

ROBIN DES BOIS

A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires
n° 72, du 1er avril au 30 septembre 2024

31 octobre 2024



Lady Hind, février 2012, port de Féodosie, Crimée, annexée par la Russie en 2014 (p. 67).

Sommaire

La mort dans les chantiers du Bangladesh	3	Voiturier	72
Bataille navale en mer Rouge	4	Tanker	73
Naufragés et accidentés	10	Tanker chimiquier	73
Manceuvres in the dark	14	Transporteur de gaz	75
Bilan des 2ème et 3ème trimestres 2024	16	Tanker pétrolier	77
Ferry/traversier	20	Transporteur combiné	82
Roulier	25	Navire de forage	83
Navire de pêche	26	Navire de services à l'offshore	84
Navire-usine	28	Navire anti-pollution	85
Navire de surveillance des pêches	31	Navire support de plongée	86
Cargo réfrigéré	32	Divers: drague,	87
Cargo polyvalent	38	transporteur de granulats	88
Porte-conteneurs	54	transporteur de pierre à chaux	88
Vraquier	63	Le revers des paquebots	89
Transporteur de ciment	71	Sources	97



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

Directrice de la Publication : Charlotte Nithart
Rédaction : Christine Bossard et Jacky Bonnemains
Documentation et illustrations : Christine Bossard, Jacky Bonnemains et Gaëlle Guilissen
Photo de couverture : *Lady Hind*, février 2012, port de Féodosie, Crimée. © **Argo Shipping**

*Merci à tous les shipspotters,
en particulier Pascal Bredel, Erwan Guéguéniat, Yvon Perchoc, 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 mort dans les chantiers du Bangladesh

Samedi 6 septembre 2024. Il est midi quand une explosion retentit dans l'unité 2 du chantier SN Corporation. Des ouvriers découpent des canalisations dans la salle des pompes du tanker *Suvarna Swariya* de la compagnie nationale Indienne Shipping Corporation of India, arrivé le 25 avril (cf. "A la Casse" n°71, p. 75). Pris dans l'incendie, 12 membres du personnel sont conduits à l'hôpital de Chattogram puis les 8 ouvriers gravement brûlés sont transférés à Dhaka dans un établissement spécialisé. Ahmad Ullah, 38 ans, manager sécurité sur le chantier, brûlé sur 90% du corps, succombe à ses blessures dans la nuit. Cinq ouvriers brûlés à 80%, 70% et 60% meurent dans les jours qui suivent.



Explosion au chantier SN Corporation Unité-2. © United News of Bangladesh

Selon des ouvriers affiliés à la fédération de syndicats IndustriAll, le chantier de démolition du *Suvarna Swariya* aurait déjà connu un début d'incendie les jours précédents lors de découpe de tuyauteries mais les opérations avaient repris leur cours. Selon la direction du chantier, la tragédie proviendrait de l'erreur d'un ouvrier qui aurait ouvert sans instruction un filtre à huile provoquant une fuite de gaz et une étincelle venue d'un compartiment adjacente où un chalumiste travaillait à la découpe aurait déclenché l'explosion et l'incendie.

Le comité d'enquête mis en place par le ministère de l'Industrie relève au contraire des manquements de base à la sécurité. En particulier, le plan de recyclage qui doit être mis en place avant le début du démantèlement d'un navire stipule que des travaux à chaud ne peuvent débuter dans un espace fermé ou dans sa proximité immédiate tant que toutes les matières ou déchets combustibles ou inflammables n'ont pas été retirés.

Ce protocole n'a pas été respecté. En conséquence, le Ministère de l'Industrie a ordonné la suspension des activités de l'unité 2 de SN Corporation pour trois mois et infligé une amende 35 lakh, soit environ 30.000 US\$. La compagnie devra aussi payer à chaque famille des victimes une "compensation" de 7 lakhs, soit 5.800 US\$.

SN Corporation avait obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de conformité à la convention de Hong Kong en mars 2023 pour la seule unité 2, devenant le second chantier bangladais réputé respectueux des normes internationales de l'OMI.

Cet accident dans une unité censée respecter les critères de la Convention de Hong Kong repose la question cruciale de l'application effective des standards dans la filière de démolition des navires. Malheureusement, le responsable sécurité du chantier n'est plus là pour donner sa version des faits et éventuellement mettre en cause sa hiérarchie.

Depuis le début de l'année, outre le tanker *Suvarna Swariya*, l'unité 2 de SN Corporation est en charge de la démolition des vraquiers *Lila Nantong* et *Wadi S* et du stockage flottant de pétrole *Fernan Vaz* appartenant à Perenco. Le groupe pétrolier français continue pour faire un maximum de profit avec ses tankers ou ses stockages flottants en fin de vie à les vendre dans le sous-continent indien (voir p. 78).

Bataille navale en mer Rouge

Les baleines à bosse ne chantent plus au large de l'Érythrée, de Djibouti, du Yémen, du Soudan, de l'Arabie Saoudite et dans le golfe d'Aden. Aux collisions avec les navires militaires ou marchands, aux intoxications par les dégazages, s'ajoutent aujourd'hui sur le dos des baleines et des baleineaux et dans leurs poumons les pollutions atmosphériques des cargos ravagés par les incendies. Sur les fonds de la mer Rouge naturellement fertile en éponges, en coraux, en poissons et en concombres de mer reposent depuis le début de l'année de nouvelles épaves toxiques et des cargaisons polluantes, colmatantes ou dispersives dont du charbon. Les engrais phosphatés déversés dans la mer Rouge semi-fermée vont perturber davantage encore les écosystèmes. La pollution généralisée a été aggravée par un missile israélien qui a frappé le port pétrolier d'Hodeidah le 20 juillet 2024. L'année 2023 était de bon augure avec le pompage du *Safer* (cf. "A la Casse" n°69, p. 15), l'année 2024 est catastrophique. Au-delà de la mer Rouge et du golfe d'Aden, c'est la mer d'Arabie qui sous l'effet des courants et des dérives des polluants va subir dans les mois et années à venir les conséquences du conflit.

Les coulés

Rubymar (ex-*Ikaria Island*, ex-*Chatham Island*, ex-*Ken Shin*). OMI 9138898. Cargo polyvalent. Longueur 172 m. Port en lourd 32.211 t. Pavillon Belize. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Détenu en 2019 à Novorossiysk (Russie) et en 2023 à Alexandrie (Égypte). Propriétaire Golden Adventure Shipping SA enregistré aux Îles Marshall et domicilié à Southampton, Royaume-Uni; exploité par GMZ Ship Management Co SA (Liban). Le profil type du cargo pas clair.

En route de Ras Al Khair (Arabie Saoudite) à Varna (Bulgarie) avec une cargaison de 21.000 tonnes d'engrais, le *Rubymar* emporte aussi pour sa propulsion 200 tonnes de fioul lourd et 80 tonnes de diesel marin. Il est frappé le 18 février 2024 à une heure d'intervalle par deux attaques successives des Houthis. Dans un premier temps le capitaine déclare être en mesure de continuer sa route mais quelques heures plus tard, l'équipage évacue le *Rubymar*. Il est recueilli par le porte-conteneurs *Lobivia*.



24 février 2024. © US Central Command



28 février 2024. ©Sal Mercogliano

Le *Rubymar* dérive, des nappes de fioul sont repérées dans son sillage par la surveillance aérienne. Il s'enfonça par l'arrière, il finit par couler le 2 mars au large des îles Hanish, un archipel du sud de la mer Rouge sous juridiction du Yémen et revendiqué par l'Érythrée. Pendant sa dérive, les ancres du *Rubymar* ont endommagé trois câbles sous-marins de télécommunication.



2 mars 2024. © US Central Command

Tutor. OMI 9942627. Vraquier. Longueur 225 m. Port en lourd 82.357 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2022 à Taicang (Chine) par Jiangsu Yangzi Mitsui Shipbuilding. Propriétaire Livenza Shipping Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Evalend Shipping Co SA (Grèce).



Tutor, Vancouver (Canada), septembre 2022. © Ed Cooke

Après avoir chargé 80.000 tonnes de charbon à Ust-Luga (Russie) en mer Baltique, le *Tutor* a touché Port Saïd (Égypte) et Aqaba (Jordanie). Le 12 juin 2024, il est frappé à 66 milles nautiques au sud-ouest d'Hodeidah (Yémen) par un missile tiré par les houthis. Il est endommagé, il dérive. Les 21 marins philippins dont un est blessé l'évacuent. Ils sont secourus par l'US Navy. Un marin est porté disparu, il était resté prisonnier de la salle des machines. Deux remorqueurs de Tsavlis Salvage Group sont missionnés pour prendre en charge le *Tutor* mais ils sont menacés d'une attaque par les houthis et rebroussement chemin. Le *Tutor* est déclaré coulé le 19 juin. Des explosifs auraient été placés à l'extérieur de la coque pour accélérer le naufrage et la nappe de pétrole déjà repérée le 17 juin se propage.



© "Clash Report" sur X



© Houthis Media Centre

Les touchés mais pas coulés

Marlin Luanda (ex-*Navig8 Pride Lh*). OMI 9829899. Tanker. Longueur 250 m. Port en lourd 109.991 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2018 à Jingjiang (Chine) par New Times Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire depuis février 2022 Polar 18Ltd enregistré aux Bermudes aux bons soins d'Oceonix Services Ltd (Royaume-Uni); exploité par Trafigura (Suisse) bien connu pour son agilité à profiter de toutes les lacunes du droit maritime.

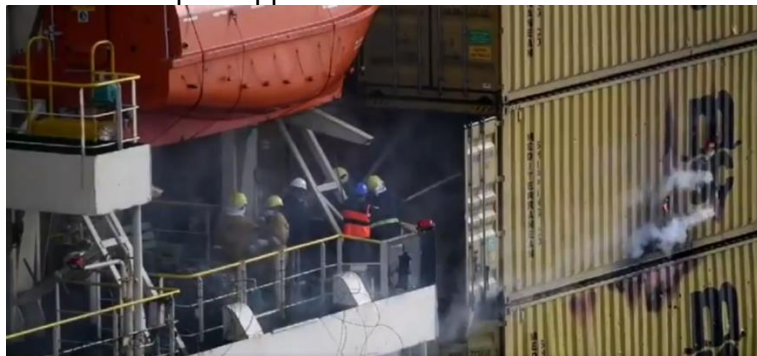
Le *Marlin Luanda* avait quitté les eaux internationales du golfe de Laconie (cf. "[A la Casse](#)" n° 69, p. 7-8). Il s'était rempli de naphta russe grâce à deux transferts ship to ship (transbordement). Il annonce comme destination Singapour. Il est touché en mer Rouge par deux projectiles lancés par les Houthis le 26 janvier 2024. Un incendie éclate. Trois bateaux gris, indien, français et étatsunien se portent à son secours. Aucun des marins indiens (22) et bangladais (1) n'est blessé. Le feu est déclaré éteint au bout de 20 heures mais la nocivité du panache de l'incendie durera beaucoup plus longtemps. Le *Marlin Luanda* continue sa route jusqu'à Dubai avant de reprendre ses activités après réparation. Rebaptisé *Boccadasse* en avril 2024; il ne semble pas avoir changé de propriétaire, ni de pavillon.



Le *Marlin Luanda* en feu, 27 janvier 2024. © **Marine indienne**

MSC Sky II (ex-*Thorsky*, ex-*Santa Felicita*, ex-*P&O Nedlloyd Seoul*). OMI 9162277. Porte-conteneurs. 2169 evp. Longueur 183 m. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Lübeck-Siems (Allemagne) par Flender Werft. Détenu en 2009 à Port Botaniy (Australie) et en 2015 à Brisbane (Australie). Propriétaire Thorsky Navigation Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de Mediterranean Ship Company.

Il a été touché par un missile le 4 mars vers 13h20 dans le golfe d'Aden. Dans un communiqué, MSC annonce que "le missile a provoqué un début d'incendie qui a été éteint sans qu'aucun membre de l'équipage n'ait été blessé." "Le navire poursuit actuellement sa route vers Djibouti, il est attendu le 5 mars à Djibouti pour une évaluation plus approfondie."



© **Indian Navy**

True Confidence (ex-*Teizan*). OMI 9460784. Vraquier. Longueur 183 m. Port en lourd 50.448 t. Pavillon Barbade. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2011 à Saikai (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire True Confidence Shipping SA enregistré au Libéria aux bons soins de Three January Maritime Ltd (Grèce).



True Confidence, 2022. © **Marjan Stropnik**

Le *True Confidence* fait route depuis la Chine à destination du port de Jizan en Arabie saoudite avec de l'acier dans les cales et une centaine d'autocars neufs sur le pont. Le 6 mars 2024 vers 17h20, il est frappé par un missile tiré par les Houthis. La passerelle de navigation est en feu. Deux marins philippins

sont tués. Dang Dui Kien, 41 ans, second capitaine, vietnamien, père de deux enfants, est gravement blessé. Il meurt une heure après. Le capitaine indien, 15 marins philippins dont deux sont sérieusement blessés et 4 vietnamiens, trois gardes armés, deux Sri Lankais et un Népalais chargés de la sécurité et de refouler d'éventuels assaillants, évacuent le *True Confidence* à bord d'une chaloupe de sauvetage. Ils sont recueillis par un navire de la marine indienne trois heures plus tard et conduits à Djibouti. Le *Red Bull* (OMI 7911636) est envoyé depuis Aden pour récupérer le vraquier et arrive sur zone le 8 mars. En dépit d'une nouvelle attaque houthie, le remorquage débute le 9 mars. Patatras! Le *Red Bull* tombe en panne moteur peu après. Il est remplacé par l'*Hercules* (OMI 9558517), un remorqueur sous sanctions pour cause de liens avec l'Iran, qui bénéficie d'une dérogation pour remorquer le *True Confidence* vers Djibouti. Suite au refus de Djibouti, le convoi se dirige alors vers le port omanais de Duqm. Le Département philippin des travailleurs émigrés ne publie pas les identités des deux marins tués et des deux blessés et reste discret sur les formalités de rapatriement des corps pour, dit-il, préserver la vie privée des familles. Le corps de Dang Dui Kien a été rapatrié au Vietnam le 24 mars.



True Confidence © US Central Command

Verbena (ex-Broad Ocean 1, ex-Pretty Ocean 1, ex-Blue Emperor 5). OMI 9522075. Cargo polyvalent. Longueur 139 m. Port en lourd 11.402 t. Pavillon Palaos. Société de classification Ukraine Shipping Register. Construit en 2008 à Wenling (Chine) par Xingyuan Shipbuilding & Repair. Détenu en 2019 à Tanjung Priok (Indonésie) et en 2022 à Kawasaki (Japon). Depuis décembre 2023, le *Verbena* appartient officiellement à Tradex Transportation Inc enregistré aux Seychelles aux bons soins de Dtschart Sp zoo (Pologne) également gestionnaire commercial et gestionnaire ISM. Le propriétaire bénéficiaire serait en réalité Donbass Transit Service Ltd de Marioupol (Ukraine).



Le futur *Verbena*, alors *Blue Emperor 5*. © Pak Agen

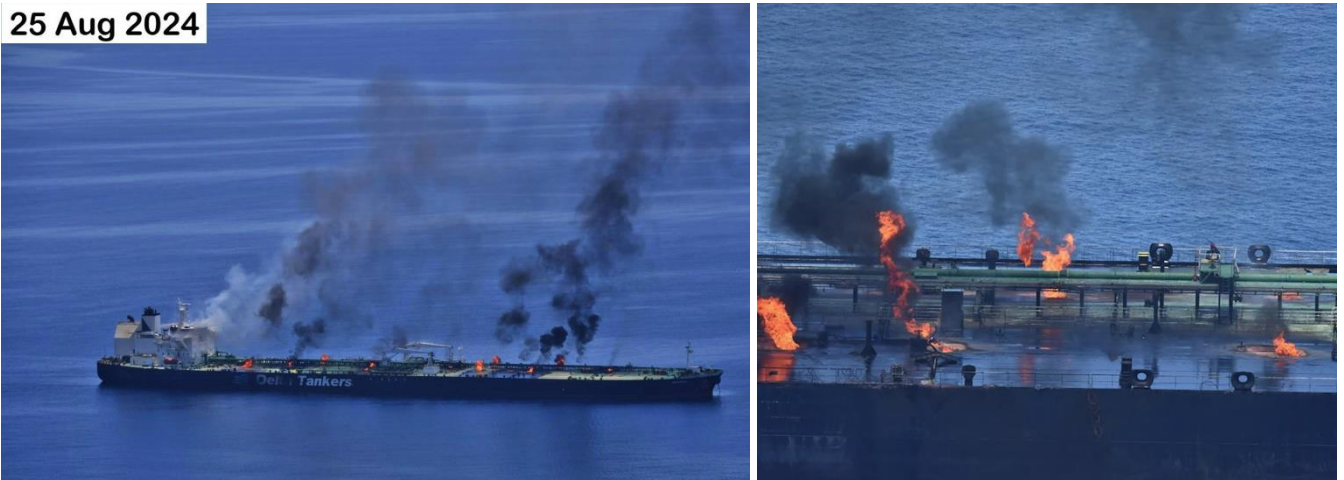
Le *Verbena* fait route de la Malaisie à destination de Venise (Italie) avec une cargaison de bois exotique déserté par les calaos et les orangs-outangs. Le 13 juin 2024, il est frappé par trois missiles. Un incendie se déclare. Au bout de deux jours, l'équipage n'a pas réussi à le maîtriser. Des voies d'eau sont repérées. Les marins sont mis en sécurité par les forces navales internationales. Blessé, un marin népalais sérieusement est évacué vers Djibouti. Le *Verbena* dérive, il est finalement pris en remorque et mis à l'abri dans une baie ou un port refuge.

Sounion. OMI 9312145. Tanker. Longueur 274 m. Port en lourd 163.759 t. Pavillon Grèce. Société de classification China Classification Society. Construit en 2006 à Samho (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Delta Tankers Ltd (Grèce).

Après avoir chargé à Bassorah en Irak 150.000 tonnes de pétrole, le *Sounion* déclare se diriger sur Chypre. Il est harcelé à plusieurs reprises le 21 août par de petites embarcations houthies puis touché par 3 missiles. Le compartiment machines est atteint, un premier incendie se déclare. Il est maîtrisé mais d'autres feux éclatent sur le pont. Le capitaine mouille les ancres et jette l'éponge. Les 25 marins philippins et russes et 4 personnels de sécurité sont évacués par la force internationale et transféré à Djibouti.

Une surveillance aérienne journalière est mise en place pour évaluer l'évolution du sinistre. Le *Sounion* est le 3ème navire de l'armateur grec à subir une attaque en mer Rouge, après les *Delta Blue* (8 août) et *Delta Atlantica* (12 août).

25 Aug 2024



25 août. © Eunavfor

Le 28 août, les Houthis via le représentant iranien à l'ONU disent autoriser des équipes de sauvetage à s'approcher du *Sounion*.

Le 29 août, des irisations sont repérées par la surveillance aérienne.



28 août

© Eunavfor



2 septembre

Le 4 septembre, les experts de Smit Salvage missionnés pour les opérations de sauvetage déclarent que l'option remorquage n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité. Plusieurs feux sont toujours visibles sur le pont.

bataille navale en mer Rouge



12 septembre. © Eunavfor

Le 12 septembre, l'Eunavfor signale que des feux sont toujours actifs sur le pont. Une opération de remorquage est de nouveau envisagée. Deux remorqueurs grecs, l'*Aigaion Pelagos* et le *Panormitis*, sont arrivés sur zone depuis le Pirée sous la protection de navires militaires grec et français. Le remorquage se fera dans "le plus grand secret".



14 septembre



© Eunavfor

16 septembre

Le 14 septembre, le *Sounion* est pris en remorque. Le convoi se dirige sous escorte vers un site refuge à l'abri des Îles Hanish et Zukur à 80 km au large de l'Érythrée. Des navires de passage démontrent que désormais l'incendie fait rage sur le pont.



17 septembre, 17h30 TU, photos du *Sounion* prise par un navire de passage. © GCaptain

Le *Sounion* reste sous la protection des forces navales internationales. La lutte contre l'incendie continue. Les sauveteurs grecs estiment qu'elle pourrait durer des semaines. Le 12 octobre, le point de situation du JMIC (Joint Maritime Information Center, centre d'informations maritimes de la coalition navale internationale en Mer Rouge), annonce que tous les feux ont été éteints. Mais une reprise ne peut pas être exclue.

Naufragé et accidentés

Naufragé

Ultra Galaxy (ex-Thorco Galaxy, ex-Thor Galaxy). OMI 9449352. Cargo polyvalent. Longueur 125 m. Port en lourd 13.802 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2008 à Saiki (Japon) par Honda. Détenue en 2017 à Brisbane (Australie), en 2022 à Calais (France) et à Hobart (Australie). Propriétaire Fujita Shoji/Futurum Partners (Japon); exploité par Ultrabulk A/S (Danemark).

L'*Ultra Galaxy* fait route à destination de Dar es Salam (Tanzanie) avec une cargaison d'engrais en sac. Le 6 juillet, il développe une gîte qui ne peut être corrigée. L'équipage de 18 marins philippins évacue le navire avant d'être recueilli par le bateau de pêche *Malachite*. L'*Ultra Galaxy* s'échoue sur les côtes du Cap Occidental (Afrique du Sud) le 9 juillet.

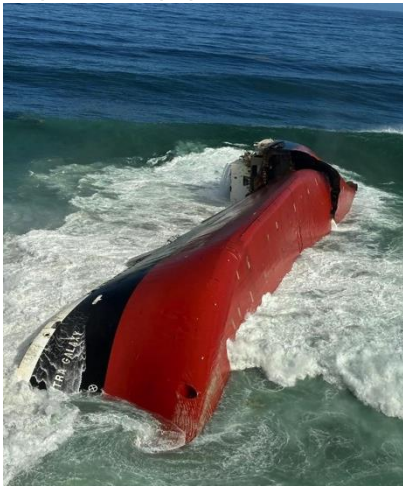


Ultra Galaxy, à la dérive, 8 juillet. DR



Échoué. © SAMSA

Des remorqueurs et des équipes et matériels de sauvetage sont envoyés depuis le Cap. En ce début d'hiver austral, les conditions météo sont mauvaises. Les coups de vent se succèdent. Ils empêchent les sauveteurs d'accéder au navire pour tenter d'extraire la cargaison et de pomper le fioul de propulsion. Des panneaux de cale sont arrachés, les big bags d'engrais se dispersent et se disloquent. En même temps, les équipes de lutte contre les marées noires se préparent.



Ultra Galaxy, échoué et disloqué. © SAMSA

Les rares accalmies permettent de pomper 8 tonnes de carburant et de retirer quelques fûts de lubrifiant mais le 27 juillet, l'*Ultra Galaxy* se brise en 4 sections. Une citerne à carburant percée déverse son fioul. Des équipes de nettoyage sont mobilisées sur la côte et les plages voisines. Des dérives d'hydrocarbures sont repérées par la surveillance aérienne, les épaves sont désormais en cours d'immersion. Le 23 août, l'autorité maritime sud-africaine (SAMSA, South African Maritime Safety Authority) confirme que plus de 500 tonnes de carburant et toute la cargaison se sont répandues en mer. L'objectif est maintenant l'enlèvement des épaves et débris qui constituent une menace pour la sécurité maritime.



19 août, opérations de nettoyage. © SAMSA

L'Afrique du Sud et les autres parties prenantes n'ont pas communiqué d'informations sur la nature des engrais. Il est toutefois notable que la Tanzanie est un importateur régulier d'engrais à base de nitrate d'ammonium (50.000 tonnes/an).

Accidentés

Fremantle Highway. OMI 9667344. Voiturier. Longueur 200 m. Port en lourd 18.549 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2014 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire au moment de l'incendie Luster Maritime/Higaki Sangyo enregistré au Panama aux bons soins de Shoei Kisen Kaisha Ltd (Japon).

Le 25 juillet 2023, le *Fremantle Highway* transportant 3783 voitures dont 498 véhicules électriques est victime d'un incendie. Il était parti de Bremerhaven et avait pour destination l'Égypte. Un marin indien est mort pendant le sinistre. Le voiturier est remorqué dans le port néerlandais d'Eemshaven et mis à quai le 3 août. Une partie de la cargaison est extraite des ponts inférieurs épargnés par le feu.



Le *Fremantle Highway* à Eemshaven, août 2023. © Eemskrant

Le 21 septembre, deux mois après l'incendie, le *Fremantle Highway* quitte Eemshaven en remorque à destination du chantier Damen de Rotterdam. Il a été racheté à l'assureur par l'entreprise de sauvetage Koole Contractors pour 1 euro. Koole Contractors est déjà connu d'A la Casse pour le relevage du vraquier OS 35 (cf. "A la Casse" n°69, p. 16-17). Selon Paul Koole, PDG de Koole, le navire peut reprendre la mer : les ponts 1 à 5 de même que la salle des machines sont intacts. La pénurie de voituriers devrait aussi favoriser le projet de reprise d'activité. Trois mois plus tard, Koole Contractors a trouvé un acheteur pour 11 millions d'euros. C'est le chantier de construction naval chinois Qingshan de

Xiamen. Il est prévu que Koole Contractors achève de vider le *Fremantle Highway* et le nettoie avant de le livrer au chantier chinois, à charge pour ce dernier de le réparer et de le mettre en service ou de le revendre pour exploitation. La Chine a besoin de voituriers pour exporter dans le monde entier ses voitures électriques.

En décembre 2023, le *Fremantle Highway* est rebaptisé *Floor*, du nom de la fille cadette de Paul Koole. Début 2024, Koole Contractors demande à l'autorité néerlandaise de l'environnement et des transports (ILT, Inspectie Leefomgeving en Transport) l'autorisation d'exportation du voiturier. Dans un premier temps, l'ILT considère que l'ex-*Fremantle Highway* est un déchet et ne peut donc être exporté vers un pays non OCDE comme la Chine. De son côté, en avril, le juge des référés de La Haye saisi par Koole estime la justice non compétente pour traiter le litige qu'il juge administratif. L'ILT et Koole Contractors finissent par trouver un accord : le permis d'exportation sera accordé sous condition que les ponts calcinés soient découpés.



Le *Fremantle Highway*, août 2024, après découpe des ponts supérieurs. © Olivier Middendorp

Deux mois de travaux supplémentaires sont nécessaires pour découper 6000 tonnes de ferrailles polluées par les résidus de l'incendie. Ils s'achèvent début août. Le *Floor* doit être acheminé jusqu'en Chine par un navire semi-submersible. Le *Boka Vanguard* (OMI 9618783) arrive à Rotterdam le 8 octobre.



Chargement de l'ex-*Fremantle Highway*. © Boskalis

Le *Boka Vanguard* quitte Rotterdam le 16 octobre. Le voyage vers Xiamen est prévu pour durer 55 jours. C'est le *Boka Vanguard* qui avait transporté le tanker FPSO *Zafiro Producer* des côtes de Guinée Équatoriale jusqu'au chantier MARS au Danemark (cf. "[A la Casse](#)" n° 70 p. 1 et 79).



Boka Vanguard. © Ivan Meshkov

Boka Vanguard (ex-*Dockwise Vanguard*). OMI 9618783. Transporteur de colis lourds. Longueur 275m. Port en lourd 116.173 t. Pavillon Curaçao. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2013 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Boskalis Offshore Heavy Marine Transport BV (Pays-Bas).

Maersk Frankfurt. OMI 9969065. Porte-conteneurs. Longueur 255 m. 5920 evp. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2024 à Marugame (Japon) par Imabari Shipbuilding. Propriétaire Leo Ocean enregistré au Panama aux bons soins de Tokei Kaiun Ltd (Japon). Affrété par Maersk AS (Danemark).

Le *Maersk Frankfurt* est un navire neuf. Il avait été livré en juin 2024 et effectuait sa première rotation Extrême-Orient/Inde entre Qingdao, Xingang, Busan, Port Klang, Nhava Sheva, Pipavav, Karachi, Mundra, Colombo, Port Klang, Singapour et Qingdao. Il quitte Mundra le 17 juillet 2024 à destination de Colombo (Sri Lanka), il est victime d'un incendie au large des côtes occidentales indiennes, à une centaine de milles au sud-ouest de Goa le 19 juillet. Un marin philippin est tué. 20 marins sont saufs.



Maersk Frankfurt. © Indian Coast Guard

5 navires d'intervention de la garde-côtes indienne, deux hélicoptères et un avion sont mobilisés pour lutter contre l'incendie. Le feu s'est déclaré sur le pont supérieur. Le porte-conteneurs dispose toujours de sa propulsion. Le 24 août il quitte les eaux indiennes et fait route au nord-est à une vitesse de 7-8 nœuds. Il atteint Khor Fakkan (Émirats arabes unis) le 6 septembre. Il reste dans la zone de mouillage du port émirati jusqu'au 24 septembre. Il repart, toujours par ses propres moyens, et se met au mouillage au large de Sohar dans le sultanat d'Oman. Son statut officiel dans la base de données Equasis est "accidenté ou en réparation". Au jour de la publication de ce bulletin, il est toujours au mouillage et n'a pas reçu l'autorisation d'entrer dans un port refuge.

Manœuvres in the dark

Un tanker deux fois promis à la démolition et un tanker âgé de 21 ans, l'âge de la retraite, avec un pavillon inconnu ont fait du touche toyche dans le golfe persique. Par touche-touche, nous entendons un ship to ship en pleine mer pour échanger des cargaisons, en l'occurrence du brut. Le *Serano II* et le *Fortune Galaxy* pendant qu'ils étaient à couple ont commis une grosse bavure.

Les 29-30 septembre 2024, des images satellites repèrent une marée noire de 5 km de long au nord du golfe persique entre l'Iran, l'Irak et le Koweït. Les experts de TankerTrackers spécialisés dans le suivi du transport de pétrole estiment la quantité de pétrole relarguée à 5400 barils soit environ 700 tonnes. Selon TankersTracker, les tankers identifiés dans la manœuvre ayant entraîné la pollution sont le *Serano II* et le *Fortune Galaxy*.



29 septembre, transfert STS.

Images satellites Planet.com



30 septembre, pollution hydrocarbure

***Serano II* (ex-*Colossus*, ex-*Xenia S*, ex-*Balder*, ex-*Adratis*, ex-*S River*, ex-*River*, ex-*Moscow River*). OMI 9165542. Longueur 243 m, 16.290 t. Port en lourd 106.552 t. Pavillon Îles Cook. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1999 à Tsu (Japon) par NKK Corp. 25 ans. Détenu en 2023 à Singapour. Propriétaire officiel jusqu'en février 2024, *Colossus Maritime Inc* enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de *Silver Star Ship Management FZE* (Émirats arabes unis). Racheté en février 2024 par *Rock Shipping Inc* enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de *White Hull Maritime Pvt Ltd* (Inde) pour démolition au Bangladesh.**

En novembre 2018, le *Moscow River* appartenant à Canyon Maritime Corp enregistré au Libéria aux bons soins de SCF Ship Management Services (Dubai), filiale du groupe russe SCF (Sovcomflot) est annoncé pour la première fois à la démolition au prix de 425 US\$ la tonne.

Demolition Sales							
Type	Vessel	Dwt	YoB	Ldt	Price \$/ldt	Country	Comments
Tanker	Moscow River	106.552	1999	16.290	425	Undisclosed	"As Is" Singapore, including about 250mt bunkers ROB

Extrait de la newsletter du courtier Advanced Shipping & Trading, semaine 49, 30 novembre au 7 décembre 2018

Pour son prétendu dernier voyage, il est abrégé en *S River* et bat le pavillon de Palaos (cf. "A la Casse" n°54, p. 27). Mais il échappe à la démolition et continue son exploitation. Il devient successivement le panaméen *Adratis* (2019), le gabonais *Balder* (avril 2020), le *Xenia S* (septembre 2020) battant un pavillon non précisé, le *Colossus* sous pavillon des Îles Cook (2021) et le *Serano II* sous pavillon des Îles Cook (2024).



Sous le nom de *Colossus*, janvier 2022, Singapour.
© Chas Betts

Information		Since
IMO number :	9165542	
Name of ship :	SERANO II	(since 01/02/2024)
Call sign :	ESU4289	
MMSI :	518998309	
Gross tonnage :	56076	(during 1999)
DWT :	106552	
Type of ship :	Crude Oil Tanker	(during 1999)
Year of build :	1999	
Flag :	Cook islands	(since 01/10/2021)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 14/06/2024)
Last update :	16/07/2024	

Serano II, juin 2024, "A démolir".
Source Equasis

Entre 2013 et 2023, le tanker avant de s'appeler le *Serano II* a été inspecté à La Nouvelle-Orléans; Houston, Le Havre (France), Singapour, Slagentangen (Norvège) Coatzacoalcos Ver (Mexique), Arzew (Algérie). Il a été détenu en février 2023 à Singapour. 12 déficiences et non conformités ont été constatées notamment dans la lutte contre les incendies, la sécurité de la navigation, les non conformités de engin de sauveatge, les mauvaises conditions de vie et de travail.

Jusqu'en février 2024 le futur *Serano II* était la propriété de Silver Star Ship Management FZE (Émirats arabes unis). Dans les "A la Casse" n°43, 56, 58, 62 et 64, cette Silver Star apparaît comme le dernier propriétaire avant la démolition d'un porte-conteneurs et de quatre tankers.

En février 2024, il est donc officiellement racheté par Rock Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de White Hull Maritime Pvt Ltd (Inde) et devient le *Serano II*. Quelques mois plus tard, en juin 2024, le tanker est annoncé pour la deuxième fois vendu pour démolition et attendu au Bangladesh.

Ships Sold for Recycling

VESSEL NAME	LDT	YEAR / BUILT	TYPE	PRICE (USD/LDT LT)	COMMENTS
SERANO II	16,290	1999 / JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	DELIVERED CHATTOGRAM

Extrait de la newsletter du courtier Star Asia, semaines 22-23, 8 juin 2024

En vérité, il s'échappe encore. Il est exploité dans la région du golfe d'Oman et du golfe Persique et se livre à des transferts Ship to Ship. Les transferts STS sont devenus la norme pour livrer du pétrole brut en dépit des sanctions internationales frappant en particulier le pétrole produit en Iran ou en Russie.

Fortune Galaxy (ex-Eurobrave, ex-Ridgebury Sally B, ex-Acs Brave, ex-Sanko Brave). OMI 9257010. Longueur 239 m, 16.290 t. Port en lourd 105.672 t. Pavillon inconnu depuis avril 2024, précédemment Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2003 à Yokosuka (Japon) par Sumitomo. 21 ans. Détenu en 2022 à Singapour. Propriétaire Ion 1 Maritime Inc enregistré au Cameroun aux bons soins de Global Tech Marine Services Inc (Émirats arabes unis).

La Ion 1 Maritime Inc est enregistrée au Cameroun aux bons soins de Global Tech Marine Services Inc (Émirats arabes unis). Entre 2013 et 2023, le tanker âgé de 21 ans a été inspecté à Singapour, Corpus Christi, Covenas (Colombie), Mobile, Hervikfjorden (Norvège), Philadelphie, Carthagène (Colombie), Come by Chance (Canada), Galveston, Nha Trang (Viet Nam). Il a cumulé 28 déficiences dont 8 dans la lutte contre les incendies, 4 dans les engins de sauvetage, 4 dans l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries et 2 pour des non conformités à la Convention MARPOL.

Bilan des 2ème et 3ème trimestres 2024, 1er avril au 30 septembre

Le marché de la démolition a calé, il n'arrive plus à redémarrer. Par rapport aux 3 premiers trimestres de l'année 2023 qui était déjà une année de misère pour les chantiers de démolition, 2024 accuse un retard de -27% en tonnage.

167 navires, soit **102** au 2ème trimestre 2024 (avril, mai, juin) et **65** au 3ème (juillet, août, septembre). 950.000 tonnes à recycler contre 1,2 million une baisse de 22%.

En tonnage, l'Inde (35%) précède le Bangladesh (32%) qui a connu un coup d'arrêt en septembre après l'accident qui a fait 6 morts au chantier SN Corporation. La Türkiye se classe 3ème (12%). Le Danemark (11%) s'installe, avec la réception par le chantier MARS de deux ex-supertankers convertis en stockages flottants. Le Pakistan (5%) a seulement réceptionné 7 navires entre avril et juin; zéro pointé entre juillet et septembre.

23 km. C'est la longueur du convoi des démolis en 6 mois. Pour rappel, à titre de comparaison, la longueur du convoi était en moyenne de 28 km pour 3 mois en 2018, et même de 60 km pour trois mois en 2012.

Tonnage recyclé	Navires
1 : Inde, 336.000 t (35%)	1 : Bangladesh, 62 (37%)
2 : Bangladesh, 302.000 t (32%)	2 : Inde, 45 (27%)
3 : Türkiye, 114.000 t (12%)	3 : Türkiye, 37 (22%)
4 : Danemark, 103.000 t (11%)	4 : Danemark, 7 (4%)
5 : Pakistan, 49.000 t (5%)	5 : Pakistan, 7 (4%)

Après la grande liquidation de la flotte dans les années 2010, les navires de charge sont très sollicités, autant pour des trafics réguliers que des trafics troubles. L'âge moyen des navires démolis référencés dans ce numéro 72 "d'A la casse" est en augmentation. Il est de 34 ans. Les deux tiers des navires mesurent moins de 150 m. Les armateurs exploitent jusqu'au bout et au-delà les gros porteurs.

Les tankers poursuivent coûte que coûte leur exploitation. Seulement 15 unités sont arrivées dans les chantiers de démolition. Ils s'emparent cependant de la première place en tonnage (24%) grâce à la fin de vie de deux stockages flottants âgés de 50 ans qui représentent 42% en poids de la catégorie tanker. La compagnie pétrolière française Perenco continue à expédier ses vieilles unités dans le sous-continent indien pour en tirer le maximum de profit. C'est le cas du *Fernan Vaz*, qui est allé mourir au Bangladesh dans le chantier SN Corporation, où s'est produit un accident mortel en septembre (voir p. 3).

Dans le n° 69 du bulletin "A la Casse" paru en juin 2023, Robin des Bois retraçait les pratiques de la flotte clandestine utilisée pour le transport d'hydrocarbures depuis ou à destination de pays sous sanctions internationales (cf. "La flotte de l'ombre dans la lumière" p. 3-8).

Aujourd'hui, cette flotte se développe et continue de détourner les tankers qui devraient partir à la casse. Au dernier trimestre 2021, les tankers pétroliers représentaient 33% des navires à démolir. D'avril à septembre 2024, les tankers pétroliers, représentaient seulement 2% des navires à démolir.

[A la Casse n°71](#) (p. 67-68) publié en juillet 2024 rapportait le cas troublant des *Adisa* et *Devashree* qui continuaient leurs activités en dépit d'un statut officiel "à démolir" dans la base de données Equasis. Aujourd'hui, l'*Adisa*, devenu le *Skipper* est repéré au large de Port Saïd et le *Devashree* d'après son système automatique d'identification se présente comme le gabonais *KG 7* opérant entre le golfe persique et le golfe d'Oman. La Méditerranée orientale au large de Port Saïd, le golfe d'Oman et le golfe persique sont les nouvelles zones privilégiées pour les transferts STS. Elles se substituent en particulier aux transferts STS dans les eaux internationales du Golfe de Laconie entre la Grèce et la Türkiye. Les transferts STS de pétrole brut ou produits raffinés par des tankers en mauvais état de maintenance et la plupart du temps sans assurance ne sont pas, loin de là, exempts de risques. Si une marée noire dérive dans les eaux territoriales ou sur le littoral d'un pays riverain, les frais de pompage en mer et de nettoyage sur le littoral ne seront pas remboursés.

Les vraquiers (21% du tonnage) sont en deuxième position. 56% ont atterri au Bangladesh.

Le flux de porte-conteneurs se tarit aussi. 19 au 1er trimestre 2024, 15 au second et 10 au troisième. Ils restent en mer quitte à prendre des risques. Mediterranean Shipping Company dans le semestre de référence a certes vendu pour démolition 7 porte-conteneurs, mais depuis quatre ans, fidèle à la pratique de son fondateur Gianluigi Aponte, la compagnie a racheté 383 porte-conteneurs de seconde ou troisième main dont la plupart, vu leur âge, auraient mérité d'aller illico dans les chantiers de démolition plutôt que de poursuivre leur exploitation. La totalité des 25 porte-conteneurs démolis pouvait emporter 34.000 boîtes, Un méga porte-conteneurs en transporte 24.000.

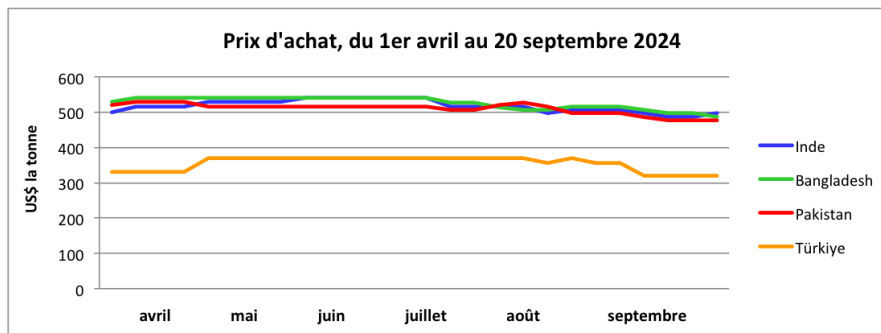
Tonnage recyclé par catégorie

1 : tanker, 232.000 t (24%)
2 : vraquier, 196.000 t (21%)
3 : porte-conteneurs, 169.000 t (18%)
4 : cargo polyvalent, 131.000 t (14%)

Navires par catégorie

1 : cargo polyvalent, 54 (32%)
2 : vraquier, 25 (15%)
3 : porte-conteneurs, 25 (15%)
4 : tanker, 15 (9%)

Les prix ont gardé un niveau élevé au 2ème trimestre, au dessus des 500 US\$ la tonne dans le sous-continent indien et aux alentours des 375 US\$ la tonne en Türkiye. Ils se sont effrités à partir du mois d'août, passant sous les 500 US\$ dans le sous continent indien et à peine au dessus de 300 US\$ en Türkiye.



Quelques navires atteignent les 600 US\$ pour la qualité de leurs alliages ou de leurs équipements, comme les transporteurs de gaz *YK Sovereign* (618 US\$) et *Surya Aki* (662 US\$), le chimiquier *Medelin Expo* (650 US\$) et le cargo réfrigéré *Schweiz Stream* (605 US\$).

Pour les seuls tonnages du Bangladesh et de l'Inde, le marché de la vente des navires à démolir a représenté environ 340 millions US\$.

152 navires ont été démolis dans le sous-continent indien (69%) et en Türkiye (22%).

100 navires (59%) disposaient d'un certificat d'une société membre de l'IACS (International Association of Classification Societies).

Le "déclassement" pèse sur la sûreté des navires partant pour la casse. C'est, sauf retournement de dernière minute, leur dernier voyage et parfois il dure très longtemps. 22, soit 13% des 167 navires recensés dans ce numéro "d'A la Casse", n'étaient plus contrôlés par une société de classification et 25 soit 15% étaient contrôlés par une société de 2ème rang qui délivre par correspondance des certificats de navigabilité et de conformité à la Convention du Travail Maritime. Cet allègement des obligations et des précautions empire d'année en année et s'accompagne d'un autre péril. Les navires partant à la casse après un ultime dépavillonnement ou ceux qui persistent malgré leur usure à être exploités pour transporter des cargaisons litigieuses principalement du pétrole brut et des produits raffinés ne sont pas assurés ou bien les compagnies qui couvrent leurs risques n'ont pas les disponibilités financières pour subvenir aux frais de sauvetage, de remorquage, ou de traitement des marées noires. Le cas du *Pablo*, pavillon Cameroun, est exemplaire. Victime d'un incendie le 1er mai 2023 au large de la Malaisie, il est depuis abandonné au mouillage. Il est vide mais cependant il constitue un risque pour la sécurité du trafic et pour l'environnement s'il coule, s'il dérive ou s'il est victime d'une collision (cf. "A la Casse" n°69, p. 7).

90 navires (54%) ont été détenus préalablement à la casse.

Trois cargos polyvalents se distinguent sur le podium des navires sous-normes. Le *Princess M* (20 détentions, p.52), 47 ans ans sous pavillon du Liban, le *Sealock* (14 détentions, p. 44), 40 ans, sous pavillon de la Türkiye et le *Sky Moon King* (12 détentions, p. 44), 36 ans, sous pavillon du Cameroun. Tous les trois se sont échoués en Türkiye.



Septembre 2016, *Princess M*.
© Nikita Prokhorov



2012, *Sealock*.
© Sinisa Aljinovic



Octobre 2022, *Sky Moon King*.
© Babis Kouremetis

84 navires (50%) ont été dépavillonnés pour le dernier voyage. Saint-Kitts-et-Nevis (32) reste le pavillon corbillard préféré devant les Comores (17), le Gabon (12) et la Mongolie (7).

80 ans. C'est l'âge du vétéran, le navire-usine étatsunien *Gordon Jensen* (p. 28) construit à l'origine comme navire auxiliaire de l'US Navy pendant la seconde guerre mondiale; il s'est échoué en Inde abrégié en *Gordon*.



Gordon Jensen, en 2013 au large de la Colombie Britannique (Canada). © Dirk Septer

13 autres navires de 50 ans et plus sont partis à la casse. 7 sont des cargos polyvalents de construction allemande (3), slovaque (2), néerlandaise (1) et turque (1), parmi lesquels le *Luna S*, saisi pour trafic de drogue en 2013 et transporté par navire semi-submersible jusqu'à Bordeaux sur la côte atlantique après plus de 10 ans passés à rouiller à Toulon sur la côte méditerranéenne (p. 40). Les tankers FPSO *Capixaba* et *Fluminense*, 50 ans, construits respectivement au Japon et en Suède ont été remorqués pour démolition au Danemark (p. 78-79).

64 navires (38%) avaient été construits dans l'Union européenne, en Norvège ou au Royaume-Uni.

43 navires représentant 31% du tonnage global appartenaient à des armateurs de l'Union européenne, de l'Association Européenne de Libre Échange ou du Royaume-Uni. 20 sont destinés à des chantiers du sous-continent indien, 13 à des chantiers turcs et 10 à des chantiers européens (6 danois et 4 norvégiens).

La Chine continue d'alimenter les chantiers du Bangladesh en navires en fin de vie et d'exporter les déchets qui vont avec. 34 navires appartenant à des armateurs chinois et de Hong Kong sont partis à la casse, 30 étaient destinés au Bangladesh. Le taux de dépavillonnement des navires chinois pour le dernier voyage atteint 88%, avec une prédilection pour le Gabon (12 navires), les Comores (6) et la Sierra Leone (5).

109 navires (65%) ont une longueur inférieure à 150 m, 36 (22%) comprise entre 150 et 200 m et 22 (13%) de plus de 200 m. Deux navires mesurent plus de 300 m.

Les plus lourds sont les *FPSO Capixaba*, 54.000 t (p. 78), et *FPSO Fluminense*, 43.000 t (p. 79) deux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO, Floating Production, Storage and Offloading) exploitées au large du Brésil. SBM et Shell, leurs armateurs néerlandais et britanniques ont sélectionné le chantier européen MARS pour les démolir.



FPSO Capixaba

© Eren Topcu/Facebook Shipbreaking Group



FPSO Fluminense,

© Christian Eckardt

Les autres "gros" sont destinés au sous-continent indien : le méthanier sud-coréen *YK Sovereign*, 30.000 t, le navire de forage *Camburi*, 27.000 tonnes et le navire-usine russe *Vladivostok 2000*, 26.000 tonnes se sont échoués en Inde, la destination du méthanier *Coral Energy* n'est pas encore connue.

Ferry / traversier

Avril-mai-juin = 5

Juillet-août-septembre = 3

Wanted

St Anthony de Padua (ex-Cebu Ferry 2, ex-Asakaze). 38 ans. OMI 8515128. Longueur 89 m, 1.867 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1986 à Ishinomaki (Japon) par Yamanishi.

Le ferry philippin *St Anthony de Padua* est attendu dans les chantiers de Chattogram depuis juin 2024. Il n'a pas été échoué. Il pourrait continuer d'être exploité.

Ships Sold for Recycling

VESSEL NAME	LDT	YEAR / BUILT	TYPE	PRICE (USD/LDT LT)	COMMENTS
ST.ANTHONY DE PADUA	1,867	1985 / JAPAN	ROPAX	UNDISCLOSED	AS IS MANILA FOR REDELIVERY CHATTOGRAM

Extrait de la newsletter du courtier Star Asia, semaine 24, 15 juin 2024.

Âgé de 38 ans, c'était l'ancien ferry japonais *Asakaze* exploité par Kita Nihon Kaiun Co avec une capacité de 198 passagers. Il est revendu en 2010 au philippin Cebu Ferries, filiale d'Aboitiz Transport System. Aux Philippines, il est jumboisé, des ponts supplémentaires sont ajoutés pour augmenter sa capacité qui passe à 892 passagers, il peut aussi emporter 40 conteneurs. Il était devenu le *Cebu Ferry 2* puis le *St Anthony de Padua*.



Le ferry *Asakaze*, port d'Aomori (Japon), mai 2008. © Thomas Photos



Cebu Ferry 2, mars 2012, arrivée à Cebu City, Philippines. © Myel Danielle B. Lumayog

En juillet 2024, il est rebaptisé *Almaher* sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, après son rachat par une certaine Al Jadara Memiza enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis. Il redevient officiellement bon pour le service. A la mi-octobre, il n'avait cependant pas quitté Batangas.

Information		Since	Information		Since
IMO number :	8515128		IMO number :	8515128	
Name of ship :	ST. ANTHONY DE PADUA	(since 01/08/2012)	Name of ship :	ALMAHER	(since 01/07/2024)
Call sign :	DUH2666		Call sign :	V4FN6	
MMSI :	548675200		MMSI :	341787001	
Gross tonnage :	1792	(during 2010)	Gross tonnage :	1792	(during 2010)
DWT :	964		DWT :	964	
Type of ship :	Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)	(during 1986)	Type of ship :	Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)	(during 1986)
Year of build :	1986		Year of build :	1986	
Flag :	Philippines	(since 01/10/2009)	Flag :	St.Kitts and Nevis	(since 01/07/2024)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 21/06/2024)	Status of ship :	In Service/Commission	(since 19/03/1986)
Last update :	02/07/2024		Last update :	03/09/2024	

St Anthony de Padua, juin 2024, à démolir.

Source Equasis

Almaher, juillet 2024, en service

A suivre

Avril-mai-juin

La Superba. OMI 9214276. Longueur 211 m, 19.358 t. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2002 à Marina di Carrara (Italie) par Nuovi Cantieri Apuania pour Grandi Navi Veloci SpA (Italie), la compagnie créée en 1992 par Aldo Grimaldi (1922-2018), l'un des cinq frères Luigi, Mario, Ugo, Aldo et Guido Grimaldi, fondateurs du groupe Grimaldi. GNV a été racheté par Mediterranean Shipping Company en 2011. *La Superba* pouvait accueillir 2920 passagers et 984 véhicules ; il était exploité sur la liaison Naples-Sicile.



La Superba au départ de Gênes (Italie), mai 2019. © Sychikov

Le 14 janvier 2023, il est à quai à Palerme (Sicile, Italie). Il s'apprête à rejoindre l'Italie continentale quand un incendie éclate dans le pont garage n°4. En ce week end hivernal, le ferry est loin d'avoir fait le plein. 60 camions, 58 voitures, 1 moto et un camping car avaient embarqué. Les 184 passagers et les 80 membres d'équipage sont immédiatement évacués. 12 véhicules et 34 pompiers sont mobilisés dans la lutte contre l'incendie. Après extinction du sinistre, *La Superba* est remorqué au chantier Fincantieri de Palerme pour des réparations qui selon Grandi Navi Veloci devaient lui permettre de reprendre son service dès l'été 2023.



© Shipping Italy

Palerme, janvier 2023



© Vigili del Fuoco

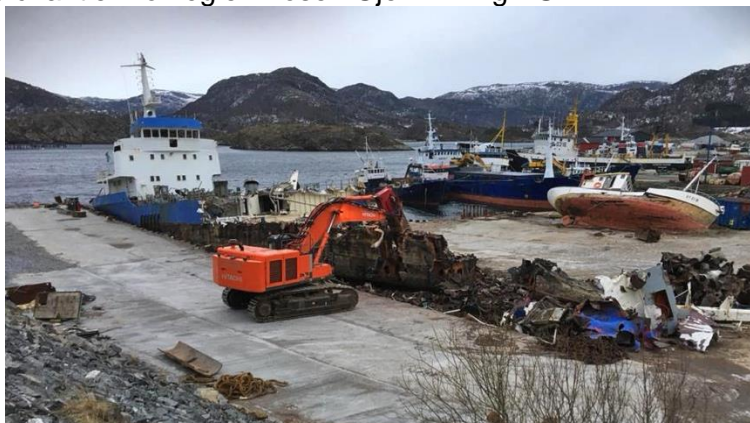
Tous les véhicules qui se trouvaient sur le pont n°4, sont détruits. L'avant du ferry, deux ponts garages ainsi que des cabines sont lourdement endommagés. *La Superba* avait déjà connu un incendie en salle des machines en 2009. Cette fois il ne s'en relève pas. Il est déclaré perte totale. En juin 2024, il est vendu pour démolition en Türkiye.



La Superba, en attente de réparation éventuelles au port de Palerme (Italie) le 23 octobre 2023.

© Pascal BredeI

Rosendal (ex-*Seimstrand*, ex-*Stryn*). OMI 7405936. Longueur 64 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Bergen (Norvège) par Mjellem & Karlsen. Propriétaire Torghatten Nord AS (Norvège). D'une capacité de 360 passagers et 50 voitures. En avril 2024, il arrive pour démolition dans le chantier norvégien Fosen Gjenvinning AS.



Chantier Fosen Gjenvinning AS. © Fosen Gjenvinning AS

Sardinia Vera (ex-*Corsica Vera*, ex-*Marine Atlantica*, ex-*Stena Atlantica*). OMI 7360617. Longueur 120 m. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 à Bremerhaven (Allemagne) par Rickmers GmbH & Cie. Le *Stena Atlantica* est livré en mai 1975 à Stena Line AB (Suède) et frété immédiatement à la compagnie canadienne Marine Atlantic qui le rebaptise *Marine Atlantica* et l'exploite entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.



Marine Atlantica, carte postale Marine Atlantic
© Simplon Post cards



Période Transmanche, le *Sardinia Vera*, à quai à Dieppe. © Pascal Bredel

En 1986, il part pour la Méditerranée après son rachat par Tourship Group, basé à Bastia et maison mère de Corsica Ferries/Sardinia Ferries, qui le rebaptise *Corsica Vera* car il devait être utilisé sur les liaisons Italie-Corse. Il est finalement affecté l'année suivante à la ligne reliant Olbia puis Golfo Aranci (Sardaigne, Italie) aux ports italiens continentaux en tant que *Sardinia Vera*. Il appartient officiellement à Tourship Italia SpA, la branche italienne de Tourship Group.

En 2001 il est affrété pour 5 ans par le Conseil Général de Seine Maritime. Il relie Dieppe (France) à Newhaven (Royaume-Uni) pour Transmanche Ferries, toujours sous le nom de *Sardinia Vera*.

En 2006, à la fin de son contrat d'affrètement, il repart pour l'Italie et reprend le service Sardaigne-Italie continentale. Il est brièvement affecté à la liaison entre le Pirée et les îles grecques en 2008 puis à l'été 2010, à celle reliant Nice ou Toulon (France) à L'Île-Rousse et à Calvi en Corse. Par la suite il dessert alternativement la Sardaigne et la Corse depuis les ports italiens ou français, à l'exception d'un affrètement de 3 mois à partir de janvier 2017 entre Valence (Espagne) et Mostaganem (Algérie) pour le compte de Balearia.

A Toulon. © Pascal Bredel



Le *Sardinia Vera* effectue son dernier voyage commercial en septembre 2023. Il est désarmé à Gênes puis à Vado Ligure. Il a 49 ans, le 26 avril 2024, il quitte l'Italie à destination des chantiers de démolition de Türkiye. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Le *Sardinia Vera* s'échoue à Aliaga le 4 mai, peu après son sistership *Moby Vincent* (ex-*Stena Normandica*, cf. "A la Casse" n°71, p. 12-13).



Sardinia Vera à Aliaga, mai 2024. © Selim San

Sur son site internet, le conglomérat norvégien de transport Fjord1 AS revendique 76 ferries d'une capacité de 145 à 589 passagers et 25 à 240 voitures ainsi que 3 petits transbordeurs pouvant accueillir 70 à 94 passagers et 5-7 voitures. La compagnie met en avant la modernisation et la décarbonation de sa flotte qui compte aujourd'hui 39 ferries hybrides ou électriques dont 28 construits depuis 2017 et 11 convertis ainsi que son choix de chantiers de proximité en Norvège pour la démolition des unités les plus anciennes. En 2024, trois ferries âgés de 47 et 46 ans ont été vendus pour démolition. Les *Solnor* et *Sunnfjord* sont arrivés dans le chantier Fosen Gjenvining de Revsnes inclus dans la liste européenne au second trimestre, ils ont été rejoints par l'*Aukra* en septembre.

Fjord1

Solnor. OMI 7611755. Longueur 64 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Aalesund (Norvège) par A.M. Liaaen Mekaniske Verksted. Capacité 146 passagers, 36 voitures.



Solnor



Sunnfjord

© Fjord 1 AS

Sunnfjord. OMI 7710501. Longueur 64 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1978 à Ulsteinvik (Norvège) par Hasund MV. Capacité 194 passagers, 46 voitures.

Juillet-août-septembre

Aukra. OMI 7704631. Longueur 64 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1978 à Aukra (Norvège) par Aukra Bruk. Propriétaire Fjord1 AS (Norvège). D'une capacité de 245 passagers et 36 voitures. L'*Aukra* était sans affectation et déclaré "en réparation" depuis janvier 2024. En septembre 2024, il arrive pour démolition dans le chantier norvégien Fosen Gjenvinning AS.

Ferry Hayatomo No 2. OMI 8700448. Longueur 114 m, 4.160 t. Pavillon Japon, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification International Register of Shipping depuis juillet 2024. Ex ferry japonais construit en 1987 à Onishi (Japon) par Kurushima Dockyard pour Kansai Kisen Co Ltd. (Japon) puis revendu à d'autres compagnies japonaises, la Matsuyama Kokura Ferry Co en 2013 et Ishizaki Kisen KK en 2020. Il était exploité dans la mer intérieure de Seto. Racheté par Ocean Exim Trading Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Transworld Ship Management LLC (Émirats arabes unis) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Ferry Hayatomo 2 sous le pont de Kanmon et les couleurs de la Matsuyama Kokura. © **Ikoutarou**



Ferry Hayatomo 2, plage de Chattogram. © **Sitakunda Shipbreaking**

Su Zhou Hao (ex-Lu Xun). OMI 9030632. Longueur 154 m, 5.903 t. Pavillon Chine jusqu'en juillet 2024 puis Sierra Leone et enfin Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1992 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire China-Japan International Ferry Co Ltd (Chine) qui l'exploitait sur son service reliant les ports japonais d'Osaka et Kobe à Shanghai (Chine). Racheté en l'état à Zoushan (Chine) par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 446 US\$ la tonne.



Su Zhou Hao, détroit de Kurushima, Imabari (Japon), janvier 2022. © **Kenro Oshita**



Su Zhou Hao, Chattogram. © **Facebook Shipbreaking Group/Eren Topcu**



© **China-Japan International Ferry Co Ltd**

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).

Juillet-août-septembre

Grey Shark (ex-*Fast Navigator*, ex-*Star Navigator*, ex-*Highway*, ex-*Fast Three*). OMI 7907647. Longueur 110 m, 2.012 t. Pavillon Panama jusqu'en décembre 2023. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1980 à Brevik (Norvège) par Trosvik Verksted.



Décembre 2010, *Grey Shark*, au mouillage en baie de Fort-de-France (Martinique, France). © Yvon Perchoc

7 détentions : en 2005 à Trieste (Italie), en 2009 à Boston (Massachusetts, États-Unis) puis à Charleston (Caroline du Sud, États-Unis), en 2011 à Palm Beach (Floride, États-Unis), en 2013 de nouveau à Boston et en 2015 à deux reprises à New York (États-Unis). Propriétaire Devon Shipping Inc (États-Unis). Il s'échoue pour démolition en Türkiye rebaptisé *Flipper* battant pavillon de Sao Tome & Principe. 330 US\$ la tonne.



Flipper © Selim San

Navire de pêche

Avril-mai-juin = 3

Juillet-août-septembre = 2

Avril-mai-juin

Astrid (ex-*Atlantic Princess*, ex-*Maartje Theodora*, ex-*Astrid*). OMI 8404501. Longueur 98 m. Pavillon Bélize. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Harlingen (Pays-Bas) par Welgelegen. Propriétaire Astrid Shipping Co Ltd-GBI (Royaume-Uni). Il quitte Las Palmas (Canaries, Espagne) le 30 mai 2024 et s'échoue pour démolition en Türkiye.



Atlantic Princess, février 2012. © Peter Beentjes



Octobre 2018, Las Palmas (Canaries, Espagne).
© Eddie Walker



Juillet 2024, chantiers d'Aliaga. © Selim San

Jon Kjartansson (ex-*Holmaborg*, ex-*Eldborg*). OMI 7728601. Rallongé en 1996 de 59 à 73 m. Pavillon Islande. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1978 à Karlstad (Suède) par FEAB-Karlstad comme navire congélateur de crevettes puis rallongé et converti en chalutier pélagique. Propriétaire Eskja HF (Islande). Le *Jon Kjartansson* était à vendre depuis 2015 mais n'avait pas trouvé d'acheteur pour continuation d'exploitation. Il était abandonné depuis 2017 le long d'un quai d'Eskifjörður. En mai 2024, il est remorqué pour démolition à Esbjerg (Danemark) dans le chantier Smedegaarden AS.



Jon Kjartansson, Reydarfjordur (Islande), juillet 2021. © Gestur Leo Gislason

Ossora. OMI 8721856. Longueur 54 m, 936 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1988 à Volgograd (Russie, ex-URSS) par Volgogradskiy SZ. Le 46^{ème} des 290 navires de pêche du type *Alpinist* ou projet 503 sortis des chantiers soviétiques de Volgograd, Kiev et Yaroslav entre 1971 et 1994. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et benthique, la conservation à une température de 0 à -2°C et le transbordement des prises sur des navires-usines. Leur capacité de charge était de 65 tonnes de poisson. Détenu en 2011 à Koper (Slovénie). Propriétaire Magadanryba 2 Ltd (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) pour démolition en Inde. 600 US\$ la tonne. Il quitte Vladivostok dans l'extrême-orient russe le 26 juin à destination d'Alang, un voyage long de 11.000 km.



Ossora, à Vladivostok (Russie), 29 mai 2017. © Sergei Skriabin

Juillet-août-septembre

Ivan Moshlyak. OMI 8832033. Longueur 54 m, 914 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Un des 290 navires de pêche du type *Alpinist* ou projet 503 (voir ci-dessus "*Ossora*" pour les spécifications des navires du type *Alpinist*) Construit en 1990 à Volgograd (Russie) par Volgogradskiy SSZ. Propriétaire Dalrybprom JSC (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition en Inde.



Ivan Moshlyak, à quai à Busan (Corée du Sud). © NAVIGATOR74

Phoenix (ex-Heinaberg). OMI 8414116. Longueur 48 m. Pavillon Îles Feroé. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Skali (Îles Feroé) par Skala Skipasmidja. Propriétaire Thor P/F (Îles Feroé). Après plusieurs années d'attente à Esbjerg (Danemark), finalement déplacé en septembre 2024 pour démolition dans le chantier Smedegaarden Ship Recycling.

Navire-usine

Avril-mai-juin = 3

Juillet-août-septembre = 1

Avril-mai-juin

Geroi Shironinskiy. OMI 7832945. Longueur 104 m, 3.994 t. Pavillon Russie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Hironin*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping jusqu'en avril 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1980 à Mykolaiv (Ukraine) par Chernomorskiy SZ.



1981, en baie de Nakhodka (Russie).
© Oleg Shamov, collection Gena Anfimov

Le 14ème de la série des 113 navires-usines du type *Pulkovskiy Meridian* ou projet 1288 construit par le chantier ukrainien entre 1974 et 2011. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fond, leur congélation (60 t/jour), la mise en boîte des foies (6000 boîtes n°6/jour), la production de farine de poisson (35 t/jour de matière brute) et d'huile de foie de poisson (2,4 t/jour de matière brute). Propriétaire Vostokrybprom Ltd (Russie). Racheté par Prime Spot Ship Trading Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde.

2020, en mer d'Okhotsk, au large du Kamtchaka (Russie). © Igoreshka

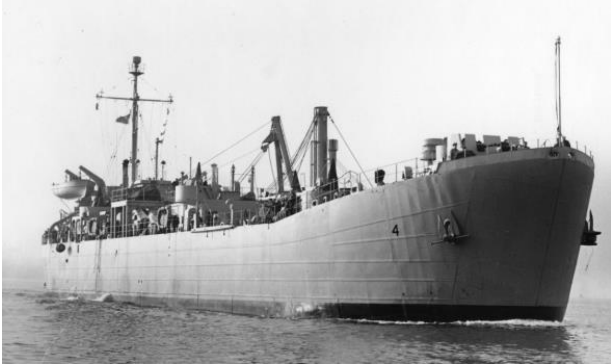


Gordon Jensen (ex-*Snopac Innovator*, ex-*Coastal Star*, ex-*Cape St. Elias*, ex-*Zeus*, ex-*LST 132*). OMI 8836273. Longueur 100 m, 2.757 t. Pavillon États-Unis, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Gordon*. Société de classification inconnue, Capital Register of Shipping depuis mars 2024.

Le 16 juillet 2024, le *Gordon* arrive au large des côtes du Gujarat (Inde). Il avait quitté Seattle (État de Washington, États-Unis) le 22 mai. Il s'échoue dans les chantiers de démolition d'Alang le 24 juillet après un voyage de 20.000 km et quelques vérifications administratives.

La fin de ce long voyage est aussi la fin d'une longue carrière. A 80 ans, le *Gordon*, enregistré depuis 1988 comme navire-usine, est le doyen des navires partis à la démolition dans cette édition "d'A la Casse". Sa construction avait débuté le 17 juin 1943 à Seneca (Illinois) dans le chantier Chicago Bridge and Iron Co. Pendant la seconde guerre mondiale, l'US Navy l'avait au départ commandé en tant que navire de débarquement LST-132 mais avait ordonné sa conversion en navire de réparation dans les chantiers Maryland Drydock Co de Baltimore. Il est entré en service sous le nom de *Zeus* en avril 1944.

Le *Zeus* gagne Pearl Harbor (Hawaï) et remplit son rôle de réparation des navires de la flotte du Pacifique jusqu'à la reddition du Japon (2 septembre 1945). Il quitte Hawaï le 6 décembre 1945 à destination de la base navale de San Pedro (Californie).



Zeus, 18 avril 1944. © US National Archives

Les missions de réparation se font rares. Le 30 août 1946, le *Zeus* est placé dans la flotte de réserve du Pacifique, c'est à dire des navires maintenus à flot dans un état suffisant pour être réactivés rapidement en cas de besoin. Il est finalement retiré du registre naval en juin 1973, puis revendu l'année suivante pour reprise d'exploitation comme navire marchand sous le nom de *Cape St. Elias*, port d'attache Juneau (Alaska). Il est utilisé pour le transport de poisson congelé en Alaska. Il est converti en navire-usine en 1988 après son rachat par Icicle Seafood de Seattle (État de Washington). Il était depuis cette date exploité pour la transformation du saumon et autres poissons des eaux du Pacifique nord.



Cape St. Elias, 1987, Seattle. © Alex Wood. Collection Chris Howell.

En décembre 2023, il est revendu à Adaq Enterprise LLC basée à Anchorage (Alaska) qui le cède en mars 2024 à Shore Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de GR Shipping Pte Ltd (Singapour). En mai 2024, l'ex-*Gordon Jensen*, ex-*Zeus* quitte les États-Unis sous le pavillon de Saint-Kitts-et Nevis à destination des chantiers de démolition indiens.

Icicle Seafood Inc exploite toujours un autre navire-usine vintage, le *Northern Victor* (OMI 7208431), ancien cargo de ravitaillement de l'US Navy *USS Marengo* construit en 1945 passé à la vie civile en 1971.



Gordon, à Elliott Bay avant son départ pour démolition. © Kyle Stubbs

Victor Gavrilov (ex-*Kamchatskiy Shelf*, ex-*Panastar*, ex-*Kamchatskiy Shelf*). OMI 8826424. Longueur 126 m, 5.962 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1990 à Mykolaïv (Ukraine) par Okean. Le 1er d'une série de 6 navires du type *Kamchatskiy Shelf* ou projet 13490 construit entre 1990 et 1995 par le chantier ukrainien. Ils étaient équipés pour la congélation de poisson transformé (40 t/jour) ou non (26 tonne/jour), le salage et le séchage des harengs (11 tonnes/jour) et des sardines du Pacifique (27,6 tonnes/jour), la mise en boîte des conserves de harengs (24,5 tonnes/jour) et sardines du Pacifique (13 tonnes/jour), des foies de poisson (1800 boîte/jour) et œufs de poisson (3 tonnes/jour), la production de farine (30-35 tonnes/jour) et d'huile de foie (1 tonne/jour). Les *Kamchatskiy Shelf* étaient de petits navires-mères dont la fonction était aussi de ravitailler les navires de pêche en carburant, en eau et en provisions diverses. Ils disposaient de 132 couchages pour les marins et ouvriers. La vie devait être difficile à bord. Propriétaire V. I. Lenin Collective Farm (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong) avant son départ pour démolition en Inde.



Baie d'Avatcha (Russie), mars 2024.
© Timofey



Victor Gavrilov, Alang, chantier Mahavir Inducto Melt Pvt. Ltd, juin 2024. © Aspire Shipping Agency

Juillet-août-septembre

Vladivostok 2000 (ex-*Damanzaihao*, ex-*Lafayette*; ex-*Vemacape*, ex-*Protank Orinoco*, ex-*Dorsetshire*, ex-*Freeport Chief*). OMI 7913622. Longueur 229 m, 26.136 t. Pavillon Russie, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Divo*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan comme tanker *Freeport Chief* pour l'armateur norvégien Anders Jahres Rederi. Converti en navire-usine en 2009. Détenu en 2005 à Montréal (Québec, Canada). Propriétaire Pacific Marine Trawlers Co Ltd (Russie). Racheté en l'état à Vladivostok (Russie) par Tiger Shipping Ltd enregistré à Hong Kong (Chine) aux bons soins de Resurgence Ship Management (Inde) pour démolition en Inde.



Le tanker *Freeport Chief*.
Collection Sandefjords Historie



Vladivostok 2000 au port de Vladivostok, mai 2024.
© yura_ak / Fleetphoto

Navire de surveillance des pêches

Avril-mai-juin

Mugunghwa 18. OMI 9063835. Longueur 77 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Tongyeong (Corée du Sud) par Chungmu SY Co. Propriétaire Korea South Government Oceans (Corée du Sud). En cours de démolition à Busan (Corée du Sud).



Mugunghwa No. 18, au départ de Mokpo (Corée du Sud), septembre 2022. © Vladimir Tonic



2024 : en cours de démolition au chantier Pal Pal dans le port de Busan. © Vladimir Tonic

Cargo réfrigéré

Avril-mai-juin = 10

Juillet-août-septembre = 4

Avril-mai-juin

Balyuzek (ex-*Flower Garden*, ex-*Hanazono Maru*). OMI 8518895. Longueur 105 m, 2.360 t. Pavillon Panama, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Uwajima (Japon) par Miyoshi. Détenu en 2004 à Dutch Harbor (Alaska, États-Unis) en 2016 à Busan (Corée du Sud). Propriétaire Nakhodka Active Marine Fishery Base (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition en Inde.



Balyuzek, Vladivostok (Russie), chantier naval 'Dalzavod', septembre 2022. © Andy.ru73

Frost Olympos (ex-*Frio America*, ex-*Ekvator*, ex-*Frost Hector*, ex-*Frijo Oceania*). OMI 7812024. Longueur 103 m, 2.410 t. Pavillon Russie jusqu'en avril 2024 puis Mongolie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles (AESAs). 6 détentions : en 1999 à Villagarcia de Arosa (Espagne), en 2001 de nouveau à Villagarcia de Arosa puis à Las Palmas (Canaries, Espagne), en 2003 à Anvers (Belgique) et en 2004 et 2005 à Punta Arenas (Chili). Propriétaire Vladkristall Co Ltd (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd basé à Hong Kong (Chine) avant son départ pour démolition en Inde.



Frost Olympos, en mer d'Okhotsk, juin 2015. © Igor Savitsky

Green Atlantic (ex-*Anais*, ex-*Jokulfell*). OMI 8320585. Longueur 94 m, 2.378 t. Pavillon Palaos. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en novembre 2023 puis International Register of Shipping. Construit en 1985 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore SB. Détenu en 1999 à Szczecin (Pologne) et en 2009 à Bremerhaven (Allemagne). Propriétaire Tambels Ltd-BZE (Lettonie). Racheté en mai 2024 par Smart Winning Trading Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats arabes unis). Il s'échoue à Aliaga abrégé en *Atla*.



Green Atlantic, 19 septembre 2012, Brest (France). © Erwan Guéguéniat

Hong Ying (ex-*Tai He 6*, ex-*Rong Hui198*). OMI 9097056. Longueur 89 m, 1.568 t. Pavillon Panama, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Panama Shipping Registrar. Construit en 1984 à Duchang County (Chine) par Duchang County Shipyard, ex-cargo polyvalent converti en 2009. 6 détentions : en 2011 à Dalian (Chine), en 2012 à Fuzhou (Chine), en 2015, à deux reprises en 2017 puis en 2021 à Xiamen (Chine). Propriétaire Hai Ling Shipping (Hong Kong). Racheté par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Hong Yin, juin 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Saly Reefer (ex-*Fenland*, ex-*Norbrit Vries*, ex-*Boston Sea Lance*). OMI 7813925. Rallongé en 1985 de 74 à 91 m. Pavillon Cameroun depuis novembre 2021; précédemment Moldavie (2019), Comores (2008), Panama (2007) Russie (2005), Bahamas (1980). Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1979 à Selby (Royaume-Uni) par Cochrane Shipbuilders pour Boston Deep Sea Fisheries Ltd de Hull (Royaume-Uni).



Boston Sea Lance, en cours d'achèvement à Goole (Royaume-Uni). © Charlie Hill

3 détentions : en 2004 à Las Palmas (Canaries, Espagne), en 2005 à Kaliningrad (Russie) et en 2008 de nouveau à Las Palmas.

Propriétaire officiel Fishing & Cargo Services SA enregistré au Panama. Le *Saly Reefer* était exploité par la compagnie espagnole West Coast Frozen Fish SA basée à Las Palmas (Canaries, Espagne). Il était chargé du transport des petits poissons pélagiques capturés au large des côtes africaines et destinés au marché d'Afrique de l'Ouest. Les prises étaient transférées en mer depuis les bateaux de pêche de la flotte "*Flipper*", eux aussi exploités depuis Las Palmas. Le poisson était ensuite débarqué à Monrovia (Libéria), Abidjan (Côte d'Ivoire) ou Tema (Ghana). En 2017, le *Saly Reefer* avait été arrêté par les autorités de Guinée-Bissau pour des transbordements de cargaisons en mer (STS, Ship to Ship transfers) alors que ce type d'opération est interdit dans les eaux sous juridiction de la Guinée-Bissau depuis 2015.

Le *Flipper 4* a été remorqué pour démolition à Aliaga le 3 janvier 2024 (cf. "A la Casse" n° 71, p.18). Le 13 juin, c'est au tour du *Saly Reefer* de s'échouer en Türkiye.



Fenland, années 1990, au départ de Beverwijk (Pays-Bas). © Marcel & Ruud Coster



Saly Reefer, Las Palmas (Canaries, Espagne), novembre 2021. © Tony Hogwood

Schweiz Stream (ex-*Schweiz Reefer*, ex-*Chiquita Schweiz*). OMI 9015216. Longueur 159 m, 9.147 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Frederikshavn (Danemark) par Danyard. Propriétaire Seatrade Groningen BV (Pays-Bas). Racheté en avril 2024 par Papigo Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Chartworld Shipping Corp (Grèce) avant son départ pour démolition. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Le *Schweiz Stream* s'échoue le 7 juin en Inde dans le chantier NBM Iron And Steel Trading Pvt. Ltd déclaré conforme à la convention par Nippon Kaiji Kyokai. 605 US\$ la tonne.



Juin 2014, *Chiquita Schweiz*, en sortie d'Anvers (Belgique).



Aout 2018, *Schweiz Reefer*, sur la Seine (France).

© Pascal Breedel

Tokachi Frost (ex-*Tokachi Star*, ex-*Tokachi*, ex-*Tokachi Maru*). OMI 8503242. Longueur 112 m, 2.592 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1985 à Shimoda (Japon) par Shimoda Dockyard Co. 6 détentions : en 2007 à Bremerhaven (Allemagne) et Odessa (Ukraine), en 2008 à Marin (Espagne), en 2012 à Tema (Ghana) et en 2015 à Durban (Afrique du Sud) et Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriétaire Marenga Holdings Corp enregistré au Panama aux bons soins de Ship Service Agency (Lituanie). Vendu pour démolition en Inde. 530 US\$ la tonne.



Tokachi Frost, en attente à Walvis Bay (Namibie), novembre 2017. © Bjoern Poulsen

cargo réfrigéré

Tropical Sky. OMI 8408882. Longueur 149 m, 5.175 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1986 à Busan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Propriétaire Mayfield Shipping Corp enregistré au Panama aux bons soins de Acheon Akti Navigation Co Ltd (Chypre). Vendu pour démolition en Inde. 550 US\$ la tonne.



Tropical Sky, au large du Danemark, juin 2013. © Jackie Pritchard

Viva 106 (ex-*Chi Lai*, ex-*Tsurusaki*) OMI 8122385. Longueur 99 m, 2.188 t. Pavillon Panama. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1982 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. 5 détentions : en 2007 à Masan (Corée du Sud) et au Cap (Afrique du Sud), en 2008 à Bangkok (Thaïlande) et en 2010 et 2012 à Busan (Corée du Sud). Propriétaire Viva Marine SA enregistré au Panama aux bons soins de Hua Fu International Group SA (Taiwan). Vendu en l'état en Thaïlande pour démolition au Bangladesh.



Viva 106, sur le Chaophraya, Bangkok (Thaïlande), janvier 2021. © Trakul Pumsnoh



Viva, chantier d'Alang. © Facebook Shipbreaking Group/Eren Topcu

Wan Tong (ex-*Zhong Fu Hao 111*, ex-*Humboldt Bay*, ex-*Amer Whitney*, ex-*Californian Reefer*, ex-*Humboldt Rex*). OMI 8907888. Longueur 148 m, 4.897 t. Pavillon Panama jusqu'en mai 2023, puis Cameroun et enfin Comores depuis juillet 2024. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1990 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. 9 détentions : en 1999 à Anvers (Belgique), en 2002 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2004 à Immingham (Royaume-Uni), en 2006 à Gdansk (Pologne) et de nouveau à Anvers, en 2012 à Mersin (Turquie), en 2014 à Philadelphie (Pennsylvanie, États-Unis), et en 2021 et 2024 à Fuzhou (Chine). Propriétaire Hai Ling Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu en l'état à Taizhou (Chine) pour démolition au Bangladesh. Il quitte le port chinois le 15 juillet et s'échoue à Chattogram dans le chantier Bob Recyclers sous le nom abrégé d'*An Ton*. 425 US\$ la tonne.



Janvier 2020, *Humboldt Bay*, sur le fleuve Huangpu, Shanghai (Chine). © Yevgeny 10

Information	Since
IMO number :	8907888
Name of ship :	AN TON (since 01/07/2024)
Call sign :	D6A3582
MMSI :	620999583
Gross tonnage :	9070 (since 01/01/1990)
DWT :	11633
Type of ship :	Refrigerated Cargo Ship (since 01/01/1990)
Year of build :	1990
Flag :	Comoros (since 01/07/2024)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 14/06/2024)
Last update :	23/07/2024

An Ton, à démolir, juin 2024. Source Equasis

Juillet-août-septembre

Bereg Mechty. OMI 8225711. Longueur 154 m, 7.263 t. Pavillon Russie jusqu'en mai 2024 puis pavillon usurpé du Guyana et enfin Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping jusqu'en juin 2016 puis inconnue. Construit en 1982 à Wismar (Allemagne) par Mathias-Thesen. L'avant-dernier des 15 transporteurs de poisson du type *Kristall* construits entre 1978 et 1982 par le chantier est-allemand. Outre le transport du poisson congelé jusqu'aux ports, les *Kristall* devaient ravitailler les navires de pêche en carburant, eau et provisions. Tous les sisterships du *Bereg Mechty* ont été démolis ou ont coulé, à l'exception du benjamin de la fratrie, le *Tambov* (OMI 8225723) toujours en activité dans l'Extrême-Orient russe.



Bereg Mechty, mars 2012, Busan (Corée du Sud). © Vladimir Tonic

Détenu en 2007 à Seattle (État de Washington, États-Unis) et en 2014 à Dalian (Chine). En 2013, il est racheté à son exploitant et propriétaire Rimsco de Vladivostok (Russie) par Kasira Marine Ltd basée à Chypre. Le *Bereg Mechty* reste désarmé à Vladivostok à partir de décembre 2016. Le 26 août 2024, il arrive à la traîne du remorqueur russe *Ajax* (OMI 7420742) pour démolition à Alang. Selon la base de données de l'OMI, il a officiellement été racheté en mai 2024 par Delta Llnk Pte Ltd enregistré à Singapour. A son arrivée à Alang, il est saisi par la justice indienne à la demande de Surbiton Investment Ltd Cyprus, une compagnie enregistrée à Chypre disposant aussi d'un bureau en Russie. Surbiton dit avoir acheté le navire en 2016 à Kasira Marine et avoir été en litige avec ce dernier depuis car les titres de propriété du navire ne lui auraient pas été remis. En attendant une décision quant à son propriétaire actuel, le *Bereg Mechty* ne peut être ni échoué ni démolit et attend la décision de la Haute Cour du Gujarat.



Bereg Mechty, septembre 2023, Vladivostok (Russie). © Andy Ru

Cool Expreso (ex-*Cool Express*). OMI 9085479. Longueur 126 m, 3.054 t. Pavillon Bahamas, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage rebaptisé *Tweedia*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen Scheepswerven B.V. 4 détentions : en 2009 à Carthagène (Espagne) puis Castellon de la Plana (Espagne), en 2012 à Poti (Georgie) et en 2019 à Tuapse (Russie). Propriétaire Cool Expreso (Pays-Bas); propriétaire effectif Seatrade Groningen BV (Pays-Bas). Racheté par Ocean Exim Trading Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Transworld Ship Management LLC (Émirats arabes unis) avant son départ pour démolition en Inde.

Ice Runner (ex-*Rauma Reefer*, ex-*Australian Reefer*). OMI 8311120. Longueur 145 m, 7.001 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. 3 détentions : en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2006 à Odessa (Ukraine) et en 2008 à Castellón de la Plana (Espagne). Propriétaire Carpe Marine Group SA enregistré au Panama aux bons soins de Cool Carriers AB (Suède). Vendu pour démolition en Inde. 587 US\$ la tonne.



Australian Reefer.
© Pascal Bredel



Ice Runner, remontant le Bosphore, 26 août 2014.
© Marc Ottini

Montecruz (ex-*Khersones*, ex-*Pacific Marchioness*, ex-*Klipper II*). OMI 7710276. Longueur 96 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Capelle (Pays-Bas) par Ysselwerf; rallongé en 1983 de 81 à 96 m. Détenu en 2002 à Ponta Delgada (Acores, Portugal). Propriétaire Gestra Corp SA (Espagne). Vendu pour démolition en Türkiye.



Montecruz, août 2023, lagune d'Abidjan (Côte d'Ivoire).
© Captain Johan



Montecruz, Aliaga. © Selim San

Cargo polyvalent

Avril-mai-juin = 35

Juillet-août-septembre = 19

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.

54 démolitions, 13% du tonnage total. 32 sont destinés au sous-continent indien, Bangladesh (23) Inde (8) et Pakistan (1), 20 à la Türkiye, 1 au Danemark; le cargo polyvalent trafiquant de drogue *Luna S* a été transporté par mer de Toulon à Bordeaux. Ce transfert prohibitif à bord du *Yacht Express* souligne à nouveau l'absence d'un chantier de démolition sur le littoral de la Méditerranée en France et en Espagne. 13 appartiennent à des armateurs établis à Hong Kong et en Chine, 11 au philippin Philippine Span Asia Carriers (cf. p. 44). 3 cargos polyvalents, les *Princess M*, *Sealock* et *Sky Moon King*, trustent le podium des navires sous-normes : ils ont été détenus de 20 à 12 reprises. Moyenne d'âge de la catégorie au moment de la démolition, 36 ans. 65% de ces cargos polyvalents ont subi des détentions avant leur démolition.

Avril-mai-juin

Ayhanlar (ex-*Dk Blue*, ex-*Sea Feyz*, ex-*Ayberk*, ex-*Tore Secondo*, ex-*Romeo Secondo*, ex-*Uralar Quinto*). OMI 8101537. Longueur 91 m. Pavillon Türkiye. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1982 à Zumaya (Espagne) par Astilleros Balenciaga. 3 détentions : en 2012 à Novorossiysk (Russie), en 2015 à Ashdod (Israël) et en 2016 à Larnaca (Chypre). Propriétaire Ayhanlar Denizcilik Madencilik (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Ayhanlar, octobre 2018. © Capt. Nevran Bekta

Bao Di Long 8. OMI 1046922. Longueur 125 m, 3.133 t. Pavillon Chine jusqu'en mars 2024 puis Sierra Leone. Construit en 2006 en Chine par Linhai Hongzhou. Société de classification inconnue. Propriétaire GU QW (Chine). Racheté par Wantong International Group basé à Hong Kong en mars 2024. Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Pacific H Steel Enterprise. 485 US\$ la tonne.

Bei Fang Ming Zhu. OMI 1061403. Longueur 158 m, 5.776 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2013 en Chine par Fujian Hengshen. Propriétaire Guangxi Evergreen Shipping (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 515 US\$ la tonne.



Bei Fang Ming Zhu, décembre 2007, arrivée à Shanghai (Chine). © Wang



Juin 2024, Chattogram. © Fazlur Rahman

Blue Star (ex-*River Star*, ex-*Mimo*, ex-*Mimoza*, ex-*Kelly*, ex-*Celtic Navigator*, ex-*Fir*, ex-*Batavier*, ex-*Venus*, ex-*Bromley Sapphire*, ex-*Union Sapphire*). OMI 8421705. Longueur 88 m, 846 t. Pavillon Panama, Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1986 à Wartena (Pays-Bas) par Bijlsma & Zonen. 7 détentions : en 2016 à Constantza (Roumanie), en 2017 à Séville (Espagne) et Heraklion (Grèce), en 2018 à Yeysk (Russie), en 2019 à La Valette (Malte) et Larnaca (Chypre), en 2021 à Rostov-sur-le-Don (Russie). Propriétaire Sea Group Trading Company (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.

Diaa (ex-*Duyden 2*, ex-*Urte*, ex-*Ulzburg*, ex-*Urte*, ex-*Kattrepel*, ex-*Neuwulmstorf II*, ex-*Neuwulmstorf*). OMI 7525592. Longueur 96 m, 1.503 t. Pavillon Comores. Société de classification Veritas Register of Shipping. Construit en 1977 à Kure (Japon) par Imamura; rallongé de 80 à 96 m à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai avant son entrée en service. 7 détentions : en 1997 à Newcastle (Royaume-Uni) et Szczecin (Pologne), en 2000 de nouveau à Newcastle, en 2006 à Huelva (Espagne), en 2017 à Stylys (Grèce), en 2019 à Heraklion (Grèce) et en 2023 à Zygi (Chypre). Propriétaire Usta Shipping Co (Grèce). Il s'échoue pour démolition en Türkiye le 11 juillet.



Diaa près de Gelibolu (Türkiye), octobre 2021. © vovashap



Aliaga, juillet 2024. © Selim San

Ever Express (ex-*Seiyo Star*). OMI 9335214. Longueur 84 m, 2.090 t. Pavillon Panama. Société de classification Intermarine. Construit en 2004 à Korean Register (Chine) par Leqing Orient. Détenu en 2010 à Fuzhou (Chine) et en 2016 à Tomakomai (Japon). Propriétaire Seiyo Express Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Crystal Shippers Ltd. 490 US\$ la tonne.



Ever Express, arrivée à Keelung (Taiwan).
© Chun Hsi



Ever Express, 10 juillet 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

Gauja (ex-*Porhov*, ex-*Baltiyskiy-105*). OMI 7612474. Longueur 95 m. Pavillon Cameroun. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Turku (Finlande) par Laivateollisuus. 7 détentions : en 2005 à Gand (Belgique), en 2015 à Constantza (Roumanie), en 2016 à Rostov-sur-le-Don (Russie) et Gibraltar (Royaume-Uni), en 2018 à Batumi (Géorgie), en 2020 à Taganrog (Russie) et en 2024 à Novorossiysk (Russie). Banni des ports du Mémorandum de Paris en 2017. Propriétaire Illyra AG enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Ingria Shipping Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Türkiye.

Hai Shun Feng 8 (ex-Feng Ye 26). OMI 1064467. Longueur 125 m, 3.402 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2004 en Chine. Propriétaire Xiamen Haishunfeng Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 505 US\$ la tonne.



Hai Shun Feng . © Fazlur Rahman

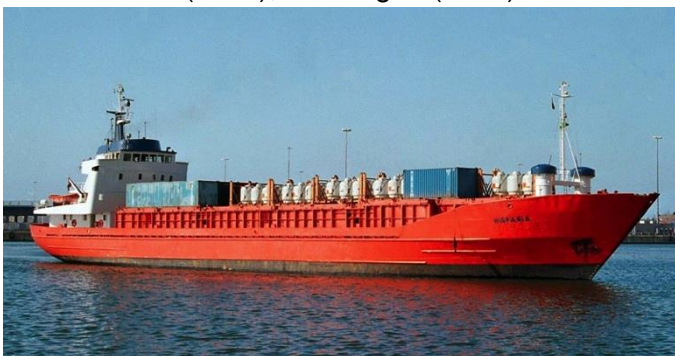
IDM Doodle (ex-Fortune Epoch). OMI 9112557. Longueur 128 m, 4.303 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1995 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Détenu en 2013 à Tianjin Chine). Propriétaire IDM Mana Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition en Inde.

Kaleli Ana (ex-E. Orkan, ex-Sofoula, ex-Santa Sofia, ex-Sir Gordon, ex-Germa Lord). OMI 7429322. Longueur 107 m, 1.700 t. Pavillon Comores. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1976 à Imabari (Japon) par Asakawa. Détenu en 2009 à Mykolaiv (Ukraine) et en 2017 à Reni (Ukraine). Propriétaire Black Sea Maritime Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Caferoglu Shipping & Trading Co Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Kaleli Ana, juillet 2022, Constantza (Roumanie). © Airdrone RO

Luna S (ex-Lady Mary, ex-Lady Nemat, ex-Lady Hesen, ex-Seebrise, ex-Lindaunis, ex-Hispania, ex-Lindaunis, ex-Isle of Man, ex-Lindaunis). OMI 7361491. Longueur 82 m. Dernier pavillon d'exploitation Tanzanie, précédemment Comores (2007), Corée du Nord (septembre 2004), Belize (janvier 2004), Antigua & Barbuda (1992), Allemagne (1974).



Hispania, juin 1983, à Liverpool (Royaume-Uni).
© Paul Tunney



Luna S, septembre 2011, port de Mersin (Türkiye).
© Ata Bilgili

Sans société de classification, navire abandonné. Construit en 1974 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters. 8 détentions : en 1998 à deux reprises à Dordrecht (Pays-Bas), en 1999 à Skoldvik (Finlande), en 2000 à Beverwijk (Pays-Bas), en 2003 à Blyth (Royaume-Uni), en 2004 à Cork (Irlande) en 2007 à Novorossiysk (Russie) et en 2010 à Licata (Italie). Entre 1998 et 2016 plus de 450 déficiences ont été relevées sur le cargo.

Le 8 septembre 2013, le *Luna S* est arraisonné par la Marine nationale française dans les eaux internationales entre l'Algérie et la Sardaigne suite à une information des Douanes. Avant l'intervention, l'équipage tente de mettre le feu à la cargaison, estimée à 20 tonnes de cannabis. Les 8 marins se déclarent de nationalité syrienne. Après extinction du sinistre, le *Luna-S* est remorqué vers Toulon à fins d'enquête.



Lunas S, septembre 2013, Toulon (France). © France Info



© Pascal Bredel

L'armateur du navire est une certaine Luna Marine Co SA enregistrée aux Îles Marshall aux bons soins de Zain Shipping Co SA également enregistrée aux Îles Marshall mais basée à Tartous (Syrie). Faute de réponse de l'armateur présumé, la procédure de déchéance de propriété est enclenchée en juillet 2014 par la Préfecture Maritime de Toulon. Aucune proposition d'achat ou de démolition n'aboutit. Le *Luna S* reste dans la base navale pendant 10 ans. Le 17 juin 2024, l'épave est chargée sur le navire semi-submersible *Yacht Express* pour gagner le port de Bordeaux et être démolie par Cardem, filiale d'Eurovia (groupe Vinci) spécialisée dans la déconstruction déjà chargée de la démolition de 8 vieilles coques de la Marine nationale.



Juin 2024, *Luna S*, avant et après chargement sur le *Yacht Express*. © Pascal Bredel

Marzuk (ex-Captain Walid, ex-Dehni Mar, ex-Ocean Pride, ex-Landwind, ex-Mer Eagle, ex-Annika, ex-Rio Star, ex-Annika). OMI 7396666. Longueur 88 m, 1.850 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Maritime Lloyd Georgia. Construit en 1974 à Hoogezand (Pays-Bas) par Bodewes. 7 détentions : en 1999 et 2000 à Kotka (Finlande), en 2001 à Hambourg (Allemagne), en 2002 à Liverpool (Royaume-Uni), en 2013 à Canakkale (Türkiye), en 2017 à Constantza (Roumanie) et en 2024 à Volos (Grèce). Propriétaire Marzuk Shipping Co Ltd SA enregistré au Panama aux bons soins de Seahorse Maritime Srl (Roumanie). Vendu pour démolition en Türkiye.



Marzuk, à Constantza (Roumanie), mars 2024. © Airdrone RO



Aliaga, juillet 2024. © Selim San

MSC Grace F (ex-*MSC Grace*, ex-*Putney Bridge*, ex-*Melanesian Chief*, ex-*Putney Bridge*, ex-*Mikhail Tsarev*, ex-*Zim Rio*, ex-*Mikhail Tsarev*, ex-*Contship Columbus*, ex-*Mikhail Tsarev*). OMI 8918057. Longueur 155 m, 7.555 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Rostock (Allemagne) par Neptun VEB. 3 détentions : en 2004 à Kotka (Finlande), en 2019 à Onne (Nigeria) et en 2021 au Port (Réunion, France). Propriétaire Grace Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company. Vendu pour démolition en Inde. 545 US\$ la tonne.



MSC Grace, au Havre le 21 octobre 2008.

© Pascal Breidel

Nanda C (ex-*Raneka M*, ex-*Aynacioglu I*, ex-*Bekir Mete*, ex-*Kirecci-I*, ex-*Albay Halil Oztoygar*). OMI 7808097. Rallongé en 1990 de 57 à 69 m, 697 t. Pavillon Comores. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Yarimca (Türkiye) par Marmara Shipyard. Détenu en 2011 à Novorossiysk (Russie) et en 2022 à Aliaga (Türkiye). Propriétaire Nanda Shipping Co (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



New Courage (ex-*Kibi*). OMI 9074030. Longueur 120 m, 4.426 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Détenu en 2024 à Shanghai (Chine). Propriétaire Starryway Co Ltd enregistré à Hong Kong (Chine) aux bons soins de Rightway Shipping Services Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 540 US\$ la tonne.

New Courage, juin 2023, golfe d'Izmit (Türkiye). © Andrei Shmatko

Nezha (ex-*Alianca*, ex-*Inkeri*, ex-*Draco*, ex-*Rhein Agent*, ex-*Gitta*, ex-*Sagitta I*, ex-*Sagitta*). OMI 7392593. Longueur 93 m, 1.571 t. Pavillon Comores; précédemment Cameroun (2019), Togo (2011), Géorgie (2010), Moldavie (2008). Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1973 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 8 détentions : en 1998 à Göteborg (Suède), en 2002 à Dublin (Irlande), en 2009 à Alicante (Espagne), en 2014 à Gemlik (Türkiye), en 2015 à Heraklion (Grèce), en 2017 à Beyrouth (Liban), en 2022 à Kocaeli (Türkiye) et en 2024 à Iskenderun (Türkiye). Propriétaire Nezha Shipping Co enregistré au Libéria aux bons soins de Cedar Marine Services SAL (Liban). Vendu pour démolition en Inde.



Nezha, février 2021. © Valery Cherezov

Ocmis Gar (ex-Prince Basel, ex-Wasaborg, ex-Seaboard Liberty, ex-Wasaborg ex-P&O Nedlloyd Belem, ex-Wasaborg). OMI 9141625. Longueur 101 m, 2.477 t. Pavillon Guinée-Bissau. Société de classification International Register of Shipping jusqu'en février 2024 puis International Naval Surveys Bureau. Construit en 1997 à Yangzhou (Chine) par Jiangsu Jiangyang. 11 détentions : en 2014 à Jacksonville (Floride, États-Unis), en 2015 à Miami (Floride, États-Unis), en 2016 à Izmir (Turquie), en 2017 à Split (Croatie) et Novorossiysk (Russie), en 2018 à Gabès (Tunisie), en 2020 à Cagliari (Italie), en 2022 à Aveiro (Portugal) et Plymouth (Royaume-Uni), en 2023 à Alicante (Espagne) et en 2024 à Olbia (Italie). Propriétaire Gar Maritime Co Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Ocmis Ship Management Ltd (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.

Onur (ex-General, ex-Admiral, ex-Asya 1, ex-Lady Queen, ex-Miriam, ex-Conti Blue, ex-Kutina, ex-Super Scan). OMI 7218400. Longueur 80 m, 1.310 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1972 à Büsum (Allemagne) par Büsumer. 11 détentions : en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2007 à Larnaca (Chypre), en 2012 à Beyrouth (Liban), en 2015 à Constantza (Roumanie), en 2016 à Bourgas (Bulgarie), Kocaeli (Turquie) et Volos (Grèce), en 2018 à Novorossiysk (Russie), en 2019 à Giresum (Turquie), en 2023 à Botas (Turquie) et en 2024 à Alexandrie (Égypte). Banni des ports du Memorandum de Paris en 2016 pour une durée de trois mois. Sous le nom de *General*, il faisait partie des navires sous normes repérés par "A la Casse" n° 59, ("106 galères" p. 12). Propriétaire Natalie Marine Ltd (Roumanie). Vendu pour démolition en Turquie



Onur, mars 2022. © Sawa Muratov



Juillet 2024, Aliaga. © Selim San

Sea Wave (ex-Koho Angel, ex-Koho, ex-Hakushin Maru). OMI 9071624. Longueur 81 m, 1.037 t. Pavillon Palaos puis Comores depuis septembre 2023. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1993 à Hakata (Japon) par Watanabe Zosen. Propriétaire Eminent Shipping & Marine Co enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Neuship Trade & Shipping Co Lt (Hong Kong, Chine). Annoncé en Inde, il s'échoue finalement au Pakistan.



Octobre 2022, Koho Angel à Busan (Corée du Sud).
© Vladimir Tonic

Information	Since
IMO number :	9071624
Name of ship :	SEA WAVE (since 01/12/2022)
Call sign :	UNKNOWN
MMSI :	
Gross tonnage :	1589 (since 01/03/2016)
DWT :	3561
Type of ship :	General Cargo Ship (during 1993)
Year of build :	1993
Flag :	Not Known (since 01/09/2023)
Status of ship :	To Be Broken Up (since 14/06/2024)
Last update :	16/07/2024

14 juin 2024, Sea Angel, à démolir.
Source Equasis

Sealock (ex-*Akasya 1*, ex-*Huseyin Kalayci*, ex-*Turanlar I*). OMI 8218380. Longueur 70 m. Pavillon Türkiye. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1984 à Balat (Türkiye) par Gunsin. Médaille d'argent sur le podium des navires sous normes avec 14 détentions : en 2000 à Sète (France), en 2001 à Livourne (Italie) et à Messine (Italie), en 2006 à Piombino (Italie), en 2014 à Novorossiysk (Russie), en 2016 à Constantza (Roumanie), en 2018 de nouveau à Constantza puis à Agigea (Italie), en 2019 à Marina di Carrara (Italie), Oristano (Italie) et Gabès (Tunisie), en 2020 à Antalya (Türkiye) et en 2024 à Aliaga (Türkiye) puis Hopa (Türkiye). Banni en 2019 des ports du Mémorandum de Paris. Il faisait partie en tant qu'*Akasya I* des navires sous normes repérés par "A la Casse" n°59 (106 galères, p. 6-7). En novembre 2019, sa détention à Gabès faisait suite à la plainte des 11 marins indiens, turcs et syriens qui demandaient le paiement de 4 à 6 mois d'arriérés de salaires. L'*Akasya 1* avait été revendu en novembre 2020 et avait repris ses activités ponctuées de nouvelles détentions. Son dernier armateur était Orca Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall et basé à Istanbul (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Sealock, port de Bartın, septembre 2023. © Babur Halulu



Échoué à Aliaga, juin 2024. © Selim San

Sky Moon King (ex-*PGE Happy*, ex-*Fl Lidya*, ex-*Alsa*, ex-*Nephrit*, ex-*Baltimar Notos*, ex-*Notos Scan*, ex-*Baltimar Notos*, ex-*Industrial Spirit*, ex-*Baltimar Notos*, ex-*Industrial Navigator*, ex-*Baltimar Notos*, ex-*Permint Suria*, ex-*Baltimar Venus*, ex-*Jon Sanders*, ex-*Baltimar Venus*). OMI 8607658. Longueur 91 m, 1.650 t. Pavillon Cameroun. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1988 à Shanghai (Chine) par Zonghua. Médaille de bronze sur le podium des navires sous normes avec 12 détentions : en 1999 à Anvers (Belgique), en 2008 à Bell Bay (Tasmanie, Australie), en 2009 à La Corogne (Espagne), en 2014 à Salerne (Italie), en 2018 à deux reprises à Constantza (Roumanie) puis à Gallipoli (Italie), en 2021 à Fatsa (Türkiye), en 2022 à Eleusis (Grèce), en 2023 à Tarente (Italie) et Kalymnos (Grèce) et en 2024 à Bartın (Türkiye). Banni des ports du Mémorandum de Paris en septembre 2023 pour une durée de trois mois. Propriétaire Lucky 19 Shipping Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.

L'armateur Philippine Span Asia Carrier Corp basé à Cebu (Philippines) rajeunit sa flotte. Sur son site internet, il revendique une flotte de 16 cargos polyvalents également susceptibles de transporter quelques centaines de conteneurs, de 274 pour le *Span Asia 12* à 657 pour le *Span Asia 57*. En 2024, il a pris livraison de 8 navires construits entre 2003 et 2009. Les unités les plus anciennes sont condamnées. Après le *Span Asia 23* échoué au Bangladesh en février 2024 (cf. "A la Casse" n°71, p. 36), 11 navires ont pris la direction de Chattogram après avoir été dépavillonnés. Le porte-conteneurs *Span Asia 27* s'est échoué à Alang (cf. p. 61).



Philippine Span Asia Carrier a pris son nom actuel en 2009, abandonnant celui de Sulpicio Lines marqué par les naufrages tragiques de navires à passagers et en particulier des *Dona Paz* (1987, 4300 morts), *Dona Marilyn* (1988, 250 morts) ou *Princess of the Stars* (2008, 819 morts). Ce n'est qu'en janvier 2015, 7 ans après le naufrage du *Princess of the Stars*, que l'Autorité Maritime des Philippines a retiré à la Philippine Span Asia Carrier l'autorisation de transporter des passagers.

Span Asia 2 (ex-*Blue Sky*, ex-*Mandeb Bay*, ex-*Blue Sky*, ex-*Saigon Lotus*, ex-*Blue Sky*, ex-*Carme*, ex-*Inka Dede*, ex-*Regency Bay*, ex-*Inka Dede*). OMI 8410378. Longueur 89 m, 1.791 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Pan*. Société de classification Det

Norske Veritas jusqu'en mai 2024 puis International Register of Shipping. Construit en 1984 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Détenu en 2011 au Cap (Afrique du Sud). Racheté par Novatic Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Trinitas Ship Management Pvt Ltd (Inde). 532 US\$ la tonne.



Span Asia 2, port de Tagbilaran (Philippines), mars 2022. © Francis Eugene Adiong

Span Asia 3 (ex-*Carnation*, ex-*Reykjafoss*, ex-*Regulus*). OMI 7824613. Longueur 110 m, 2.587 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 30*. Société de classification Det Norske Veritas jusqu'en mai 2024 puis International Register of Shipping. Construit en 1979 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Racheté par Hsejar Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats arabes unis). 530 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Master & Brothers.

Span Asia 11 (ex-*Patara*, ex-*BBC Colombia*, ex-*Patara*, ex-*BBC Colombia*, ex-*Hannah*, ex-*Paapsund*, ex-*Paapsand*, ex-*Sun Bay*, ex-*Enno B*, ex-*Myanmar Pioneer*, ex-*Tiger Cliff*, ex-*Enno B*, ex-*Nouakchott*, ex-*Karin B*, ex-*A. I. M. Voyager*, ex-*Karin B*). OMI 8611946. Longueur 99 m, 2.000 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *An 11*. Société de classification Registro Italiano Navale jusqu'en mai 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1987 à Kiel (Allemagne) par Lindenau. Détenu en 2005 à Novorossiysk (Russie). Racheté par Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Trinitas Ship Management Pvt Ltd (Inde). Il s'échoue dans le chantier Bob Recyclers.

Span Asia 19 (ex-*Bougainville Coast*, ex-*Noumea Express*, ex-*Rangitoto*, ex-*Blue Wave*, ex-*Sleipner*, ex-*Brynmøre*, ex-*Sleipner*). OMI 8410392. Longueur 89 m, 1.664 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *SP 19*. Société de classification Det Norske Veritas jusqu'en février 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1984 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Détenu en 2006 et 2007 à Townsville (Australie). Racheté par Quantum Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Trinitas Ship Management Pvt Ltd (Inde).



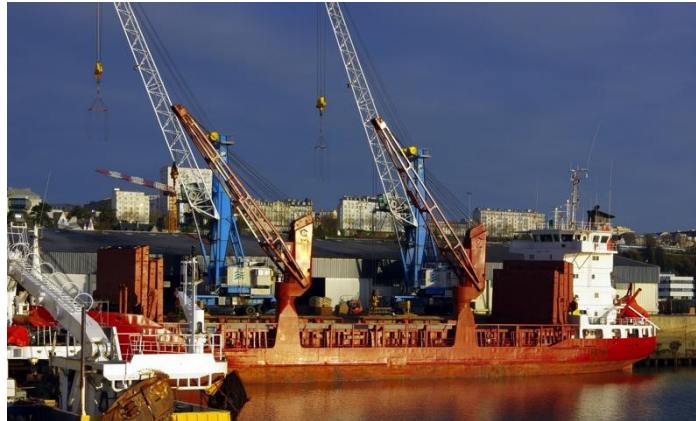
Span Asia 19, juin 2022. © Daryll Evan Mancao

Span Asia 21 (ex-*Westerhaven*, ex-*CTE Barcelona*, ex-*Westerhaven*). OMI 9202089. Longueur 127 m, 3.982 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 21*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2000 à Trogir (Croatie) par Brodotrogir. Racheté par GSPL DMCC enregistré aux Émirats arabes unis.

Span Asia 22 (ex-*Dubai Venture*, ex-*Bianco Sea*, ex-*Eco Zara*, ex-*Bianco Sea*, ex-*Torm Assinie*, ex-*MOL Sanaga*, ex-*Bianco Sea*, ex-*P&O Nedlloyd Jeddah*, ex-*Martin*, ex-*Fas Naples*, ex-*Tequila Sunrise*, ex-*Martin*) OMI 8608444. Longueur 94 m, 1.747 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 20*. Société de classification Registro Italiano Navale jusqu'en mai 2024

puis Capital Register of Shipping. Construit en 1987 à Rendsburg (Allemagne) par HDW Nobiskrug. Détenu en 2003 à Szczecin (Pologne). Racheté par Linus Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats arabes unis). Il s'échoue dans le chantier Master & Brothers. 530 US\$ la tonne.

Span Asia 29 (ex-Arife, ex-Maj Danielsen, ex-Niugini Gul, ex-ANL Pride, ex-Maj Danielsen, ex-Tinto, ex-Band Aid Star, ex-Tinto). OMI 8500068. Longueur 89 m, 1.836 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 2*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1985 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Racheté par Karatal Shipping Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis aux bons soins de Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats arabes unis). Il s'échoue dans le chantier Mother Steel Ltd.



Arife, à Brest (France), chargeant des pommes de terre, 5 décembre 2014. © Erwan Guéguénat

Span Asia 30 (ex-Knidos M, ex-Knidos, ex-Otto Danielsen, ex-Libra, ex-Dorado, ex-Band Aid Express, ex-Dorado). OMI 8500056. Longueur 89 m, 1.836 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Span 30*. Société de classification Registro Italiano Navale puis Capital Register of Shipping en avril 2024. Construit en 1985 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Racheté par Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Trinitas Ship Management (Inde). Il s'échoue dans le chantier Mehreen Ship Recycling.



Span Asia 33 (à gauche), ex-Aylin (voir ci dessous) et *Span Asia 30* (à droite). © Sitakunda Shipbreaking

Span Asia 32 (ex-Odessa Star, ex-Letoon, ex-Skogafoss, ex-Godafoss, ex-Nedlloyd Dragon, ex-Oriolus, ex-CCNI Antartico, ex-Oriolus). OMI 8203646. Longueur 89 m, 1.801 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 32*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Racheté par GSPL DMCC (Émirats arabes unis). 530 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Master & Brothers.

Span Asia 33 (ex-Aylin, ex-Eva Danielsen, ex-BBC Germany, ex-Industrial Caribe, ex-BBC Germany, ex-Ranginui, ex-Zim Bangkok, ex-Anke, ex-Global Express 4, ex-Anke, ex-Falcon, ex-Anke). OMI 8603535. Longueur 89 m, 1.826 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Span 33*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai puis Registro Italiano Navale en

février 2024 et Capital Register of Shipping en avril 2024. Construit en 1986 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 4 détentions : en 2003 à Gdansk (Pologne), en 2005 à Harlingen (Pays-Bas), en 2007 à Portland (Oregon, États-Unis) et en 2008 à Wilmington (Caroline du Nord, États-Unis). Racheté par Quantum Trading FZE enregistré aux Émirats arabes unis aux bons soins de Trinitas Ship Management Pvt Ltd (Inde).

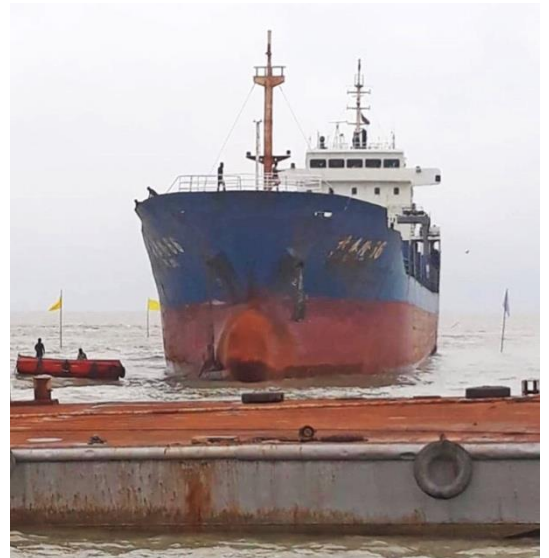


Aylin, chargeant des pommes de terres à Brest (France), 24 novembre 2010. © Erwan Guéguéniat

Span Asia 35 (ex-*Manland*, ex-*Angermanland*). OMI 8818752. Longueur 89 m, 2.166 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sia 3*. Société de classification Det Norske Veritas jusqu'en septembre 2023 puis International Register of Shipping. Construit en 1989 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Racheté par Mendis Maritime Inc enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis. Il s'échoue dans le chantier Mak Corporation.

Yun Shuo 7 (ex-*Guan Xin 508*). OMI 1067691. Longueur 133 m, 3.531 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 2008 en Chine. Propriétaire Fujian Hongshuo Shipping Co (Chine). Racheté en mai 2024 par Wantong International Group (Hong Kong, Chine). Il quitte Wenzhou (Chine) le 4 juin et s'échoue à Chattogram le 11 juillet dans le chantier PHP Ship Breaking & Re-Cycling Ind. Ltd.

Yun Tai Long 66 (ex-*He Tai*). OMI 1067067. Longueur 116 m, 2.090 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2005 en Chine. Propriétaire Xiamen Yuntailong Shipping Co (Chine). Racheté par Hong Kong Jiacheng Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 495 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Bob Recyclers.



Yun Tai Long 66, juillet 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Zhong Xing 22 (ex-*Sheng An Da 68*). OMI 1060007. Longueur 132 m, 3.621 t. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Hong Xi*. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2008 à (Chine) par Wuhan Sanyang. Propriétaire Fangcheng Gang Zhong Xing Shipping (Chine). Racheté par Huanyu Shipmanagement Co Ltd (Chine) puis par Lotus Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh. 515 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier S H Enterprise.

Juillet-août-septembre

Al Minufiyah. OMI 8803757. Longueur 133 m, 5.280 t. Pavillon Égypte jusqu'en février 2024 puis Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Mersin 15*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Alexandrie (Égypte) par Alexandria Shipyard. 3 détentions : en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2003 à Eleusis (Grèce) et en 2012 à Rouen (France). Propriétaire Egyptian Navigation Co (Égypte). Racheté par Red Bull Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition en Inde.

Al Minufiyah, novembre 2019, Suez. © Vladimir Knyaz



Baracuda (ex-*Karam*, ex-*Malaga*, ex-*Mermaid Eagle*, ex-*Mermaid Wind*, ex-*Mermaid Eagle*, ex-*Agate Progress*, ex-*Monzabon*, ex-*Panstar*, ex-*Danstar*). OMI 7514440. Longueur 82 m. Pavillon Togo. Société de classification Hellas Naval Bureau. Construit en 1977 à Nordfjordeid (Norvège) par Eid Verft AS; rallongé en 1982 de 64 à 82 m. 9 détentions : en 2014 à Gdynia (Pologne), en 2018 à Mersin (Türkiye) et Saïda (Liban), en 2020 à Nea Moudhania (Grèce), en 2021 de nouveau à Mersin, en 2022 à Iskenderun (Türkiye), en 2023 à Kocaeli (Türkiye) et Ceyhan (Türkiye) et en 2024 à Poti (Géorgie). Propriétaire Medus Shipping Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Baracuda, Bartin (Türkiye), 28 juin 2024. © Babur Halulu



Barracuda, Aliaga. © Selim San

Cagsan (ex-*Anafarta*). OMI 6720066. Longueur 65 m, 840 t. Pavillon Türkiye. Société de classification inconnue. Construit en 1967 à Fener (Türkiye) par Birkok Suleyman Saim; rallongé en 1993 de 54 à 65 m. Propriétaire Savas Denizcilik (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



En mer de Marmara (Türkiye), mars 2017. © Ars

Chang Hua Hai. OMI 8579033. Longueur 121 m, 2.988 t. Pavillon Chine, puis Saint-Kitts-et-Nevis en août 2024 et enfin Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 2006 à Yichang (Chine) Yichang Shipyard. Propriétaire Changhang Freight Co Ltd (Chine). Racheté par New Century Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Mise à l'eau du *Chang Hua Hai*, 2006, chantier Yichang. © ZJH

Haithabu (ex-*Fehn Cartagena*, ex-*Sylvia*, ex-*Heimatland*, ex-*Athos*, ex-*Heimatland*). OMI 8222185. Longueur 75 m, 734 t. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1984 à Oldersum (Allemagne) par Diedrich. 4 détentions en 2004 à Kaliningrad (Russie), en 2006 à Setubal (Portugal), en 2011 à Bilbao (Espagne) et en 2016 à Szczecin (Pologne). Propriétaire Shipping Inside GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition au Danemark dans le chantier Fornaes Ship Recycling de Grenaa.



Haithabu, canal de Kiel, octobre 2014.
© Wolfgang Berthel



Haithabu, chantier Fornaes, 25 septembre 2024.
© Leif Hansen

Gundogdu-1 (ex-*I. Sahinkaya*, ex-*Sahinkaya*). OMI 8125167. Longueur 84 m, 1.047 t. Pavillon Türkiye. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1984 à Tuzla (Türkiye) par Hidrodinamik. Propriétaire Ada Denizcilik Fikri Akin (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Gundogdu-1, détroit des Dardanelles, juillet 2020.
© Yevgeny 10

Hong Da Xin 7 (ex-*Ning Long Hai 2*). OMI 1067287. Longueur 147 m, 4.296 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2008 en Chine. Propriétaire Shanghai Ronghe Dianke Leasing (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 480 US\$ la tonne.

Ipek Oba (ex-Baku). OMI 8811390. Longueur 165 m, 6.929 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ipek*. Société de classification Polish Register of Shipping jusqu'en avril 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 2001 à Camialti (Türkiye) par Türkiye Gemi; achevé à Tuzla. Propriétaire Oba Shipping Inc (Türkiye). Racheté par Trade Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) pour démolition au Bangladesh.



Ipek octobre 2024, Chattogram. © Sitakunda Shipbeaking

Island Bay (ex-Kula). OMI 7528790. Longueur 109 m, 2.881 t. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1984 à Izmit (Türkiye) par Golcuk DY. 11 détentions : en 1997 à Liverpool (Royaume-Uni), en 1999 à Vlissingen (Pays-Bas), en 2000 à Anvers (Belgique), en 2001 à Novorossiysk (Russie), en 2012 à Ashdod (Israël), en 2017 de nouveau à Novorossiysk, en 2020 à Izmir (Türkiye), en 2022 à Tekirdag (Türkiye) et Amfilochia (Grèce) et en 2024 à Iskenderun (Türkiye) et Thessalonique (Grèce). Propriétaire Island Bay Maritime SA enregistré au Honduras aux bons soins de Star Ship Services SA (Liban). Vendu pour démolition en Türkiye.



Island Bay, Tuzla (Türkiye), juin 2021. © Ivan Strøm



Island Bay, Aliaga, août 2024. © Selim San

Jin Zhao 11. OMI 8661745. Longueur 131 m, 2.890 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Zhao 11*. Société de classification Union Bureau of Shipping jusqu'en juillet 2024 puis Foresight ship Classification. Construit en 2005 à Yueqing (Chine) par Yueqing Huanghuagang. Détenu en 2015 à Tianjin (Chine) puis à Incheon (Corée du Sud). Propriétaire Real Shipping International Marine Corp (Hong Kong, Chine). Racheté par Hong Kong King Sail Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers.



Jin Zhao 11, Kawasaki (Japon), novembre 2017. © Okesa

Kudret Gezer (ex-*Yilmaz Kaptan*, ex-*Kaptan Ahmet Paksoy*). OMI 8132598. Longueur 64 m, t. Pavillon Vanuatu. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1979 à Istanbul (Türkiye) par Cemalettin Oyar. 5 détentions : en 2003 à deux reprises à Eleusis (Grèce), en 2014 et en 2016 à Novorossiysk (Russie) et en 2024 à Bandirma (Türkiye). Propriétaire Su Deryasi Denizcilik ve Tic (Türkiye). Vendu pour démolition en Türkiye.



Kudret Gezer, mars 2023. © Cengiz Tokgöz



Kudret Gezer, Aliaga. © Selim San

Deux navires fluvio-maritimes du type *Volgo-Balt 2-95A* sont arrivés pour démolition à Aliaga. Ils étaient destinés au transport du charbon, des céréales, du sel, du bois et de marchandises diverses dont des conteneurs sur le réseau fluvial et dans une bande côtière de 20 km; 65 unités ont été construites entre 1969 et 1974 par le chantier Zavody Tazkeho Strojarsstvo Yard de Komarno (Slovaquie).

Mila (ex-*Volgo-Balt 164*). OMI 8865987. Longueur 114 m, 1.568 t. Pavillon Togo. Société de classification Ukraine Shipping Register. Construit en 1972. 7 détentions : en 1999 à Yeysk (Russie), en 2007 à Temryuk (Russie), en 2011 à Mykolaiv (Ukraine), en 2014 à Trabzon (Russie), en 2015 à Aliaga (Türkiye), en 2022 à Salerne (Italie) et à Chioggia (Italie). Propriétaire Excelsior Shipping & Trading enregistré au Panama aux bons soins d'Argo Shipping Co (Ukraine). Vendu pour démolition en Türkiye.

New Way (ex-*Master Ahmad N. Y*, ex-*Guron*, ex-*Santa Victoria*, ex-*Volgo-Balt 112*). OMI 8857693. Longueur 114 m, 1.203 t. Pavillon Cameroun; précédemment Moldavie (2019), Tanzanie (2018) Sierra Leone (2016), Cambodge (2014), Comores (2009), Géorgie (2005), Russie (1992), Union Soviétique (1969). Société de classification Guardian Bureau of Shipping. Construit en 1969. 8 détentions : en 2008 à Constantza (Roumanie), en 2012 à Tekirdag (Türkiye), en 2016 à Rostov-sur-le-Don (Russie) et Kocaeli (Türkiye) et en 2017 à Bandirma (Türkiye), Gemlik (Türkiye), Canakkale (Türkiye) et de nouveau à Rostov-sur-le-Don. Propriétaire Guron Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins de Centro Management (Ukraine). Vendu pour démolition en Türkiye.



Guron, août 2015
© Marc Ottini



détroit des Dardanelles (Türkiye) *New Way*, janvier 2023
© Vassili Afanasyev

Ocmis Legends (ex-*Navi Sky*, ex-*Medum*, ex-*OPDR Porto*). OMI 9155406. Longueur 100 m, 2.331 t. Pavillon Palaos. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1998 à Ruichang (Chine) par Jiangxi Jiangzhou. 7 détentions : en 2008 à Foynes (Irlande), en 2010 à Gand (Belgique), en 2012 à

Szczecin (Pologne), en 2017 à Saint-Pétersbourg (Russie), en 2021 à Tarragone (Espagne), en 2022 à Oristano (Italie) et en 2023 à Kali Limenes (Grèce). Propriétaire Legends Marine Navigation Co enregistré au Libéria aux bons soins d'Ocmis Ship Management (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.



Mai 2019, le *Navi Ski* devant Terneuzen (Pays-Bas).
© Marc Ottini



Mars 2023, *Ocmis Legends*, enclave de Melilla (Espagne). © Juan P. Romero

Omar Trader (ex-*Atlas Sema*, ex-*Sinan*, ex-*Atlas Prima*, ex-*Sara Prima*, ex-*Sara*, ex-*Spain*, ex-*Malaga I*, ex-*Sonia S*). OMI 7713175. Longueur 107 m, 1.800 t. Pavillon Comores. Société de classification Veritas Register of Shipping. Construit en 1980 à Santander (Espagne) par Astilleros Del Atlantico. 11 détentions : en 2001 à La Spezia (Italie) et Rijeka (Croatie), en 2007 à Naples (Italie) et Constantza (Roumanie), en 2009 à Civita Vecchia (Italie), en 2016 à deux reprises à Novorossiysk (Russie), en 2018 à Alexandrie (Égypte), en 2022 à Iskenderun (Türkiye) et en 2024 à Mersin (Türkiye). Propriétaire Omar Shipping Co Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Regulus Shipping for Maritime Shipping, Stowage & Logistic Services (Égypte). Vendu pour démolition en Türkiye.

Princess M (ex-*Princess Maria*, ex-*Olympic-A*, ex-*Touareg*, ex-*Rose S*, ex-*Tali Mar*, ex-*Godewind*, ex-*UB Panther*, ex-*Geranta*, ex-*Gracechurch Star*, ex-*Geranta*, ex-*Karen Oltmann*, ex-*Neerlandia*, ex-*Karen Oltman*). OMI 7528556. Longueur 97 m, 1.969 t. Pavillon Liban. Société de classification International Naval Survey Bureau. Construit en 1977 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Médaille d'or des navires sous-normes avec 20 détentions : en 1999 à deux reprises à Hambourg (Allemagne) puis à Glückstadt, en 2000 de nouveau à Hambourg, en 2002 à Szczecin (Pologne), en 2005 à Ipswich (Royaume-Uni), Marina di Carrara (Italie) et Eemshaven (Pays-Bas) et à deux reprises à Mersin (Türkiye), en 2006 à Valence (Espagne), en 2007 à Koper (Slovénie), en 2008 à Castellon de la Plana (Espagne), en 2009 de nouveau à Koper, en 2012 à Antalya (Türkiye) et Damiette (Égypte), en 2015 à Drepanou Riou (Grèce) et Crotone (Italie), en 2016 à Constantza (Roumanie) et en 2022 à Iskenderun (Türkiye). Banni des ports européens en juillet 2016 pour une durée de 3 mois. Le *Princess Maria* faisait partie des 106 navires sous normes repérés dans "[A la Casse n°59](#)", p. 21. Propriétaire Med Star Shipping Co SA (Liban). Vendu pour démolition en Türkiye.



Princess Maria, 2015. © Brian Shipman

Rui Da 19 (ex-*An Shun 5*, ex-*Global Nextage*). OMI 9135535. Longueur 154 m, 5.728 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Ruda*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Détenue en 2012 à Townsville (Queensland, Australie) et en 2013 à Geelong (Australie). Propriétaire Ruida Marine Co Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Sea Line Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde. 480 US\$ la tonne.

Uniprofit (ex-*East Star-1*, ex-*East Star*, ex-*Gold Star*, ex-*Ocean Galaxy*, ex-*Ocean Auspices*, ex-*Andhika Adikarya*). OMI 9105669. Longueur 100 m, 3.023 t. Pavillon Belize, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Dromon Bureau of Shipping jusqu'en juillet 2024 puis Foresight ship Classification. Construit en 1995 à Tongyeong (Corée du Sud) par ShinA SB Co. 4 détentions : en 2001 à Singapour, en 2002 et en 2004 à Takamatsu (Japon) et en 2020 à Xiamen (Chine). Propriétaire Uniprofit Marine Services Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Hong Kong Sea Rich Shipping Co (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 430 US\$ la tonne.



Uniprofit, novembre 2022, Kaohsiung (Taiwan).
© Wei-Lin Chen

Yaz (ex-*Ranyus I*, ex-*Ranyus A*, ex-*Olga*, ex-*Veronika*, ex-*Veronika Gokoti*, ex-*Boxter*, ex-*Baltic Bridge*, ex-*Akak Success*, ex-*Eliza Heeren*). OMI 7924322. Longueur 80 m, 1.600 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. 9 détentions : en 1997 à Vlissingen (Pays-Bas), en 2004 à Arkhangelsk (Russie) et Anvers (Belgique), en 2006 à Gaeta (Italie), en 2008 à Larnaca (Chypre), en 2012 à Mersin (Turquie), en 2015 à Alexandrie (Égypte) et Iskenderun (Turquie) et en 2018 à Stylis (Grèce). Propriétaire Farah Shipping Ltd (Liban). Vendu pour démolition en Turquie.



Yaz, septembre 2020. © Hursit Erdogan

Porte-conteneurs

Avril-mai-juin = 15

Juillet-août-septembre = 10

25 démolitions, 170.000 tonnes à recycler, un tonnage divisé par deux par rapport aux 6 mois précédents. 23 sont des petites unités d'une capacité de moins de 2000 boîtes. Le danois *Jeppesen Maersk* en emportait 2800, l'*Ever Uranus* de l'armateur taiwanais Evergreen en emportait 5600.

11 porte-conteneurs appartenant à des armateurs européens se sont échoués en Inde (8) et en Türkiye (3). 6 étaient exploités par Mediterranean Shipping Company. Le *Professor B*, contrôlé par un armateur grec, s'est échoué à Alang; il avait été utilisé pour le transport de produits agricoles ukrainiens dans le cadre de l'accord du 22 juillet 2022 conclu entre l'Ukraine, la Russie et la Türkiye sous l'égide des Nations Unies (cf. p. 58). Les 6 porte-conteneurs des armateurs de Chine continentale et de Hong Kong ont été dirigés vers le Bangladesh (5) et le Pakistan (1).

Le taux de détention de la catégorie est de 56%. Sur 25 navires, 14 ont été dépavillonnés avant leur dernier voyage. La moyenne d'âge des porte-conteneurs au moment de la démolition est de 29 ans. Elle était de 22 ans dans les années 2013-2017. Après l'hémorragie de ces années, il y a une pénurie de porte-conteneurs sur l'océan mondial. Pour rappel, MSC tout en ayant bazarde 6 porte-conteneurs en six mois a racheté 383 porte-conteneurs de seconde main ou troisième main en quatre ans dont au mois d'août 2024, le porte-conteneurs *Jan Ritscher*, âgé de 27 ans.

Avril-mai-juin

Border (ex-*Peter Rickmers*, ex-*Border*, ex-*Peter Rickmers*, ex-*Zim Mexico III*, ex-*Peter Rickmers*, ex-*Kaiama*, ex-*Peter Rickmers*). OMI 9063988. 1156 evp. Longueur 163 m, 5.723 t. Pavillon Antigua & Barbuda, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Bord*. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1993 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Spirit Of Africa Shipping Co enregistré à Antigua & Barbuda aux bons soins de Tom Worden GmbH & Co Kg (Allemagne). Racheté en l'état en Afrique du Sud par Sea Line Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde. 454 US\$ la tonne.

Border, East London (Afrique du Sud), janvier 2023.
© Thomas P. Illes



Contship Pro (ex-*Stadt Rotenburg*, ex-*EWL Central America*, ex-*Pirsos*, ex-*Melfi Italia II*). OMI 9235622. 1102 evp. Longueur 146 m, 4.852 t. Pavillon Chypre, Libéria depuis mars 2024. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2003 à Mykolayiv (Ukraine) par Damen Okean. Propriétaire Rosehill Shipholding Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Contships Management Inc (Grèce). Vendu pour démolition en Türkiye.



Contship Pro, à quai à Fort de France (Martinique, France), en attente de réparations, 26 mai 2018. © Yvon Perchoc

Doowoo Family (ex-*Stellar Ace*, ex-*Mount Job*, ex-*Oceanterm*, ex-*Jin An*, ex-*Harmony Container*). 9014121. 700 evp. Longueur 139 m, 3.744 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Doowoo*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 3 détentions : en 2002 à Shanghai (Chine), en 2008 à Shantou (Chine) et en 2023 à Dalian (Chine). Propriétaire Doowoo Shipping Corp (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier E.K. Steel Ship Breaking. 532 US\$ la tonne



Doowoo Family, juin 2013, au départ de Busan (Corée du Sud). © Vladimir Tonic



Doowoo, Chattogram, juin 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Ever Uranus. OMI 9168855. 5652 evp. Longueur 285 m, 24.328 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Uranus*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Détenu en 2016 à Aqaba (Jordanie). Propriétaire Greencompass Marine SA enregistré au Panama aux bons soins de Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Port Klang (Malaisie) à Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) pour démolition en Inde. 542 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Ever Uranus, Rijeka (Croatie), août 2019. © Dragec



Uranus, Alang, juillet 2024. © Eren Topcu

Far East Grace. OMI 9422574. 525 evp. Longueur 124 m, 3.585 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification China Classification Society. Construit en 2007 à Taizhou (Chine) par Zhejiang Hongxin SB Co. Détenu en 2023 à Novorossiysk (Russie). Propriétaire Guangzhou Zhongrun Shipping Co Ltd (Chine). Vendu en l'état à Jebel Ali (Émirats arabes unis) pour démolition au Pakistan.



Far East Grace juillet 2021, Hong Kong © Jack Sin

Far East Grace, juillet 2024, Gadani. © Badar Ullah Khan



Hua Kai (ex-*Tai Cang He*, ex-*J. Glory*). OMI 8876431. 357 evp. Longueur 113 m, 2.404 t. Pavillon Chine, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Kai 1*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co. Propriétaire Fujian Foreign Trade Centre (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers. 530 US\$ la tonne.



Hua Kai, janvier 2022. © Marine Traffic / contact for more photos

Jeppesen Maersk. OMI 9215165. 2833 evp. Longueur 216 m, 6.314 t. Pavillon Danemark. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2001 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Détenu en 2017 à deux reprises à Sydney (Australie) et en 2018 à Shanghai (Chine). Propriétaire Maersk A/S (Danemark). Vendu pour démolition en Türkiye. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Jeppesen Maersk, dans la grande forme n° 6 de Dunkerque (France), 1er octobre 2009. © Pascal Breidel

Ji Hai Zhong Shan (ex-*Wing Lee No. 5*). OMI 9203875. 360 evp. Longueur 100 m, 2.175 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society jusqu'en avril 2024 puis Foresight Ship Classification. Construit en 1998 à Taizhou (Chine) par Huangyan Yongming. Propriétaire Shanghai Jihai Shipping Co Ltd (Chine). Racheté par Hong Kong King Sail Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Taher Ship Breaking & Recycling Industries.



Ji Hai Zhong Shan à Shanghai (Chine), juillet 2018. © Foggy



Ji Hai Zhong Shan, Chattogram, juin 2024.
© Sitakunda Shipbreaking/Chowdhury Ghata

Ji Yuan (ex-OSG Alpha, ex-Yong Sheng, ex-OOCL Kanto, ex-Constanta 1, ex-Yong Sheng). OMI 9037214. 585 evp. Longueur 134 m, 4.405 t. Pavillon Hong Kong, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Yua*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Galati (Roumanie) par Galati Santierul Navale. Détenu en 2003 à Hong Kong (Chine). Propriétaire Jiyuan Shipping Ltd enregistré à Hong Kong (Chine) aux bons soins de Jipeng (Fuzhou) Ship Management Co Ltd (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh dans le chantier Hadia Steel. 540 US\$ la tonne.



Ji Yuan, Keelung (Taiwan), décembre 2023.
© **chun-hsi Wu**

Kapitan Maslov. OMI 9130157. 1748 evp. Longueur 185 m, 7.447 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Masala*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1998 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Détenu en 2016 à Hong Kong. Propriétaire Far Eastern Shipping Co (Russie). Racheté par MDS ShippingCorp enregistré au Libéria à l'adresse de complaisance "Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake, Majuro MH 96960, Marshall Islands" avant son départ pour démolition au Bangladesh. 510 US\$ la tonne. Il quitte Vladivostok et s'échoue dans le chantier Asadi Steel Enterprise.



Kapitan Maslov, Vladivostok, février 2016. © **Sergei Skriabin**

MSC Tia II (ex-*MSC Tia*, ex-*Pluto*). OMI 9193680. 1804 evp. Longueur 194 m, 10.478 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1999 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Eurydice Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company. Vendu pour démolition en Inde. 570 US\$ la tonne.

Msc Tia, au large de Walsoorden (Pays-Bas),
5 juillet 2015. © **Pascal Bredel**



Nagaleader (ex-*Peace Ocean*, ex-*Pretty Ocean*). 420 evp. OMI 9122306. Longueur 112 m, 2.453 t. Pavillon Hong Kong, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Naga 2*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1996 à Busan (Corée du Sud) par Daedong Shipbuilding Co. Propriétaire East Primera Holdings Ltd (Chine) aux bons soins de Fujian Xinan Shipping Co Ltd (Chine). Racheté par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Nagaleader, janvier 2022, Kaohsiung (Taiwan).
© Ya Ray Yang



Naga 2, juin 2024, Chattogram.
© Sitakunda Shipbreaking

Professor B (ex-*Osman Prince*, ex-*Felicitas*, ex-*Cielo di Casablanca*, ex-*EWL Venezuela*, ex-*X-Press Dhaulagiri*, ex-*MarcARRIER*, ex-*EWL Venezuela*, ex-*MarcARRIER*, ex-*Anika*, ex-*Anika Oltmann*, ex-*CCNI Guayas*, ex-*Atlanta*, ex-*Anika*, ex-*Norasia Dubai*, ex-*Anika Oltmann*, ex-*Columbus Olivos*, ex-*Anika Oltmann*, ex-*Lloyd Vitoria*, ex-*Red Sea Enterprise*, ex-*Ville de Mirage*, ex-*Anika Oltmann*). OMI 8401523. 1033 evp. Longueur 152 m, 5.121 t. Pavillon Comores. Société de classification Hellas Naval Bureau. Construit en 1984 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. 9 détentions: en 2007 à Tarragone (Espagne), en 2008 à Carthagène (Espagne), en 2012 à Novorossiysk (Russie), en 2015 à Beyrouth (Liban), en 2018 à Sibenik (Croatie), en 2019 à Constantza (Roumanie), en 2022 à Novorossiysk puis à Alexandrie (Egypte) et de nouveau à Novorossiysk. Propriétaire Professor Shipping Co SA (Grèce). Exploité par Cedar Marine Services SAL (Liban). C'était le pire des navires utilisés pour l'exportation de produits agro-alimentaires ukrainiens dans le cadre de l'accord du 22 juillet 2022 conclu entre l'Ukraine, la Russie et la Türkiye sous l'égide des Nations Unies. Il avait quitté Odessa le 24 décembre 2022 à destination de l'Egypte avec 10.997 tonnes de fèves de soja et 1.503 tonnes de tourteaux de tournesol (cf. "A la Casse" n°70, p. 4). Vendu pour démolition en Inde. 545 US\$ la tonne.



Professor B, mai 2024, Istanbul (Türkiye). © Bob Scott

Uni-Assure. OMI 9130597. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.099 t. Pavillon Panama, Togo pour son dernier voyage abrégé en *Sure*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai jusqu'en juin 2024 puis Columbus American Register. Construit en 1999 à Nagasaki (Japon) par Evergreen. Détenu en 2006 à Yokohama (Japon) et en 2018 à Novorossiysk (Russie). Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Racheté en l'état au Pirée (Grèce) par Dido Steel Corp SA enregistré au Libéria pour démolition en Türkiye. 373 US\$ la tonne.



Uni-Assure, Le Pirée (Grèce), juillet 2023.
© Nikos Palamaris

Wan Da 16. OMI 1060904. Longueur 140 m, 3.981 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage rebaptisé *Zhong Hong Da 1*. Société de classification inconnue. Construit en 2006 en Chine. Armateur chinois. Racheté successivement par Hainan Zhongda Shipping (Chine) en janvier 2024 puis par Wantong International Group (Hong Kong, Chine) en avril 2024 avant son départ pour démolition au Bangladesh. 505 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Chittagong Ship Breaking & Recycling Industries.



Zong Hong Da 1, ex-*Wan Da 16*, Chattogram, juin 2024. © Sitakunda Shipbreaking

Juillet-août-septembre

Alexander Maersk (ex-*Adrian Maersk*). OMI 9164237. 1092 evp. Longueur 155 m, 6.122 t. Pavillon Danemark. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Détenu en 2019 à Alger (Algérie). Propriétaire Maersk A/S (Danemark). Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité au règlement européen. L'*Alexander Maersk* s'échoue le 30 juillet 2024 pour démolition en Türkiye dans le chantier Anadolu Gemi Sokum Ltd, inclus dans la liste européenne des chantiers agréés depuis 2023.



A quai à La Valette (Malte), 7 avril 2012. © Marc Ottini

Egy Glory (ex-*Credo*, ex-*Etha*, ex-*CSAV Maresias*, ex-*Etha Rickmers*, ex-*Delmas Cartier*, ex-*CSAV Tokyo*, ex-*Etha Rickmers*, ex-*Zim Vancouver*, ex-*CCNI Antartico*, ex-*Etha Rickmers*, ex-*CCNI Antartico*, ex-*Panamerican*). OMI 9105970. 1694 evp. Longueur 184 m, 7.771 t. Pavillon Égypte, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Y Glory*. Société de classification Det Norske Veritas puis Capital Register of Shipping. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. 5 détentions : en 2006 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2010 à Salerne (Italie), en 2011 et 2013 à San Antonio (Chili) et en 2019 à Marsaxlokk (Malte). Propriétaire Mahoney Shipping & Marine Services (Égypte). Racheté par Future Projects Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.



Egy Glory, à Damiette (Égypte), juillet 2023.
© Ivan Meshkov

MSC Adele (ex-Norasia Sharjah). OMI 8512906. 1742 evp. Longueur 187 m, 8.800 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1986 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Détenu en 2004 à Trieste (Italie). Propriétaire Adele Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de l'italo-suisse Mediterranean Shipping Co SA. Vendu pour démolition en Inde. 501 US\$ la tonne.



MSC Adele, Ravenne (Italie), février 2023. © Dario Bonazza

MSC Agata II (ex-MSC Agata, ex-Nordlake, ex-X-Press Khyber, ex-Nordlake, ex-YM Okinawa, ex-Nordlake, ex-CSAV Lonquimay, ex-Nordlake). OMI 9057173. 1496 evp. Longueur 179 m, 7.364 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Agata Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote l'italo-suisse Mediterranean Shipping Co. Vendu pour démolition en Inde. 505 US\$ la tonne incluant 200 t de carburant.



MSC Agata II, mai 2007, Keelung (Taiwan).
© Eric Hu



MSC Agata II et MSC Gabriella, Alang, chantier Bansal Group.
© Rohit Agarwal

MSC Annamaria (ex-Norasia Al-Mansoorah). OMI 8521402. 1742 evp. Longueur 187 m, 8.807 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1987 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Propriétaire Annamaria Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Niki Shipping Co SA (Grèce). Propriétaire effectif Mediterranean Shipping Company (Suisse/Italie). Gestionnaire ISM MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de MSC. Échoué pour démolition en Inde. 535 US\$ la tonne.



MSC Annamaria. © Pascal Bredel

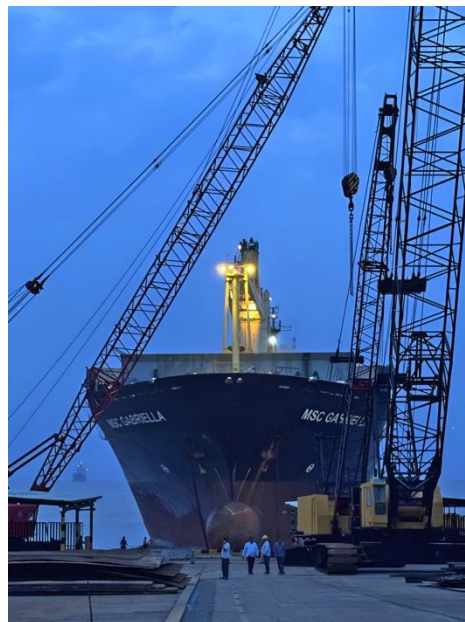
MSC Gabriella (ex-Safmarine Europe, ex-CMBT Europe, ex-Norasia Susan). OMI 8413875. 1893 evp. Longueur 189 m, 8.911 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1985 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW; rallongé en 1989 de 173 à 189 m. Détenu en 2008 à Felixtowe (Royaume-Uni) et en 2013 à Mersin (Türkiye). Propriétaire Gabriella Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Mediterranean Shipping Co (Suisse). Vendu pour démolition en Inde. 499 US\$ la tonne incluant 320 t de carburant.



Safmarine Europe. © Marc Ottini



MSC Gabriella. © Marc Ottini



MSC Gabriella, Alang. © Eren Topcu/FaceBook Shipbreaking Group

MSC Iris (ex-Pelat, ex-Lisboa, ex-P&O NedlloydOttawa, ex-Sea-Land Canada, ex-Lisboa, ex-Kapitan Gavrilov). OMI 8201624. 1254 evp. Longueur 203m, 10.655 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft; rallongé en 1989 de 174 à 203 m. Détenu en 2004 au Havre (France) et en 2024 à Vishakhapatnam (Inde). Propriétaire Iris Oceanway Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Niki Shipping Co SA (Grèce); propriétaire effectif Mediterranean Shipping Company (Italie/Suisse). Gestionnaire ISM, MSC Shipmanagement Ltd, filiale chypriote de MSC. Vendu pour démolition en Inde. 526 US\$ la tonne.



MSC Iris, Terneuzen (Pays-Bas). © Marc Ottini

Span Asia 27 (ex-Selfoss, ex-Vento di Ponente, ex-Hanne Sif, ex-Elisabeth Delmas, ex-Hanne Sif, ex-Maersk Euro Tertio, ex-Hanne Sif). OMI 8914556. 724 evp. Longueur 127 m, 3.729 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en Asia. Société de classification Det Norske Veritas jusqu'en février 2024 puis Registro Italiano Navale. Construit en 1991 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire Philippine Span Asia Carrier (Philippines). Revendu à Mile End Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.

Uni Assent. OMI 9130585. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.098 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Uni III*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Nagasaki (Japon) par Evergreen. Détenu en 2016 à Novorossiysk (Russie). Propriétaire Evergreen Marine Group (Taiwan). Racheté par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.



Uni III, chantiers d'Alang. © Eren Topcu/FaceBook Shipbreaking Group

Watermark St. George (ex-*Ahs St. George*, ex-*Clou Ocean*, ex-*Vento Di Nortada*, ex-*Clou Ocean*, ex-*Besire Kalkavan*). OMI 9139634. 1138 evp. Longueur 149 m, 5.380 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1998 à Tuzla (Türkiye) par Sedef Gemi Endustrisi. Détenu en 2018 à Poti (Géorgie). Propriétaire Baldawin Marine Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Interiorient Shipmanagement (Singapour); exploité par Caribbean Feeder Services (Panama). Vendu en l'état à Curacao. 300 US\$ la tonne. Sa destination de démolition n'est pas connue pour l'heure. Déclaré perte totale depuis juin 2022, il devra être remorqué à moins qu'il ne soit démoli à Curaçao.



Le *AHS St Georg* dans le rail de la Manche, 20 août 2013. © Marc Ottini



Watermark St George, décembre 2018, Algésiras (Espagne). © Salvador de la Rubia

Vraquier

Avril-mai-juin = 15

Juillet-août-septembre = 10

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.

25 démolitions. 15% du nombre de navires démolis, 20% du tonnage global. L'âge moyen au moment de la démolition est de 28 ans. Le taux de détention avant la casse est de 72%.

24 sont destinés aux chantiers du sous-continent indien et en particulier du Bangladesh (14 navires). 14 vraquiers appartenaient à des armateurs asiatiques. 3 des 4 vraquiers appartenant à des armateurs turcs ont terminé leur vie dans les chantiers du sous-continent indien. Les *Poseidon M* et *Uranus J* détenus par des intérêts grecs se sont échoués au Pakistan, le maltais *Epsilon*, devenu le panaméen *Ela*, en Inde. La destination du *Kmax Pro* abandonné par son armateur hongkongais n'est pas connue à ce jour (cf. p. 65).

Avril-mai-juin

Alps (ex-*Sea Arirang*, ex-*Tpc Arirang*, ex-*Ionian Father*, ex-*Cemtex General*, ex-*Gaurav*, ex-*Ispat Gaurav*, ex-*Christitsa*). OMI 9047087. Longueur 224 m, 10.191 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1994 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Détenu en 2019 à Shanghai (Chine). Propriétaire Evertop International Shipping (Hong Kong, Chine). Exploité par Shunping International Shipping (Hong Kong, Chine). Racheté en juin 2024 par Bandai Evergreen Shipping Ltd (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Pakistan.

Andhika Nareswari (ex-*North Princess*). OMI 9123128. Longueur 225 m, 10.346 t. Pavillon Indonésie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Nareswar*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Imari (Japon) par Namura. Détenu en 2006 à Jacksonville (Floride, États-Unis). Propriétaire Indah Bima Prima (Indonésie) aux bons soins de PT Perusahaan Pelayaran Samudera Khusus Andhika Line (Indonésie). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 515 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier N.B. Steel.



Andhika Nareswari, en chargement. © MarineTraffic



Novembre 2018, Indonésie. © Pak Agen

APJ Mahakali (ex-*Golden Glory*, ex-*New Champion*). OMI 9128817. Longueur 225 m, 9.126 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Hishino Meisho. Propriétaire Apeejay Shipping Ltd (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier N.B. Steel. 525 US\$ la tonne.

APJ Mahakali, Chattogram. © Fazlur Rahman



Diyaa B (ex-*Nikolaos*, ex-*Vori*, ex-*Sumiko*) OMI 8312708. Longueur 177 m, 6.956 t. Pavillon Panama jusqu'en août 2023 puis Saint-Kitts-et-Nevis puis Comores depuis février 2024. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1984 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. 4 détentions : en 2011 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2017 et 2018 à Bandar Abbas (Iran) et en 2021 à Bandar Khomeini (Iran). Propriétaire Oranous Navigation Co SA enregistré au Panama aux bons soins de Hiba Shipping Co (Liban). Vendu en l'état à Sohar (Oman). Il s'échoue pour démolition au Pakistan le 5 juillet.

Diyaa B, mars 2021. © Sedov Alexey



GNS Hope (ex-*Everaim*, ex-*Hellenic Sky*, ex-*Mermaid Star*, ex-*Mercury Star*). OMI 9104457. Longueur 224 m, 9.812 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Détenu en 2009 à Port Kembla (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie). Propriétaire GNS Seoul Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 500 US\$ la tonne.



GNS Hope, détroit de Tatarie, extrême-orient russe, avril 2017. © Andy.ru73

Inter Stevedoring 8 (ex-*Boca Grande III*, ex-*East Power*, ex-*Eastern Power*, ex-*Cereza*, ex-*Milamores*). OMI 8819225. Longueur 225 m, 11.104 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Détenu en 2017 à Qingdao (Chine). Propriétaire National Power Plant 3 Co Ltd (Thaïlande) aux bons soins de Highland Maritime Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Inter Stevedoring 8, au mouillage à Taboneo (Kalimantan du Sud, Indonésie), octobre 2023.
© Mei Rida Jaya Abadi

Khadeejah Jahan (ex-*Nikkei Tiger*). OMI 9159438. Longueur 190 m, 6.994 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. 3 détentions : en 2014 à Novorossiysk (Russie) et en 2017 à Bandar Abbas (Iran) puis à Shanghai (Chine). Propriétaire Brave Royal Ship Management Ltd (Bangladesh). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Khadeejah Jahan, mer d'Andaman, province de Krabi (Thaïlande). © Trakul Pumsnoh

Kmax Pro (ex-*Oceanic Wisdom*, ex-*Paolo U*, ex-*New Auspicious*). OMI 9149378. Longueur 190 m, 7.226 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1997 Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Détenu en 2013 à Nantong (Chine) et en juin 2021 à Tianjin (Chine). En novembre 2021, l'*Oceanic Wisdom* est retenu par les autorités iraniennes à Bandar Abbas. L'équipage réclame le paiement de 4 mois d'arriérés de salaire. 3 marins indonésiens dont le contrat est venu à terme demandent aussi à être rapatriés. Deux sont à bord depuis plus d'un an. Les salaires sont enfin tous payés le 28 janvier 2022.

L'*Oceanic Wisdom* est racheté en mai 2022 par Brave Worth Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine) et devient le *Kmax Pro*. En octobre 2022, il est victime d'un incendie alors qu'il vient décharger une cargaison de panneaux de bois aggloméré à Penang (Malaisie). Il s'échoue et est renfloué par Bumi Jaya Salvage & Engineering. Suite à un différend financier entre l'armateur et la compagnie de sauvetage, le *Kmax Pro* était resté abandonné. En 2024, il est vendu en l'état aux enchères. Le prix de vente et la destination ne sont pas connus à cette date. En septembre, son système d'identification AIS le présente comme *Pro* battant pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, son départ semble imminent.



Kmax Pro, en attente à Penang (Malaisie), mars 2024. © Graeme Waller

Moshtaraka 2 (ex-Ccs Angel, ex-Hokuriku Maru). OMI 9080273. Longueur 233 m, 14.398 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1995 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Détenu en 2006 à Newcastle (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie). Propriétaire Combined Group Rocks Co KSCC (Koweït). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Émirats arabes unis) pour démolition au Pakistan. 540 US\$ la tonne incluant 450 tonnes de carburant.



Moshtaraka 2 échoué à Gadani, parcelle 64. © Gadani Ship Breaking Yard

Pine Express (ex-Pine, ex-Hamburg, ex-Stellar Eagle, ex-Shoyoh). OMI 8908765. Vraquier spécialisé dans le transport de pellets de bois. Longueur 200 m, 9.543 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Pine Express Pte Ltd aux bons soins de Nova Shipping & Logistics Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier HM Shipping Lines Ltd. 560 US\$ la tonne.



Pine, au large de Gibraltar, novembre 2015.
© GIBFRAN46



Pine Express, Chattogram, juin 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

Poseidon M (ex-Afroditi, ex-Melpomeni, ex-Star Kim, ex-Princess I, ex-Fiona Bulker, ex-Blest Future). OMI 9066758. Longueur 181 m, 7.000 t. Pavillon Panama, Sao Tome & Principe pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Chita (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2011 à Liverpool (Royaume-Uni). Propriétaire Poseidon Shipping Enterprises enregistré au Panama aux bons soins de Oryx Shipping Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan.

Juin 2020, *Afroditi*. © Geir Vinnes



United ID (ex-*I Maria*, ex-*Zografia I*, ex-*Zografia*, ex-*Pacific Hope*). OMI 8914697. Longueur 181 m, 7.173 t. Pavillon Palaos. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima Industries. 5 détentions : en 2006 à Geelong (Victoria, Australie), en 2007 à Vancouver (Canada), en 2017 à Chornomorsk (Ukraine) et Novorossiysk (Russie) et en 2020 à Taman (Russie). Propriétaire Rising ID Maritime Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Overseas Marine Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition en Inde.



I Maria au mouillage à Lavrion (Grèce), août 2021. © Nikos Palamaris

Uranus J (ex-*Lady Hind*, ex-*New Nikki*). OMI 9114464. Longueur 167 m, 5.778 t. Pavillon Palaos. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Détenu en 2009 à Mumbai (Inde). Propriétaire Uranus Nave Co Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de NJ Trust Marine Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan.



Lady Hind, février 2012, port de Féodosie (Ukraine). © Andrew



Uranus J, plage de Gadani, mai 2024. © Mohammad Ayaz

Xin Hao Jiang 206. OMI 1066087. Longueur 130 m, 3.328 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2008 en Chine. Propriétaire Maoming Haojiang Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier R.A. Ship Breaking. 505 US\$ la tonne.

Xin LV Bao Shi (ex-*Xin Lu Bao Shi*, ex-*Morning Sky*). OMI 9142007. Longueur 190 m, 7.785 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1996 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Fujian Xiamen Shipping Co Ltd (Chine). Racheté par Wantong International Group basé à Hong Kong (Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 520 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier S H Enterprise.



Xin Lu Bao Shi, port de Nakhodka Russie, février 2012. © Lys

Juillet-août-septembre

Andulus I (ex-Bao Sheng, ex-Vivian Ocean, ex-Magic Orient, ex-Ansac Orient). OMI 9115092. Longueur 169 m, 6.064 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. 3 détentions : en 2008 à Portland (Oregon, États-Unis), en 2010 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2024 à Aqaba (Jordanie). Propriétaire Andulus Marine Shipping Co (Türkiye). Exploité par VRS Maritime Services (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 470 US\$ la tonne.



Andulus 1, fraîchement rebaptisé, décembre 2022, Chattogram. © **Abdurahim Almezoghi**

Epsilon (ex-Orsula, ex-Federal Calumet). OMI 9110901. Longueur 200 m, 8.991 t. Pavillon Malte puis Panama pour son dernier voyage abrégé en *Ela*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Shanghai (Chine) par Jiangnan Shipyard. Détenu en 2014 à Novorossiysk (Russie). Propriétaire Epsilon Marine Co Ltd (Malte). Racheté en mai 2024 par ES Bulk Carriers Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Sera Denizcilik AS (Türkiye). Échoué pour démolition en Inde. 500 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Orsula, mai 2016. © **Howard Parsons**



Ela, à Alang, septembre 2024. © **Facebook Shipbreaking Group / Eren Topcu**

Hong Tai 97 (ex-Xin Rong Sheng 6). OMI 1073406. Longueur 140 m, 3.232 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Tai 97*. Société de classification Zianlian Chuen jusqu'en juillet 2024 puis Foresight ship Classification. Construit en 2009 en Chine. Propriétaire Xiamen Hong Tai Shipping Co (Chine). Racheté par Hong Kong Sea Rich Shipping Co (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh dans le chantier Bob Recyclers. 455 US\$ la tonne.

Ming Jin 1 (ex-Ming Jin 1 Hao). OMI 1074620. Longueur 134 m, 3.278 t. Pavillon Chine, Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Zianlian Chuen. Construit en 2006 en Chine. Propriétaire NI YG (Chine). Racheté par New Century Shipping Hong Kong (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 448 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Arab Ship Breaking & Recycling Ltd (voir photo du *Ming Jin 1* échoué en compagnie du *Yun Hai 351*, p. 70).

My Meray (ex-Paros, ex-Alexandlitsa, ex-Alam Sentosa). OMI 9000302. Longueur 181 m, 6.978 t. Pavillon Belize. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2009 à Gwangyang (Corée du Sud) et en 2024 à Taman (Russie). Propriétaire 4 Brother's Shipping Ltd enregistré au Libéria aux bons soins d'Eastern Star Shipping (Liban). Vendu pour démolition en Inde. 490 US\$ la tonne.

Nahide M (ex-Avalon). OMI 9116319. Longueur 169 m, 6.984 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Setoda (Japon) par Naikai Zosen. 4 détentions : en 2007 à Gênes (Italie), en 2011 à Mumbai (Inde) et en 2016 à La Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis) puis à Amsterdam (Pays-Bas). Propriétaire Yellow Funnel Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Iskenderun Gemi Isletmeciligi Ltd (Türkiye). Vendu pour démolition au Bangladesh. 510 US\$ la tonne.



Nahide M, avril 2020, Istanbul (Türkiye). © Cengiz Tokgöz

Serenity 1 (ex-Ocean Pearl, ex-Helen, ex-Stam, ex-Super Queen). OMI 9060247. Longueur 170 m, 6.350 t. Pavillon Panama. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1994 à Kawajiri (Japon) par Kanda Zosenho. 4 détentions : en 1999 à Portland (Oregon, États-Unis), en 2007 à Gladstone (Queensland, Australie), en 2009 à Gove (Territoire du Nord, Australie) et en 2016 à Yantai (Chine). Propriétaire Serenity Shipping Co Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Feng Sea Shipping (Singapour).



Serenity 1, échoué aux Îles Salomon.
© Solomon Island Broadcasting



Keelung (Taiwan). © Chun Hsi

En novembre 2017, le *Serenity 1* venu charger des grumes reste échoué plusieurs semaines en baie de Wanione sur la côte nord de l'île de San Cristobal (Îles Salomon). La houle provoquée par le navire échoué a endommagé la mangrove et les communautés locales de Maniwiriwiri se plaignent des dommages collatéraux subis par les plantations de cocotiers; des fuites de fioul ont été signalées.



Le trafic maritime a aggravé le saccage de la déforestation qui touche les îles Salomon. Les coupes massives de bois destiné pour l'essentiel au marché chinois sont source de conflits et d'inquiétudes y compris au sujet de la ressource en eau.

Forêt primaire mitée par les routes d'exploitation forestière. © Bobby Anderson/Development Policy Centre

En septembre 2024, le *Serenity 1* s'échoue pour démolition au Bangladesh. 495 US\$ la tonne.

Shun Da Fa Zhan (ex-*Jia Hang Xing*, ex-*Zhi Cheng*, ex-*Lake Globe*, ex-*Lake Ranger*, ex-*Bunga Orkid Dua*). OMI 9070785. Longueur 185 m, 7.895 t. Pavillon Chine, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification CHina Classification Society. Construit en 1994 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2002 à Port Kembla (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie) et en 2009 à Melbourne (Victoria, Australie). Propriétaire Jiahang Shipping (Chine). Racheté l'état à Zhejiang (Chine) en août 2024 par New Century Shipping Hong Kong (Hong Kong, Chine) avant son départ en pour démolition au Bangladesh. 420 US\$ la tonne.

Toro Rosso (ex-*Movers*, ex-*Chubu Maru*). OMI 9159177. Longueur 250 m, 14.960 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard Co. Détenu en 2013 à Newcastle (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie) et en 2022 à Sohar (Inde). Propriétaire Northern Marine Shipping SA enregistré au Panama aux bons soins de Booxmar Sorvey Danismanlik (Türkiye); il est exploité par Ocean Summit Shipping (Grèce). Le 30 mai 2024, le *Toro Rosso* est au mouillage à quelques 5 km de Jorf Lasfar (Maroc) où il doit charger des engrais. Une explosion se produit dans la salle des machines, elle est suivie d'un incendie. 4 marins parmi les 28 membres d'équipage pour la plupart syriens sont tués sur le coup, 3 meurent à l'hôpital de Casablanca, 9 autres sont blessés. Le *Toro Rosso* est déclaré perte totale. En août 2024 il est remorqué pour démolition en Türkiye.



Toro Rosso, arrivée à Aliaga. © Selim San

Yun Hai 351 (ex-*Zhe Hai 351*). OMI 1073365. Longueur 142 m, 4.352 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Hai 351*. Société de classification Foresight ship Classification. Construit en 2005 en Chine. Propriétaire Anhui Yunhai Shipping Co Ltd (Chine). Racheté par Hong Kong Sea Rich Shipping Co (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. Il s'échoue dans le chantier Arab Ship Breaking & Recycling Ltd.



Yun Hai 351 (à gauche) et *Ming Jin 1* (à droite), août 2024, Chattogram. © Fazlur Rahman

Transporteur de ciment

Juillet-août-septembre

Dragon Sun (ex-Moon Yang). OMI 8502420. Longueur 112 m, 2.314 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Drago*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1986 à Ulsan (Corée du Sud) par Donghae SB Co. Détenu en 2001 à Masan (Corée du Sud). Propriétaire Ssang Yong C&E Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Ship Recycling Investments Inc enregistré au Libéria aux bons soins de Scope Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 468 US\$ la tonne.



Dragon Sun, avril 2012, Busan (Corée du Sud).
© Vladimir Tonic



Drago, Chattogram, août 2024.
© Sitakunda Shipbreaking

Sola Gratia (ex-Asian Hope, ex-Hozan Maru). OMI 8506581. Longueur 99 m, 2.052 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Saïki (Japon) par Honda. Détenu en 2014 à Donghae (Corée du Sud) et en 2015 à Maizuru (Japon). Propriétaire Ezra Maritime SA enregistré au Panama aux bons soins de DLSSM Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 470 US\$ la tonne.



Sola Gratia, Busan (Corée du Sud), mars 2023. © Vladimir Tonic

Voiturier

Avril-mai-juin

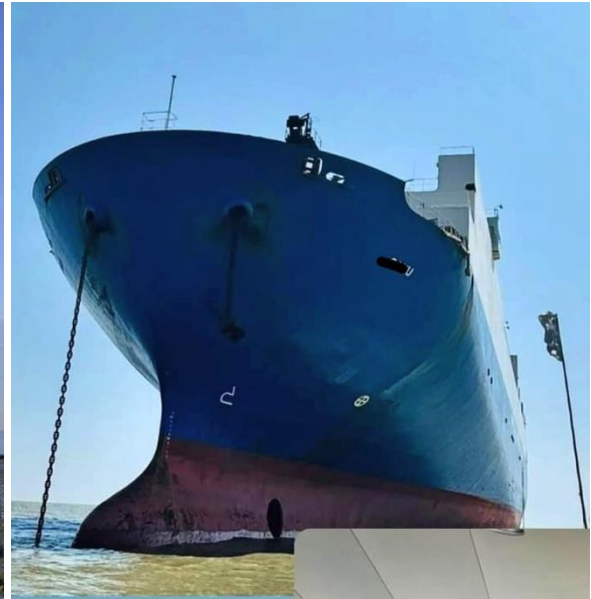
Fugaku Maru. OMI 9143764. Longueur 165 m, 7.795 t. Pavillon Japon, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Gaku*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Fujitrans Corp (Japon). Racheté par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition. 516 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Le *Gaku* s'échoue au Bangladesh dans l'unité 1 du chantier S.N.Corporation alors que seule l'unité 2 est réputée compatible avec les standards de la Convention.



Fugaku Maru, juin 2018. © Toraneko



© Abdul Ahad



Gaku, mai 2024.

© Fazlur Rahman

Tanker

Avril-mai-juin = 7

Juillet-août-septembre = 8

15 démolitions. Seulement 9% des navires, une quasi disparition. 4 grosses unités, les FPSO (Floating, Production, Storage & Offloading) *FPSO Capixaba* et *FPSO Fluminense* et les méthaniers *YK Sovereign* et *Coral Energy* représentent à elles quatre 68% du tonnage de la catégorie. Elles permettent aux tankers de rester les n°1 en terme de tonnage.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 34 ans. Il est de 27 ans pour les chimiquiers, 33 ans pour les transporteurs de gaz et 38 ans pour l'ensemble des 6 pétroliers, FPSO et transporteurs combinés. Il est de 50 ans pour les seules unités FPSO.

Le taux de détention avant la casse est de 33%. Il n'est pas représentatif compte tenu du faible nombre de navires.

4 tankers sont des chimiquiers, 5 des transporteurs de gaz, 6 des pétroliers dont 2 unités de stockage et de production (FPSO Floating, Production, Storage & Offloading) représentant à elles deux 72% du tonnage des transporteurs de pétrole.

10 navires sont destinés au sous-continent indien, 2 à la Türkiye. La destination finale du méthanier *Coral Energy* n'est pas connue. Les navires les plus lourds sont les *FPSO Capixaba* et *FPSO Fluminense*. Tous deux ont atterri au Danemark dans le chantier MARS de Frederikshavn. Avec 42% du tonnage réceptionné, le Danemark est leader du semestre sur le marché du tanker. MARS démontre aux armateurs européens qu'il est possible de démolir de gros navires dans des chantiers européens agréés. Quand on veut on peut.

Tanker chimiquier

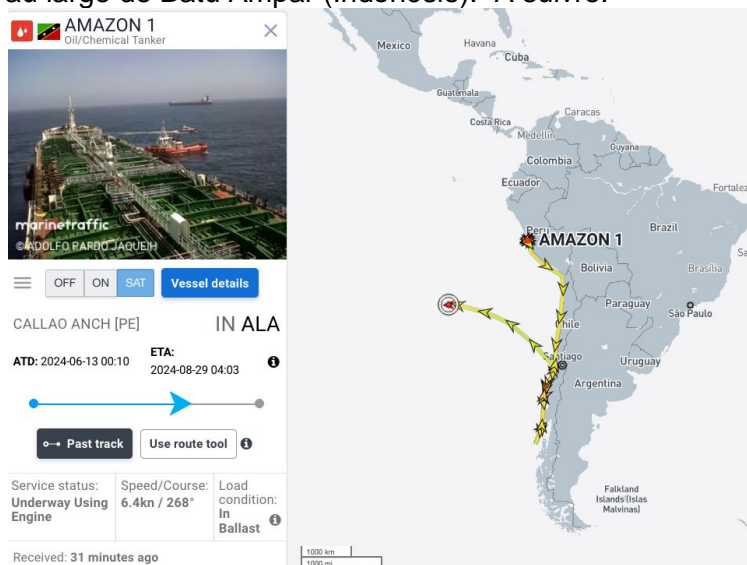
Avril-mai-juin

Amazonas (ex-*Posavina*). OMI 9154957. Longueur 183 m, 10.082 t. Pavillon Pérou, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé *Amazon 1*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping jusqu'en juin 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1999 à Split (Croatie) par Brodosplit. Propriétaire Transoceanica Naviera SA (Pérou). Vendu pour démolition en Inde. Il quitte Callao le 13 juin 2024. Il annonce se diriger vers Alang. Il longe la côte chilienne comme s'il voulait gagner l'Atlantique via le cap Horn puis repart vers le nord le 22 juin. Il prend finalement un cap nord ouest.

L'*Amazon 1* traverse le Pacifique et passe au nord de l'archipel indonésien. Depuis le 19 septembre, il est au mouillage dans le détroit de Singapour au large de Batu Ampar (Indonésie). A suivre.



Amazonas, Callao (Pérou), août 2016.
© Vitaliy Kharchenko



Départ de Callao, direction Alang. Capture d'écran Marine Traffic

Ara Hana (ex-*Myung Jin*). OMI 9121613. Longueur 85 m, 1.260 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Hana*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Yeosu (Corée du Sud) par Shinyoung SB Industry Co. Propriétaire Hana Marine Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.



Octobre 2020, *Ara Hana* au mouillage à Yeosu (Corée du Sud).
© Vladimir Tonic

Juillet-août-septembre

Aquila (ex-*Atlantic Livadia*, ex-*As Livadia*, ex-*Melide*). OMI 9192765. Longueur 183 m, 8.481 t. Pavillon Panama. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1999 à Jinhae (Corée du Sud) par Daedong SB Co. Détenu en 2014 à Come by Chance (Terre-Neuve et Labrador, Canada). Propriétaire Aquila Marine Inc (Grèce). Vendu pour démolition en l'état à Oman. 525 US\$ la tonne. Il quitte Santiago de Cuba (Cuba) le 14 juillet, il s'échoue à Alang le 24 septembre.



Aquila, Brake (Allemagne), septembre 2023. © Pingi Eisbar

Medelin Expo (ex-*Kamogawa*). OMI 9062702. Longueur 149 m, 5.270 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1993 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Waruna Nusa Sentana PT (Indonésie). Vendu en l'état à Belawan (Indonésie) pour démolition en Inde. 650 US\$ la tonne incluant 744 t d'incox. Début octobre, il n'a pas encore quitté Belawan mais vient d'être abrégé en *Elin* battant pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis



Medelin Expo, Balikpapan (Indonésie), novembre 2017. © Husni

Transporteur de gaz

Avril-mai-juin = 4

Juillet-août-septembre = 1

Avril-mai-juin

Pilatus 21 (ex-*Likasith*, ex-*Mahathep*, ex-*Okeanos 1*, ex-*Sewa Maru No.3*). OMI 8822258. Longueur 65 m, 889 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Honai (Japon) par Shirahama. Détenu en 2010 à Haiphong (Viet Nam). Propriétaire Pilatas Marine PCL (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Song Tai Shan 719 (ex-*Chun Xing 228*, ex-*Koshin Maru*). OMI 9146845. Longueur 86 m, 1.909 t. Pavillon Chine, Gabon pour son dernier voyage rebaptisé *Xing Tong 313*. Société de classification China Classification Society puis Foresight Ship Classification. Construit en 1996 à Imabari (Japon) par Nishi. Propriétaire Shanghai Huachen Shipping Co Ltd (Chine). Racheté par Hong Kong King Sail Shipping (Hong Kong, Chine) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 510 US\$ la tonne. Il s'échoue dans le chantier Chittagong Ship Breaking & Recycling Industries.

Surya Aki. OMI 9060534. Longueur 151 m, 8.168 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire MCGC International enregistré aux Bahamas aux bons soins de PT Humpuss Intermoda Transportasi (Indonésie). Racheté pour démolition par Western Overseas Inc, un cash buyer basé à Toledo (Ohio, États-Unis) sur les Grands Lacs. 662 US\$ la tonne incluant 1100 tonnes de carburant et des citernes en aluminium. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de conformité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Magnanimous. © Didier Arsenius



Surya Aki, février 2004. © Yoshiyuki Miki

Le *Surya Aki* est abrégé en juillet 2024 en *Surya A* battant pavillon de Niue. Il est échoué à Chattogram le 2 septembre par le remorqueur *Magnanimous* (OMI 9298088).



Surya A et *Magnanimous*, arrivée à Chattogram. © Sitakunda Shipbreaking

transporteur de gaz

YK Sovereign. OMI 9038816. Longueur 274 m, 30.119 t. Pavillon Corée du Sud, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Sovereign*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire SK Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Incheon (Corée du Sud). 618 US\$ la tonne. Il quitte la Corée du Sud le 26 juin et s'échoue à Alang début août.



YK Sovereign, port de Gladstone (Queensland, Australie), octobre 2022. © Robert Weber

Juillet-août-septembre

Coral Energy (ex-LNG *Virgo*). OMI 7390179. Longueur 285 m, 30.194 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Quincy (États-Unis) par General Dynamics Corp. Désarmé depuis 2014 d'abord aux Philippines puis à Labuan (Malaisie). Racheté en 2017 par KIS Maritime No 3 Co enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Il n'est pas réactivé et reste désarmé. Vendu en l'état à Labuan (Malaisie) pour démolition dans un chantier du sous-continent indien non précisé. 562 US\$ la tonne incluant 3700 t d'aluminium.



LNG Virgo au départ de la baie de Guanabara, Rio de Janeiro (Brésil), 27 janvier 2013. © Edson de Lima Lucas

Tanker pétrolier

Avril-mai-juin = 1

Juillet-août-septembre = 3

Wanted

Annoncé à la casse, le stockage flottant mexicain *Ta Kuntah* devenu le *Takun* battant pavillon des Comores n'a pas encore été échoué.

Demolition Sales (\$ /ldt)

Name	Size	Ldt	Built	Yard	Type	\$/ldt	Breakers	Comments
TAKUNTAH	357,632	44,573	1978	KOCKMUS MEKASINKA, SWEDEN	OFFSHORE	\$ 184.0m	undisclosed	as is Mexico

Extrait de la newsletter du courtier Intermodal, semaine 19, 21 mai 2024

Ta' Kuntah (ex-Juno, ex-Zenit Juno, ex-Velma). 46 ans. OMI 7389493. Longueur 363 m, 44.573 t. Pavillon Mexique, Comores depuis octobre 2023, il est abrégé en *Takun*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1978 à Malmö (Suède) par Kockums MV pour Olaf Ditlev Simonsen Rederi I A/S basé à Oslo (Norvège); ex supertanker ULCC (Ultra Large Crude Carrier) converti en 1997 en stockage flottant (FSO, Floating Storage Offloading).

Depuis sa conversion, le *Ta' Kuntah* était exploité dans le golfe du Mexique sur le champ pétrolier de Cantarell au large de la péninsule du Yucatan. Il était désarmé depuis 2018 bien que son statut officiel soit toujours "en service". Son armateur, la compagnie nationale mexicaine PEMEX Exploracion y Produccion considère alors que l'ex-tanker simple coque a atteint "la fin de sa vie utile". Il reste en attente.



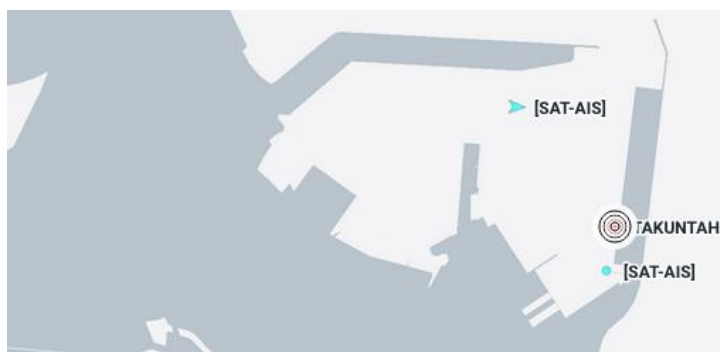
Le supertanker *Velma*, 1981. © onyxman



Ta' Kuntah. © Modec

En mai 2024, il est racheté en l'état au Mexique par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde), un spécialiste des navires en fin de vie. 185 US\$ la tonne. En juin, il était repéré au large de la côte orientale de l'Afrique du Sud, annonçant faire route en remorque vers Port Louis (Île Maurice).

Le mexicain *Ta' Kuntah* devenu le comorien *Takun* n'a pas encore atteint les chantiers de démolition du sous-continent indien, la destination habituelle des tankers de la PEMEX. Sa dernière position connue le situe à quai à Dumq (Oman).



Port de Dumq (Oman). Capture d'écran Marine Traffic

A suivre

Avril-mai-juin

Les FSO (Floating Storage and Offloading) et FPSO (Floating Production Storage and Offloading), unités flottantes converties à partir de vieux supertankers simple coque défilent dans les chantiers. En ces temps de stagnation du marché, la concurrence est rude entre les chantiers de démolition. Le FSO *Fernan Vaz* avait été annoncé vendu à un chantier indien en mai 2023 (cf. "A la Casse" n°70, p. 15 et 77). Prix de vente déclaré, 260 US\$ la tonne pour un navire à remorquer depuis le Gabon jusqu'à l'Inde sur 13.000 km. Le *Fernan Vaz* appartenait à Perenco Oil & Gas Gabon SA, filiale gabonaise de la compagnie pétrolière française Perenco SA. Il a finalement été échoué le 7 juin 2024 au Bangladesh dans l'unité 2 du chantier SN Corporation. Il avait été abrégé en *Fern* et dépavillonné une nouvelle fois, de la Guinée-Bissau à Saint-Kitts-et Nevis. Les conditions de renégociation du prix à la tonne du *Fern* ne sont pas connues.



Fern, ex-*Fernan Vaz*, Chattogram, juillet 2024. © Fazlur Rahman

FPSO Capixaba (ex-*Stena Congress*, ex-*Peconic*, ex-*Universe Mariner*). OMI 7370193. Longueur 337 m, 54.656 t. Pavillon Bahamas. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1974 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima; converti en unité flottante de stockage, production et déchargement (FPSO) en 2005 par le chantier Keppel de Singapour. Propriétaire SBM Espirito do Mar Inc, filiale brésilienne du groupe SBM (Single Buoy Moorings) Offshore, fournisseur de systèmes et services à l'industrie offshore pétrolière et gazière basé aux Pays-Bas.



Le supertanker *Universe Mariner*
collection Gianpaolo



Conversion en FPSO dans le chantier Keppel de Singapour, février 2006. © Kepcorp.com

Le *FPSO Capixaba* était exploité par la compagnie brésilienne Petrobras sur le champ pétrolier de Cachalote au large des côtes de l'État d'Espirito Santo (Brésil) depuis mars 2010. Son contrat de location d'une durée de 12 ans était venu à échéance en 2022. L'armateur SBM annonce avoir choisi le chantier danois MARS inclus dans la liste européenne pour sa démolition. Le *FPSO Capixaba* doit au

tanker pétrolier

préalable être déconnecté des installations et équipements du champ pétrolier. En mai 2024, il arrive en remorque à Frederikshavn (Danemark) dans le chantier Modern American Recycling Services (MARS).



Le FPSO Capixaba à Frederikshavn dans le chantier MARS. © Max89

Juillet-août-septembre

FPSO Fluminense (ex-Fluminense, ex-Sahara, ex-Safina Sahara, ex-Sea Saint). OMI 7389405. Longueur 363 m, 42.798 t. Pavillon Bahamas. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1974 à Malmö (Suède) par Kockums MV pour la compagnie suédoise Salénrederierna AB. En 1981, il devient le *Safina Sahara* après son rachat par une compagnie saoudienne.



Sea Saint. Collection Varvhistoriska Föreningen i Göteborg



Sahara. Collection Julian Lelliott



En 2002, il est racheté par Modec International Inc (États-Unis) qui le fait convertir en FPSO par le chantier Jurong de Singapour et le revend à Shell Brasil Petroleo Ltda filiale brésilienne du groupe Shell. Il est exploité pendant 20 ans au large du Brésil.

FPSO Fluminense, fraîchement converti, en route pour les champs pétroliers. Collection Auke Visser

En mai 2023, Shell Brasil annonce la démolition prochaine du *FPSO Fluminense* par le chantier MARS de Frederikshaven. Les travaux de déconnexion au champ pétrolier débutent en décembre 2023. Le 1er septembre 2024, le *FPSO Fluminense* arrive en remorque dans le chantier danois. Après les *Petrojarl Banff*, 120 m ("*A la Casse*" n°62, p. 69), *Petrojarl Foinaven*, 250 m ("*A la Casse*" n°68, p. 80), *Zafiro Producer*, 331 m ("*A la Casse*" n°70, p. 79-80), *FPSO Capixaba*, 337 m (p. 78), c'est le plus gros navire démolé par MARS.



FPSO Fluminense, septembre 2024, arrivée au chantier danois MARS. © Rickard Sahlsten

Prada (ex-*Karma*, ex-*Proud Nadia*, ex-*Phaedra Bright 1*, ex-*Seaways Josefa Camejo*, ex-*Overseas Josefa Camejo*). OMI 9213301. Longueur 250 m, 18.260 t. Pavillon Panama jusqu'en août 2023 puis Cameroun. Société de classification Indian Register of Shipping jusqu'en septembre 2022 puis inconnue. Construit en 2001 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2022 à Dongjiakou (Chine) et en 2023 à Shanghai (Chine). Dernier propriétaire officiel connu Evita Maritime Co enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Bright Prism Shipping LLC (Émirats arabes unis); propriétaire effectif Darya Shipping Ltd (Inde).



Avril 2019, sous le nom de *Phaedra Bright*, en Méditerranée, au large de Port Saïd (Égypte). © Vladimir Knyaz

	Information	Since
IMO number :	9213301	
Name of ship :	PRADA	(since 01/08/2023)
Call sign :	UNKNOWN	
MMSI :		
Gross tonnage :	62385	(since 01/09/2003)
DWT :	112201	
Type of ship :	Crude Oil Tanker	(during 2001)
Year of build :	2001	
Flag :	Eswatini FALSE	(since 01/04/2024)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 29/08/2024)
Last update :	17/09/2024	

29 août 2024, "à démolir"
Source Equasis

Depuis son rachat en 2018 à l'armateur Seaways International basé à Dubai, le *Prada* a changé 4 fois de noms. Depuis 2020, il ne touche que des ports chinois. Il ne fait pas partie des navires officiellement sous sanction des États-Unis mais est soupçonné d'avoir transporté du pétrole iranien après le retrait étatsunien de l'accord sur le nucléaire iranien. Le *Prada* arrive en zone de mouillage de Khor Fakkan (Émirats arabes unis) en mars 2024 et ne repart pas. En juillet, l'Organisation Internationale du Travail rapporte que le navire est abandonné avec son équipage de 24 marins originaire du Bangladesh (1), d'Inde (18) et du Pakistan (5) qui n'ont pas été payés depuis deux mois. Le *Prada* bat officiellement le pavillon de l'Eswatini mais contactées suite à l'abandon du navire, les autorités du pavillon signalent qu'il est en fait usuré.

La mauvaise réputation du tanker et son âge (23 ans) le rendent difficile à vendre pour continuation d'exploitation, l'acheteur s'exposerait à des sanctions éventuelles.

Fin août, les courtiers l'annoncent finalement à la casse. 480 US\$ la tonne. Son statut dans la base de données Equasis devient "à démolir". A la mi septembre, il quitte son mouillage de Khor Fakkan pour en gagner un autre au large de Sohar (Oman). Le 7 octobre, il quitte les eaux omanaises et annonce se diriger vers Chattogram et les chantiers de démolition du Bangladesh. Selon son système d'identification automatique AIS, il battrait désormais le pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis.

tanker pétrolier

Vergios (ex-*Woong*, ex-*Olympia I*, ex-*Atlas Valor*, ex-*Olympia*). OMI 9187435. Longueur 247 m, 16.696 t. Pavillon Belize, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Indu*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Détenu en 2013 à La Nouvelle-Orléans (Louisiane, États-Unis) et en 2023 à Nakhodka (Russie). Propriétaire Ushba Shipping Ltd (Hong Kong, Chine). Racheté par Indu Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Atlas Valor, Le Havre (France). © **Pascal Breidel**



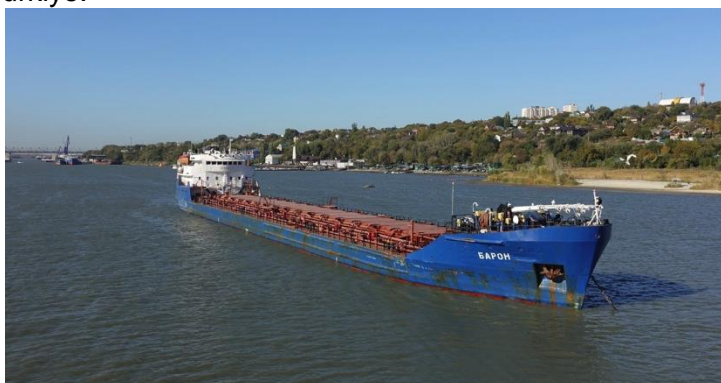
Vergios à Singapour, avril 2020. © **foggy**

Transporteur combiné pétrole/minerai

Juillet-août-septembre

Trois séries de navires fluvio-maritimes *Nefterudovoz* ("pétrolier" en russe) ont été construites entre 1968 et 1995 à Perm (Russie) dans le chantier Kama sur la rivière éponyme, affluent en rive gauche de la Volga. La première série (Projet-1553) a compté 6 navires, la seconde (Projet-1570) 53 navires et la dernière (Projet-15790) une seule unité. Les "*Nefterudovoz*" étaient en fait des transporteurs combinés conçus pour transporter du pétrole léger et du minerai, essentiellement du charbon. Les *Nefterudovoz-37M* et *Nefterudovoz-52 M* construits en 1980 et 1985 appartenaient tous deux à la seconde série.

Baron (ex-*Nefterudovoz-37M*). OMI 7941239. Longueur 119 m, 1481 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980. Propriétaire Atrio Group Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques aux bons soins de Metship Co (Russie). Vendu pour démolition en Türkiye.



Baron, sur le Don (Russie), octobre 2019.

© Nautic



Septembre 2024, chantiers d'Aliaga.

© Selim San

Nefterudovoz-52M. OMI 8726179. Longueur 119 m, 1.574 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985. Détenu en 2005 à Venise (Italie). Propriétaire Metship Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Türkiye.



Nefterudovoz-52M, sur le Don (Russie), octobre 2022. © Pavel Emelyanov

Navire de forage

La compagnie brésilienne d'investissement SETE avait été créée en 2010 par des banques, des fonds de pension et la compagnie d'État Petrobras dans le cadre du développement de l'exploitation pétrolière au large du Brésil. En théorie, SETE se chargeait de financer la construction des plates-formes et navires de forage qui devaient par la suite être loués sur le marché pétrolier. Une trentaine d'unités devaient être construites d'ici 2020 pour un montant annoncé de 25 milliards US\$.

7 navires de forage en eaux profondes du type *Espadon 200* avaient été commandés au chantier brésilien Jurong d'Aracruz (État d'Espirito Santo). Ils devaient être exploités par Petrobras, Odfjell Drilling ou Seadrill. Aucun n'est entré en service. Après le scandale de corruption touchant Petrobras, les commandes ont été annulées. Pour trois navires, l'annulation a été effectuée avant la construction. Deux navires viennent d'arriver dans les chantiers de démolition d'Alang pour le *Camburi* et de Chattogram pour l'*Itaoca*. Ce sont donc deux bateaux tout neufs qui ont été démolis. Restent l'*Arpoador* et le *Guarapari* dont les constructions avaient débuté en 2013 et 2014. Leur statut officiel est "mis à l'eau" mais ils ne sont pas non plus entrés en service.

5 juin 2023, l'*Arpoador* quitte la baie d'Angra dos Reis (120 km à l'ouest de Rio de Janeiro) sur le semi-submersible *Seaway Hawk*. Destination inconnue. © Edson de Lima Lucas



Avril-mai-juin

Camburi (ex-*Jurong Aracruz*). OMI 9673240. Longueur 202 m, 27.102 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Il devait être livré en 2016. Racheté par Sea Line Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management Pvt Ltd (Inde). Il est abrégé en *Ambur*, remorqué et échoué le 24 avril 2024 pour démolition dans le chantier indien Priya Blue Industries Ltd.



Vue d'artiste d'un navire de forage du type *Espadon 200*. © LMG Marin



Camburi, juillet 2017, construction à l'arrêt. © Robert Radziszewski

Juillet-août-septembre

Itaoca. OMI 9673238. Longueur 202 m, 18.460 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Il devait être livré en 2017. Il est racheté par Voyage Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Royal Marine Shipmanagement Pte Lt d (Singapour). Il est remorqué par le *SPM Spirit* (OMI 9375408) et échoué pour démolition au Bangladesh abrégé en *Tao*.

Navire de services à l'offshore

Avril-mai-juin

Dark Knight (ex-*Lady Sandra*). OMI 9172284. Longueur 74 m, 2.606 t. Pavillon Inde jusqu'en novembre 2023 puis Vanuatu puis Palaos. Société de classification Indian Register of Shipping puis International Register of Shipping. Construit en 1998 à Ulsteinvik (Norvège) par Kvaerner Kleven. Propriétaire Hind Offshore Pvt Ltd (Inde). Racheté par Capri Shipping Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins d'Hermes Maritime Services Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.



Lady Sandra, au large de Port Phillip (Australie), février 2013. © Graham Flett

Dong Fang Yong Shi 2 (ex-*Maersk Trader*, ex-*Torea*, ex-*Arctic Shiko*). OMI 8126848. Longueur 69 m, 2.254 t. Pavillon Panama, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification China Classification Society. Construit en 1983 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sinopec Offshore Oilfield Services (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh dans le chantier JM Ship Breaking Recycling Industries.



Maersk Trader, août 1996, sur le Tyne (Royaume-Uni). © Henry Pattison



Dong Fang Yong Shi 2, novembre 2017, à Ningbo (Chine). © foggy

Juillet-août-septembre

Christos XXXII (ex-*Pegasus II*, ex-*Pagenturm*). OMI 6724713. Longueur 53 m. Pavillon Grèce. Société de classification inconnue. Construit en 1967 à Lauenburg (Allemagne) par Hitzler Werft. Propriétaire Ignatios Spanopoulos SA (Grèce). Il est remorqué par le *Christos XXXIV* et échoué pour démolition en Türkiye abrége en *Istos X*.



Pegasus II, février 2002. © Wolfgang Reich



Christos XXXII, Souda (Crète, Grèce), juin 2017. © MattB

Navire anti-pollution

Avril-mai-juin

Resolve Pioneer (ex-*Pioneer Service*). OMI 7528843. Longueur 63 m, 1.348 t. Pavillon États-Unis, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Pioneer*. Société de classification American Bureau of Shipping jusqu'en mai 2024 puis Capital Register of Shipping. Construit en 1978 à San Diego (États-Unis) par Campbell Industries. Ex-navire de services à l'offshore enregistré comme navire anti-pollution depuis 1990. Propriétaire Resolve Marine (États-Unis). Racheté par Alpha Metallum DMCC (Émirats arabes unis), il s'échoue pour démolition au Bangladesh le 19 juillet dans le chantier Dynamic Ship Recycling Industries. 530 US\$ la tonne.



Resolve Pioneer, au large de l'île de Puget (État de Washington, États-Unis), septembre 2022. © **Mike Cullom**

Navire support de plongée

Empire Persia (ex-*Odyssey Explorer*, ex-*Northern Prince*, ex-*Farnella*). OMI 7125811. Longueur 70 m, 1.972 t. Pavillon Panama jusqu'en mars 2024. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1972 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands comme navire de pêche *Farnella* pour Marr and Son de Hull (Royaume-Uni). Détenu en 2005 à Falmouth (Royaume-Uni).



Farnella. © Ship Nostalgia

Il est affrété par la Royal Navy et utilisé pendant la guerre des Malouines (2 avril 1982 – 14 juin 1982) comme dragueur de mines. Il retourne à la vie civile en octobre 1982. Il est converti en navire de recherches puis en navire support de plongée en 1994. Il devient l'*Odyssey Explorer*, navire amiral d'*Odyssey Marine Exploration*, une compagnie étatsunienne spécialisée dans l'exploration sous-marine d'épaves et la récupération de cargaisons dans des conditions parfois litigieuses. Plusieurs conflits opposent l'armateur et les autorités espagnoles quant à la propriété des découvertes et la dégradation des sites sous-marins. En 2015, ce sont les autorités chypriotes qui saisissent 57 caisses d'antiquités à bord, produits présumés de chasses au trésor illégales. En 2016, il a 44 ans. *Odyssey Marine Exploration* estime ses coûts d'entretien et de maintenance trop élevés et le revend à *Risdon Beazley Marine Ltd* enregistré aux Îles Marshall qui l'utilise pour le support à l'offshore pétrolier de mer du Nord. En 2024, il arrive pour démolition à Esbjerg (Danemark) dans le chantier *Smedegaarden*.



Mars 2008, *Odyssey Explorer*, en Manche.
© Marc Ottini



Juillet 2016, *Empire Persia*, Honningsvåg (Norvège).
© Roar Jensen

Divers

Drague

Avril-mai-juin



Dunay, en baie d'Odessa (Ukraine), mai 2019. © Yug

Pilgrim (ex-*Dunay*). OMI 7397593. Longueur 73 m, 1.870 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Mediterranean Shipping Register. Construit en 1975 à Wolgast (Allemagne) par Peene-Werft GmbH. Propriétaire Whiteform Contracts Ltd (Chypre). Remorqué et échoué en mai 2024 pour démolition en Türkiye par le *Horoz* (OMI 7610830).



Mai 2024, Aliaga. © Selim San

Juillet-août-septembre

Nordia-N. OMI 7320485. Puits 540 m³. Longueur 59 m. Pavillon Danemark. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Aalborg (Danemark) par Limfjords-Vaerftet A/S. Propriétaire NCC Industry A/S (Danemark). Vendu pour démolition à Frederikshavn (Danemark).



Nordia-N. © Kim Vittrup

Transporteur de granulats

Avril-mai-juin

Hai Xiang 557. OMI 1062665. Longueur 98 m, 3.947 t. Pavillon Chine, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Xiang*. Société de classification Capital Register of Shipping depuis avril 2024. Construit en 2020 en Chine. Propriétaire Lin KH (Chine). Racheté par Super Shining Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Resurgence Ship Management (Inde). Il quitte Ningde (Chine) le 5 juin et s'échoue à Chattogram le 8 juillet dans le chantier Bob Recyclers.

Xiang, Chattogram, juillet 2024.
© Sitakunda Shipbreaking / Md Mamun Ur Rashid.



Transporteur de pierre à chaux

Avril-mai-juin

Koseki Maru No.2 (ex-Oriental Star, ex-Green Star, ex-Kyoho Maru). OMI 8220125. Longueur 160 m, 6.979 t. Pavillon Japon jusqu'en mars 2024, puis Tuvalu et enfin Comores pour son dernier voyage. Dans le même temps il est successivement rebaptisé *Mudita* puis *Titan*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Ube Shipping & Logistics Ltd (Japon). Racheté en l'état à Batam (Indonésie) par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria aux bons soins de Blue Whale Maritime Pvt Ltd (Inde) avant son départ pour démolition au Bangladesh. 485 US\$ la tonne. Il s'échoue le 23 mai 2024 dans le chantier SNT Ship Recycling.



Koseki Maru No 2, mars 2023, chenal d'Uruga (Japon). © IikaJzuchiN

Le revers des paquebots

Ils finissent à la casse ou au fond de l'eau. Les locos à vapeurs, les voitures des manèges, les supersoniques et les sous-marins atomiques ont droit à leurs musées. Les paquebots n'ont pas cette grâce sauf à Rotterdam où le *Rotterdam* après désamiantage est employé comme hôtel 4 étoiles.

Ne m'appellez plus jamais *United States*

Les deux derniers paquebots de United States Line ont des destins lamentables. L'*America* a pollué l'archipel des Canaries et le *United States* malgré le programme Save the *United States* va souiller le golfe du Mexique à la demande de la filière de la plongée et de la chasse sous-marine.



carte postale des SS *America* (premier plan) et SS *United States* à Cherbourg

- L'*America* est lancé en 1940. Son armateur est la United States Lines. Avant d'assumer sa vocation de paquebot transatlantique et de transporter 1700 passagers, il sert de transporteur de troupes vers la Corée avec plus de 10.000 soldats et leurs paquetages par voyage. A la fin de sa carrière, après avoir à plusieurs reprises changé d'armateurs et d'océans, l'ex-*America* devenu *American Star* est vendu à un entrepreneur thaïlandais qui veut en faire un navire hôtel à Phuket. Le 31 décembre 1993, le paquebot quitte la Grèce en remorque de l'ukrainien *Neftegaz-67*. Pendant une tempête de force 11 à 12, il part à la dérive au large de l'archipel des Canaries le 15 janvier 1994 et s'échoue le 17 sur les rochers et une plage de l'île de Fuerteventura. Il se casse en deux. En 30 ans, les épaves se disloquent et s'effondrent. La partie arrière enfoncée dans le sable est encore aujourd'hui repérable sur les photos satellitaires.



Épave de l'*American Star*, île de Fuerteventura, Canaries, 2 juillet 2004. © Wollex (CC BY-SA 3.0)

- *United States*

Le *United States* a été le plus rapide des paquebots sur la ligne New York-Le Havre-Southampton. Pendant les conflits sociaux au Havre, l'*America* et le *United States* touchaient Cherbourg. Les passagères les plus illustres l'ont honoré de leur charme et de leur présence comme La Joconde, Marylin, Coco, Grace, Rita et Elizabeth. Le paquebot était plus que bling-bling, il était le temple flottant du luxe. Pour traverser l'Atlantique, il lui fallait en moyenne 3/4 jours, et pendant ce laps, la première classe engloutissait 250 kg de caviar. Pour la troisième classe, c'était plus dur, quoiqu'un peu moins que sur ses concurrents, les immigrants désinfectés à destination de New York étaient dans des cabines de prison avec deux couchettes, sans service, sans sommeil à cause des vibrations des machines, et souvent avec le mal de mer. Le couloir des douches collectives était le seul endroit pour vomir. Après 17 ans d'années glorieuses et laborieuses, le *United States* a vécu 30 ans d'années de tromperies et de fausses espérances : navire-hôpital, hôtel casino centre de loisirs, rachat par NCL (Norwegian Cruise Line), pôle high-tech avec les serveurs dans les fonds et les programmeurs dans les hauts, appel aux donations, saisies et long déclin à quai à Philadelphie. Le 30 août 2024, le comté d'Okaloosa en Floride en accord avec la United States Conservancy, l'organisation de charité qui voulait faire revivre le navire amiral des paquebots US, a annoncé que le *United States* serait d'ici un an et demi après un toilettage à Norfolk torpillé et coulé à proximité du porte-avions *Oriskany* dans le golfe du Mexique dont les eaux sont déjà lourdement et durablement polluées.



United States, désarmé à Philadelphie © SS United States Conservancy

A vendre pour poursuite d'exploitation. Ils sont pourtant mûrs pour la casse.

- *New Dawn*

La malchance le hante. Il doit y avoir une famille de lapins depuis le début quelque part à bord.



Viking Saga. © Meyer Werft

Au début de sa carrière en 1980, c'était le car-ferry *Viking Saga*. Les travaux de finition des cabines avec plusieurs dizaines d'ouvriers à bord ont eu lieu pendant le voyage inaugural en juin 1980.

En 1985, il se plante à 19 nœuds sur l'île de Gotska Sandön à la sortie de Stockholm et des travaux d'urgence s'imposent à l'arrivée à Helsinki. Quelques mois après, alors qu'il est en cale sèche pour des travaux d'amélioration de sa stabilité, une explosion survient dans le compartiment machines. Elle est suivie d'un début d'incendie.

En 1988, après des restructurations intérieures et le reprofilage de la coque, le *Viking Saga* n'est plus tout à fait un car-ferry mais pas encore un paquebot. Il continue ses services réguliers en mer Baltique et effectue par intervalles des croisières.

Le 9 juin 1990, le *Viking Saga* devenu le *Sally Albatross* est en maintenance et rénovation dans un chantier finlandais. Un feu se déclenche dans un amas de couvertures et de matelas. Le sinistre se propage et dure 3 jours. Il est déclaré perte totale mais racheté aux assureurs par une filiale de Rederi AB Sally, son exploitant initial quand il était le *Viking Saga*. La coque renflouée est coupée en deux et une nouvelle section centrale est greffée, transformant définitivement le *Sally Albatross* en navire de croisière. Il mesurait 145 mètres de long en tant que *Viking Saga*, il mesure 159 mètres en tant que *Sally Albatross*.

Le 4 mars 1994, nouveau désastre, le *Sally Albatross* s'échoue à la suite d'une erreur humaine sur la péninsule de Porkkala au sud de la Finlande. Tous les passagers sont évacués et transférés sur le car-ferry *Saint Patrick II* qui était à proximité. C'est seulement un mois après que le *Sally Albatross* a pu être déséchoué puis remorqué pour réparation complète dans un chantier de La Spezia en Italie.

Après un an de travaux, il devient le *Leeward*. Il est affrété par la Norwegian Cruise Line, filiale de Star Cruises, qui l'exploite à partir de Miami. Il est détenu en 1998 à Québec et en 1999 à Miami.

En 2000, sous le nom de *Superstar Taurus*, l'ex-*Leeward* est envoyé en Asie par Star Cruises pour le marché des croisières au Japon et à Singapour.

En 2002, le *Superstar Taurus* est rendu à son propriétaire scandinave et sous le nom de *Silja Opera*, il fait des croisières entre Saint-Pétersbourg, Helsinki, Stockholm, Copenhague. Il entre en collision avec 3 cargos en septembre 2003 et avec un brise-glace en décembre.

En 2005, Silja Line se heurte aux syndicats qui refusent le recrutement de marins d'Europe de l'Est. Ne pouvant pas faire des économies sur la main-d'œuvre, la compagnie décide de se séparer du *Silja Opera* en 2006. Le navire est alors mis en attente à Stockholm puis à Londres. Il s'appelle désormais l'*Opera*. En mai 2007, il est vendu à Louis Cruise Lines et fait des croisières en Méditerranée orientale.

En 2014, il devient le *Celestyal Crystal* et entre en collision avec le tanker *Sti Pimlico* dans le détroit des Dardanelles. Trois passagers sont blessés.

Désarmé pendant la pandémie Covid, il reprend du service après avoir été une nouvelle fois retapé et fait des croisières de 7 jours au départ d'Athènes à destination de Port-Saïd, Ashdod (Israël), Limassol, Rhodes et Kuşadası en Türkiye.

En août 2024, il devient le *New Dawn*. Au long de sa carrière, le car-ferry devenu paquebot a arboré successivement les pavillons de la Finlande, du Panama, des Bahamas, de la Suède, de la Grèce et de Malte.

Après 5 collisions, 2 incendies, 2 échouages, une explosion de chaudière et 42 ans de galère (la section centrale est âgée de seulement 32 années), l'ex-*Viking Saga* est aujourd'hui à vendre pour une dizaine de millions d'US\$, il est au mouillage au large de Limassol. Il est en bon ordre de marche et de travail selon les courtiers. Vous en voulez ?



Celestyal Crystal, Le Pirée, octobre 2022.
© Amir Asani

- *Ex-Alla Tarasova*

Chacun se souvient dans le détail ou dans le brouillard du *Lyubov Orlova*, du nom d'une star du cinéma soviétique, paquebot fantôme parti en remorque le 23 janvier 2013 de Saint John, Terre-Neuve, Canada, à destination d'un chantier fantôme de démolition à Saint Domingue, puis parti seul à la dérive à la conquête de l'océan Atlantique, suscitant dans les journaux anglais une vague d'inquiétude. Le *Lyubov Orlova* et son armée de rats étaient attendus sur les rivages irlandais. Pris dans les tempêtes d'hiver, il a coulé ou a été coulé à 1700 km des côtes européennes dans la nuit du 23 février 2013 (cf. "A la Casse" n°31 p.5-6).

L'*Alla Tarasova* du nom d'une star de théâtre de l'Union soviétique honorée par 5 Prix Staline est le sister ship du *Lyubov Orlova*. Il a été construit à Kraljevica, Croatie, en 1975. Il s'appelle aujourd'hui l'*Ocean Adventurer* et navigue sous pavillon portugais. Il était exploité par un excursionniste de l'extrême. Il vient de finir une dernière tournée dans l'Arctique canadien. Sous le nom intermédiaire de *Clipper Adventurer*, le paquebot s'était échoué en août 2010 sur un récif cartographié dans les eaux du Nunavut avec 128 passagers et 69 membres d'équipage à bord.



Lyubov Orlova. © Daslav Petricio



Alla Tarasova. © Pyotr Veselov.

L'*Ocean Adventurer* est à vendre pour une dizaine de millions d'US\$ en vue d'une prolongation d'exploitation. Il est dans le port de Caen, Normandie? Vous en voulez.

Robin des Bois a pris contact avec la capitainerie du port de Caen le 29 octobre pour signaler que le propriétaire du sistership du *Lyubov Orlova* basé à Miami est en grande difficulté financière et que les risques d'abandon de l'ex-paquebot soviétique ne sont pas négligeables.



Ocean Adventurer. DR

L'accidenté

Aurora (ex-*Xanadu*, ex-*Pacific Star*, ex-*Polar Star*, ex-*Delos*, ex-*Wappen von Hamburg*). OMI 5088227. Longueur 89 m. Pavillon États-Unis. Construit en 1955 à Steinwerder (Allemagne) par Steinwerder Industries pour le service de ferry Hamburg-Cuxhaven-Helgoland-Hörnum.

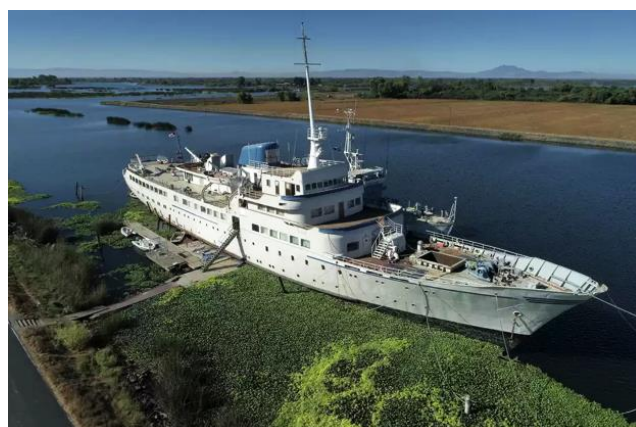


Wappen von Hamburg, à Hambourg.
Carte postale de son armateur HADAG, Hafen-Dampfschiffahrts-A.G

Revendu en 1960 à l'armateur grec Nomikos Lines et converti en navire de "croisière de luxe" sous le nom de *Delos* en mer Égée. Racheté par Westours en 1967. Il devient le *Polar Star*. Il fait des croisières en Alaska. En 1972, il est de nouveau vendu à une certaine Xanadu Cruises enregistrée au Panama et devient le *Xanadu*. A cause de coûts d'exploitation trop élevés, il est mis à quai de 1977 à 1985 à Vancouver (Canada) puis à Tacoma (État de Washington, États-Unis). Il change de mains à plusieurs reprises. Il est utilisé pour des expositions temporaires à Los Angeles sous le nom d'*Expex* puis par une église chrétienne comme navire d'hébergement de ses fidèles sous le nom de *Faithful* à partir de 1991. Un médecin le rachète. Il veut le faire convertir en navire-hôpital flottant pour enfants et le fait remorquer à Alameda, toujours dans la baie de San Francisco. Le projet échoue. L'ex-*Wappen von Hamburg* est abandonné aux squatteurs et vandalisé. Voué à la démolition, il est racheté en 2008 pour 600.000 US\$ par Christopher Wilson, un ex développeur tech et shiplover qui entreprend de le faire renaître et le rebaptise *Aurora*. Il est transféré à Stockton, dans le delta du fleuve Sacramento.



2003, *Faithful*. © Dean Siracusa



2023, *Aurora*. © Carlos Avila Gonzales

Au bout de 15 ans, Christopher Wilson jette l'éponge et revend *Aurora* en octobre 2023. Le nouveau propriétaire est inactif. Délaissé, l'*Aurora* prend l'eau. Le 24 mai 2024, il coule à moitié. La ville de Stockton le déclare danger pour le public et l'environnement. Un récupérateur est mandaté pour le renflouer. Il pompe une centaine de m3 d'eaux polluées, remplit 5 bennes avec des déchets et entoure l'épave avec des barrages anti-pollution. Des pompes auxiliaires sont mises en place en fond de cale

pour éviter un nouveau naufrage. Stockton étudie maintenant la meilleure option pour s'en débarrasser. La casse ou le récif artificiel?



2024, *Aurora*, naufragé puis renfloué © California Fish and Wildlife Services

Le démol

Ocean Diamond (ex-*Le Diamant*, ex-*Song of Flower*, ex-*Explorer Starship*, ex-*Begonia*, ex-*Fernhill*). OMI 7325629. Longueur 125 m, 4.545 t. Pavillon Madère. Société de classification Bureau Veritas jusqu'en mars 2024 puis Registro Italiano Navale. Construit en 1974 à Kristiansand (Norvège) par Kristiansands MV pour Fearnley & Eger d'Oslo (Norvège) qui le rebaptise immédiatement *Begonia*.

Le roulier n'a pas été converti en bétaillère mais en navire à passagers humains.

Il est converti en navire de croisière en 1986 par le chantier Lloyd Werft de Bremerhaven (Allemagne) pour Exploration Cruise Line (États-Unis). Il devient l'*Explorer Starship* et s'aventure dans l'océan Austral. Après la faillite de son armateur, il passe sous contrôle de Seven Seas Cruises.



Begonia à Ancone ((Italie), 1976, sous affrètement de Karageorgis Lines. © Giovanni Peditto,



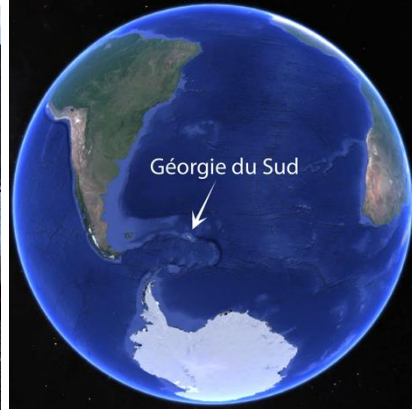
Devenu l'*Explorer Starship* en 1986. Collection Ton Grootenboer

Après la faillite de son armateur, il passe sous contrôle de Seven Seas Cruises. Il devient le *Song of Flower*.

Il est racheté en 2003 par Ponant. Il devient *Le Diamant* et va polluer les manchots royaux. En 2011 il est cédé à Diamond Cruise Partners (Portugal) et devient l'*Ocean Diamond*.



Le Diamant. © Pascal Bredel



Le Diamant, Gold Harbour, Géorgie du Sud, décembre 2008. © J.Sz

En avril 2024, il est racheté par Bridgemans Small Vessel basé à Vancouver (Canada). Il est rebaptisé *Diamond XI* en vue d'être utilisé comme navire d'hébergement des personnels des chantiers offshore, gazier, minier ou énergies renouvelables. Bridgemans Small Vessel a déjà racheté l'ex-ferry estonien *Isabelle* devenu *Isabelle X* sur le chantier de l'usine de liquéfaction et d'exportation de gaz de Woodfibre LNG à Squamish (Colombie Britannique, Canada) mais Bridgemans renonce et Le *Diamond XI* s'échoue pour démolition en Türkiye le 24 août 2024.



13 octobre 2011, Le Diamant, à Brest(France).
© Erwan Guéguéniat



14 mai 2015, l'*Ocean Diamond*, ex-*Le Diamant* descendant l'Elbe. © Marc Ottini

Vendu pour démolition mais sorti des radars

- *Celestyal Olympia* (ex-*Louis Olympia*, ex-*Thomson Destiny*, ex-*Sunbird*, ex-*Song of America*). 42 ans. OMI 7927984. Longueur 214 m. Pavillon Malte, puis Libéria depuis janvier 2024. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Helsinki (Finlande).

Le statut du *Celestyal Olympia* devenu le *Bella Fortuna* pour son prétendu dernier voyage est "à démolir" depuis le 24 mai 2024. A notre connaissance, il n'est pas arrivé dans un chantier de démolition.



Celestyal Olympia au Pirée (Grèce), juin 2018 © Marc Ottini

	Information	Since
IMO number :	7927984	
Name of ship :	BELLA FORTUNA	(since 01/01/2024)
Call sign :	5LOU5	
MMSI :	636023663	
Gross tonnage :	37773	(since 01/09/1999)
DWT :	5000	
Type of ship :	Passenger (Cruise) Ship	(during 1982)
Year of build :	1982	
Flag :	Liberia	(since 01/01/2024)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 24/05/2024)
Last update :	01/10/2024	

A démolir. Source Equasis

Le *Celestyal Olympia* était désarmé depuis fin 2023 à Lavrion (Grèce) après son remplacement dans la flotte Celestyal par le *Celestyal Discovery* (ex-*Aidaaura*). Construit il y a 42 ans pour la Royal Caribbean Cruise Line (États-Unis), il est à ses débuts exploité sous le nom de *Song of America* pour des croisières au départ de Miami (Floride) ou de New York.



Song of America, à quai à Hamilton (Bermudes) en 1993. © Thad Constantine

Le *Celestyal Olympia* est revendu en 1998 à Sun Cruises et devient le *Sunbird*, il navigue en Europe, de préférence en Méditerranée. Il est détenu en 2002 à Naples (Italie). En 2005, il est racheté par l'armateur chypriote Louis Cruise Lines, devenu par la suite Celestyal Cruises. Il est affrété et exploité jusqu'en 2012 par Thomson Cruises (Royaume-Uni) sous le nom de *Thomson Destiny*. En février 2014, il est utilisé avec 6 autres navires de croisière comme hôtel flottant pendant les Jeux Olympiques d'hiver de Sotchi (Russie). A la fin des jeux, il reprend les croisières dans les îles grecques.



Sunbird au départ de Rio de Janeiro (Brésil).
© Edson de Lima Lucas



Celestyal Olympia, à quai à Heraklion (Crète, Grèce). © Pascal Bredele

Désarmé fin 2023 à Lavrion (Grèce) après son remplacement dans la flotte Celestyal par le *Celestyal Discovery* (ex-*Aidaaura*), il est racheté en janvier 2024 par Voyage Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Royal Marine Shipmanagement (Singapour) et devient le libérien *Bella Fortuna*. Le *Bella Fortuna* rejoint Cesme (Türkiye) courant janvier. Il y reste plus de trois mois. Il en repart le 26 avril à destination de Ras Al Khaimah (Émirats arabes unis) où il arrive le 15 mai. Il aurait quitté le port émirati le 22 mai sans préciser sa destination. Le 24 mai 2024, son statut officiel devient "à démolir".

Il aurait été repéré le 3 juin à l'approche de Rotterdam. En réalité, ni son sort ni sa localisation ne sont connus à ce jour. Il est toujours annoncé "à démolir".

A suivre

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; Actu.fr; Advanced Shipping & Trading; Al Jazeera; Anchor Shipbroking; ANI; Armée française; Auke Visser's Historical Tankers; Aurora Yacht News; Baird Maritime; Banque Mondiale; BBC; Best Oasis; Black Sea Memorandum of Understanding; BN Americas; Brazil Energy Insight; Bureau Veritas; Business Insider; Buten un Binnen; Chittagong Port Authority (the); Clash Report; CNN; Commission Européenne; Daily Star - Bangladesh (the); Deccan Herald (the); Destin Fort Walton Beach website; Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Development Policy Centre-Australian National University; Dhaka Tribune (the); Dover Ferry; Dredge Point; El Pais; Equasis; European Union Naval Force; Ferry Shipping News; Ferry site (the); Fiskifrettir; Fleetmon; Fleetphoto.ru; Flows; Fosengjenvinning; France TV Info; G Captain; Global Marketing Systems; Hindu (the); Idyllicocean; Indian Coast Guard; Indian Ocean Memorandum of Understanding; IndustriAll; Insurance Journal; Intermodal Research; Joint Maritime Information Center; L'Orient-Le Jour; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; LMG Marin; Marin (le); Marine Log; Marine Traffic; Maritime Executive (the); Maritime Matters; Maritime Pics; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Miramar Ship Index; Modec; National Public Radio; Naval History and Heritage Command; Navsource; New Age - Bangladesh; Nippon Kaiji Kyokai; Norddeutscher Rundfunk; Observer - Bangladesh (the); Omrop Fryslan; One News; Opposite Lock.com; Organisation Internationale du Travail; Ouest-France; Paris MoU; Philippine Span Asia Carrier Corp; Pipeline Info (the); Project Cargo Journal (the); Radio New Zealand; Resolve Marine; Reuters; Riviera News; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Russian Maritime Register of Shipping; Safety4sea; Saga Shipbrokers Ltd; San Francisco Chronical (the); Sandefjords Historie; Schuttevaer; Seafood Source; Ship and Bunker; Ship Nostalgia; Shipping and Shipbuilding - UK; Shipping inbox; Shipping Italy; Shipspotting; Simplon Postcards; Søfart; Solomon Islands Broadcasting Corporation; South African Maritime Safety Authority; Soviet Trawler.narod; Splash 247; Spotlight; SS United States Conservacy; SS United States Conservancy; Star Asia; Sun Live - New Zealand; Surigao Today; Tanker Trackers; Tass; TBS The Business Standard - Bangladesh; Tokyo Memorandum of Understanding; Trade Winds; Trafigura; Tyne Built Ships; United States Coast Guard; Upstream online; US Central Command; US Coast Guard; Vessel Finder; Vessel Tracker; VN Express; Western Overseas Inc; Worldwide Tug & OSV News.