Après plusieurs défaillances mécaniques fin 2022-début 2023 et évaluation des coûts de réparation, la garde-côtière canadienne annonce sa mise à la retraite. En décembre 2023, 40 ans après son lancement, il est pris en remorque par le *Lois M* depuis Dartmouth (Nouvelle Écosse, Canada) pour démolition par Marine Recycling Corp dans son chantier de Sydney, toujours en Nouvelle-Écosse.



Octobre 2023, *Alfred Needler*. © Shifax

Cargo réfrigéré

2023 : octobre-novembre-décembre = 3

2024 : janvier-février-mars = 2

Octobre-novembre-décembre 2023

Her Wen No. 1. OMI 8680442. Cargo frigorifique spécialisé dans le transport du poisson. Longueur 95 m, 2.198 t. Pavillon Taiwan, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Wen No. 1*. Société de classification Capital Register of Shipping depuis décembre 2023. Construit en 1988 à Taiwan. Propriétaire Her Wen Fishery (Taiwan). Racheté pour démolition en l'état à Singapour en décembre 2023 par Elite SN Overseas FZC (Émirats arabes unis) aux bons soins de Trinitas Ship Management Pvt (Inde). La destination de démolition n'est pas connue à ce jour.



Octobre 1994, *Her Wen No1*, 6 ans, au large de Singapour. © Frafo

Ice River (ex-American Reefer). OMI 8311118. Longueur 145 m, 6.985 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Whisper Mariner Corp enregistré au Panama aux bons soins de Cool Carriers AB (Suède). Vendu pour démolition en Inde. 573 US\$ la tonne incluant 250 t d'aluminium.



Ice River, Marseille (France), 17 septembre 2021.
© Pascal Bredel



Ice River, Alang, parcelle 19.
© Alang Info

Shun Ze Leng 6 (ex-Almeda Star, ex-Tundra King, ex-Del Monte Pride). OMI 8816156. Longueur 158 m, 7.006 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ze Leng*. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1991 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles (AESAs). Détenu en 2009 à Novorossiysk (Russie) et en 2021 à Zoushan (Chine). Propriétaire Hong Kong Shunze International (Hong Kong, Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) en décembre 2023 par Sea Line Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde.

Janvier-février-mars 2024

Bukhta Nagaeva (ex-*Zalgiris*, ex-*Solano*). OMI 8313879. Longueur 95 m, 2.353 t. Pavillon Russie, puis pavillon usurpé Swaziland pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Gdynia (Pologne) par le chantier Commune de Paris pour le transport de poisson. Détenu en 2001 à Ponta Delgada (Açores, Portugal). Propriétaire Mag-Sea International (Russie). Vendu pour démolition au Pakistan. 495 US\$ la tonne. Il quitte Vladivostok le 8 janvier 2024 et s'échoue à Gadani le 1er mars, après un voyage de 12.000 km.



Bukhta Nagaeva, Vladivostok, septembre 2023.
© Andy Ru



Bukhta Nagaeva, échoué à Gadani, parcelle 13-14.
© A&L Shipping

Green Freezer (ex-*Erikson Freezer*). OMI 8819304. Longueur 109 m, 2.987 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1991 à Leirvik (Norvège) par Kvaerner Kleven. Propriétaire Green Shipping AS (Norvège) aux bons soins de Green Management Sp z oo (Pologne). Vendu pour démolition en Inde.



Green Freezer, Harlingen (Pays-Bas), 6 janvier 2023.
© Hette Klosterman



Green Freezer, Alang, parcelle 84E.
© Alang Info

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.

2023 : octobre-novembre-décembre = 11

2024 : janvier-février-mars = 23

34 démolitions, 10% du tonnage total. 3 navires sur le podium des navires sous-normes. 27 destinés au sous-continent indien : Bangladesh (12), Inde (9), Pakistan (6). Moyenne d'âge au moment de la démolition, 33 ans. Taux de détention de la catégorie 59%

Octobre-novembre-décembre 2023

AT Middle Bridge (ex-*San Rafael Uno*, ex-*Kyowa Mermaid*, ex-*Ocean Leo*, ex-*Cosmic Pioneer*). OMI 8902838. Longueur 115 m, 3.406 t. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1989 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Détenu en 2007 à Guam (USA). Propriétaire Middle Bridge Maritime Ltd enregistré au Libéria. Vendu pour démolition en Inde. 504 US\$ la tonne.

Bontrup Maldives (ex-*Curacao Pearl*, ex-*Crane Arrow*, ex-*Chelsfield*). OMI 8308147. Longueur 188 m, 10.965 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1984 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2011 à Changshu (Chine) et en 2017 à Svartebukt (Norvège). En novembre 2022, le *Curacao Pearl* avait été annoncé vendu pour démolition à Alang dans un chantier réputé compatible avec la convention de Hong Kong au prix de 585 US\$ la tonne. Son armateur était alors Curacao Pearl Shipping Co Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de SMT Shipping (Chypre).

Information	Since
IMO number :	8308147
Name of ship :	CURACAO PEARL (since 01/03/2013)
Call sign :	C6JG6
MMSI :	308695000
Gross tonnage :	27818 (during 1984)
DWT :	42913 (during 1984)
Type of ship :	General Cargo Ship (during 1984)
Year of build :	1984
Flag :	Bahamas (during 1990)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 18/11/2022)
Last update :	29/11/2022



Novembre 2022, à démolir. Source Equasis

Curacao Pearl au départ de Rio de Janeiro (Brésil), 14 février 2021. © Edson de Lima Lucas

Le *Curacao Pearl* avait finalement continué son activité sous le nom de *Bontrup Maldives* propriété de Bontrup Maldives Shipping Co enregistré aux Îles Marshall toujours aux bons soins de SMT Shipping (Chypre). Un an plus tard, il est de nouveau vendu pour démolition en Inde. 547 US\$ la tonne incluant 350 t de carburant. Cette fois il s'échoue pour de bon à Alang le 27 octobre 2023. 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.



Bontrup Maldives, échoué à Alang. © Alang Info

G Harmony (ex-*Sea Justice*, ex-*Lombardia*). OMI 9309514. Longueur 188 m, 11.248 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2005 à Taizhou (Chine) par Kouan Shipbuilding Industry Co. Détenu en 2020 à Qingdao (Chine). Propriétaire G Harmony Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Glory Ships Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 531 US\$ la tonne.



G Harmony échoué à Gadani parcelle 13-14, 13 janvier 2024. © Gadani Ship Breaking Yard

Jin Hong Da 16 (ex-*Pu Sheng 16*, ex-*Fu Li 3*). OMI 8354550. Longueur 95 m, 1.313 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2004 à Leqing City (Chine) par Qiligang Ship Building. Détenu en 2022 à Kawasaki (Japon) et en 2023 à Rizhao (Chine). Propriétaire Zhoushan Jinhong Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Taihua Steel Enterprise.



Jin Hong Da 16, détroit de Kurushima, Imabari (Japon), janvier 2022. © Kenro Oshita



Jin Hong Da 16, Chattogram, 15 décembre 2023. © Sitakunda Shipbreaking

Leader M (ex-*Sunshine*, ex-*Duyden-3*, ex-*Vikingfjord*, ex-*Fetish*). OMI 7526699. Longueur 94 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1977 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibs. 9 détentions : en 2002 à Houston (Texas, USA) et Newcastle (Royaume-Uni), en 2003 à Szczecin (Pologne), en 2010 à Aveiro (Portugal), en 2011 à Ashdod (Israël), en 2014 à Gemlik (Türkiye), en 2016 à Varna (Bulgarie), et Larimna (Grèce), en 2018 à Kaymnos (Grèce) et en 2022 à Mersin (Türkiye). Banni en avril 2018 des ports du Memorandum de Paris (Voir 106 galères "[A la Casse](#)" n°59, p. 16). Il s'échoue pour démolition en Türkiye le 29 décembre 2023.

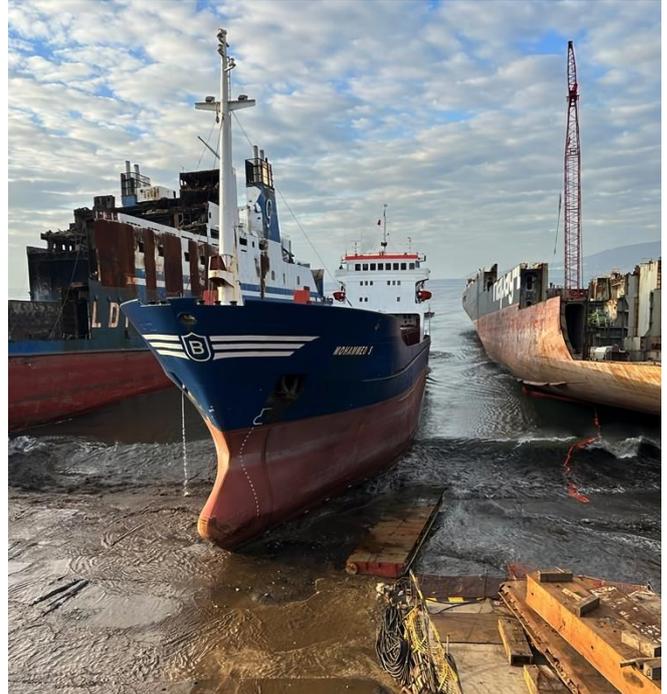
Leader M, Aliaga, 29 décembre 2023. © Eren Topcu



Mohammed S (ex-*Albatross*, ex-*Letfallah III*, ex-*Rio Yaruni*, ex-*Corsair*, ex-*Cari Sky*, ex-*Corsar*, ex-*Ruth Borchard*, ex-*Corsar*, ex-*Kaethe Johanna*, ex-*Manchester Trader*, ex- *Kaethe Johanna*). OMI 7522203. Longueur 100 m. Pavillon Togo, Tanzanie depuis juillet 2023. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1976 à Husum (Allemagne) par Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co Kg. Propriétaire Mediterranean Navigation Co (Liban). 6 détentions : en 2009 à Izmit (Türkiye), en 2012 à Trieste (Italie), en 2013 à Monfalcone (Italie), en 2014 à Rasa (Croatie), en 2016 à Pula (Croatie) et en 2018 à Damiette (Égypte). Banni des ports européens en mars 2014 pour une durée de 3 mois puis en juillet 2016 pour une durée d'un an. Depuis ce dernier bannissement, il ne fréquentait plus les ports européens. Il faisait partie des 106 navires sous-normes repérés par Robin des Bois dans "[A la Casse](#)" n°59, p. 18). Il s'échoue à Aliaga le 26 décembre 2023.



Mohammed S, Bartin (Türkiye), mars 2023.
© Babür Halülü

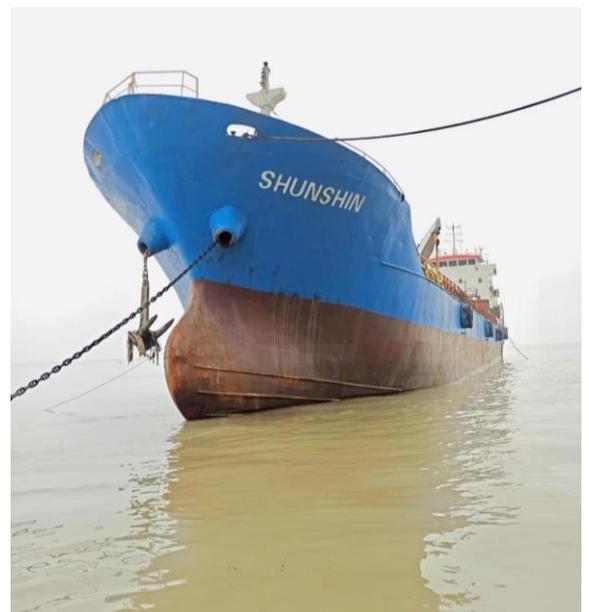


→
Mohammed S, Aliaga, décembre 2023. © Eren Topcu

Shun Shin (ex-*Shen Shin 668*, ex-*Shun Xin 668*, ex-*Su Chang Tong 166*). OMI 8794176. Longueur 75 m, 527 t. Pavillon Mongolie. Société de classification inconnue. Construit en 2005 en Chine. 3 détentions : en 2022 à Busan (Corée du Sud) et en 2023 à Bataan (Philippines) et Samut Prakam (Thaïlande). Propriétaire Wise Star Global Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins de You Young Ship Management & Consultant Co (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier N.B. Steel.



Shun Shin, mars 2022, Busan (Corée du Sud). © Vladimir Tonic



→
Shun Shin, décembre 2023, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Silver Wind (ex-*Glorious Grace*, ex-*Jin Chen*, ex-*Fu Shen*, ex-*Fukujin Maru No.21*, ex-*Taisei Maru No.62*). OMI 8630289. Ex-drague convertie en 2003. Longueur 65 m, 1.011 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1986 à Arida (Japon) par Yoshida Zosen Kogyo. 16 détentions : en 2003 à Chiba (Japon), en 2004 à Mizushima (Japon), en 2005 à Chiba (Japon), en 2008 à Gunsan (Corée du Sud) et Kholmsk (Russie), en 2009 à Dongnai (Viet Nam), Gunsan (Corée du Sud) et Busan (Corée du Sud), en 2010 à Fushiki (Japon), en 2012 à Moji (Japon), en 2013 à Busan (Corée du Sud) et Vladivostok (Russie), en 2017 à Zhanjiang (Chine), en 2020 à Niigata (Japon), en 2021 à Vladivostok (Russie) et en 2022 à Nakhodka (Russie). Propriétaire Vision Legal Group SA enregistré au Panama aux bons soins de East Line Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Simni Ship Recycling Industries.



Silver Wind, Chattogram, 8 janvier 2024. © Fazlur Rahman

Sofilarex (ex-*Fury*, ex-*Catrin-3*, ex-*Volgo-Balt 130*). OMI 8873776. Longueur 114 m, 1.205 t. Pavillon Tanzanie depuis 2017, précédemment République Démocratique du Congo (2016), Moldavie (2012) Saint-Kitts-et-Nevis (2010), Russie (décembre 2003), Georgie (novembre 2003), Russie (1992), Union Soviétique (1970). Société de classification Mediterranean Shipping Register basée à Londres (Royaume-Uni) spécialisée dans l'enregistrement des navires sous les pavillons de la Tanzanie et du Cameroun. Navire fluvio-maritime du type Volgo-Balt 2-95A. Les Volgo-Balt étaient conçus pour transporter du charbon, des marchandises en vrac dont les céréales, le sel et les grumes sur le réseau fluvial et dans une bande côtière limitée à 20 milles (37 km). Construit en 1970 à Komarno (Tchécoslovaquie) par Zavody Tazkeho Strojarsstva. 10 détentions : en 2012 à Bourgas (Bulgarie), en 2014 à Rostov-sur-le-Don (Russie), en 2015 à Gemlik (Türkiye), en 2016 de nouveau à Gemlik et à Rostov-sur-le-Don, en 2018 à Azov (Russie), en 2020 à Bandirma (Türkiye), en 2021 de nouveau à Azov, en 2022 à Zonguldak (Türkiye) et en 2023 à Ereğli (Türkiye). Propriétaire Rusalka Maritime Inc (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Volgo-Balt 130, sur le canal Volga-Baltique, juillet 2003. © Engels



Sofilarex, Aliaga, 5 janvier 2024. © Eren Topcu

West Ocean 12 (ex-*General Geronimo*, ex-*Huon Gulf*, ex-*Trisk*, ex-*Multiflex Brisk*, ex-*CEC Brisk*, ex-*Multiflex Brisk*, ex-*Mint Brisk*, ex-*Baltimar Sun*, ex-*Mekong Pioneer*, ex-*Saigon Pioneer*, ex-*Baltimar Sun*). OMI 8607646. Longueur 91 m, 1.733 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1987 à Shanghai (Chine) par Zhonghua Shipyard. Détenu en 2003 à Singapour. Propriétaire West Ocean Lines & Transport (Philippines). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier M. A. Ship Breaking Ltd.



West Ocean 12, octobre 2020, Philippines. © Key West Shipping Line Corp

Xin Ying Sheng (ex- *Xin Nan Tai 88*). OMI 1041738. Longueur 140 m, 3.868 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Ying Sheng*. Société de classification inconnue. Construit en 2006 en Chine. Propriétaire Fujian Quanzhou Changsheng (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier M. A. Ship Breaking Ltd.



Ying Sheng, Chattogram, 31 décembre 2023. © Fazlur Rahman

Janvier-février-mars 2024

Aljamil (ex-*Capt Abeda*, ex-*Hassan D*, ex-*Khaldoun*, ex-*Alpine Sky*, ex-*Victoria Faith*). OMI 7610270. Longueur 107 m, 2.127 t. Pavillon Syrie jusqu'en juin 2021, puis pavillon Guyana usurpé et enfin Comores depuis juillet 2022. Société de classification Hellas Naval Bureau. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Nishi Zosen. 13 détentions : en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 1999 et en 2000 à Anvers (Belgique), en 2001 à Novorossiysk (Russie), en 2006 à Naples (Italie), en 2007 à Palerme (Italie), en 2014 à Damiette (Égypte) et Canakkale (Türkiye), en 2017 à Varna (Bulgarie), en 2019 à Gemlik (Türkiye), en 2022 à Thessalonique (Grèce), en 2023 à Larimna (Grèce) et en 2024 à Iskenderun (Türkiye). Propriétaire depuis juin 2021 Jamil Shipping Co SA enregistré au Belize aux bons soins de IMS Hellenic Co (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 480 US\$ la tonne.



Capt Abeda, août 2020, Bartin (Türkiye). © Babur Halulu

Arrow S (ex-*Tiger*, ex-*Ansai*, ex-*Marianne*, ex-*OPDR Cartagena*, ex-*Casablanca*, ex-*Francop*, ex-*Manchester Faith*, ex-*Francop*, ex-*Manchester Faith*, ex-*Francop*). OMI 7392608. Longueur 93 m. Pavillon Togo. Société de classification Columbus American Register. Construit en 1974 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. 8 détentions : en 2006 à Novorossiysk (Russie), en 2007 à Melilla (Espagne) et Pula (Croatie), en 2008 à Koper (Slovénie), en 2018 à Beyrouth (Liban), et en 2022 à Kalymnos (Grèce), Laurium (Grèce) et Iskenderun (Türkiye). Propriétaire Arrow Shipping Co SA enregistré au Honduras aux bons soins de Global Management & Trading Co Ltd (Liban). Il s'échoue pour démolition en Türkiye le 12 mars 2024.

Arrow S, février 2022, au mouillage au sud-ouest de la Crète. © Brian Shipman



Bontrup Emirates (ex-*Aruba Pearl*, ex-*Ibis Arrow*, ex-*Singapore Express*, ex-*Ibis Arrow*). OMI 8313702. Longueur 187 m, 11.722 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1989 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Aruba Pearl Shipping Co Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de SMT Shipping (Chypre) qui est aussi le détenteur du *Bontrup Maldives* ex-*Curacao Pearl* (voir p. 25). Vendu pour démolition en Inde. 520 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.



Aruba Pearl, novembre 2021, à l'approche de Morehead City (Caroline du Nord, États-Unis) © Steve Collingwood

Bos Lina (ex-*Rich Better*, ex-*J. Better*, ex-*Chief of Cherokee*). OMI 9007350. Longueur 118 m, 3.287 t. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1991 à Saiki (Japon) par Honda. Détenu en 2012 à Vishakhapatnam (Inde) et en 2018 à Asaluyeb (Iran). Propriétaire depuis mai 2023 Voyager Bulkiers SA enregistré au Libéria. Vendu pour démolition au Pakistan. 505 US\$ la tonne.



Bos Lina à Dammam (Arabie Saoudite), septembre 2018 © Jerzy Nowak



Bos Lina échoué à Gadani, parcelle 71. © Gadani Ship Breaking Yard

El Youssef (ex-*Manassa 2M*, ex-*El Youssef*, ex-*Haj Houryah*, ex-*Shnar K*, ex-*Chaar Sea*, ex-*Adnan H*, ex-*Altarek III*, ex-*Hege*, ex-*Koningshaven*, ex-*OPDR Rabat*, ex-*Rabat*, ex-*Diana II*, ex-*Diana*). OMI 7422049. Longueur 94 m, 1.995 t. Pavillon Liban. Société de classification Maritime Lloyd Georgia. Construit en 1975 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 10 détentions : en 2001 à Lisbonne (Portugal) et Rotterdam (Pays-Bas), en 2003 à Brême (Allemagne), en 2007 à Kaliningrad (Russie), en 2013 et 2015 à Thessalonique (Grèce), en 2016 à Constantza (Roumanie), en 2020 à Novorossiysk (Russie), en 2022 à Mersin (Türkiye) et en 2023 à El Dekheila (Égypte). Banni des ports du Mémorandum de Paris en mars 2016 pour une durée de trois mois. Il faisait partie des navires sous normes repérés par "[A la Casse](#)" n°59, 106 Galères p. 10.

Dernier propriétaire connu International Marine Shipping Co (Égypte). Il est revendu en mai 2022 mais l'identité de son armateur n'est pas mentionnée. Échoué pour démolition en Türkiye le 24 février 2024.



El Youssef, mars 2024, Aliaga. © Selim San

Habiba M (ex-*Abdul G*, ex-*Kapetanios*, ex-*Captain Omar*, ex-*Adnan*, ex-*Anita*, ex-*Junior*, ex-*Larissa Star*, ex-*Pafic*, ex-*Nova*, ex-*Junior Lotte*). OMI 7396654. Longueur 93 m. Pavillon Togo, Tanzanie depuis août 2023. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1975 à Kootstertille (Pays-Bas) par Kramer & Booy. 6 détentions: en 2000 à Lisbonne (Portugal), en 2010 à Koper (Slovénie), en 2015 à Iskenderun (Türkiye), en 2018 à Vassiliko (Chypre), en 2019 à Thessalonique (Grèce) et en 2020 à Mersin (Türkiye). Propriétaire Manessa Maritime SA enregistré au Honduras aux bons soins de Mediterranean Navigation Co (Liban). Vendu pour démolition en Türkiye.



Habiba M, Mersin (Türkiye), mars 2020.
© V Beletsky



Au premier plan, *Habiba M*, janvier 2024, Aliaga.
© Selim San

Heng Rong 6. OMI 1036795. Longueur 146 m, 4.636 t. Pavillon Chine, puis Sierra Leone en octobre 2023 et finalement Saint-Kitts-et-Nevis en janvier 2024. Société de classification Capital Register of Shipping pour son dernier voyage. Construit en 2007 en Chine. Propriétaire Lianyungang Hengrong Shipping (Chine). Racheté par Last Voyage DMCC enregistré aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il quitte Ningde (Chine) et s'échoue à Chattogram dans le chantier Bob Recyclers le 13 février 2024 sous le nom de *Luffy*.



Luffy ex-*Heng Rong 6*, 17 février 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Kapitan Ermakov (ex-*Padus River*, ex-*Pietersgracht*). OMI 8517841. Longueur 113 m, 3.613 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Pita Erma*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Shimizu (Japon) par Miho. Détenu en 2000 à Baie Comeau (Canada) et en 2007 à Wilmington (Caroline du Nord, USA). Propriétaire Amur Shipping Co (Russie). Racheté par Prime Spot Ship Trading Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier AMN Steel.



Kapitan Ermakov, janvier 2022, Vladivostok.
© Sergei Skriabin



Pita Erma, Chattogram. © Mmh Munna

Kapitan Konshin (ex-*Sormovskiy-58*, ex-*XVIII Syezd VLKSM*). OMI 7733840. Longueur 114 m, 1.416 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Konshin*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping puis Capital Register of Shipping à partir de décembre 2023. Construit en 1978 à Gorki (Russie) par Krasnoye Sormovo. Navire fluvio-maritime du

type *Sormovskiy* ou projet 1557 conçu pour transporter des marchandises diverses, bois, charbon, engrais, céréales, matériaux de construction. 122 navires ont été construits dans les chantiers soviétiques à Gorki/Nijni Novogorod ou à Rybinsk sur la Volga. Propriétaire Amur Shipping Co Jsc (Russie). Racheté par Prime Spot Ship Trading Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde). Il quitte Slavyanka dans l'Extrême-Orient russe et s'échoue à Chattogram dans le chantier Z.H Steel Ltd le 1er février 2024.



Kapitan Konshin, baie de Plastun (kraï du Primorie, Russie), décembre 2019. © Roman Gulevich

Kaptan Hasan Onal (ex-*Louis Pappas*, ex-*Bao An*). OMI 9539559. Longueur 128 m, 3.173 t. Pavillon Palaos. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2009 à Zhoushan (Chine) par Zhoushan Ligang. Propriétaire Bramco Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Tasfiye Halinde Onal Gemicilik (Türkiye). Abandonné à Mormugao (Inde) depuis août 2022. En décembre 2023, la Haute Cour de Justice de Mumbai ordonne la vente aux enchères du navire. Remorqué et échoué pour démolition à Alang en février 2024 abrégé en *Hasan*.

Hasan, Alang, parcelle V7. © Dimitris Apostolinas



Lian Feng 6 (ex-*Le Ye*). OMI 9175432. Longueur 169 m, 6.537 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society jusqu'en décembre 2019 puis inconnue. Construit en 1999 à Wuhu (Chine) par Wuhu Shipyard. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Le *Le Ye* avait été annoncé à la démolition en décembre 2019. Épargné par le Covid et le gel des activités dans les chantiers de démolition, il avait poursuivi ses activités, uniquement en Chine, sans ses grues de déchargement, sous le nom de *Lian Feng 6*. En 2024, il est de nouveau annoncé pour démolition au Bangladesh. 520 US\$ la tonne. Il quitte la Chine, reste en attente dans la zone de mouillage de Chattogram à partir du 29 mars 2024 et s'échoue finalement dans le chantier H. M. Steel & Industry Ltd.



Le Ye, avril 2016, Taicang (Chine).
© Vladimir Knyaz



Lian Feng 6, Chattogram, avril 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

MSC Eagle F (ex-Skyeagle, ex-Oslo Wave, ex-Green Wave, ex-Federal Patroller, ex-African Patroller, ex-Atlantic Patroller, ex-Forest Patroller, ex-Atlantic Patroller). OMI 9190092. Enregistré comme cargo polyvalent par l'OMI. Il peut emporter 1118 evp. Longueur 143 m, 6.878 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Jingjiang (Chine) par Jingjiang Traffic Shipyard. Propriétaire Skyeagle Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de Mediterranean Shipping Co SA (Suisse). Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 26 janvier 2024. 505 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra être sur la liste des chantiers sélectionnés par MSC réputés compatibles avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Nand Rajgadi (ex-Prime XI, ex-Nand Rajgadi). OMI 8845494. Longueur 80 m, 796 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1991 à Surat (Inde) par Magdalla. Propriétaire Arkay Logistics Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Oscar 1 (ex-Fox, ex-Fu Xing, ex-Ji Yao, ex-J. Shine, ex-Apollo Enam). OMI 9108659. Longueur 101 m, 2.620 t. Pavillon Comores. Société de classification Inter maritime Certification Services. Construit en 1995 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Détenu en 2019 à Guangzhou (Chine) et en 2021 à Bandar Abbas (Iran). Propriétaire Oscar Middle East Ship Management (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition. Il s'échoue à Gadani le 19 mars 2024.



Fox, au mouillage à Salalah (Oman), septembre 2022. © Bengt-Rune Inberg



Oscar 1, Gadani, 7 avril 2024. © A&L Shipping

Oscar I (ex-Ortona Bey, ex-Byblos, ex-Lady Safia, ex-Bayramoglu III, ex-Mil-Ten-I, ex-Iyidere-K, ex-Akca II, ex-Kamil Kolotoglu). OMI 7922934. Longueur 85 m, 1.048 t. Pavillon Togo. Société de classification Columbus American Register. Construit en 1981 à Tuzla (Türkiye) par Deniz Endustrisi. 16 détentions : en 1999 à Volos (Grèce) et Chioggia (Italie), en 2000 à Split (Croatie) et Séville (Espagne), en 2001 à Tarente (Italie), en 2002 à Palerme (Italie) et Setubal (Portugal), en 2012 à Alexandrie (Égypte), en 2013 et 2014 à Mersin (Türkiye), en 2016 à Gênes (Italie), en 2017 à Nea Moudhania (Grèce) et Bizerte (Tunisie), en 2018 à Zarzis (Tunisie), et en 2023 à Aliaga (Türkiye) puis Iskenderun (Türkiye). Propriétaire Shiptraco Ltd enregistré au Libéria. Vendu pour démolition. Il s'échoue à Gadani le 13 mars 2024.



Oscar I, août 2023, en mer Égée. © Bengt-Rune Inberg



Oscar I, 13 mars 2024, Gadani, parcelle 86. © A&L Shipping

Racal I (ex-*Sibor*, ex-*Wishes*, ex-*Fukuriki Maru No.8*). OMI 8324024. Longueur 72 m, 1.506 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Legaspi*. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Saiki (Japon) par Miura. 6 détentions : en 2002 à Matsuyama (Japon), en 2005 à Gunsan (Corée du Sud), en 2006 à Moji/Kitakyushu (Japon), en 2007 à Shanghai (Chine), en 2008 à Hiroshima (Japon) et en 2014 à Misumi (Japon). Propriétaire Racal Shipping Corp (Philippines). Racheté en novembre 2023 par VVS Ship Management (Singapour) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue le 15 février 2024 dans le chantier Bob Recyclers.



Legaspi, mars 2024, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

Rong Da Chang Sha (ex-*Yongxing*). OMI 9150303. Longueur 170 m, 9.654 t. Pavillon Panama. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1998 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Détenu en 2023 à Arzew (Algérie). Propriétaire CCX Marine Pte Ltd (Singapour). Racheté par RTA Changsha Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition au Pakistan. 535 US\$ la tonne.



Yong Xing, octobre 2023, Adabiya (Égypte).
© Vladimir Lemonos



Rong Da Chang Sha, avril 2024, Gadani, parcelle 37.
© Gadani Ship Breaking Yard

Safe (ex-*Safe Ocean*, ex-*Wei Hai Wei*). OMI 8898386. Longueur 74 m, 890 t. Pavillon Togo. Société de classification Global Marine Bureau Inc. Construit en 1995 à Weihai (Chine) par Shandong Weihai. Détenu en 2009 à Mokpo (Corée du Sud) et en 2022 à Vladivostok (Russie). Propriétaire Sakura Shipping Ltd enregistré à la Dominique aux bons soins de Trans Line Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.



Le *Safe*, Vladivostok (Russie), mai 2022, se livre au trafic de voitures d'occasion. Elles risquent de tomber à la mer.

© Sergei Skriabin

Saviz (ex-*Azalea*, ex-*Lantana*, ex-*Ocean Candle*, ex-*Iran Lorestan*). OMI 9167253. Longueur 174 m, 8.094 t. Pavillon Iran, Comores pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1999 à Guangzhou (Chine) par Guangzhou International. Propriétaire Rahbaran Omid Darya Ship Management Co (Iran). Quoique déclaré comme navire marchand, le *Saviz* est soupçonné d'une exploitation à des fins militaires en mer Rouge. Il patrouillait depuis 2016 dans le détroit de Bab el Mandeb au large du Yémen et selon des sources américaines était utilisé pour la surveillance du trafic maritime, voire comme base aux opérations des Gardiens de la Révolution en soutien des Houthis yéménites. En avril 2021, il est endommagé lors d'une attaque non revendiquée. Il rentre en remorque en Iran. Il est déclaré perte totale. Le 30 janvier 2024, il est échoué à Alang sous le nom de *Wave DV*.



Iran Lorestan. © Sascha Heuer

Sea Flower (ex-*Alexandria*). OMI 8810944. Longueur 133 m, 5.282 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification inconnue. Construit en 1991 à Alexandrie (Égypte) par Alexandria Shipyard. 8 détentions : en 1998 à Hull (Royaume-Uni), en 1999 à Québec (Canada), en 2002 à la Nouvelle-Orléans (Louisiane, USA), en 2005 à Eemshaven (Pays-Bas), en 2014 à Aqaba (Jordanie), en 2022 à Al Adabiyah (Égypte) et en 2023 à Arzew (Algérie) et Alexandrie (Égypte). Propriétaire depuis mars 2022 Premier Maritime Ship Management enregistré au Panama. Vendu pour démolition au Pakistan.

Span Asia 23 (ex-*Farah K*, ex-*Helma*, ex-*Halsingland*). OMI 8912510. Longueur 105 m, 2.197 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Span 23*. Société de classification Registro Italiano Navale puis Capital Register of Shipping. Construit en 1990 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Philippine Span Asia Carrier (Philippines). Racheté par Novatic Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Trinitas Ship Management (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue le 2 février 2024 dans le chantier Kadam Rasul Steel Ship Breaking Ltd.



Span Asia 23, octobre 2019. © Bin Bean



Span 23, Chattogram, février 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

Yi Cheng 58 (ex-*Xin Cheng Gong 1*). OMI 1044297. Longueur 140 m, 4.301 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 2007 en Chine. Propriétaire Xiamen Yicheng Da Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Yi Sheng 58, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking.

Trinity Bay (ex-*Faseco*). OMI 9149990. Longueur 81 m. Pavillon Australie. Société de classification inconnue. Construit en 1996 à Geoje (Corée du Sud) par FASECO. Propriétaire Sea Swift Pty Ltd (Australie) basé à Cairns (Queensland, Australie). Exploité sur un service hebdomadaire de cabotage pour ravitailler les communautés de la péninsule de Yorke et du détroit de Torres. Il transportait essentiellement du fret même s'il était autorisé à accueillir 50 passagers en plus de 14 membres d'équipage. Vendu pour démolition en l'état en Australie. 225 US\$ la tonne. Sa dernière localisation le situe à Gove, au nord ouest du golfe de Carpentarie dans le Territoire du Nord.

Information	Since
IMO number :	9149990
Name of ship :	TRINITY BAY (since 01/04/1998)
Call sign :	VJEQ
MMSI :	503609000
Gross tonnage :	2430 (since 01/05/2020)
DWT :	3158
Type of ship :	Passenger/General Cargo Ship (during 1996)
Year of build :	1996
Flag :	Australia (since 01/02/1999)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 19/01/2024)
Last update :	06/02/2024



Trinity Bay, octobre 2020. © Jonas Kruger

A démolir. Source Equasis

Porte-conteneurs

2023 : octobre-novembre-décembre = 19

2024 : janvier-février-mars = 19

38 démolitions, 337.000 tonnes à recycler. Les porte-conteneurs reviennent dans les chantiers de démolition à un rythme éloigné des attentes des chantiers et des intermédiaires.

34 (89%) sont des petites unités d'une capacité de moins de 2500 boîtes. 3 ont une capacité de 2500 à 4.000 boîtes. Le plus gros, le *MSC Rita* avait une capacité de 8089 boîtes; sa carrière a été prématurément interrompue à l'âge de 18 ans après un incendie.

Les armateurs de porte-conteneurs et en particulier Mediterranean Shipping Company affirment leur préférence pour les chantiers d'Alang avec 18 navires (47% du tonnage démolé de la catégorie). 9 navires appartenant à la compagnie italo-suisse se sont échoués dans divers chantiers d'Alang, tous déclarés conformes à la Convention de Hong Kong par Nippon Kaiji Kyokai. Le Bangladesh ne se laisse pas distancer, avec la réception de 14 porte-conteneurs appartenant à des armateurs asiatiques, principalement chinois ou hongkongais (6) et sud-coréens (3). Le *Soul of Luck* exploité par Victoria Oceanway Ltd basé à Athènes (Grèce) a été vendu à un intermédiaire enregistré au Libéria avant son échouage à Chattogram comme comorien *Duck*. Un seul navire, le sud-coréen *Sawasdee Singapore*, était destiné à un chantier réputé compatible avec les critères de la Convention de Hong Kong.

La moyenne d'âge des porte-conteneurs au moment de la démolition est de 27 ans. Le taux de détention de la catégorie est de 66%. Sur 38 navires, 20 (53%) ont été dépavillonnés.

Octobre-novembre-décembre 2023

Casablanca A (ex-*Philippe A*, ex-*Oberon*, ex-*Sea Cloud*, ex-*Fas Odessa*, ex-*Alida*). OMI 9106467. 907 evp. Longueur 133 m, 4.666 t. Pavillon Maroc. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska SA. 3 détentions : en 2000 à Saint-Thomas (Îles Vierges étatsuniennes), en 2005 à San Juan (Porto Rico) et en 2013 à Cortes (Honduras). Propriétaire Maroc Feeding SA (Maroc). Vendu pour démolition en Türkiye. 410 US\$ la tonne.



Casablanca A, échouage à Aliaga. © Eren Topcu/Facebook Shipbreaking Group

CMA CGM Tanger (ex-*Asturiano*, ex-*Asian Steamer*, ex-*Tropic Atlantic*). OMI 9259836. 1118 evp. Longueur 148 m, 5.245 t. Pavillon Maroc. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2003 à Wuhu (Chine) par Jiandong Shipyard. Propriétaire COMANAV (Maroc). La gestion de la sécurité du navire (ISM) était sous la responsabilité de la CMA CGM via sa filiale CMA Ships SA. Vendu pour démolition en Türkiye.



CMA CGM Tanger, Canakkale (Türkiye), mars 2020.
© Muharrem Unal



CMA CGM Tanger, Aliaga, octobre 2023.
© Eren Topcu

Lucky Dragon (ex-Bal Prosper, ex-Prosper, ex-Forever Prosperity, ex-Montania, ex-YM Jakarta, ex-Montania). OMI 9117181. 1504 evp. Longueur 175 m, 8.170 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Lucky D*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Gdansk (Pologne) par Stocznia Gdanska S.A. Détenu en 2010 à Incheon (Corée du Sud). Propriétaire Unitrust Ship Management (Chine). Racheté en l'état à Singapour par Libra Seaway Ltd enregistré au Libéria. Il s'échoue pour démolition au Bangladesh dans l'unité 3 du chantier S.N. Corporation. 512 US\$ la tonne.



Lucky Dragon, Vladivostok, décembre 2022. © Sergei Skriabin

Marsa Iris (ex-TSS Glory, ex-Mercury, ex-Vulkan, ex-Emirates Mekong, ex-Vulkan, ex-MOL Springbok, ex-Vulkan, ex-Marfret Caraibes, ex-CMA CGM Karukera, ex-Vulkan, ex-CMA CGM Karukera, ex-Vulkan, ex-Cap York, ex-Vulkan, ex-CSAV Rengo, ex-Vulkan). OMI 9102502. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.852 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska S.A. Propriétaire Marsa Glory Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Petra Shipping Services (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.

Mediterranean Shipping Company (MSC)

MSC continue le déstockage de ses unités les plus anciennes. Durant les 4ème trimestre 2023 et 1er trimestre 2024, 9 navires d'une moyenne d'âge de 31 ans (8 porte-conteneurs et le cargo polyvalent *MSC Eagle F*, p. 34) , rejoints par l'accidenté *MSC Rita*, 18 ans, sont partis à la casse en Inde.

MSC Chiara (ex-TMM Morelos, ex-Morelos). OMI 8420892. 2073 evp. Longueur 199 m, 13.933 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1987 à La Ciotat (France) par les chantiers du Nord et de la Méditerranée comme vraquier et converti en 2002 comme porte-conteneurs. Détenu en 2002 à Charleston (Caroline du Sud, USA). Propriétaire Chiara Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde. 537 US\$ la tonne incluant 350 t de carburant. Il s'échoue à Alang le 18 novembre.



Chiara, Alang, parcelle 81, 18 novembre 2023, la marque MSC est effacée. © Compass Shipping Agency

MSC Denisse (ex-*MSC Alexandra*, ex-*MSC Orinoco*, ex-*Toluca*, ex-*MSC Nicole*, ex-*Toluca*). OMI 8509375. 2073 evp. Longueur 199 m, 14.349 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1988 à Saint-Nazaire (France) par les chantiers de l'Atlantique comme vraquier; converti en porte-conteneurs et exploité depuis par Mediterranean Shipping Co. Propriétaire Denisse Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Niki Shipping Co SA (Grèce); son gestionnaire ISM est MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 18 octobre abrégé en *Denisse*. 575 US\$ la tonne.



Denisse, Alang, parcelle 57-24C, 18 novembre 2023. © Eren Topcu

MSC Levina (ex-*Hanjin Le Havre*). OMI 8608200. 2900 evp. Longueur 241 m, 12.858 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1989 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. 3 détentions : en 2000 à Hambourg (Allemagne), en 2011 à Chennai (Inde) et en 2020 à Aqaba (Jordanie). Propriétaire Avancer Panmarine S A. enregistré au Panama aux bons soins de MSC Ship Management (Hong Kong) Ltd, filiale hongkongaise de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse).

Le *MSC Levina* en arrivée au Havre (France),
27 mars 2008. © Erwan Guéguénat



Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 20 octobre 2023. 565 US\$ incluant 400 t de carburant.



Levina 20 octobre 2023, Alang.
© Pankaj Shahani

MSC Rita. OMI 9289116. 8089 evp. Longueur 325 m, 30.712 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Erica*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2005 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Rita Compania Naviera SA enregistré au Panama aux bons soins de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse).



Le *MSC Rita*, à Port 2000 Le Havre (France), 28 février 2018. © Erwan Guéguéniat

Le 6 juin 2023, le *MSC Rita* est au mouillage à l'extérieur du port de Kalifa (Abou Dhabi). Une explosion retentit dans la salle des machines, suivie d'un incendie. Le chef mécanicien monténégrin gravement brûlé est évacué et meurt à l'hôpital. Le *MSC Rita* est déclaré perte totale.



Juin 2023, lutte contre l'incendie.
© National Search and Rescue Center - UAE

En novembre 2023, il est racheté en l'état à Abou Dhabi par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria. Il est rebaptisé et dépavillonné. Le 11 mars 2023, il quitte Abou Dhabi en remorque du *Thanos II* (OMI 9141156), il est échoué à Alang dans le chantier Shree Ram le 23 mars 2024, rebaptisé *Erica*.

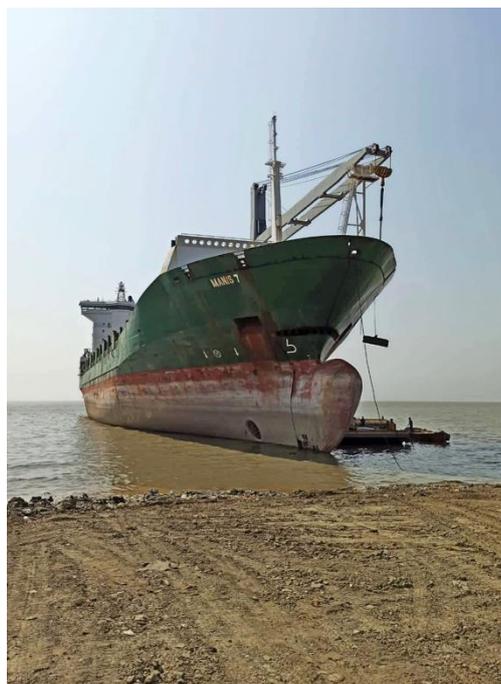


Erica, 9 avril 2024. © Eren Topcu

MTT Tanjung Manis (ex-Saiki, ex-Nica I, ex-Francisco I, ex-Echo, ex-Selma Kalkavan). OMI 9165449. 1145 evp. Longueur 149 m, 5.468 t. Pavillon Malaisie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Manis 7*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1999 à Tuzla (Türkiye) par Sedef Gemi Endustrisi. Détenu en 2013 à Carthagène (Colombie). Propriétaire MTT Shipping (Malaisie). Vendu en l'état à Port Klang (Malaisie) pour démolition au Bangladesh. 520 US\$ la tonne.



MTT Tanjung Manis, novembre 2018, Singapour. © **Mo Roy**



Manis 7, 27 février 2024, Chattogram. © **Sitakunda Shipbreaking**

MTT Tawau (ex-Mai Rickmers, ex-Barrier, ex-Mai Rickmers, ex-Zim Caribe IV, ex-Mai Rickmers, ex-Sophie Delmas, ex-Mai Rickmers). OMI 9126869. 1160 evp. Longueur 163 m, 5.730 t. Pavillon Malaisie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Tau 7*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1997 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska SA. Propriétaire MTT Shipping (Malaisie). Racheté en l'état à Port Klang (Malaisie) par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria pour démolition en Inde. 520 US\$ la tonne.

Nanta Bhum. OMI 8813659. 1248 evp. Longueur 146 m, 5.095 t. Pavillon Thaïlande, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Nanta 7*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1990 à Ulsan (Corée du Sud) par Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Détenu en 2000 à Singapour. Propriétaire Regional Container Lines (Thaïlande). Racheté en octobre 2023 par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria pour démolition en Inde.



Nanta 7, octobre 2023. © **Compass Shipping Agency**

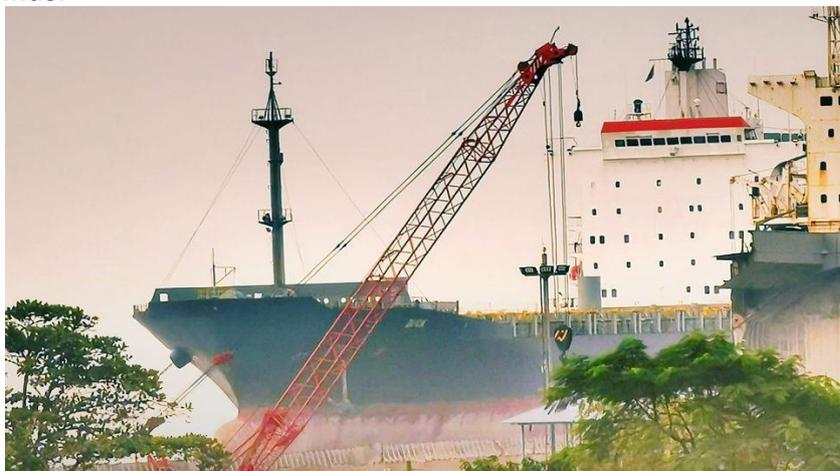
Ocean Silkway (ex-Itha Bhum, ex-Xingang Express, ex-Itha Bhum). OMI 9117131. 1498 evp. Longueur 171 m, 7.036 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Silk*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Détenu en 2014 à Tanjung Priok (Indonésie). Propriétaire jusqu'en mai 2023 Regional Container Lines Public Co (Thaïlande). Revendu à Ocean Silkway Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Finalement racheté en novembre 2023 par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde. 550 US\$ la tonne.

SOL Valour (ex- *Heung-A Manila*). OMI 9146285. 653 evp. Longueur 140 m, 10.323 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en SOL. Société de classification Korean Register of Shipping jusqu'en décembre 2023 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1997 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Détenu en 2014 à Shenzhen (Chine). Propriétaire Sinou Shipping Pte Ltd (Singapour). Exploité par Straits Orient Lines (Singapour). Racheté en l'état à Colombo (Sri Lanka) par GSPL DMCC enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Machtrans Shipmanagement (Inde). Il s'échoue à Alang le 10 janvier 2024. 535 US\$ la tonne.

Soul of Luck (ex-*Hansa Catalina*, ex-*Cap Lobos*, ex-*Hansa Catalina*, ex-*CMA Xiamen*, ex-*Hansa Catalina*, ex-*P&O Nedlloyd Abidjan*). OMI 9148647. 1645 evp. Longueur 168 m, 6.821 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Détenu en 2004 à Iquique (Chili). Propriétaire Victoria Oceanway Ltd (Grèce). Racheté par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue le 28 novembre 2023 sous le nom de *Duck* dans le chantier JM Ship Breaking Recycling Inds.



Duck, décembre 2023. © Sitakunda Shipbreaking



Duck, Chattogram, novembre 2023. © Fazlur Rahman

SSL Delhi (ex-*Hansa Liberty*, ex-*CSCCL Yantian*, ex-*Hansa Liberty*). OMI 9217034. 2470 evp. Longueur 207 m, 10.669 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Delhi*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2000 à Wismar (Allemagne) par Aker MTW Werft. Détenu en 2014 et en 2015 à Shenzhen (Chine). Propriétaire Shreyas Shipping & Logistics (Inde). Racheté en l'état aux Émirats arabes unis par Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Trinitas Ship Management (Inde) pour démolition au Pakistan. 532 US\$ la tonne incluant 100 t de carburant.



SSL Delhi échoué à Gadani, parcelle 9-10, 23 janvier 2024. © Gadani Ship Breaking Yard

Wisdom Grace (ex-MOL Grace, ex-Grace Island). OMI 9180047. 1032 evp. Longueur 162 m, 5.425 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Race I*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Détenu en 2019 à Hong Kong (Chine). Propriétaire China Trade Group Holdings Ltd (Chine). Racheté par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde.



Wisdom Grace, juillet 2021. © Hans Rosenkranz

Xin Feng Guang Zhou (ex-Hobart, ex-MSC Hobart, ex-E.R. Hobart, ex-MSC Hobart, ex-E.R. Hobart, ex-Mosel, ex-Zim Koper, ex-Hyundai Longview). OMI 9077288. 2021 evp. Longueur 187 m, 8.895 t. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Guangzhou*. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1994 à Incheon (Corée du Sud) par Halla Engineering & Heavy Industries. Détenu en 1999 à Hambourg (Allemagne). Propriétaire Dalian Trawind Shipping Co Ltd (Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria pour démolition au Bangladesh dans le chantier Jamuna Ship Breakers. 495 US\$ la tonne.



MSC Hobart, au mouillage sous le soleil d'hiver de Melbourne (Australie), août 2006. © Andrew Mackinnon

Xin Feng Ningbo (ex-Sima Singapore, ex-Ocean Promoter, ex-MSC Greece, ex-Trade Maple, ex-MSC Hamburg, ex-Trade Maple). OMI 9070163. 2227 evp. Longueur 196 m, 10.316 t. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Xin Feng*. Société de classification inconnue. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai Heavy Industries Co. Détenu en 2000 à Singapour et en 2013 à Shenzhen (Chine). Propriétaire Dalian Trawind Shipping Co Ltd (Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde. 480 US\$ la tonne.

Ze Hong (ex-Ocean Protector, ex-MSC Zurich, ex-Trade Eternity, ex-MSC London, ex-Trade Eternity). OMI 9064798. 2480 evp. Longueur 203 m, 11.614 t. Pavillon Chine, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Hong*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en décembre 2023 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1995 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke. Détenu en 2015 à Lisbonne (Portugal). Propriétaire Xiamen Qiyuan Shipping Co Ltd (Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) par Sea Line Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management (Inde) pour démolition au Pakistan. 520 US\$ la tonne incluant 285 t de carburant.



Trade Eternity, à quai au Havre (France). © Pascal Breidel

Janvier-février-mars 2024

CTP Delta (ex-*Sinar Riau*, ex-*Bastion*, ex-*Fanal Trader*, ex-*Bastion*). OMI 8912730. 1012 evp. Longueur 150 m, 5.256 t. Pavillon Indonésie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *P Delta*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia jusqu'au 31 décembre 2023 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1993 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska SA. Détenu en 2021 à Port Klang (Malaisie). Propriétaire Caraka Tirta Perkasa Pt (Indonésie). Racheté par Quantum Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Trinitas Ship Management (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



CTP Delta, septembre 2011, Jakarta
© Hadi Arifianto



P Delta, Chattogram, février 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

Dong Fang Xing (ex-*Yi Fa*, ex-*ACX Hiroshima*, ex-*Yi Fa*). OMI 9112416. 357 evp. Longueur 113 m, 2.405 t. Pavillon Hong Kong, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Dong Fang*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Dae Sun SB & E Co. Propriétaire All-Trans HK Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par New Century Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier Mehreen Ship Recycling.



Dong Fang Xing, mars 2023. © Chine-Po Chao



Dong Fang, février 2024, Bangladesh.
© Sitakunda Shipbreaking

Far East Cheer. OMI 9413509. 525 evp. Longueur 124 m, 3.652 t. Pavillon Hong Kong, puis Libéria en juin 2023 et enfin Sierra Leone en février 2024 pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 2007 à Taizhou (Chine) par Zhejiang Hongxin SB Co. Propriétaire Sino Far East Ship Management Co Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier A.P.S. Corporation. 530 US\$ la tonne.



Fareast Cheer, Vladivostok, août 2021.
© Sergei Skriabin



Fareast Cheer, Chattogram, 30 mars 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

FESCO Trader (ex-*Balios*, ex-*Banowati*). OMI 9168233. 1048 evp. Longueur 144 m, 5.114 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping jusqu'en novembre 2022 puis Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire Far Eastern Shipping Co (Russie) puis depuis juin 2023 Trader Shipping Ltd enregistré à Hong Kong aux bons soins de Steam Line Middle East Shipping LLC (Émirats arabes unis). Il quitte Vladivostok (Russie) et s'échoue à Alang.



FESCO Trader, Baie de l'Amour (Russie),
septembre 2023. © refmeh71

General Romulo (ex-*Opal 1*, ex-*Opal*, ex-*Kaduna*, ex-*MTC Lion*, ex-*Opal*, ex-*Delmas Congo*, ex-*Sea Opal*, ex-*Opal*). OMI 9160499. 519 evp. Longueur 101 m, 2.553 t. Pavillon Philippines. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1997 à Nanjing (Chine) par Jingling Shipyard. Détenu en 2003 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriétaire NMC Container Lines Inc (Philippines). Victime d'une explosion dans la salle des machines suivie d'un incendie le 17 avril 2022 au large de



General Romulo, 17 avril 2022. © Philippines Coast Guard

Talisay City, Cebu. Le second mécanicien, Nelson Polvorosa, 62 ans, est tué, 3 autres marins, Gerwin Bataanon, 31 ans, Ricky Ferrancullo, 52ans, and Selmo Socrates, 58 ans, sont brûlés et transportés à l'hôpital. Le *General Romulo* est déclaré perte totale. En janvier 2024, il est pris en charge par le remorqueur philippin *West Ocean 8* (OMI 7417264). Il est échoué le 17 janvier pour démolition dans le chantier Chittagong Ship Breaking & Recycling Industries.

Heung-A Tokyo. OMI 9129005. 420 evp. Longueur 112 m, 2.400 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Busan (Corée du Sud) par Daedong SB Co. 3 détentions : en 2010 à Shimizu (Japon), en 2013 à Maizuru (Japon) puis à Sakai (Japon). Propriétaire Heung-A Line Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Asadi Steel Enterprise. 580 US\$ la tonne.



Heung-A Tokyo, chantier Acadi Steel Ltd, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

Hong Yuan 01 (ex-*Merkur Star*, ex-*MSC Natal*, ex-*Merkur Star*, ex-*MSC Oman*, ex-*Merkur Star*, ex-*CMA CGM Seurat*, ex-*Merkur Star*, ex-*John Lykes*, ex-*Merkur Star*, ex-*Houston Express*). OMI 9102734. 2480 evp. Longueur 203 m, 11.481 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1996 à Flensburg (Allemagne) par Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Détenu en 2011 à San Juan (Porto Rico). Propriétaire Jiaye Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier KBS Steels. 540 US\$ la tonne.



Merkur Star, sur la Seine, en provenance de Rouen (France).
© Pascal Bredele



Hong Yuan 01, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Jin Yuan He (ex-*Da Xin Hua Ri Zhao*, ex-*Conti Barcelona*, ex-*Tiger Speed*, ex-*Conti Barcelona*, ex-*Maersk Batavia*, ex-*Conti Barcelona*, ex-*New York Express*, ex-*Conti Barcelona*, ex-*Contship Barcelona*). OMI 9008536. 1597 evp. Longueur 164 m, 6.710 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1991 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan AG. Détenu en 2001 à Singapour. Propriétaire Fujian Zhonghang Shpg Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier Chittagong Ship Breaking & Recycling Industries. 538 US\$ la tonne.

Meratus Medan 2 (ex-Recife, ex-YM Hongkong II, ex-Tiger Shark, ex-Recife, ex-Pacific Vista, ex-Tokyo Bridge). OMI 9014092. 1388 evp. Longueur 185 m, 7.284 t. Pavillon Indonésie, Comores pour son dernier voyage abrégé en Medan 2. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1991 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Meratus Line PT (Indonésie). Vendu en l'état à Jakarta (Indonésie) pour démolition au Bangladesh. 505 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier King Steels.



Meratus Medan 2, décembre 2019. © Dwi Septa

Mediterranean Shipping Co (suite)

MSC Jemima (ex-Nuevo Leon, ex-TMM Nuevo Leon, ex-Nuevo Leon). OMI 9051478. 2394 evp. Longueur 202 m, 12.677 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Sestao (Espagne) par Ast Espanoles (AES A). Propriétaire Jemima Marine Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 28 janvier 2024. 525 US\$ la tonne.



MSC Jemima, détroit de Messine (Italie), 5 mars 2022. © Nicola Grifò

MSC Nilgun (ex-P&O Nedlloyd Pinta, ex-Contship Inspiration, ex-TMM Yucatan, ex-Yucatan). OMI 9051492. 2394 evp. Longueur 202 m, 12.553 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Sestao (Espagne) par Astilleros Espanoles. Propriétaire Nilgun Maritime Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde. 565 US\$ la tonne.

MSC Rossella (ex-*Ville de Carina*, ex-*Hansa Europe*). OMI 9065443. 3398 evp. Longueur 243 m, 13.305 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Co. Détenu en 2007 à Melbourne (Australie) et en 2014 à Gdynia (Pologne). Propriétaire Rossella Maritime Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde. 575 US\$ la tonne.



MSC Rossella au large de Walsoorden (Pays-Bas), 15 septembre 2009. © Pascal Bredel

MSC Sophie (ex-*Maersk Colombo*, ex-*Hansa Australia*). OMI 9073062. 3398 evp. Longueur 243 m, 13.616 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Co. Détenu en 2015 à Anvers (Belgique). Propriétaire Sophie Naviera Co SA enregistré au Panama aux bons soins de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 13 janvier 2024. 565 US\$ la tonne incluant 1200 t de carburant supplémentaires à l'arrivée.



MSC Sophie à Port 2000, Le Havre (France), 26 mai 2017
© Erwan Guéguénat



MSC Sophie, Alang, parcelle 38, janvier 2024. © Eren Topcu

MSC Uma (ex-*Neptun*, ex-*CMA CGM Cortes*, ex-*Cap Vincent*, ex-*Neptun*, ex-*Kota Perdana*, ex-*Neptun*). OMI 9163192. 1835 evp. Longueur 194 m, 10.455 t. Pavillon Madère, Libéria depuis mai 2023. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1998 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Détenu

en 2010 à Naples (Italie). Propriétaire Metis Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de Mediterranean Shipping Co SA (Italie/Suisse). Vendu pour démolition en Inde, il s'échoue à Alang le 13 janvier 2024. 525 US\$ la tonne.



MSC Uma, en sortie du Havre, 29 mai 2015.
© Pascal Breidel



MSC Uma à Brest (France), 7 avril 2021.
© Erwan Guéguénat

MTT Singapore (ex-Heung-A Singapore)). OMI 9131060. 653 evp. Longueur 140 m, 3.837 t. Pavillon Malaisie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Gap. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Détenu en 2016 à Busan (Corée du Sud). Propriétaire MTT Shipping (Malaisie). Racheté en l'état à Port Klang (Malaisie) par GSPL DMMCC enregistré aux Émirats arabes unis avant son départ pour démolition au Pakistan. 512 US\$ la tonne incluant 250 t de carburant.



22 juillet 2018, Heung-A Singapore, détroit de Kurushima, Imabari (Japon). © Kenro Oshita



Février 2024, Gap, Gadani, parcelle 109.
© Gadani Ship Breaking Yard

Onyx 1 (ex-Aja Ipsa, ex-Jacky Rickmers, ex-Rithi Bhum, ex-Jacky Rickmers). OMI 9270804. 1858 evp. Longueur 197 m, 10.643 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 2004 à Jiangyin (Chine) par Jiangsu Yangzijiang. Détenu en 2010 à Incheon (Corée du Sud) et en 2022 à QIngdao (Chine). Propriétaire Great Star Vision Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Nan Lian Ship Management (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.

Onyx 1 au départ de Hong Kong, octobre 2017.
© Vladimir Tonic



Sawasdee Singapore (ex-*San Cristobal*, ex-*Maersk Abidjan*, ex-*San Cristobal*, ex-*Lykes Hawk*, ex-*San Cristobal*, ex-*CGM Saint Exupery*, ex-*Equinox*, ex-*San Cristobal*). OMI 9081021. 1512 evp. Longueur 167 m, 5.138 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke. Propriétaire Hansung Line Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 602 US\$ la tonne incluant 550 t de carburant. Il s'échoue dans le chantier KR Ship Recycling.



San Cristobal, en sortie du Havre (France), 18 octobre 2008. © **Pascal Breidel**



Sawasdee Singapore, Chattogram, avril 2024. © **Sitakunda Shipbreaking**

Stride (ex-*Hyundai Stride*). OMI 9149835. Longueur 182 m, 8.953 t. 2174 evp. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Speedcarrier No 3 Corp enregistré au Libéria aux bons soins de Danaos Shipping Co Ltd (Grèce). Le 8 janvier 2024, le *Stride* arrivé du Guatemala et du Honduras est à quai à Houston (Texas, USA). Dans les premières heures du matin alors qu'il se ravitaille en carburant, un incendie se déclare dans la salle des machines et tue deux marins; un troisième sévèrement brûlé est hospitalisé. Le feu est éteint mais le navire est déclaré perte totale. Il est vendu en l'état à Houston (Texas, USA) au prix de 120 US\$ la tonne. Il doit être démolé par un chantier texan.



Stride, Kaohsiung (Taiwan). © **Chun Hsi**



Sinokor Hongkong (ex-*Oriental Bright*). OMI 9146663. 1001 evp. Longueur 162 m, 5.300 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers. 598 US\$ la tonne incluant 350 t de carburant.

Sinokor Hong Kong, Chattogram. © **Eren Topcu**

Sinokor Qingdao (ex-*Emilia Schulte*, ex-*Cape Canaveral*, ex-*Tiger Sea*, ex-*Cape Canaveral*). OMI 9160906. 834 evp. Longueur 136 m, 4.672 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Fuzhou (Chine) par Mawei Shipyard. 4 détentions : en 2009 à Quanzhou (Chine), en 2010 à Daesan (Corée du Sud), en 2015 à Osaka (Japon) et en 2016 à Hong Kong (Chine). Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers. 593 US\$ la tonne incluant 150 t de carburant.

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).

2023 : octobre-novembre-décembre = 1

2024 : janvier-février-mars = 4

Octobre-novembre-décembre 2023

Trinidad 1 (ex-*Amber 1*, ex-*Amber*). OMI 8917871. Longueur 122 m, 3.459 t. Pavillon Chili. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Macvanska Mitrovica (Serbie) par Sava. Détenu en 2011 à Amsterdam (Pays-Bas). Propriétaire Navimag Carga SA (Chili). Le 13 décembre 2021, le *Trinidad 1* est victime d'un incendie dans la salle des machines. Il était en route pour Puerto Natales dans les fjords du sud Chili. Il est déclaré perte totale. En octobre 2023, il est annoncé à la démolition à Guayaquil (Équateur) par Aceria del Ecuador (ADELCA).



Trinidad 1, dans les fjords du sud Chili, mars 2019. © Gordon Leggett

Janvier-février-mars 2024

Avatar (ex-*Norbulk Ramin*, ex-*Quetzal*, ex-*Admetos*, ex-*Astrakhan*). OMI 8314586. Longueur 172 m, 8.920 t. Pavillon Singapour, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Atar*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1983 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft. Utilisé à ses débuts pour le transport et le soutien logistique de la Marine soviétique puis russe jusqu'en 1995. Depuis 2001, il servait aux entraînements de la Marine de Singapour. Propriétaire Valour Offshore Marine Service (Singapour). Le contrat d'affrètement de la Marine s'est terminé le 6 juillet 2023. Vendu pour démolition en l'état à Batam (Indonésie), il s'échoue à Chattogram.



Avatar, octobre 2017, Brisbane (Australie).
© John Wilson



Atar, mai 2024, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Duta 1 (ex-*Shanghai Super Express*, ex-*Musashi Maru*, ex-*Nissan Musashi Maru*). OMI 9033751. Longueur 146 m, 5.913 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Duta Shipping International (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh par le chantier Four Stars Ship Breaking Ind. Ltd. 500 US\$ la tonne.



Août 2023, *Duta 1*, Yokohama (Japon). © M Yohei

Février 2024, *Duta 1*, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

Les sisterships *Eforie* et *Mangalia* assuraient le transport de camions, conteneurs et wagons ferroviaires entre Constantza et Samsun (Türkiye) pour le compte de la CNM Romline Shipping Co SA (Roumanie) puis à partir de 1998 pour la CFR Ferry Boat. Les deux navires ont été désarmés en 2008 et 2009 mais étaient conservés en état de marche comme équipement militaire stratégique à la demande du gouvernement roumain. Fin 2023, ils sont mis aux enchères. Le *Mangalia* est annoncé vendu pour 13,2 millions de lei, soit 255 US\$ la tonne. En mars 2024, les jumeaux sont finalement remorqués par le *Protug 75* pour démolition en Türkiye.



Eforie, mars 2024, Agigea (Roumanie).
© Hussam Najjar



Mangalia et *Eforie*, port de Constantza, juillet 2015.
© Sorin Tițu [

Eforie. OMI 8707549. Longueur 185 m, 11.700 t. Pavillon Roumanie, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas jusqu'en 2009. Construit en 1991 à Constantza (Roumanie) par Santierul Naval Constanta. Désarmé en août 2008. Il est échoué à Aliaga le 10 mars 2024.



Protug 75 et *Eforie*. © Airdrone RO



Eforie, échoué à Aliaga, © Selim San

Mangalia. OMI 8513663. Longueur 185 m, 11.700 t. Pavillon Roumanie, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas puis International Register of Shipping depuis janvier 2024. Construit en 1988 à Constantza (Roumanie) par Santierul Naval Constanta. Désarmé en mai 2009. Il est échoué à Aliaga le 21 mars 2024 abrégé en *Galia*.

Voiturier

Octobre-novembre-décembre 2023

Foresighter (ex-*Ingolstadt*). OMI 8602816. Longueur 178 m, 11.257 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sighter*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai puis Capital Register of Shipping. Construit en 1987 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. 5 détentions : en 2004 à Benicia (Californie, USA), en 2013 à Taicang (Chine) et à Moji/Kitakyushu (Japon) et en 2014 à Osaka (Japon) et Yokohama (Japon). Propriétaire Yokohama Marine & Merchant (Japon). Racheté en octobre 2023 par Trade Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde). Vendu en l'état au Japon pour démolition au Bangladesh. 512 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Le *Foresighter* s'échoue le 15 novembre dans le chantier N.B. Steel, qui à la date de mars 2024 n'apparaît pourtant pas sur le site internet de Nippon Kaiji Kyokai comme ayant reçu une déclaration de conformité.



Foresighter, Tokyo (Japon), novembre 2016. © Vladimir Tonic



Sighter, Chattogram, novembre 2023. © Fazlur Rahman

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.

2023 : octobre-novembre-décembre 2023 = 12

2024 : janvier-février-mars 2024 = 20

32 démolitions. 18% du nombre de navires démolis, 26% du tonnage global. L'âge moyen au moment de la démolition est de 30 ans. Le taux de détention avant la casse est de 72%.

13 (41%) étaient détenus par des armateurs chinois ou hongkongais. 5 vraquiers appartenant à des armateurs turcs ont été dirigés vers le sous-continent indien.

Hormis le laquier canadien *Algoma Transport* démolit au Canada, les vraquiers se sont échoués dans les chantiers du sous-continent indien et en particulier au Bangladesh (20 navires, 63% de la catégorie).

Octobre-novembre-décembre 2023

Bon Voyage (ex-*HI Tacoma*, ex-*Hanjin Tacoma*). OMI 9079145. Longueur 225 m, 9.986 t. Pavillon Kiribati jusqu'en avril 2023 puis Panama (avril 2023), Sierra Leone (Novembre 2023) et enfin Saint-Kitts-et-Nevis (décembre 2023) pour son dernier voyage. En même temps qu'il est dépavillonné, il est rebaptisé *Neptune 1* en novembre puis s'échoue à Gadani abrégé en *Tune*. Société de classification Bureau Veritas jusqu'en octobre 2023 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1994 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Détenu en 2007 à Glastone (Australie). Propriétaire Bon Nouveau Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté en l'état à Hong Kong par Trade Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) pour démolition au Pakistan. 465 US\$ la tonne.



Bon Voyage, Vladivostok (Russie) juillet 2022. © Sergeï Skriabin



Tune, échoué à Gadani, parcelle 69.
© Gadani Ship Breaking Yard

Catherine Bright (ex-*Energy Prosperity*, ex-*Maple Wave*, ex-*Oak Wave*). OMI 9186924. Longueur 229 m, 10.962 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1998 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Détenu en 2001 à Los Angeles (Californie, USA) et en 2023 à Sohar (Oman). Propriétaire Catherine Shipping Fleet Inc enregistré au Panama aux bons soins de Maritime International Transport & Trading Co (Oman). Vendu pour démolition. 535 US\$ la tonne. Le *Catherine Bright* est annoncé dans un premier temps en Inde. Il s'échoue finalement au Pakistan.

Un choix funeste. Le 16 janvier 2024, deux ouvriers employés sur le chantier de découpe du navire sont tués par la chute d'une plaque de métal. Le syndicat NTUF (National Trade Union Federation) dénonce

une fois de plus les conditions de travail sur les chantiers pakistanais, l'absence de protocoles de sécurité et l'impunité des exploitants de chantiers. Les corps de Qasim et Mustafa ont été enterrés à la va-vite de nuit et sans enquête sur les circonstances et causes de l'accident.



Catherine Bright, Gadani, parcelle 60. © Dewan & Son's Vessel

Daytona Dynamic (ex-*Eastgate*, ex-*Eastgate S*, ex-*Eastgate*, ex-*Japan Rainbow II*). OMI 8914726. Longueur 177 m, 6.058 t. Pavillon Comores depuis janvier 2022, précédemment pavillon usurpé du Guyana (septembre 2021) et Sierra Leone (2018). Société de classification Hellas Naval Bureau. Construit en 1990 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Détenu en 2018 à Chittagong (Bangladesh) et en 2023 à Botas (Türkiye). Propriétaire depuis 2018 Daytona Dynamic Ltd enregistré au Libéria. Vendu pour démolition en Inde. 510 US\$ la tonne.



Daytona Dynamic, mars 2020.
© Erturul Atagün

Diamond Way (ex-*Star Reliance*, ex-*Sanko Reliance*, ex-*Sanko Robust*). OMI 9074808. Longueur 185 m, 9.016 t. Pavillon Palaos depuis octobre 2019. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1995 à Imari (Japon) par Namura. 7 détentions : en 2005 à Tianjin (Chine), en 2006 à Carthagène (Espagne), en 2012 à Qinhuangdao (Chine), en 2013 à Yingkou (Chine), en 2015 à Qingdao (Chine), en 2019 à Zhangjiangang (Chine) et en 2023 à Iskenderun (Türkiye). Propriétaire Diamond Way Maritime Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de African Express Ltd (Roumanie). Vendu pour démolition en Inde.

Diamond Way, Kandilli (Türkiye),
août 2023. © Cengiz Tokgoz



Jahan (ex-*Silky Ocean*). OMI 9118446. Longueur 186 m, 7.516 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. 5 détentions : en 2001 à Kwinana (Australie Occidentale, Australie), en 2010 à Gladstone (Queensland, Australie), en 2011 à Gwangyang (Corée du Sud), en 2014 à Tianjin (Chine) et en 2015 à Volos (Grèce). Propriétaire Jahan Marine Pvt Ltd (Bangladesh) aux bons soins de Brave Royal Ship Management (Bangladesh. Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Kabir Steel Ltd.



Jahan, Koh Si Chang (Thaïlande), décembre 2021. © Geir Vinnes

Jin Hai Xi (ex-*New Guardian*, ex-*Tango Gracia*). OMI 9105463. Longueur 166 m, 5.931 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1995 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Détenu en 2001 à Himeji (Japon) et en 2007 à Useless Loop (Australie occidentale, Australie). Propriétaire Fujian Shipping Co (Chine). Racheté par Junwell Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh par le chantier Mahinur Ship Recycling Ltd. 505 US\$ la tonne.



Jin Hai Xi, Keelung (Taiwan), janvier 2024.
© Chun-Hsi



Jin Hai Xi, 24 janvier 2024, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Jin Yuan Xing 16 (ex-*Jin Yuan Yang*, ex-*Ya Zhou Hai*, ex-*Kamara*, ex-*Green Elm*, ex-*Balder Trader*). OMI 7533082. Longueur 219 m, 11.894 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Racheté par Wantong International Steel Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier N.B. Steel.



Jin Yuan Xing 16, 18 novembre 2023, en attente d'échouage à Chattogram. © Payel Hasan Shanto

ONE Destiny (ex-*Alby Destiny*, ex-*Olga Topic*). OMI 9107667. Longueur 186 m, 7.698 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2010 à Port Kembla (Nouvelle-Galles du Sud, Australie) et en 2020 à Chornomorsk (Ukraine). Propriétaire One Navigation Denizcilik AS (Türkiye). Vendu pour démolition en Inde. 535 US\$ la tonne incluant 350 t de carburant.



Olga Topic en descente de Rouen, passant Honfleur (France), 8 septembre 2012. © Erwan Guéguéniat

ONE Story (ex-*Alby Story*, ex-*Cy Thunder*, ex-*ID Tide*, ex-*Nordtide*, ex-*Western Tide*). OMI 9104603. Longueur 186 m, 7.775 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2019 à Zhanjiang (Chine). Propriétaire One Navigation Denizcilik AS (Türkiye). Vendu pour démolition en Inde.



Février 2013, *Anton Topic*, Ijmuiden (Pays-Bas).
© Wim Vrolijk

ONE Victory (ex-*Alby Victory*, ex-*Anton Topic*). OMI 9107679. Longueur 186 m, 7.685 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2018 à Philadelphie (USA). Propriétaire One Victory Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de One Navigation Denizcilik AS (Türkiye). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Jamuna Ship Breakers.



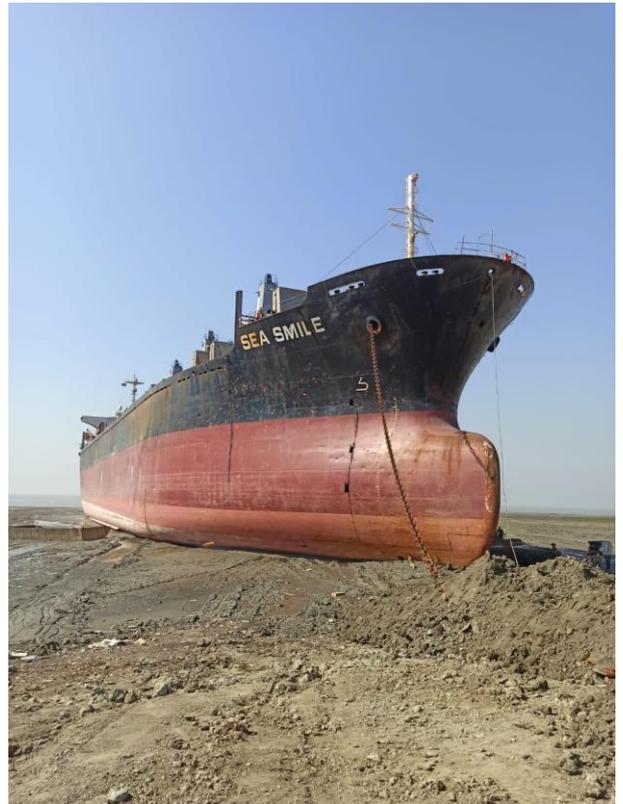
Avril 2024, *One Victory*, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Sea Smile (ex-*Wantong Sunny*, ex-*Wan Xiang*, ex-*Storm Ranger*, ex-*Lorenzina*, ex-*Brilliance*). OMI 9082738. Longueur 190 m, 8.118 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1995 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Yu Heng Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 498 US\$ la tonne.



Wantong Sunny, juillet 2019 Kandilli. © Cengiz Tokgöz

Sea Smile, décembre 2023. © Sitakunda Shipbreaking



Wuyang Goddess (ex-*Sea Rose*, ex-*Sea Rosa*, ex-*Sea Rose*, ex-*Amulet*, ex-*Ever Gloria*). OMI 9115004. Longueur 186 m, 7.481 t. Pavillon Belize, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Yang*. Société de classification Bureau Veritas jusqu'en novembre 2023 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1995 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. 5 détentions : en 2000 à Tokuyama (Japon), en 2005 à Puerto Patache (Chili), en 2011 à Townsville (Queensland, Australie), et en 2023 à Fangcheng (Chine) puis à Sohar (Oman). Propriétaire Wuyang Goddess Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté en l'état en Chine par Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Trinitas Ship Management (Inde) pour démolition en Inde. 480 US\$ la tonne incluant 600 t de carburant.



Yang, Alang, parcelle 60-24 F, 15 décembre 2023. © Eren Topcu

Xin Dong Guan 3 (ex-*Serene Star*, ex-*Singa Star*). OMI 9132961. Longueur 225 m, 9.808 t. Pavillon Chine, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Dong*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1996 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Dongguan Haichang Shipping Co Ltd (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition au Pakistan. 473 US\$ la tonne avec un équipement neuf de traitement des eaux de ballast et 100 t de carburant.



Dong, échoué à Gadani, parcelle 64.
© Salam International/Gadani Ship Breaking Yard

Janvier-février-mars 2024



© Lake Erie Vlogger

9 janvier 2024, le laquier canadien *Tecumseh* est en cours de démolition dans le chantier Marine Recycling Corp de Port Colborne sur le lac Erié (cf. "A la Casse" n° 70, p.66). Les démolitions se poursuivent dans le chantier canadien avec l'arrivée le même jour du laquier *Algoma Transport*.

Algoma Transport (ex-*Canadian Transport*). OMI 7711737. Longueur 222 m, 9.148 t. Pavillon Canada. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1979 à St Catherines (Canada) par Port Weller Dry Docks pour Upper Lakes Group de Toronto (Ontario, Canada). Le *Canadian Transport* était principalement destiné à la fourniture de charbon à Ontario Hydro, producteur et distributeur d'électricité à partir de barrages hydroélectriques mais aussi après la seconde guerre mondiale à partir de centrales thermiques.



Février 2005, *Canadian Transport* en hivernage à Port-Colborne. © Matt Ruscher

En 2011 le *Canadian Transport* est revendu à Algoma Central Corp (Canada). Il est rebaptisé *Algoma Transport*. En 2022, ALgoma annonce que son laquier âgé de 43 ans sera remplacé après réception de l'*Algoma Bear* (OMI 9619309). L'*Algoma Transport* effectue une dernière livraison à Hamilton (Ontario, Canada) puis gagne Port-Colborne le 9 janvier 2024 pour démolition dans le chantier Marine Recycling Corp.



9 janvier 2024, arrivée de l'*Algoma Transport* à Port-Colborne. [Captures d'écran Lake Erie Vlogger](#)

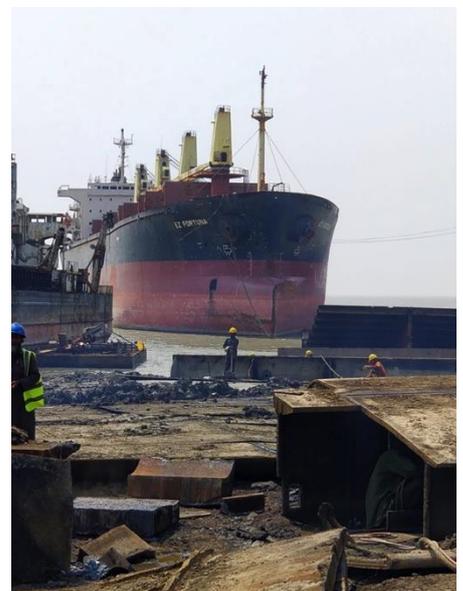
Denak Voyager (ex-*Vogevoyager*, ex-*Far Eastern Auspice*). OMI 9108257. Longueur 224m, 9.518 t. Pavillon Türkiye. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1996 à Maizuru (Japon) par Hitachi Zosen. Détenu en 2000 à Seattle (USA) et en 2006 à Batangas (Philippines). Propriétaire Denak Ship Management & Agency (Türkiye). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier Jamuna Ship Breakers. 540 US\$ la tonne.



Denak Voyager et *One Victory* (voir p. 58), Chattogram, 27 avril 2024, chantier Jamuna Ship Breakers.
© Mohammed Sagir

EZ Fortuna (ex-*Da Hao*, ex-*Delta Ranger*, ex-*Bunga Melor Empat*). OMI 9071595. Longueur 185 m, 7.371 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. 4 détentions : en 1999 à Saint-Pétersbourg (Russie), en 2019 à Putian (Chine), en 2022 à Shanghai (Chine) et en 2023 à Jianguyin (Chine). Propriétaire EZ Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier N.B. Steel. 525 US\$ la tonne.

EZ Fortuna, Chattogram, chantier N.B. Steel, mars 2024.
© Md Mamun Ur Rashid



ISL Star (ex-Vika, ex-Dst Oslo, ex-Lilian Z, ex-Seamaid). OMI 9207326. Longueur 225 m, 10.177 t. Pavillon Libéria. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1999 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. 4 détentions : en 2007 à Xiamen (Chine), en 2015 à Izmit (Türkiye) et en 2023 à Putian (Chine) puis Kakinada (Inde). Propriétaire International Shipping & Logistics (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier King Steels. 528 US\$ la tonne.



DST Oslo à Rouen, 15 septembre 2015. © Erwan Guéguéniat

Jahan Brothers (ex-Sjn Intrepid, ex-Prabhu Yuvika, ex-Marine Hawk). OMI 9072226. Longueur 186 m, 8.032 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. 3 détentions : en 2014 à Yantai (Chine), en 2015 à Tianjin (Chine) et en 2020 à Teluk Bayur (Indonésie). Propriétaire Brave Royal Ship Management (Bangladesh). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier Kabir Steel Ltd.

Konstantinos (ex-Crystal Seas, ex-Espania, ex-Hispania, ex-Pacific Governor). OMI 9114153. Longueur 185 m, 7.979 t. Pavillon Panama. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. 6 détentions : en 2012 à Dublin (Irlande), en 2013 à Kandla (Inde), en 2014 à Kiel (Allemagne) et en 2015 à Novorossiysk (Russie), Gibraltar (Royaume-Uni) et Bejaia (Algérie). Propriétaire Konstantinos Shiptrade Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Mega Shipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier PHP Ship Breaking & Re-Cycling Ind. Ltd. 520 US\$ la tonne.

Lila Nantong (ex-Alam Cetus, ex-Aquajoy). OMI 9278521. Longueur 289 m, 23.982 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Sasebo (Japon) par Sasebo Heavy Industries. Racheté en avril 2022 par Essa Investments Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Kyra Global Marine Services (Émirats arabes unis). Il est alors annoncé une première fois à la démolition (cf. "A la Casse" n°66, p. 41). Sa carrière se prolonge. Le 12 février 2024, il s'échoue à Chattogram dans l'unité 2 du chantier S.N. Corporation.

Information	Since
IMO number :	9278521
Name of ship :	LILA NANTONG (since 01/04/2022)
Call sign :	A8TY6
MMSI :	636014457
Gross tonnage :	87590 (during 2003)
DWT :	171009
Type of ship :	Bulk Carrier (during 2003)
Year of build :	2003
Flag :	Liberia (since 01/09/2009)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 18/02/2022)
Last update :	26/04/2022

Février 2022, à démolir.
Source Equasis



Février 2024, *Lila Nantong*, Chattogram, chantier SN Corporation, unité 2.
© Fazlur Rahman

Qatar Ana (ex-*Mischa*, ex-*St. Michael*, ex-*Astana*, ex-*New Power*, ex-*Aventicum*, ex-*Copilco*, ex-*World River*). OMI 8901808. Longueur 186 m, 8.015 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1989 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Détenu en 2012 à Nantong (Chine). Propriétaire Al Khalejia Aggregates FZE (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 509 US\$ la tonne.

Sia (ex-*KG Asia*, ex-*Renascencia*, ex-*North Friendship*). OMI 9190377. Longueur 225 m, 12.605 t. Pavillon Libéria. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. 4 détentions: en 2013 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2016 à la Nouvelle-Orléans (États-Unis), en 2020 à Newcastle (Nouvelle-Galles du Sud, Australie) et en 2022 à Gladstone (Queensland, Australie). En novembre 2022, l'armateur KG Asia Co Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de SW Shipping Co Ltd (Corée du Sud) revend son navire *KG Asia* pour démolition. La destination finale n'est pas précisée. Le statut du navire redevient pourtant "en service" en décembre 2022. L'acheteur Lexi Shipping enregistré au Libéria aux bons soins de Lila Global Ltd (Émirats arabes unis) continue de l'exploiter sous le nom de *Sia* battant pavillon du Libéria. Le 13 février 2024, il s'échoue pour démolition au Bangladesh dans le chantier PHP Ship Breaking & Re-Cycling Ind. Ltd.

Information	Since
IMO number :	9190377
Name of ship :	KG ASIA (since 01/06/2014)
Call sign :	V7BM7
MMSI :	538007811
Gross tonnage :	40489 (since 01/07/1999)
DWT :	74732
Type of ship :	Bulk Carrier (during 1999)
Year of build :	1999
Flag :	Marshall Islands (since 01/12/2017)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 30/09/2022)
Last update :	29/11/2022



Septembre 2022, "à démolir", Source Equasis

KG Asia, Vanino (Russie), décembre 2016. © Andy Ru

Song (ex-*Dong Fang He Sheng*, ex-*Shun He 8*, ex-*Mei Hai*). OMI 7525463. Longueur 213 m, 11.247 t. Pavillon Chine jusqu'en juillet 2023. Il prend alors successivement les pavillons de Saint-Kitts-et-Nevis (juillet), du Gabon (septembre) et finalement de la Sierra Leone (novembre). Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition. Il s'échoue à Chattogram le 21 janvier 2024.

Toro Bianco (ex-*Ocean Dotey*, ex-*Selena HK*, ex-*Evermerit*, ex-*Sinokor Pioneer*, ex-*Powhatan*). OMI 9105578. Longueur 225 m, 9.269 t. Pavillon Panama. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1995 à Oppama (Japon) par Sumitomo. 4 détentions : en 2005 à Sant'Antioco (Italie), en 2012 à Tianjin (Chine), en 2015 à Zhuhai (Chine) et en 2019 à Putian (Chine). Propriétaire Toro Bianco Inc enregistré au Panama. Vendu pour démolition au Pakistan. 541 US\$ la tonne. Il quitte Mesaieed (Qatar) et s'échoue à Gadani.



Ocean Dotey, avril 2021, chargement de charbon à Banjamarsin (Indonésie). © Iwan Afwan

Wadi S (ex-*Wadi Sudr*). OMI 9077903. Longueur 225 m, 10.247 t. Pavillon Comores depuis octobre 2022, précédemment Égypte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping puis Phoenix Register of Shipping. Construit en 1994 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo Shipbuilding & HI. 5 détentions : en 2013 à Esperance (Australie) et Zoushan (Chine), en 2014 à Xiamen (Chine) et Dahej (Inde) et en 2024 à Shanghai (Chine). Propriétaire Tudor Maritime Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Kiva Marine Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition au Bangladesh. 530 US\$ la tonne incluant une hélice de rechange et 140 t de carburant. Il s'échoue dans l'unité 2 du chantier S.N. Corporation.



Wadi Sudr, Novorossiysk (Russie), novembre 2015
© Evgeniy Konfederatov



Wadi S, Chattogram, chantier SN Corporation-2,
14 février 2024. © Fazlur Rahman

Xin Wang Hai. OMI 9255012. Longueur 290 m, 23.038 t. Pavillon Chine, Libéria pour son dernier voyage abrégé en *Wang Hai*. Société de classification China Classification Society. Construit en 2003 à Shanghai (Chine) par Shanghai Waigaoqiao. Propriétaire Hainan Haisheng Shipping Co (Chine). Racheté par Essa Investments Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Kyra Global Marine Services (Émirats arabes unis) avant son départ pour démolition au Pakistan. 528 US\$ la tonne.



Wang Hai, Gadani. © Facebook Shipbreaking Group

Xin Xiang An (ex-*Lucy Oldendorff*). OMI 9032692. Longueur 157 m, 5.113 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1992 à Saiki (Japon) par Saiki Jukogyo. Propriétaire Yang Pu Zhe Hai Shipping (Chine). Racheté par Hong Kong King Sail Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue le 1er mars 2024 dans le chantier T. R. Ship Breakers Ltd. 485 US\$ la tonne.

Xin Xiang Rui (ex-*Elisabeth Oldendorff*). OMI 9032707. Longueur 157 m, 5.119 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1992 à Saiki (Japon) par Saiki Jukogyo. Détenu en 2003 à Newcastle (Nouvelle-Galles du Sud, Australie). Propriétaire Yang Pu Zhe Hai Shipping (Chine). Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier M. A. Ship Breaking Ltd. 515 US\$ la tonne.



Elisabeth Oldendorff, mars 2009. © Harold Hogan



Xin Xiang Rui, mars 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Yamta (ex-*Ideal Bulker*, ex-*J. Lucky*, ex-*Diamond Bulker*). OMI 9085572. Longueur 169 m, 6.003 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Yamta*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Détenu en 2001 à Oita (Japon). Propriétaire Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co Ltd (Chine). Racheté en l'état à Singapour par Future Projects Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 475 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Master Steel & Oxyzen Ltd.



Yamta, mai 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Yildizlar-2 (ex- *Forest Creator*). OMI 9145695. Vraquier spécialisé dans le transport de granulés de bois. Longueur 200 m, 10.347 t. Pavillon Türkiye. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Détenu en 2015 à Royal Portbury (Royaume-Uni) et en 2017 à Wilmington (Caroline du Nord, USA). Propriétaire Yildizlar Deniz Isletmeciligi (Türkiye). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Four Star Ship Breaking Ind. Ltd.



Yildizlar 2, Bosphore (Türkiye), janvier 2019. © Ahmet Ünlügüli



Yildizlar 2. © Md Mamun Ur Rashid

Zeus One (ex-*Zheng Yuan*, ex-*King Sail*, ex-*Brilliant Arc*). OMI 9258105. Longueur 289 m, 21.364 t. Pavillon Panama jusqu'en mai 2023 puis Libéria. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2002 à Chiba (Japon) par Mitsui. 4 détentions : en 2008 à Hay Point (Queensland, Australie), en 2011 à Dampier (Australie Occidentale, Australie), en 2016 à Gijon (Espagne) et en 2021 à Boryeong (Corée du Sud). Propriétaire jusqu'en juin 2023 Fujian Ocean Shipping Co Ltd (Chine). Il est racheté par Zeus Marine Ltd enregistré au Libéria aux bons soins d'Athena Shipping Pte Ltd (Singapour). Dans les 12 derniers mois, il n'est repéré que dans des ports chinois. Son activité est réduite. Il est revendu à Machtrans Ship Management Pvt (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il quitte Fangsheng (Chine) et s'échoue le 14 février 2024 à Chattogram dans le chantier N.B. Steel.

Transporteur de ciment

Octobre-novembre-décembre 2023

Yosei Maru (ex-*Ryosei Maru*). OMI 9132832. Longueur 70 m, 818 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1995 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Détenu en 2023 à Hong Kong (Chine). Propriétaire Shandong Tongda International Shipping (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier N.B. Steel.



Ryosei Maru, détroit de Kanmon (Japon), mars 2020. © Taketo Fuchi

Janvier-février-mars 2024

Asia Cement n°1. OMI 8025848. Longueur 108 m, 2.234 t. Pavillon Taiwan, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ment*. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1980 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Détenu en 2004 et 2005 à Nagoya (Japon). Propriétaire U-Ming Marine Transport Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Keelung pour démolition au Bangladesh dans le chantier KR Ship Recycling. 363 US\$ la tonne.



Asia Cement No.1, Keelung (Taiwan), juillet 2023. © Rex Tsai

Tanker

2023 : octobre-novembre-décembre = 9

2024 : janvier-février-mars = 18

27 démolitions. 15% des navires, 20% du tonnage.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 37 ans. Le taux de détention avant la casse est de 33% : 33% pour les pétroliers, 100% pour les chimiquiers, 67% pour les transporteurs de gaz.

1 navire est un chimiquier, 1 est un transporteur d'huile alimentaire, 5 sont des transporteurs de gaz, 22 (81%) sont des transporteurs de pétrole brut ou raffinés ou des unités de stockage (FSO Floating Storage & Offloading ou de production (FPSO Floating, Production, Storage & Offloading).

Parmi les 22 transporteurs de pétrole, 16 sont des unités de 1.500 à 42.000 tonnes de port en lourd. Sur les 6 "gros" navires de plus de 120.000 tonnes de port en lourd, 4 sont des unités flottantes de stockage (FSO, Floating Storage and Offloading) ou de production (FPSO, Floating production Storage and Offloading). Ces 4 usines flottantes représentent à elles seules 62% du tonnage des pétroliers démolis.

La nouvelle politique de démantèlement de Petrobras prévoit la démolition de sa flotte pétrolière dans des chantiers nationaux. Elle permet au Brésil de grignoter le marché du tanker, chasse gardée du sous-continent indien depuis des décennies.

Adisa (OMI 9304667) et Devashree (OMI 9213222), deux tankers trafiquants échappent aux chalumeaux

Adisa (ex-*Maera*, ex-*Toyo*). OMI 9304667. Longueur 333 m, 41.672 t. Pavillon Panama jusqu'en mars 2023. Société de classification Croatian Register of Shipping jusqu'en décembre 2022. Construit en 2005 à Saijo (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Triton Navigation Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Thomarose Global Ventures Ltd (Nigeria).

Information	Since
IMO number :	9304667
Name of ship :	ADISA (since 01/03/2021)
Call sign :	UNKNOWN
MMSI :	
Gross tonnage :	160098 (since 01/01/2005)
DWT :	310309
Type of ship :	Crude Oil Tanker (since 01/01/2005)
Year of build :	2005
Flag :	Not Known (since 01/03/2023)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 02/02/2024)
Last update :	28/05/2024

"A démolir". Source Equasis



Add to fleet Vessel details

BONNY OFFSHORE OT [NG]

IN ALA

ATD: 2023-12-19 02:13

ETA: - ⓘ

Destination Alang ?
source Marine Traffic



En novembre 2022, le département du Trésor étatsunien publie une nouvelle liste d'individus et compagnies sanctionnés pour violation de l'embargo sur le pétrole iranien parmi lesquels l'armateur Triton Navigation Corp enregistré aux Îles Marshall, propriétaire du supertanker VLCC (Very Large Crude Carrier) *Adisa*. La poursuite d'exploitation de l'*Adisa* est compromise. En février 2024, il est annoncé vendu pour démolition. Selon son AIS, il bat désormais le pavillon du Guyana et se dirige vers Alang. Et pourtant le 27 mars, il est localisé à la position 31.75873° / 32.72321°, c'est à dire en Méditerranée au large de Port Saïd; le 27 mai, son AIS l'annonce cette fois mouillant devant Tema (Ghana). L'*Adisa* continue sa carrière au sein de la flotte de l'ombre de transport de pétrole sous sanctions.

Devashree (ex-*Jal Laxmi*, ex-*Bnoah*, ex-*P Pioneer*, ex-*Sunny Iris*). OMI 9213222. Longueur 110 m, 2.650 t. Pavillon Gabon depuis mars 2020. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Détenu en 2005 à Nanjing (Chine).



Le *P Pioneer*, arrêté à Busan (Corée du Sud).
© Kim Jae-hong/Yonhap

Information	Since
IMO number :	9213222
Name of ship :	DEVASHREE (since 01/10/2022)
Call sign :	TRAN6
MMSI :	626062000
Gross tonnage :	5160 (during 2000)
DWT :	7849
Type of ship :	Chemical/Oil Products Tanker (during 2000)
Year of build :	2000
Flag :	Gabon (since 01/03/2020)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 08/12/2023)
Last update :	07/05/2024

Devashree, ex *P Pioneer*, décembre 2023, "à démolir". Source Equasis

En octobre 2018, le *P Pioneer* exploité par l'armateur sud coréen Lodestar Marine Co Ltd est détenu à Busan (Corée du Sud) pour avoir transporté du pétrole destiné à la Corée du Nord en violation des sanctions du Conseil des Nations Unies. Il aurait effectué plusieurs transferts de cargaison en pleine mer (Ship to Ship transfers) en septembre 2017. Il est revendu en juin 2019 à une certaine Bone Trading Co Ltd basée à Busan (Corée du Sud) et reprend ses activités sous le nom de *Bnoah* toujours sous pavillon de la Corée du Sud. Il commence à brouiller les pistes. En mars 2020, il est racheté par New Stage Shipping Pte Ltd de Singapour et devient le *Jal Laxmi* sous pavillon du Gabon. Depuis mars 2022, son propriétaire officiel est Laxmi Corp Ltd domiciliée aux Îles Marshall à l'adresse boîte à lettres "Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake, Majuro MH 96960". Il a pris le nom de *Devashree* tout en conservant son pavillon gabonais.

En décembre 2023, plusieurs courtiers l'annoncent vendu pour démolition au prix de 480 US\$ la tonne. Il n'a toujours pas été échoué. En juin 2024, il est repéré faisant route d'Hamriya (Émirats arabes unis) vers Khor Al Zubair (Irak).

Tanker chimiquier

2024 : janvier-février-mars = 1

Janvier-février-mars 2024

Eastern Tiger. OMI 9172741. Transporteur de soufre fondu. Longueur 97 m, 2.024 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Usuki (Japon) par Shitanoe. Détenu en 2013 à Ulsan (Corée du Sud). Propriétaire Sansho Kaiun Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition. La destination n'est pas précise. Sa dernière localisation le situe dans le chantier Orient Shipyard à Gwangyang (Corée du Sud).



Eastern Tiger, avril 2021, Ulsan, Corée du Sud. © Vladimir Tonic

IMO number :	9172741
Name of ship :	EASTERN TIGER (during 1997)
Call sign :	5LAX8
MMSI :	636020831
Gross tonnage :	3384 (since 01/11/1997)
DWT :	4999
Type of ship :	Chemical Tanker (during 1998)
Year of build :	1997
Flag :	Liberia (since 01/06/2021)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 08/03/2024)
Last update :	07/05/2024

Mars 2024, "à démolir". Source Equasis

Transporteur de gaz

2023 : octobre-novembre-décembre = 1

2024 : janvier-février-mars = 2

Octobre-novembre-décembre 2023

Gas Dollart (ex-Gaschem Dollart, ex-Dollart Gas). OMI 8922292. Longueur 100 m, 2.491 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Détenu en 2015 à Dong Nai (Viet Nam). Propriétaire Uni-Fleet SdnBhd (Malaisie). Vendu pour démolition en Inde. 706 US\$ la tonne.

Janvier-février-mars 2024

Sinar Tarakan (ex-Crystal Coral). OMI 9113991. Longueur 100 m, 2.163 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Uwajima (Japon) par Miyoshi. Détenu en 2010 à Taicang (Chine). Propriétaire PT Synergy Marine Indonesia (Indonésie). Vendu pour démolition. 538 US\$ la tonne. Sa destination de démolition n'est pas connue.

Tomson Gas (ex-Monsoon, ex-Ben Nevis). OMI 8811766. Longueur 99 m, 1.990 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Imabari (Japon) par Higaki Shipbuilding. Détenu en 2017 à Lavan (Iran). Propriétaire Chemgas Intercoastal Shipping Bv (Pays-Bas). Racheté par Tilos Maritime & Trading SA enregistré au Panama aux bons soins de Marine Shipping Line FZE (Émirats arabes unis) pour démolition en Inde.



Monsoon au Havre (France), 30 mai 2012.
© Erwan Guéguénat



et à Walsorden (Pays-Bas), 8 septembre 2012. © Pascal Bredel

Tanker transporteur d'huile alimentaire

Star Aruba (ex-Kropelin). OMI 7221275. Longueur 71 m, 899 t. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1972 à Boizenburg (Allemagne) par VEB Elbewerften. Ex-cargo polyvalent converti en 1993 pour le transport d'huile alimentaire. Propriétaire Star Bonaire BV (Pays-Bas). Le 26 mars 2024, il arrive dans le chantier de démolition RDM de Kampen (Pays-Bas) qui n'est pas inclus dans la liste européenne des chantiers agréés.



Star Aruba, dernier voyage vers le chantier néerlandais RDM, 26 mars 2024. © R. van Helde

Tanker pétrolier

2023 : octobre-novembre-décembre = 8

2024 : janvier-février-mars = 14

Octobre-novembre-décembre 2023

Alana (ex-*Falcon Pride*, ex-*Knock Sheen*, ex-*Astro Canopus*). OMI 9172583. Longueur 274 m, 22.471 t. Pavillon Antigua & Barbuda ; précédemment Libéria (2020), Panama (2018), Comores (2012). Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Alana Lines Inc enregistré à Antigua & Barbuda aux bons soins de Seagull Shipping Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Asadi Steel Enterprise. 570 US\$ la tonne.



A droite, *Alana*, Chattogram, novembre 2023. © Salah Uddin

FSU Soorena (ex-*Lanistes*). OMI 7379802. Longueur 344 m, 41.374 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis depuis décembre 2023. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Shell Exploration BV (Pays-Bas).

Au début de sa carrière, c'était le supertanker VLCC *Lanistes* construit pour Shell Tankers UK. De 1988 à 1999, il est exploité par la Société Maritime Shell, filiale française de Shell sous le pavillon des TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises).



Lanistes, période tanker pour Shell.
DR, collection Erwan Guéguéniat



Le stockage flottant *FSU Soorena*.
© Auke Visser

Il est converti en stockage flottant en 2000 aux chantiers Sembawang de Singapour pour le compte de Shell Exploration BV (Pays-Bas). Il part pour l'Iran pour être exploité sur le champ pétrolier de Soroosh/Nowrooz dans le golfe persique. Il est désarmé en 2016 à Busher (Iran). A l'été 2016, il est annoncé vendu pour démolition, sa destination n'est pas connue (cf. "[A la Casse](#)" n°45, p. 39).

Le *FSU Soorena* n'avait finalement pas quitté l'Iran. Entre novembre 2023 et janvier 2024, il est racheté successivement par Sintec Machinery Trading Fzco (Émirats arabes unis), Marine Line Ltd (Singapour)

et Super Shining Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde). En même temps il est débaptisé à trois reprises et devient l'*Armila* en novembre 2023, le *Milan* en décembre et l'*Island* en janvier 2024. Il quitte Khor Fakkan (Émirats arabes unis) le 9 mars en remorque du *Priya Twenty Ninety* (OMI 9390745) à destination des chantiers de Chattogram. Il s'échoue le 16 avril dans le chantier H. M. Ship Breaking Industry Ltd.



FSU Soorena échoué sous le nom d'*Island*, Chattogram.
© Fazlur Rahman



Priya Twenty Ninety. © Amaldev Mahalakshmi

John Caine (ex-*New Grace*, ex-*Prabumenang Kadepé*). OMI 9045431. Longueur 160 m, 4.759 t. Pavillon Indonésie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *John C*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Atamimi Group Of Companies (Indonésie). Racheté en l'état à Singapour par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde). Le 28 février 2024, il s'échoue pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers. 465 US\$ la tonne.



John C, mars 2024. © Salah Uddin

Khuran (ex-*Emma*, ex-*Raffles Park*, ex-*Bow Trident*, ex-*Petrobulk Stag*). OMI 9032666. Longueur 180 m, 10.061 t. Pavillon Togo jusqu'en février 2019, puis inconnu et enfin Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Seas*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1992 à Kure (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Great Sparkle Investments Ltd enregistré à Hong Kong aux bons soins de Marian Ship Management & Consultancy (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Loggerhead (ex-*Yu You*, ex-*Woo Kwang*, ex-*Shin Bong*, ex-*Tenryugawa Maru*). OMI 8320810. Longueur 86 m, 1.088 t. Pavillon usurpé Guinée équatoriale. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Yawatahama (Japon) par Kurinoura dockyard. Propriétaire Urban Light Co Ltd (Seychelles). Vendu pour démolition au Bangladesh. 460 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier N.B. Steel.

Ocean Marine (ex-*Eiho Maru*). OMI 8020692. Longueur 72 m, 1.095 t. Pavillon Thaïlande, Cameroun pour son dernier voyage rebaptisé *S Maru 4*. Société de classification inconnue. Construit en 1980 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire PC Marine Co Ltd (Thaïlande). Racheté par Klop Shiptrading Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier N.B. Steel.

Sagna (ex-*Aegean M*, ex-*Aegean Rose*, ex-*Matisse*, ex-*Rantum*, ex-*Eider*). OMI 7729019. Ex-cargo polyvalent converti en 1988. Longueur 91 m, 2.065 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1978 à Husum (Allemagne) par Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co Kg. Détenu en 2001 à Londres (Royaume-Uni) et en 2018 à Bandar Khomeini (Iran). Propriétaire Sagna Shipping Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Standard Maritime Shipping Services Inc (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.



Matisse, au large de Portishead (Royaume-Uni), décembre 1999. © Malcolm Cranfield

Shankha Chil-2 (ex-*Ebisu Maru*). OMI 7649207. Longueur 54 m, 615 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Tateyama (Japon) par Takao Shipbuilding Kogyo. Propriétaire Unichart Navigation (Bangladesh). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Taihua Steel Enterprise.

Janvier-février-mars 2024

Asphalt Princess (ex-*Thalassa Desgagnes*, ex-*Rio Orinoco*, ex-*Orinoco*, ex-*Joasla*). OMI 7382988. Tanker transporteur de bitume. Longueur 135 m, 3.271 t. Pavillon Panama. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1976 à Fredrikstad (Norvège) par Ankerlokken Glommen. 5 détentions : en 2008 à Buffalo (USA), en 2017 à Montréal (Canada) et Bandar Khomeini (Iran), en 2019 à Teluk Bayur (Indonésie) et en 2020 à Mangalore (Inde). Propriétaire Asphalt Princess Shipping enregistré au Panama aux bons soins de Glory International FZ-LLC (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.



Thalassa Desgagnes, Montréal (Canada), octobre 2006. © Lakhtikov Dmitry

Fukuda (ex-*Star Service*, ex-*Ultraline*). OMI 9060405. Longueur 63 m, 674 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1992 à Singapour par Greenbay Marine. Propriétaire Fukuda Maritime SA enregistré au Panama. Vendu pour démolition au Bangladesh par le chantier S.N.Corporation dans son unité 3.



Avril 2014, *Star Service*, Singapour. © Tord Avsnes



Février 2024 *Fukuda*, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

Hong Yun You 19 (ex-*Pro Pacific*, ex-*Hong Yun You 19*). OMI 8981781. Longueur 108 m, 2.579 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 1999 à Fuzhou (Chine) par Fujian Southeast SY. Propriétaire Nanjing Hongyu Shipping Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Z.H Steel Ltd.



Hong Yun You 19, avril 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Jal Gamini (ex-*Putri Samudra*, ex-*Kanha Pride*, ex-*Taco*, ex-*Jacob*, ex-*Max Jacob*, ex-*Soyang*). OMI 9188788. Longueur 274 m, 22.572 t. Pavillon Tanzanie depuis mars 2024. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 2000 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. L'ex-*Max Jacob* avait été rebaptisé *Taco* sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ annoncé pour la démolition en décembre 2021 (cf. "A la Casse" n°65, p. 41). Il avait été vendu au prix de 600 US\$ la tonne mais avait finalement échappé aux chalumeaux. Il était devenu le *Kanha Pride* sous pavillon du Cameroun en avril 2022, puis le *Puti Samudra* sous pavillon de Palaos en février 2023 et enfin le *Jal Gamini* sous pavillon du Togo en octobre 2023. Pendant cette prolongation, il n'a été repéré que dans des ports de Malaisie et de Chine. En 2023, il a multiplié les détentions dans les ports chinois : à Rizhao en avril, à Dongjiakou en août et à Huizhou en novembre. Son dernier propriétaire connu était Brij Maritime Pvt Ltd (Inde). En mars 2024, il est de nouveau annoncé vendu pour démolition en l'état en Indonésie. 541 US\$ la tonne. Il s'échoue finalement à Chattogram dans l'unité 3 de S.N.Corporation.



Max Jacob, décembre 2016, Rotterdam (Pays-Bas).
© Igor Dilo



Jal Gamini, Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

LMS Laxapana (ex-*Petro Discoverer*, ex-*Stolt Kingfisher*, ex-*Kingfisher*, ex-*Stolt Kingfisher*, ex-*Trusty*). OMI 8519382. Ex-chimiquier enregistré comme transporteur de produits pétroliers raffinés depuis 2004. Longueur 88 m, 1.205 t. Pavillon Sri Lanka. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1986 à Usuki (Japon) par Shitanoe. Propriétaire Lanka Maritime Services Ltd (Sri Lanka). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier King Steels.

LMS Laxapana, Chattogram, 19 mars 2024.
© Sitakunda Shipbreaking





Lu Zhou (ex-*Fu Sheng*, ex-*Sj No. 3*, ex-*Hae Keum No.1*, ex-*Fujigawa Maru*). OMI 8223476. Longueur 84 m, 966 t. Pavillon Palaos, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Sing Class International. Construit en 1983 à Kochi (Japon) par Shin Kochi Jyuko. Détenu en 2014 à Singapour. Propriétaire Sino Port Da You Shipping Co (Hong Kong, Chine). Racheté par New Century Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Crystal Shippers Ltd.

Lu Zhou, avril 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Nan Hai Sheng Li (ex-*Mega Eagle*, ex-*Vinga*). OMI 7381025. Longueur 267 m, 33.151 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Sheng Li*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1975 à Uraga (Japon) par Sumitomo. Converti en 1996 en unité flottante de production, de stockage et de déchargement FPSO (Floating Production Storage and Offloading). Propriétaire China National Offshore Oil-CNOOC (Chine). Vendu en l'état en mer de Chine méridionale. Il quitte les eaux chinoises et se dirige vers Chattogram.



Mege Eagle, fleuve Delaware, 1990. Collection Shipjohn



Nan Hai Sheng Li. © Sofec

Petrobras 33 (ex-*Henrique Dias*). OMI 7357749. Longueur 337 m, 49.000 t. Pavillon Brésil. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1978 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishikawajima do Brasil; converti en unité FPSO en 1998. Propriétaire Petrobras (Brésil). Après le *Petrobras-32* (cf. "[A la Casse](#)" n° 70, p. 10 et 81-82), le *Petrobras-33* est le 2ème navire de la compagnie d'État brésilienne qui doit être démolé dans un chantier conforme à sa nouvelle politique de démantèlement, c'est à dire disposant de cale sèche ou au moins de surfaces étanches équipée de systèmes de drainage. Comme celle du *Petrobras 32*, la démolition du *Petrobras 33* a été attribuée au chantier Ecovix de Rio Grande (État de Rio Grande do Sul) en partenariat avec le sidérurgiste Gerdau.



Petrobras 33. © Erik Azevedo

Petroleo Nautipa (ex-*Knock Bui*, ex-*Aenias*, ex-*In-Nahala*, ex-*Polartank*). OMI 7380629. Longueur 266 m, 23.590t. Pavillon Singapour, Saint-kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1975 à Tsurumi (Japon) par NKK Corp. Après une carrière de tanker transporteur de pétrole brut, il est converti en unité FPSO et entre en service en 2002 sur le champ pétrolier d'Etame au large du Gabon où il sera exploité jusqu'en octobre 2022. Propriétaire BW Offshore Holdings Pte Ltd (Singapour). En 2024, BW Offshore annonce la vente du *Petroleo Nautipa* pour démolition à un chantier conforme aux standards de la Convention de Hong Kong. Le chantier sélectionné est l'Indien Baijnath Melaram qui a obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de conformité à la Convention de Hong Kong. Le *Petroleo Nautipa* est dépavillonné, abrégé en *Leo* et remorqué depuis Oman où il était désarmé jusqu'à Alang. 450 US\$ la tonne. BW Offshore dit avoir l'intention de contrôler les opérations sur le chantier tout au long de la démolition par une équipe interne et par du personnel tiers qualifié.



Petroleo Nautipa, septembre 2013, champ pétrolier d'Etame (Gabon). © Alexander Reid Waterford Fairlieburne Gardens



Leo, échoué à Alang, mai 2024. © Eren Topcu

Suvarna Swarjya. OMI 9170432. Longueur 173 m, 8.541 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Swarjya*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Vendu aux enchères en l'état à Colombo (Sri Lanka). Racheté par Sintec Machinery Trading FZCO enregistré aux Émirats arabes unis. Il s'échoue à Chattogram le 25 avril 2024 dans l'unité 2 du chantier S.N.Corporation. 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.



Tharateratana 1 (ex-*Nissho Maru*). OMI 9016832. Longueur 70 m, 739 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1990 à Namikata (Japon) par Yamanaka. Propriétaire B P P Supply Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh par le chantier Dynamic Ship Recycling Industries.

Tharateratana 1, février 2023 © Teachers

Wilson (ex-*P C Nutthaphon*, ex-*Choke Navee 6*, ex-*Sanpo Maru*). OMI 7904061. Longueur 65 m. Pavillon Thaïlande, Cameroun depuis janvier 2023. Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Namikata (Japon) par Oura Dock. Propriétaire PC Marine 1992 Co Ltd (Thaïlande). Racheté pour démolition en janvier 2023 par Klop Shiptrading Ltd enregistré aux Îles Marshall. Il s'échoue seulement un an plus tard au Bangladesh.



P C Nutthaphon,
© Prachya Cheawchan



Wilson, chantier Tai-Hua Steel Enterprise,
Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

Xin Run 66 (ex-*Li Hua 6*, ex-*Chang Run1*, ex-*Li Hua 6*). OMI 9094418. Longueur 112 m, 2.908 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen, puis Foresight ship Classification. Construit en 2004 à Zoushan (Chine) par Zhoushan Wuzhou SR&B Co. Détenu en 2008 à Zhangjiagang (Chine). Propriétaire Zhoushan Xincheng Yifeng Run (Chine). Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Taihua Steel Enterprise. 525 US\$ la tonne.



Xin Run 66, avril 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Yong Feng (ex-*Amiri*, ex-*Miri*, ex-*Bintan*, ex-*Tenyoshi Maru No.4*, ex-*Tenyoshi*, ex-*Tenyoshi Maru*). OMI 7374448. Rallongé en 1990 de 97 à 111 m, 2.055 t. Pavillon Cameroun depuis septembre 2023; précédemment Saint-Kitts-et-Nevis (2019), Îles Cook (2017), Mongolie (2015), Kiribati (2010), Tuvalu (2009), Bolivie (2002) et Singapour (1990). Société de classification Sing-Lloyd. Construit en 1975 à Uwajima (Japon) par Miyoshi. Détenu en 2015 et 2017 à Haiphong (Viet Nam). Propriétaire Smile Winner Co Ltd enregistré aux Samoa. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Remorqueur

2023 : octobre-novembre-décembre = 5

2024 : janvier-février-mars = 3

Octobre-novembre-décembre 2023

Hal Anant (ex-Dulam Providence, ex-Fu Lai, ex-Flexservice 3). OMI 8107098. Rallongé de 85 à 107 m en 1993, 4.092 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Ex-poseur de pipeline construit en 1982 à Marstrand (Suède) par FEAB-Marstrand puis converti en 2007. Détenu en 2003 à Yokohama (Japon). Propriétaire HAL Offshore Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.



Flexservice 3. © SJo Historie



Hal Anant. © Hal Offshore

SA Amandla (ex-Smit Amandla, ex-John Ross, ex-S. A. John Ross). OMI 7385215. Longueur 95 m, 3.062 t. Pavillon Afrique du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1976 à Durban (Afrique du Sud) par James Brown & Hamer. Propriétaire Smit Amandla Marine (Pty) Ltd (Afrique du Sud).



John Ross, Photo FotoFlite, collection Erwan Guéguénat



SA Amandla, entrée au Cap (Afrique du Sud).
© Andrew Ingpen

Construit en Afrique du Sud, le remorqueur d'intervention et de sauvetage *SA Amandla* a été exploité pendant toute sa carrière au large de l'Afrique du Sud et armé par des équipages sud-africains. Il a porté secours sans faillir à nombre de navires de passage le long des côtes sud africaines. "A la Casse" l'a aussi repéré sauvant du naufrage des navires à bout de souffle tombés en panne alors qu'ils étaient en partance pour la démolition (cf. [Sea Frost "A la Casse" n°58](#), p. 47, [Ursus "A la Casse" n°56](#), p. 47, [Order "A la Casse" n°54](#) p. 29, [Antaios "A la Casse" n°48](#), p. 67, [Poti "A la Casse" n°35](#), p 39, [Sundance/Tristar Dubai "A la Casse" n°32](#),p 7). Combien de vies de marins sauvées et de marées noires évitées ?

Ses admirateurs auraient souhaité qu'il soit conservé et exposé au Cap, son port d'attache, dans le cadre de la mise en place d'un centre éducatif dédié au secteur maritime dans tous ses aspects et développements.

Pas de pitié pour les héros : pas plus pour le sauveteur français *Abeille Flandre*, dont seule l'hélice a été conservée et remise à la ville de Brest pour être exposée sur le port que pour le sud-africain *SA Amandla*.

A 47 ans, le *SA Amandla* est mis à la retraite puis revendu à Excel International FZC (Émirats arabes unis) pour démolition. Il s'échoue à Alang le 25 décembre 2023 sous le nom d'*Iconic 09*.



Iconic 09, janvier 2024, Alang. © Vishal Sinh

SAS 4 (ex-Al Hawtah). OMI 8921016. Longueur 42 m, 935 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Hessel (Royaume-Uni) par Dunston. Propriétaire SAS Middle East General (Émirats arabes unis). Vendu pour démolition en Inde.



Al Hawtah, terminal pétrolier de Juaymah (Arabie Saoudite), juin 2016. © Capt Tony Powell

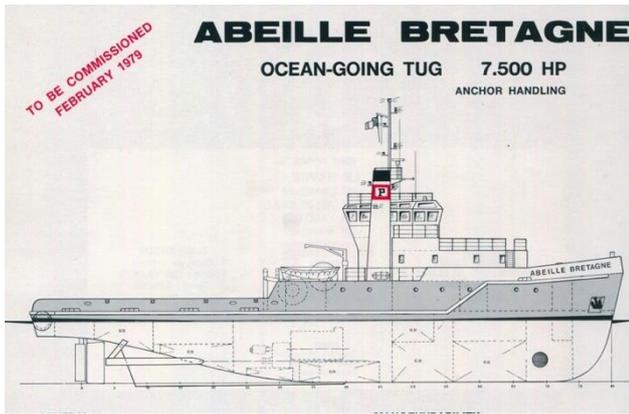
Thiseas (ex-Lucky Star, ex-Spartan, ex-Jantar, ex-Pacific Salvor, ex-Abeille Bretagne). OMI 7725403. Longueur 45 m. Pavillon Togo depuis août 2023, précédemment Belize (2022), Grèce (2017), Malte (2001), Papouasie-Nouvelle-Guinée (1996), France (1979). Société de classification inconnue. Construit en 1979 à Dieppe (France) par les Chantiers et Ateliers de la Manche pour Les Abeilles-International (France) et le remorquage en haute mer, le service à l'offshore pétrolier et éventuellement le sauvetage.



Abeille Bretagne. © Pascal Bredel



Abeille Bretagne (à gauche, second plan) et *Abeille Provence* lors de l'appareillage du *Norway ex-France*, Le Havre, 18 août 1979. DR, collection Erwan Guéguénat



© PROGEMAR , collection Erwan Guégueniat



Abeille Bretagne. à quai au Havre (France).
© Pascal Bredel

En 1996, il est revendu à Pacific Towing PNG Pty Ltd basée à Port-Moresby (Papouasie-Nouvelle Guinée) qui l'exploite pendant 5 ans sous le pavillon national et le nom de *Pacific Salvor*. Il revient en Europe en 2001 après son rachat par l'armateur polonais Promas Shipping Ltd qui le rebaptise *Jantar*. En 2010, il passe aux mains de l'armateur grec Giglinis qui le rebaptise *Spartan*.



Jantar, Le Havre. © Pascal Bredel

Depuis 2017, l'armateur grec Chatzigavriil Tugs Maritime Co l'utilisait en tant que *Lucky Star* pour des missions d'assistance en mer de Thrace depuis le port d'Alexandroupoli au nord-est de la Grèce. 3 détentions : en 2001 à Katsuura (Japon), en 2003 à Teeside (Royaume-Uni) et en 2005 à Santa Cruz de Tenerife (Canaries, Espagne). En septembre 2022 il est racheté par une certaine Cortina Ventures Co domiciliée Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake, Majuro MH 96960, Îles Marshall et devient le *Thiseas*.



H Seas, Souda (Grèce), 31 octobre 2023 peu avant son départ pour démolition
© Pascal Bredel



Sa dernière localisation en novembre 2022 le situait à Souda, sur la côte nord de Crète. En août 2023 il est racheté par Brave Shipping & Engineering également domiciliée aux Îles Marshall. Le magazine *Worldwide Tug and OSV News* annonce qu'il a finalement été remorqué en décembre 2023 pour démolition en Türkiye, abrégé en *H. Seas*.

Tim Sumed (ex-*Wimbrown Three*). OMI 6609171. Longueur 49 m. Pavillon Égypte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1966 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands Shipbuilding Co. Propriétaire Timsah Shipbuilding Co (Égypte). Le magazine *Worldwide Tug and OSV News* annonce sa démolition par un chantier local égyptien.



Wimbrown Three. © Albert Weller

Janvier-février-mars 2024

Afthonia V (ex-*Black Diamond*, ex-*Riverton*, ex-*Smit-Lloyd 112*). OMI 7402465. Longueur 64 m. Pavillon Panama, Togo pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Zaltbommel (Pays-Bas) par De Waal comme navire de service à l'offshore pétrolier en mer du Nord pour le compte de l'armateur néerlandais Smit Lloyd. Détenu en 2014 à Aveiro (Portugal).



Smit Lloyd 112. © Luis Prieto Garcia



Black Diamond, à louer. © Yacht Charter Fleet

Robin des Bois a déjà raconté les ennuis de l'ex-travailleur de la mer après la fin de sa carrière pétrolière (cf. "[A la Casse](#)" n°43, p. 8 "Directement du champagne aux chalumeaux ?"). En 2014, son ultime mission de remorquage du yacht à vapeur *SS Delphine*, entre les Baléares et Aveiro (Portugal), s'était mal passée. Le cabestan d'époque du *Delphine*, construit en 1921, avait été détruit. L'équipage, capitaine et officiers compris, ne présentait pas les certificats de qualification obligatoires. Le navire, qui s'appelait encore *Riverton*, avait été détenu pendant 107 jours à Aveiro puis était entré dans le chantier de Valence (Espagne) pour des travaux de conversion. Son nouvel armateur Super Yachting Activities Lda enregistré au Panama aux bons soins de Madeira Yachts Shipping Register Management Lda (Madère), qui l'avait racheté en septembre 2014, a le projet d'en faire un night club flottant en Méditerranée, avec possibilité d'affrètement pour des événements type Grand Prix de Monaco ou festival de Cannes. Il devient le *Black Diamond* et gagne Marseille en juin 2015 pour d'ultimes aménagements. Les transformations dans le chantier espagnol ont été radicales. Tellement que les Affaires Maritimes de Marseille ne le jugent pas sûr pour la navigation. Plombé par l'interdiction de naviguer, les contrats tombés à l'eau et l'accumulation de dettes, le *Black Diamond* doit renoncer à sa carrière dans l'événementiel.

En décembre 2015, il est à vendre pour 2,3 millions € en tant que yacht. Il trouve preneur deux ans et demi plus tard, racheté pour un montant non précisé par Sea Fleurs Ltd aux bons soins de SSH Maritime Management Ltd basé à Athènes (Grèce). Le *Black Diamond* devient l'*Afthonia V* et gagne la Grèce en juillet 2018. Il reste en attente dans les chantiers de Perama. Racheté en janvier 2024 par Aegean Shipping Management SA (Grèce), il est finalement remorqué et échoué le 5 février dans les chantiers d'Aliaga.



Afthonia V, désarmé à Perama (Grèce), octobre 2019.
© George Givisis



Février 2024, *Afthonia V* échoué à Aliaga. © Eren Topcu

Han Ji 2 (ex- *Maersk Fetcher*). OMI 9086215. Longueur 82 m, 2.126 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Union Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Ulstein (Norvège) par Ulsteinvik. Détenu rn 2023 à Guangzhou (Chine). Propriétaire Xingshun Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté en mars 2024 par New Century Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 595 US\$ la tonne.



Han Ji 2, Singapour, mars 2015. © Martin Klingsick

Hermes (ex-*Drive Mahone*, ex-*Maersk Mahone*, ex-*Maersk Helper*, ex-*Maersk Server*, ex-*Maersk Trinity*, ex-*Trinity Bay*). OMI 8211576. Longueur 72 m, t. Pavillon Chypre. Société de classification Lloyd's Register of SHipping. Construit en 1983 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Alfons Hakans AS (Estonie). En février 2024, il est remorqué pour démolition à Liepaja (Lettonie).



Drive Mahone, Rijeka (Croatie), 18 août 2009
© Dragec



Hermes, arrivée en remorque à Liepaja (Lettonie), 22 février 2024 © LPX

Navire-pilote

Octobre-novembre-décembre 2023

Defiant (ex-Oms Heidelberg, ex-Kommodore Ruser). OMI 5427784. Longueur 55 m, 762 t. Pavillon Sierra Leone puis Sao Tome & Principe mais ce dernier pavillon est usurpé. Société de classification inconnue. Construit en 1964 à Papenburg (Allemagne) par Jos.L.Meyer pour la Direction de l'eau et de la navigation (Wasser-und Schifffahrtsdirektion) du port de Hambourg. Revendu en 2010 à Offshore Maritime Services basé au Cap (Afrique du Sud) pour être exploité comme navire de surveillance sur les champs pétroliers. Son dernier propriétaire connu était depuis 2014 Nems Services Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques. Racheté en novembre 2023 par Sahib Ji Trading LLC (Émirats arabes unis) avant son départ en remorque pour démolition en Inde sous le nom de *White Palm*.



Kommodore Ruser, septembre 2009, Cuxhaven (Allemagne). © Maik Richter



Defiant 19 novembre 2016. © Derrick Pinington

Navire poseur de pipelines

Octobre-novembre-décembre 2023

Mas Mulia (ex-Britoil LB-1). OMI 8772130. Longueur 99 m, 5.701 t. Pavillon Niue. Société de classification International Ship Classification. Construit en 2009 à Batam (Indonésie) par Britoil Indonesia Offshore. Propriétaire ASL Shipyard Pte Ltd (Singapour). Échoué pour démolition en Inde.

Janvier-février-mars 2024

Comanche (ex-Global Comanche, ex-Ingram Derrick Barge No.7, ex-McDermott Derrick Barge No. 21). OMI 8757647. Longueur 122 m, 9.091 t. Pavillon inconnu depuis 2017, précédemment Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1969 à Brisbane (Australie) par Evans Deakins Industries. Propriétaire TCO Marine Ltd (Nigeria). Désarmé depuis 10 ans, il est vendu pour démolition en l'état à Batam (Indonésie). 390 US\$ la tonne. Il est finalement remorqué et échoué au Bangladesh.

Navire de recherches

Janvier-février-mars 2024

Deep Stim III (ex-*C Searcher*, ex- *Gary Chouest*). OMI 8136544. Longueur 64 m. Pavillon USA. Société de classification inconnue. Construit en 1982 à Larose (Louisiane, USA) par North American Shipbuilding. Propriétaire Offshore Services Vessels LLC (USA).



Le navire de recherches sismiques *Deep Stim III* désarmé à Larose (Louisiane, États-Unis), septembre 2013. © CDAG

L'ex-navire de recherches sismiques a été coulé le 30 janvier 2024 au large des côtes de Bay County (Floride). Il rejoint des centaines de structures de béton ou de métal immergées pour servir de "récifs artificiels", parmi lesquelles des cages à poules, des wagons de marchandises, des amas de pneus, des ponts, des barges et des navires hors d'usage. Les offices de tourisme se réjouissent d'enrichir l'offre de divertissement sur la côte nord-ouest de la Floride et vantent l'épave du *Deep Stim III* comme la plus grande après le porte-avions *Oriskany*, sabordé en mai 2006 un peu plus loin au large de Pensacola et clou de la "piste des épaves du corridor de Floride" (Florida Panhandle Shipwreck Trail).



30 janvier 2024, sabordage du *Deep Stim III*
© getthecoast.com



30 janvier 2024, sabordage du *Deep Stim III*
Capture d'écran Chasing Water

Au sujet du sabordage du porte-avions *Oriskany*, voir les communiqués de Robin des Bois :

"[Naufrage d'un porte-avions aux États-Unis](#)", 3 mai 2006.

"[Demain, les États-Unis lancent un porte-avions sous-marin](#)", 16 mai 2006.

Divers

Drague

Octobre-novembre-décembre 2023

Gibraltar (ex-*Professor Goryunov*). OMI 8505678. Puits 4.500 m³. Longueur 110 m, 4.960 t. Pavillon Chypre, puis Palaos et enfin Comores en décembre 2023 pour son dernier voyage abrégé en *Ibra*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping jusqu'en avril 2023, puis International Register of Shipping et enfin Maritime Bureau of Africa. Construit en 1986 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Smit. Détenu en 2017 à Rotterdam (Pays-Bas). Propriétaire Nautilus Circle Co Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Inde.



Gibraltar, au mouillage à Singapour, août 2013
© Gerhard Simak

Lelystad. OMI 8507391. Puits 10.329 m³. Longueur 137 m, 8.375 t. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Hardinxveld (Pays-Bas) par De Merwede S&M. Propriétaire Van Oord Ship Management BV (Pays-Bas). Échoué pour démolition en Türkiye le 6 octobre 2023.

Lelystad, Santos (Brésil), mai 2015. © Lakhtikov Dmitriy



Transporteur de granulats

Janvier-février-mars 2024

De Sheng 3 (ex-*Fu Lian 555*). OMI 1042988. Longueur 118 m, 3.924 t. Pavillon Chine, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 2017 en Chine. Propriétaire Fujian Yi De Sheng Shipping Co (Chine). Racheté par Trade Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde. Il s'échoue le 1er février à Alang rebaptisé *Ze Sheng*.

Transporteur de sable

Janvier-février-mars 2024

Les *101 Sambong* et *102 Sambong* forment un ensemble remorqueur/barge utilisé pour le transport de sable.

101 Sambong (ex-Kpl No. 101, ex-Hokuyo Maru No.5). OMI 9162710. Longueur 27 m, 420 t. Pavillon Corée du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Sambong 1*. Société de classification inconnue. Construit en 1996 à Nagasaki (Japon) par Nagasaki Shipbuilding. Propriétaire Kummoon Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Future Projects Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Mak Corporation.

102 Sambong. Longueur 95 m, 2.822 t. Pavillon Corée du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Sambong 2*. Société de classification inconnue. Construit en 1996 à Nagasaki (Japon) par Nagasaki Shipbuilding. Propriétaire Kummoon Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh par le chantier Mak Corporation.



L'ensemble remorqueur et barge *101 Sambong* et *102 Sambong* au large de Busan (Corée du Sud), décembre 2016. © EZEK

301 Sambong. OMI 8361125. Longueur 101 m, 2.750 t. Pavillon Corée du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Sambong 3*. Société de classification Korea Ship Safety Technology Authority. Construit en 1993 en Corée du Sud. Propriétaire Kummoon Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Future Projects Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue le 18 janvier 2024 à Chattogram dans le chantier Mak Corporation.



301 Sambong, Jinhae (Corée du Sud), février 2016. © Vladimir Tonic

Navire-atelier

Janvier-février-mars 2024

Diligence (ex-*Stena Inspector*). OMI 7814448. Longueur 111 m, 5.654 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Landskrona (Suède) par Oresundsvarvet AB comme navire de support aux travaux sous-marins de l'offshore pétrolier en mer du Nord.



1982, *Stena Inspector* affrété par la Royal Navy pendant la guerre des Malouines. © Imperial War Museum



Juillet 017, *Diligence* à La Valette (Malte). © Anthony Vella

En 1982, le gouvernement britannique l'affrète pour le soutien à la flotte pendant la guerre des Malouines (2 avril-14 juin 1982) puis le rachète en octobre 1983. L'ex-*Stena Inspector* est converti et équipé en navire-atelier capable de réparer les navires de la Royal Navy et les sous-marins dans les zones éloignées de leurs ports d'attache. Il devient le *Diligence* A132, surnommé le "couteau suisse flottant". Il est désarmé en 2015 à la base navale de Portsmouth. En août 2016, le ministère de la Défense publie une annonce pour sa mise en vente. Le navire est présenté comme "en bon état" mais pas "en état de marche" et "capable de supporter un remorquage". La continuation d'activité peut être envisagée. Un prix minimal d'achat est fixé à 800.000 livres (1 million US\$). Aucun acheteur ne se manifeste, l'annonce est republiée en février 2019, sans plus de succès.

Début mars 2024, le *Diligence* est finalement remorqué pour démolition dans les chantiers d'Aliaga.



Mars 2024, Portsmouth. Départ du *Diligence* en remorque, direction Aliaga. © Solent Cruises Ltd

Câblier

Raymond Croze. OMI 8104199. Longueur 108 m. Pavillon France (RIF). Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à La Rochelle-La Pallice (France) par les Chantiers Navals de La Pallice pour la Compagnie Française des Câbles Sous-Marins et de Radio devenu par la suite France Telecom Marine (1988) puis Orange Marine (2013).



Période France Telecom, juillet 2012



Période Orange à la Seyne sur Mer, septembre 2015

© Pascal Bredel



Raymond Croze à Brest (France) © Erwan Guéguéniat

15 avril 2013, sous les couleurs de France Telecom



8 septembre 2013, sous celle d'Orange Marine

Retiré du service en août 2023 et désarmé à La Seyne-sur-Mer après son remplacement par le *Sophie Germain*. Le 18 décembre 2023, le *Raymond Croze* quitte La Seyne-sur-Mer en remorque du *Sea Vanquish* à destination des chantiers de démolition d'Aliaga. Son exportation pour démolition fait polémique. En matière de choix d'un chantier de démolition des navires, le critère est financier. La vente du *Raymond Croze* à un chantier turc a rapporté plus d'un million d'euros. Pour le PDG d'Orange, "les chantiers européens n'offrent pas les mêmes tarifs", "un autre choix aurait été une faute".

Le *Leon Thevenin*, construit en 1983 et sistership du *Raymond Croze*, est toujours en activité.



Départ à la casse, 18 décembre 2023. © Pascal Bredel.



Raymond Croze, Aliaga. © Selim San

Sources:

ABC ; Advanced Shipping & Trading ; Agence de Développement d'Izmir-Ministère de l'Industrie et de la Technologie (Türkiye) ; Agence Européenne de Sécurité Maritime ; Allied Shipbroking ; Anchor Shipbroking ; Asharq Al-Awsat ; Auke Visser ; Baltinc Shipping ; Best Oasis ; Black Sea Memorandum of Understanding ; BN Americas ; Boat International ; Boatnerd ; Brazil Energy Insight ; Bureau Veritas ; Cape Times (the) ; CBC/Radio Canada ; CDM-Cafe del Montenegro ; CFIM la radio des Îles de la Madeleine ; Channel 16 ; Chittagong Port Authority (the) ; Club Feroviar ; CNN ; Commission Européenne ; Container News ; Container Ship Register ; Coopérative de Transport Maritime et Aérien ; Cuget Liber ; Cumhuriyet ; Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd ; Dover Ferry ; Dredge Point ; Dredgepoint.org ; DuvaR ; Ege de Sonsoz ; Enterprise - Egypt ; Equasis ; Ferry-Site (the) ; Fleetmon ; Fleetphoto.ru ; G Captain ; Garde côtière canadienne ; Get the Coast ; Global Marketing Systems ; Guardian (the) - UK ; Haute Cour de Justice de Bombay ; Helder Line ; Herd Law Firm ; Indian Ocean Memorandum of Understanding ; Industrial Union ; Interfax-Russie ; Intermodal Research ; Japan Forward ; Japan News (the) / Yomiuri Shimbun ; Japan Oceanographic Data Center ; Journal of Northwest Atlantic Fishery Science ; Journal of Petroleum Technology ; Koopvaardij ; Lloyd's List ; Lloyd's Register of Ships ; Loadstar (the) ; Manifold Times (the) ; Marin (le) ; Marine Traffic ; Maritime Executive ; Maritime Reporter and Engineering News (the) ; Mediterranean Memorandum of Understanding ; Mer et Marine ; Merco Press ; Ministero della Difesa - Agenzia Industrie (Italie) ; Ministry Of Defence – Defence Equipment Sales Authority (UK) ; Miramar Ship Index ; Navi e Capitani ; Navy Lookout ; Nippon Kaiji Kyokai ; Offshore Magazine ; Ouest-France ; Petrobras ; Philippine Coast Guard ; Radio Canada ; Republic of Singapore-Navy ; Reuters ; Robin des Bois, sources personnelles et archives ; Russian Maritime Register of Shipping ; Safety 4 Sea ; Seafood Source ; Seaswift ; Seatrade News India ; Ship and Bunker ; Ship Nostalgia ; Shipfax ; Shipping Inbox ; Shipping Italy ; Shipspotting ; Simplon Postcards ; Sjhistorie ; Soviet Trawler.narod ; Splash 247 ; Star Asia ; Sun Star - Philippines (the) ; Tass ; Télégramme (le) ; Tokyo Memorandum of Understanding ; Trade Winds ; TWZ-The War Zone ; Tyne Built Ships ; U.S. Department of the Treasury ; United States Coast Guard ; University of Florida ; Upstream online ; US Office of Foreign Assets Control ; Ved Shipping ; Vessel Finder ; Vessel Tracker ; Westbound Global ; Worldwide Tug & OSV News ; Yenigün ; Yereliz ; Yurtsever ; Zehl & Associates.

ANNEXE 1
Navires partis à la casse en avril 2024

n° OMI	Catégorie	Nom et anciens noms	Nom du dernier voyage	Construit en	Age	Poids lège	Pavillon	Pavillon du dernier voyage	Armateur	Nationalité de l'armateur	Propriétaire effectif	Nationalité du propriétaire effectif	Pays de démolition	Prix à la tonne US\$
9121613	tanker chimiquier	<i>Ara Hana</i> <i>ex-Myung Jin</i>	<i>Hana</i>	1995	29	1 260	Corée du Sud	Comores	Hana Marine Co Ltd	Corée du Sud			Inde	
1046922	cargo polyvalent	<i>Bao Di Long 8</i>		2006	18	3 133	Chine	Sierra Leone	GU QW	Chine			Bangladesh	
9063988	porte-conteneurs	<i>Border</i> <i>ex-Peter Rickmers</i> , <i>ex-Border</i> , <i>ex-Peter Rickmers</i> , <i>ex-Zim Mexico III</i> , <i>ex-Peter Rickmers</i> , <i>ex-Kaiama</i> , <i>ex-Peter Rickmers</i>	<i>Bord</i>	1993	31	5 723	Antigua & Barbuda	St Kitts-et-Nevis	Spirit of Africa Shipping Co	Antigua & Barbuda	Tom Worden Gmbh &Co Kg	Allemagne	Inde	454
9673240	navire de forage	<i>Camburi</i> <i>ex-Jurong Aracruz</i>	<i>Ambur</i>	2017	7	27 102	St Kitts-et-Nevis		SETE	Brésil			Inde	
9172284	navire de services à l'offshore	<i>Dark Knight</i> <i>ex-Lady Sandra</i>		1998	26	2 606	Inde	Palaos	Hind Offshore Pvt Ltd	Inde			Inde	
8126848	navire de services à l'offshore	<i>Dong Fang Yong Shi 2</i> <i>ex-Maersk Trader</i> , <i>ex-Torea</i> , <i>ex-Arctic Shiko</i>		1983	41	2 254	Panama	Gabon	Sinopec Offshore Oilfield Services	Chine			Bangladesh	635
7812024	cargo réfrigéré	<i>Frost Olympos</i> <i>ex-Frio America</i> , <i>ex-Ekvator</i> , <i>ex-Frost Hector</i> , <i>ex-Frigo Oceania</i>		1980	44	2 410	Russie	Mongolie	Vladkristall Co Ltd	Russie			Inde	
9143764	voiturier	<i>Fugaku Maru</i>	<i>Gaku</i>	1997	27	7 795	Japon	Comores	Fujitrans Corp	Japon			Bangladesh	
9104457	vraquier	<i>Gns Hope</i> <i>ex-Everaim</i> <i>ex-Hellenic Sky</i> <i>ex-Mermaid Star</i> <i>ex-Mercury Star</i>		1994		9 812	Corée du Sud		GNS Seoul Co Ltd	Corée du Sud			Bangladesh	
8819225	vraquier	<i>Inter Stevedoring 8</i> <i>ex-Boca Grande III</i> , <i>ex-East Power</i> , <i>ex-Eastern Power</i> , <i>ex-Cereza</i> , <i>ex-Milamores</i>		1989	35	11 104	Japon	Thaïlande	National Power Plant 3 Co Ltd	Thaïlande	Highland Maritime Co Ltd	Thaïlande	Bangladesh	

Navires partis à la casse en avril 2024

n° OMI	Catégorie	Nom et anciens noms	Nom du dernier voyage	Construit en	Age	Poids lège	Pavillon	Pavillon du dernier voyage	Armateur	Nationalité de l'armateur	Propriétaire effectif	Nationalité du propriétaire effectif	Pays de démolition	Prix à la tonne US\$
9037214	porte-conteneurs	<i>Ji Yuan</i> ex- <i>OSG Alpha</i> , ex- <i>Yong Sheng</i> , ex- <i>OOCL Kanto</i> , ex- <i>Constanta 1</i> , ex- <i>Yong Sheng</i>	<i>Yua</i>	1994	30	4 405	Hong Kong	St Kitts-et-Nevis	Jiyuan Shipping Ltd	Hong Kong (Chine)	Jipeng (Fuzhou) Ship Management Co Ltd	Chine	Bangladesh	540
7429322	cargo polyvalent	<i>Kaleli Ana</i> ex- <i>E. Orkan</i> , ex- <i>Sofoula</i> , ex- <i>Santa Sofia</i> , ex- <i>Sir Gordon</i> , ex- <i>Germa Lord</i>		1976	48	1 700	Comores		Black Sea Maritime Ltd	Îles Marshall	Caferoglu Shipping & Trading Co Ltd	Türkiye	Türkiye	
8220125	transporteur de sable	<i>Koseki Maru No.2</i> ex- <i>Oriental Star</i> , ex- <i>Green Star</i> , ex- <i>Kyoho Maru</i>	<i>Mudita</i> puis <i>Titan</i>	1983	41	6 979	Japon	Tuvalu puis Comores	Ube Shipping & Logistics Ltd	Japon			Bangladesh	485
9122306	porte-conteneurs	<i>Nagaleader</i> ex- <i>Peace Ocean</i> , ex- <i>Pretty Ocean</i>	<i>Naga 2</i>	1996	28	2 453	Hong Kong	Comores	East Primera Holdings Ltd	Chine	Fujian Xinan Shipping Co Ltd	Chine	Bangladesh	
9074030	cargo polyvalent	<i>New Courage</i> ex- <i>Kibi</i>		1994	30	4 426	Panama		Starryway Co Ltd	Hong Kong (Chine)	Rightway Shipping Services Co Ltd	Chine	Inde	540
9141625	cargo polyvalent	<i>Ocmis Gar</i> ex- <i>Prince Basel</i> , ex- <i>Wasaborg</i> , ex- <i>Seaboard Liberty</i> , ex- <i>Wasaborg</i> , ex- <i>P&O Nedlloyd Belem</i> , ex- <i>Wasaborg</i>		1997	27	2 477	Guinée-Bissau		Gar Maritime Co Ltd	Libéria	Ocmis Ship Management Ltd	Espagne	Inde	
8822258	transporteur de gaz	<i>Pilatus 21</i> ex- <i>Likasith</i> , ex- <i>Mahathep</i> , ex- <i>Okeanos 1</i> , ex- <i>Sewa Maru No.3</i>		1989	35	889	Thaïlande		Pilatus Marine PCL	Thaïlande			Bangladesh	

Navires partis à la casse en avril 2024

n° OMI	Catégorie	Nom et anciens noms	Nom du dernier voyage	Construit en	Age	Poids lège	Pavillon	Pavillon du dernier voyage	Armateur	Nationalité de l'armateur	Propriétaire effectif	Nationalité du propriétaire effectif	Pays de démolition	Prix à la tonne US\$
8500068	cargo polyvalent	<i>Span Asia 29</i> <i>ex-Arife</i> , <i>ex-Maj Danielsen</i> , <i>ex-Niugini Gul</i> , <i>ex-ANL Pride</i> , <i>ex-Maj Danielsen</i> , <i>ex-Tinto</i> , <i>ex-Band Aid Star</i> , <i>ex-Tinto</i>	<i>Sia 2</i>	1985	39	1 836	Philippines	St Kitts-et-Nevis	Philippine Span Asia Carrier	Philippines			Bangladesh	
8500056	cargo polyvalent	<i>Span Asia 30</i> <i>ex-Knidos M</i> , <i>ex-Knidos</i> , <i>ex-Otto Danielsen</i> , <i>ex-Libra</i> , <i>ex-Dorado</i> , <i>ex-Band Aid Express</i> , <i>ex-Dorado</i>	<i>Span 30</i>	1985	39	1 836	Philippines	St Kitts-et-Nevis	Philippine Span Asia Carrier	Philippines			Bangladesh	
8203646	cargo polyvalent	<i>Span Asia 32</i> <i>ex-Odessa Star</i> , <i>ex-Letoon</i> , <i>ex-Skogafoss</i> , <i>ex-Godafoss</i> , <i>ex-Nedlloyd Dragon</i> , <i>ex-Oriolus</i> , <i>ex-CCNI Antartico</i> , <i>ex-Oriolus</i>	<i>Sia 32</i>	1982	42	1 801	Philippines	St Kitts-et-Nevis	Philippine Span Asia Carrier	Philippines			Bangladesh	530
8603535	cargo polyvalent	<i>Span Asia 33</i> <i>ex-Aylin</i> , <i>ex-Eva Danielsen</i> , <i>ex-BBC Germany</i> , <i>ex-Industrial Caribe</i> , <i>ex-BBC Germany</i> , <i>ex-Ranginui</i> , <i>ex-Zim Bangkok</i> , <i>ex-Anke</i> , <i>ex-Global Express 4</i> , <i>ex-Anke</i> , <i>ex-Falcon</i> , <i>ex-Anke</i>	<i>Span 33</i>	1986	38	1 826	Philippines	St Kitts-et-Nevis	Philippine Span Asia Carrier	Philippines			Bangladesh	
8818752	cargo polyvalent	<i>Span Asia 35</i> <i>ex-Manland</i> , <i>ex-Angermanland</i>	<i>Sia 3</i>	1989	35	2 166	Philippines	St Kitts-et-Nevis	Philippine Span Asia Carrier	Philippines			Bangladesh	

Navires partis à la casse en avril 2024

n° OMI	Catégorie	Nom et anciens noms	Nom du dernier voyage	Construit en	Age	Poids lège	Pavillon	Pavillon du dernier voyage	Armateur	Nationalité de l'armateur	Propriétaire effectif	Nationalité du propriétaire effectif	Pays de démolition	Prix à la tonne US\$
9114464	vraquier	<i>Uranus J</i> <i>ex-Lady Hind</i> , <i>ex-New Nikki</i>		1996	28	5 778	Palaos		Uranus Nave Co Ltd	Libéria	NJ Trust Marine Ltd	Grèce	Pakistan	
8122385	cargo réfrigéré	<i>Viva 106</i> <i>ex-Chi Lai</i> , <i>ex-Tsurusaki</i>		1982	42	2 188	Panama		Viva Marine SA	Panama	Hua Fu International Group SA	Taiwan	Bangladesh	
9142007	vraquier	<i>Xin LV Bao Shi</i> <i>ex-Xin Lu Bao Shi</i> , <i>ex-Morning Sky</i>		1996	28	7 785	Chine	Sierra Leone	Fujian Xiamen Shipping Co Ltd	Chine			Bangladesh	520
1060007	cargo polyvalent	<i>Zhong Xing 22</i> <i>ex-Sheng An Da 68</i>	<i>Hong Xi</i>	2008	16	3 621	Chine	Palaos	Fangcheng Gang Zhong Xing Shipping	Chine			Bangladesh	515



Camburi, en construction, Singapour.
© Robert Radziszewski



Gaku, à Chattogram. © Abdul Ahad



Uranus J, à Gadani. © Mohammad Ayaz

ANNEXE 2

Inventaire non exhaustif des navires militaires européens partis à la démolition / 2006-2024

Pays	Nom	Mis sur cale	Mis à flot	Type	Destination de démolition		Départ vers le chantier	
Allemagne	<i>Köln F211</i>	1980	1981	frégate	Kampen	Pays-Bas	2016	octobre
Allemagne	<i>Niedersachsen F205</i>	1979	1980	frégate	Aliaga	Türkiye	2022	
Allemagne	<i>Rheinland-Pfalz F209</i>	1979	1980	frégate	Aliaga	Türkiye	2017	decembre
Allemagne	<i>Bremen F207</i>	1979	1979	frégate	Aliaga	Türkiye	2021	octobre
Allemagne	<i>U25 (S174)</i>	1973	1975	sous-marin diesel	Frederikshavn	Danemark	2021	juin
Allemagne	<i>Wische H31/Y895</i>		1985	navire d'hébergement	Aliaga	Türkiye	2023	janvier
Espagne	<i>Baleares F71</i>	1968	1970	frégate	Vigo	Espagne	2014	
Espagne	<i>Hernan Cortes L41</i>	1971	1972	bâtiment de débarquement de char	Arinaga, Canaries	Espagne	2014	
Espagne	<i>Marques de la Ensenada A 11</i>		1990	tanker ravitailleur	Aliaga	Türkiye	2015	février
Espagne	<i>Pizarro L42</i>	1971	1972	bâtiment de débarquement de char	Cadix	Espagne	2016	février
Espagne	<i>Asturias F74</i>	1971	1972	frégate	Aliaga	Türkiye	2016	octobre
Espagne	<i>Extremadura F75</i>	1971	1972	frégate	Aliaga	Türkiye	2016	octobre
Espagne	<i>Principe de Asturias R11</i>	1979	1982	porte-avions	Aliaga	Türkiye	2017	
France	<i>Clemenceau R98</i>	1957	1961	porte-avions	Hartlepool	Royaume-Uni	2009	
France	<i>Bouvét D624</i>	1952	1954	escorteur d'escadre	Gand	Belgique	2012	
France	<i>Saône</i>	1939	1948	tanker ravitailleur	Toulon	France	2013	février
France	<i>Argens L9003</i>	1958	1959	bâtiment de débarquement de char	Toulon	France	2013	
France	<i>Dives L9008</i>	1959	1960	bâtiment de débarquement de char	Toulon	France	2013	
France	<i>Jeanne d'Arc R97</i>	1960	1961	porte-hélicoptères	Bordeaux	France	2014	octobre
France	<i>Colbert C611</i>	1953	1956	croiseur	Bordeaux	France	2016	juin
France	<i>Jean Moulin F785</i>	1975	1976	avisos	Gand	Belgique	2015	février
France	<i>Commandant Rivière F733</i>	1957	1958	avisos escorteurs	Gand	Belgique	2014	
France	<i>Duperé D633</i>	1954	1956	escorteur d'escadre	Gand	Belgique	2014	fin
France	<i>La Galissonnière</i>	1958	1960	escorteur d'escadre	Gand	Belgique	2015	juin
France	<i>Détroyat F784</i>	1974	1976	avisos	Gand	Belgique	2015	fin
France	<i>Enseigne de Vaisseau Henry F749</i>	1962	1963	avisos escorteurs	Gand	Belgique	2015	fin
France	<i>Isard A776</i>		1974	bâtiment d'intervention sous la mer	Le Havre	France	2015	
France	<i>Poseidon A722</i>	1974	1974	bâtiment de soutien de nageurs de combat	Le Havre	France	2015	
France	<i>Persévérante Y750</i>	1968	1970	gabare	Le Havre	France	2015	
France	<i>Ondine Y701</i>	années 70	1977	transport de rade	Le Havre	France	2015	septembre
France	<i>Faune Y613</i>	années 70	1971	transport de rade	Le Havre	France	2015	septembre
France	<i>Néréide Y 700</i>	années 70	1977	transport de rade	Le Havre	France	2015	
France	<i>Elfe Y741</i>	années 70	1970	transport de rade	Le Havre	France	2015	
France	<i>Dryade Y662</i>	années 70	1972	transport de rade	Le Havre	France	2015	
France	<i>Naïade Y702</i>	années 70	1979	transport de rade	Le Havre	France	2015	
France	<i>Fougeuse P685</i>	1983	1984	patrouilleur	Le Havre	France	2015	
France	<i>Railleuse P689</i>	1984	1986	patrouilleur	Le Havre	France	2015	
France	<i>La Boudeuse P683</i>	1983	1984	patrouilleur	Le Havre	France	2015	septembre
France	<i>Chimère Y706</i>		1969	bâtiment d'instruction à la manœuvre	Le Havre	France	2015	
France	<i>Farfadet Y711</i>		1970	bâtiment d'instruction à la manœuvre	Le Havre	France	2015	
France	<i>Y732</i>		1969 (mis en service)	démagnétiseur	Le Havre	France	2015	
France	<i>Ondée Y683</i>		1935	tanker ravitailleur en eau	Le Havre	France	2015	juillet
France	<i>Rouget Y634</i>	1974		remorqueur portuaire	Le Havre	France	2015	juin
France	<i>Bonite Y630</i>	1974		remorqueur portuaire	Le Havre	France	2015	juin
France	<i>Terrible S612</i>		1969	sous-marin nucléaire	Cherbourg	France	avant 2027	
France	<i>Foudroyant S610</i>	1969	1971	sous-marin nucléaire	Cherbourg	France	2021	septembre
France	<i>Indomptable S613</i>	1971	1974	sous-marin nucléaire	Cherbourg	France	2020	mars
France	<i>Tonnant S614</i>	1974	1977	sous-marin nucléaire	Cherbourg	France	2018	septembre
France	<i>Inflexible S615</i>	1980	1982	sous-marin nucléaire	Cherbourg	France	2023	janvier
France	<i>Orage L9022</i>	1967	1968	transport de chalands de débarquement	Gand	Belgique	2017	août
France	<i>Ouragan L9021</i>	1962	1963	transport de chalands de débarquement	Gand	Belgique	2016	decembre
France	<i>Jules Verne A620</i>	1969	1970	batiment atelier	Gand	Belgique	2016	juin
France	<i>Jacques Cartier L9033</i>	1981	1982	bâtiment de transport léger	Gand	Belgique	2016	septembre

Inventaire non exhaustif des navires militaires européens partis à la démolition / 2006-2024

Pays	Nom	Mis sur cale	Mis à flot	Type	Destination de démolition		Départ vers le chantier	
France	<i>Rari R634</i>	1984	1984	remorqueur ravitailleur	Gand	Belgique	2016	juin
France	<i>Francis Garnier L9031</i>	1973	1973	bâtiment de transport léger	Gand	Belgique	2017	avril
France	<i>Bougainville L9077</i>	1986	1986	bâtiment de transport et de soutien	Gand	Belgique	2018	mai
France	<i>Rhin A621</i>	1961	1964	bâtiment de soutien mobile	Gand	Belgique	2018	fin
France	<i>Aconit D609</i>	1968	1970	frégate	Gand	Belgique	2018	fin
France	<i>Rhone A622</i>	1962	1962	bâtiment de soutien mobile	Gand	Belgique	2019	mai
France	<i>Rance A618</i>	1964	1965	bâtiment de soutien mobile	Gand	Belgique	2019	mai
France	<i>Loire A615</i>	1965	1967	bâtiment de soutien mobile	Gand	Belgique	2020	
France	<i>Duguay Trouin F67</i>	1971	1973	frégate	Gand	Belgique	2020	
France	<i>Agosta S620</i>	1972	1974	sous-marin diesel	Brest	France	2021	août
France	<i>Beveziers S621</i>	1973	1975	sous-marin diesel	Brest	France	2021	mars
France	<i>La Praya S622</i>	1974	1976	sous-marin diesel	Brest	France	2021	mars
France	<i>Papayer Y740</i>	1968		remorqueur portuaire	Le Havre	France	2021	janvier-février
France	<i>Denti A743</i>	1971	1975	bâtiment d'essais et d'expérimentations	Le Havre	France	2021	juin
France	<i>Tenace A669</i>	1972	1971	remorqueur de haute mer	Le Havre	France	2021	janvier-février
France	<i>Malabar A664</i>	1975	1975	remorqueur de haute mer	Le Havre	France	2021	janvier-février
France	<i>Glaive P671</i>	1976	1977	patrouilleur rapide	Le Havre	France	2021	janvier-février
France	<i>Sterne P680</i>	1979	1979	patrouilleur	Le Havre	France	2021	janvier-février
France	<i>Revi A635</i>	1983	1984	remorqueur ravitailleur	Le Havre	France	2021	mai
France	<i>Minirem</i>	fin années 60		chaland de servitude nucléaire	Le Havre	France	2021	juin
France	<i>Suffren D602</i>	1962	1965	frégate	Bordeaux	France	2023	
France	<i>Montcalm D642</i>	1975	1980	frégate	Bordeaux	France	2023	
France	<i>Meuse A607</i>	1977	1978	tanker ravitailleur	Bordeaux	France	2023	novembre
France	<i>Jean de Vienne D643</i>	1979	1981	frégate	Bordeaux	France	2023	
France	<i>Cassard D614</i>	1982	1985	frégate	Bordeaux	France	2023	
France	<i>D'Entrecasteaux A757</i>	1969	1970	bâtiment océanographique	Bordeaux	France	en attente	
France	<i>Georges Leygues D640</i>	1974	1976	frégate	Bordeaux	France	en attente	
France	<i>Albatros P681</i>		1984 (mis en service)	patrouilleur	Bordeaux	France	en attente	
Italie	<i>Alpino F580</i>	1963	1967	frégate	La Spezia	Italie	2018	
Italie	<i>Ardito D550</i>	1968	1971	destroyer	Aliaga	Türkiye	2018	avril
Italie	<i>Audace D551</i>	1968	1971	destroyer	Aliaga	Türkiye	2018	mai
Italie	<i>MOC 1021 GT22</i>	1943		barge de débarquement	Aliaga	Türkiye	2021	août
Italie	<i>Bagnolini S505</i>	1965	1967	sous-marin diesel	Aliaga	Türkiye	2021	août
Italie	<i>Vittorio Veneto C550</i>	1965	1967	croiseur porte-hélicoptères	Aliaga	Türkiye	2021	juin
Italie	<i>Brenta GT07</i>	1970		tanker ravitailleur en eau	Aliaga	Türkiye	2021	août
Italie	<i>Atlante GT09</i>	1975		remorqueur	Aliaga	Türkiye	2021	août
Italie	<i>Granatiere F585</i>	1983	1985	frégate	Aliaga	Türkiye	2021	juin
Italie	<i>Maestrale F570</i>	1978	1981	frégate	Aliaga	Türkiye	2024	mars
Italie	<i>Scirocco F573</i>	1980	1982	frégate	Aliaga	Türkiye	2024	mars
Italie	<i>Artigliere F582</i>	1982	1983	frégate	Aliaga	Türkiye	2024	mars
Italie	<i>Bersagliere F584</i>	1984	1985	frégate	Aliaga	Türkiye	2024	mars
Italie	<i>Carlo Feccia di Cossato S519</i>	1975	1977	sous-marin diesel	Aliaga	Türkiye	2024	avril
Italie	<i>Leonardo da Vinci S520</i>	1976	1979	sous-marin diesel	Aliaga	Türkiye	2024	avril
Italie	<i>Guglielmo Marconi S521</i>	1979	1980	sous-marin diesel	Aliaga	Türkiye	2024	avril
Italie	<i>Lazaro Mocenigo S514</i>	1967	1968	sous-marin diesel	Aliaga	Türkiye	en attente	
Italie	<i>Sfinge F554</i>	1986	1987	corvette	Aliaga	Türkiye	en attente	
Italie	<i>Driade F555</i>	1987	1989	corvette	Aliaga	Türkiye	en attente	
Italie	<i>Fenice F557</i>	1988	1990	corvette	Aliaga	Türkiye	en attente	
Italie	<i>Chimera F556</i>	1988	1990	corvette	Aliaga	Türkiye	en attente	
Norvège	<i>Helge Ingstad F313</i>	2006	2007	frégate	Hanoytangen	Norvège	2021	février
Portugal	<i>Oliveira e Carmo F489</i>		1975	corvette	sabordé	Algarve	2013	automne
Portugal	<i>Hermenegildo Capelo F481</i>	1966	1966	frégate	sabordé	Algarve	2013	automne
Portugal	<i>Almeida de Carvalho A527</i>		1964	navire hydrographique	sabordé	Algarve	2013	automne
Portugal	<i>Zambeze P1147</i>		1971	patrouilleur	sabordé	Algarve	2013	automne
Portugal	<i>Augusto de Castilho F484</i>	1968	1969	corvette	Sao Jacinto	Portugal	2012	
Royaume-Uni	<i>HMS Cardiff D108</i>	1972	1974	destroyer	Aliaga	Türkiye	2008	novembre

Inventaire non exhaustif des navires militaires européens partis à la démolition / 2006-2024

Pays	Nom	Mis sur cale	Mis à flot	Type	Destination de démolition		Départ vers le chantier	
Royaume-Uni	<i>HMS Newcastle D87</i>	1973	1975	destroyer	Aliaga	Türkiye	2008	novembre
Royaume-Uni	<i>HMS Intrepid L11</i>		1964	plate-forme de débarquement	Liverpool	Royaume-Uni	2008	
Royaume-Uni	<i>HMS Glasgow D88</i>	1974	1976	destroyer	Aliaga	Türkiye	2009	janvier
Royaume-Uni	<i>Grey Rover A269</i>	1970		tanker ravitailleur	Liverpool	Royaume-Uni	2009	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Invincible R05</i>	1973	1977	porte-avions	Aliaga	Türkiye	2011	avril
Royaume-Uni	<i>HMS Exeter D89</i>	1976	1978	destroyer	Aliaga	Türkiye	2011	septembre
Royaume-Uni	<i>HMS Southampton D90</i>	1976	1979	destroyer	Aliaga	Türkiye	2011	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Nottingham D91</i>	1978	1980	destroyer	Aliaga	Türkiye	2011	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Plymouth F126</i>	1958	1959	frégate	Aliaga	Türkiye	2012	
Royaume-Uni	<i>HMS Ark Royal R07</i>	1978	1981	porte-avions	Aliaga	Türkiye	2013	mai
Royaume-Uni	<i>HMS Cornwall F99</i>	1983	1985	frégate	Swansea	Royaume-Uni	2013	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Cumberland F85</i>	1984	1986	frégate	Aliaga	Türkiye	2013	juillet
Royaume-Uni	<i>HMS Campbeltown F86</i>	1985	1987	frégate	Aliaga	Türkiye	2013	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Chatham F87</i>	1986	1988	frégate	Aliaga	Türkiye	2013	automne
Royaume-Uni	<i>HMS Liverpool D92</i>	1978	1980	destroyer	Aliaga	Türkiye	2014	novembre
Royaume-Uni	<i>HMS Manchester D95</i>	1978	1980	destroyer	Aliaga	Türkiye	2014	décembre
Royaume-Uni	<i>HMS Gloucester D96</i>	1979	1982	destroyer	Aliaga	Türkiye	2015	octobre
Royaume-Uni	<i>HMS Edinburgh D97</i>	1980	1983	destroyer	Aliaga	Türkiye	2015	septembre
Royaume-Uni	<i>HMS York D98</i>	1980	1982	destroyer	Aliaga	Türkiye	2015	septembre
Royaume-Uni	<i>HMS Illustrious R06</i>	1976	1978	porte-avions	Aliaga	Türkiye	2016	décembre
Royaume-Uni	<i>RFA Orange Leaf A110</i>		1975	tanker ravitailleur	Aliaga	Türkiye	2016	mars
Royaume-Uni	<i>HMS Endurance A171</i>	1990		brise-glace	Aliaga	Türkiye	2016	juin
Royaume-Uni	<i>Black Rover A273</i>		1973	tanker ravitailleur	Aliaga	Türkiye	2019	août
Royaume-Uni	<i>Gold Rover A271</i>		1973	tanker ravitailleur	Aliaga	Türkiye	2019	août
Royaume-Uni	<i>HMS Diligence</i>		1981	navire-atelier	Aliaga	Türkiye	2024	mars
Royaume-Uni	<i>Sir Percival L3036</i>	1966	1967	navire de débarquement	Liverpool	Royaume-Uni	2009	
Royaume-Uni	<i>HMS Bronington M1115</i>		1953	draqueur de mines	coulé à quai	Royaume-Uni	2016	
Irlande	<i>Lé Chiara P42</i>		1984	corvette patrouilleur	Gand	Belgique	2024	mai
Irlande	<i>Lé Orla P41</i>	1983	1984	corvette patrouilleur	Gand	Belgique	2024	mai
Irlande	<i>LÉ Eithne P31</i>	1982	1983	patrouilleur porte-hélicoptère	Gand	Belgique	2024	avril

ANNEXE 3
Navires MSC partis à la casse (2006-2024)

IMO	Noms	Année	Age	Categorie	Construction	Armateur	Pavillon	Longueur	Poids	Démolition	\$ / t
	<i>MSC Leanne</i>	1983	23	Porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	184	10000	Inde	
	<i>MSC Nuria</i>	1977	29	Porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	248	21974	Inde	400
7359852	<i>MSC Alice</i>	1976	32	porte-conteneurs	France	Suisse	Panama	252	22000	Inde	560
7706938	<i>MSC Katrina</i>	1979	29	porte-conteneurs	Pays Bas	Suisse	Panama	203	14359	Inde	
7909592	<i>MSC Athina</i>	1981	28	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	287	24388	Pakistan	
7434432	<i>MSC Edna</i>	1978	31	porte-conteneurs	France	Suisse	Panama	252	15463	Inde	285
7026522	<i>MSC Emilia</i>	1970	39	cargo polyvalent	Allemagne	Suisse	Panama	153	5998	Inde	
6930403	<i>MSC Giulia</i>	1970	39	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	181	8670	Inde	
7602065	<i>MSC Deila</i>	1979	30	porte-conteneurs	Italie	Suisse	Panama	186	11027	Inde	235
7025877	<i>MSC Eliana</i>	1970	39	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	187	10720	Inde	
7820461	<i>MSC Jessica</i>	1980	29	porte-conteneurs	Royaume-Uni	Suisse	Panama	202	12705	Inde	
8300975	<i>MSC Katherine Ann</i>	1985	24	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	184	9683	Inde	
7800318	<i>MSC Manu</i>	1978	31	porte-conteneurs	Belgique	Suisse	Panama	258	23182	Inde	
7015274	<i>MSC Mee may</i>	1970	39	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	181	8533	Pakistan	290
7602053	<i>MSC Rosa M</i>	1978	31	porte-conteneurs	Italie	Suisse	Chypre	186	11433	Inde	280
6921969	<i>MSC Stefania</i>	1969	40	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	212	12828	Inde	230
7020542	<i>MSC Anastasia</i>	1970	39	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	181	8600	Inde	262
7820394	<i>MSC Clorinda</i>	1981	28	porte-conteneurs	Brésil	Suisse	Panama	221	15600	Inde	
8119716	<i>MSC Cristiana</i>	1984	25	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	184	15116	Inde	
7435292	<i>MSC Denisse</i>	1977	32	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	203	13574	Inde	270
7820409	<i>MSC Lauren</i>	1982	27	porte-conteneurs	Brésil	Suisse	Panama	221	15235	Inde	245
7510420	<i>MSC Laurence</i>	1977	32	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	222	15235	Inde	245
7033044	<i>MSC Michele</i>	1970	39	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	181	8600	Inde	262
7510418	<i>MSC Veronique</i>	1976	33	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	222	10116	Inde	256
7347512	<i>MSC Federica</i>	1974	35	porte-conteneurs	Finlande	Suisse	Panama	209	12180	Inde	
8120820	<i>MSC Gabriella</i>	1983	26	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	158	7137	Inde	320
7511618	<i>MSC Ilaria</i>	1977	32	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	180	10106	Inde	
7614367	<i>MSC Immacolata</i>	1979	30	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	169	8221	Inde	327
7708754	<i>MSC Lucia</i>	1978	31	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	186	8394	Inde	290
7822548	<i>MSC Selin</i>	1981	28	roulier	Italie	Suisse	Panama	173	10560	Inde	262
7502904	<i>MSC Serena</i>	1977	32	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	240	16750	Inde	323
8012877	<i>MSC Idil</i>	1983	27	porte-conteneurs	Argentine	Suisse	Panama	136	4438	Inde	364
7820942	<i>MSC Nikita</i>	1980	30	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	257	17286	Chine	240
8511328	<i>MSC Sena</i>	1986	24	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	14783	Inde	395
8124400	<i>MSC Pilar</i>	1984	26	porte-conteneurs	France	Suisse	Panama	190	13169	Inde	363
7107780	<i>MSC Sariska</i>	1971	39	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	153	8500	Inde	
7711567	<i>MSC Alpana</i>	1978	33	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	204	13580	Bangladesh	
7906928	<i>MSC Carole</i>	1980	31	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	178	8901	Bangladesh	
7814838	<i>MSC Chitra</i>	1980	31	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	231	14700	Inde	472
7416856	<i>MSC Shaula</i>	1977	34	porte-conteneurs	Danemark	Suisse	Panama	201	9920	Inde	452
7383877	<i>MSC Sultan</i>	1976	35	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Libéria	204	13678	Inde	
7416868	<i>MSC Paola</i>	1978	33	porte-conteneurs	Danemark	Suisse	Panama	202	9820	Inde	526
7708950	<i>MSC Aurelie</i>	1979	32	porte-conteneurs	Taiwan	Suisse	Panama	250	16854	Inde	540
7820966	<i>MSC Damla</i>	1980	31	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	257	17028	Inde	
7819357	<i>MSC Magali</i>	1980	31	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	231	17703	Inde	
8413291	<i>MSC Anihita</i>	1985	27	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	210	12876	Inde	505
9007506	<i>MSC Brooke</i>	1992	20	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	152	6260	Inde	
8512401	<i>MSC Carina</i>	1986	26	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	241	15802	Inde	514
8511304	<i>MSC Clara</i>	1986	26	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	15137	Inde	
8618449	<i>MSC Hanne</i>	1989	23	porte-conteneurs	Italie	Suisse	Panama	206	15000	Inde	493
8201686	<i>MSC Hina</i>	1984	28	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	203	10000	Inde	480
7814826	<i>MSC Jeanne</i>	1979	33	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	231	14778	Inde	508
8520408	<i>MSC Leila</i>	1987	25	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	158	7900	Inde	
8511299	<i>MSC Nora</i>	1986	26	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	15137	Inde	
8618451	<i>MSC Oslo</i>	1989	23	porte-conteneurs	Italie	Suisse		206	15267	Inde	
9003483	<i>MSC Amy</i>	1992	20	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	157	6417	Inde	
8818180	<i>MSC Hailey</i>	1994	18	porte-conteneurs	Italie	Suisse	Panama	236	17009	Inde	486
8918069	<i>MSC India</i>	1991	21	cargo polyvalent	Allemagne	Suisse	Libéria	155	7555	Inde	423
9000209	<i>MSC Patricia</i>	1990	22	cargo polyvalent	Allemagne	Suisse	Panama	165	7560	Inde	375
8208672	<i>MSC Peggy</i>	1984	28	porte-conteneurs	Belgique	Suisse	Panama	207	13845	Inde	480
8511287	<i>MSC Roberta</i>	1986	26	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	15137	Bangladesh	
8013766	<i>MSC Samantha</i>	1982	30	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	210	13179	Inde	468
8310530	<i>MSC Sukaiyna</i>	1987	25	porte-conteneurs	Argentine	Suisse	Panama	198	10462	Inde	
8512243	<i>MSC Tina</i>	1986	26	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	241	15806	Inde	487
8516603	<i>MSC Shirley</i>	1986	26	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	133	4056	Inde	
8212635	<i>MSC Tia</i>	1984	28	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	261	21263	Inde	
8128925	<i>MSC Chelsea</i>	1983	29	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	164	7845	Inde	
8608195	<i>MSC Dymphna</i>	1988	24	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Malte	241	12774	Inde	430
8119376	<i>MSC Agata</i>	1982	31	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	174	8550	Inde	
8609589	<i>MSC Annick</i>	1988	25	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	159	6763	Inde	440

Navires MSC partis à la casse (2006-2024)

IMO	Noms	Année	Age	Categorie	Construction	Armateur	Pavillon	Longueur	Poids	Démolition	\$ / t
8410952	MSC Brianna	1986	27	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	245	15416	Inde	
7925493	MSC Gianna	1983	30	porte-conteneurs	Belgique	Suisse	Panama	209	12768	Inde	446
7925508	MSC Imma	1983	30	porte-conteneurs	Belgique	Suisse	Panama	209	11624	Inde	
8410940	MSC Natalia	1986	27	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	15301	Inde	454
8119388	MSC Normandie	1983	30	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	174	9127	Inde	424
8511328	MSC Sena	1986	27	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	14899	Inde	
8419714	MSC Carla	1986	27	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	241	13552	Inde	450
8130019	MSC Lana	1983	30	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	218	11959	Inde	
8413033	MSC Ayala	1985	29	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	215	12492	Inde	
8201686	MSC Hina	1984	30	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	203	10655	Inde	502
8419726	MSC Jade	1986	28	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	241	13784	Inde	485
8208684	MSC Corinna	1984	30	porte-conteneurs	Belgique	Suisse	Panama	207	14360	Inde	494
8511316	MSC Clementina	1986	28	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	244	15137	Inde	462
9051480	MSC Elena	1994	20	porte-conteneurs	Espagne	Suisse	Panama	202	12714	Inde	480
8414740	MSC Isabelle	1985	29	cargo polyvalent	Japon	Suisse	Panama	113	3590	Inde	414
8709169	MSC Jenny	1988	26	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	245	15137	Inde	461
8414752	MSC Anna	1985	30	cargo polyvalent	Japon	Suisse	Panama	113	3938	Inde	307
8201674	MSC Lieselotte	1983	33	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	203	10655	Inde	307
8502717	MSC Jilhan	1986	30	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	161	5936	Inde	276
8613322	MSC Manu	1989	27	porte-conteneurs	Danemark	Suisse	Panama	294	23450	Inde	
8618308	MSC Carole	1989	27	porte-conteneurs	Danemark	Suisse	Panama	294	23080	Inde	295
8618310	MSC Leanne	1989	27	porte-conteneurs	Danemark	Suisse	Panama	294	23451	Inde	295
8209729	MSC Perle	1983	33	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse	Panama	166	7566	Inde	295
8408832	MSC Antonia	1985	32	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	188	8616	Inde	332
8803410	MSC Claudia	1989	28	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Libéria	292	19441	Inde	372
8517891	MSC Didem	1987	30	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	241	14703	Inde	350
9000493	MSC Eugenia	1992	25	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	275	22078	Inde	340
8419702	MSC Noa	1986	31	porte-conteneurs	Japon	Suisse	Panama	241	13770	Inde	337
8714190	MSC Alice	1988	29	porte-conteneurs	Corée du Sud	Suisse	Panama	242	13865	Inde	390
8408818	MSC Giorgia	1985	32	porte-conteneurs	Pologne	Suisse	Panama	188	8657	Inde	404
8709640	MSC Mirella	1989	30	porte-conteneurs	Croatie	Suisse-Italie	Panama	178	11 197	Bangladesh	440
8905878	MSC Ronit	1990	29	porte-conteneurs	Allemagne	Suisse-Italie	Panama	177	7 407	Bangladesh	470
9043756	MSC Erminia	1993	30	porte-conteneurs	Japon	Italie/Suisse	Panama	277	17 694	Inde	500
8715869	MSC Federica	1990	33	porte-conteneurs	Danemark	Italie/Suisse	Panama	294	23 740	Inde	515
8521397	MSC Floriana	1985	38	porte-conteneurs	Allemagne	Italie-Suisse	Panama	187	8 773	Inde	525
8505836	MSC Giovana	1987	36	porte-conteneurs	Croatie	Italie-Suisse	Panama	178	11 197	Inde	600
8420907	MSC Jasmine	1986	37	porte-conteneurs	France	Italie/Suisse	Panama	199	13 977	Inde	580
9062960	MSC Kerry	1995	28	porte-conteneurs	Pologne	Italie/Suisse	Panama	240	15 580	Inde	545
9193719	MSC Lana II	1999	24	porte-conteneurs	Pologne	Italie/Suisse	Libéria	194	10 351	Inde	515
8413887	MSC Lucia	1985	38	porte-conteneurs	Allemagne	Italie/Suisse	Panama	189	8 911	Inde	
9067544	MSC Maria	1993	30	cargo polyvalent	Allemagne	Italie/Suisse	Panama	125	3 952	Inde	547
8509387	MSC Nicole	1989	34	porte-conteneurs	France	Grèce	Panama	198	13 961	Inde	521
9163207	MSC Nora II	1999	24	porte-conteneurs	Pologne	Italie/Suisse	Panama	194	10 611	Inde	592
8715871	MSC Pilar	1990	33	porte-conteneurs	Danemark	Italie/Suisse	Panama	294	23 740	Inde	544
8618293	MSC Veronique	1989	34	porte-conteneurs	Danemark	Italie-Suisse	Panama	297	23 190	Inde	550
8420892	MSC Chiara	1987	36	porte-conteneurs	France	Chypre_Suisse	Panama	199	13 933	Inde	537
8509375	MSC Denisse	1988	35	porte-conteneurs	France	Grèce_msc	Panama	199	14 349	Inde	575
8608200	MSC Levina	1989	34	porte-conteneurs	Corée du Sud	Italie-Suisse-Hong Kong	Panama	241	12 858	Inde	565
9289116	MSC Rita	2005	18	porte-conteneurs	Corée du Sud	Italie-Suisse	Panama	325	30 712	Inde	550
9190092	MSC Eagle F	2000	24	cargo polyvalent	Chine	Chypre_Suisse	Libéria	143	6 878	Inde	505
9051478	MSC Jemima	1994	30	porte-conteneurs	Espagne	Italie-Suisse	Libéria	202	13 677	Inde	525
9051492	MSC Nilgun	1994	30	porte-conteneurs	Espagne	Italie-Suisse	Panama	202	12 553	Inde	565
9065443	MSC Rossella	1993	31	porte-conteneurs	Corée du Sud	Italie-Suisse	Panama	243	13 305	Inde	575
9073062	MSC Sophie	1993	31	porte-conteneurs	Corée du Sud	Italie-Suisse	Panama	243	13 616	Inde	565