

A la casse.com



Février 2003.



Bateau-phare, Le Havre.

© Robin des Bois

Février 2008

Du 7 juin au 21 septembre 2008, 118 navires sont partis à la démolition, permettant un recyclage cumulé de plus de 940.000 tonnes de métaux. Le flux 2008 de navires sortis de flotte ne s'est pas ralenti. Depuis le début de l'année, 276 navires sont partis à la casse, représentant plus de 2 millions de tonnes de ferraille contre 289 navires et 1,7 million de tonnes pour l'ensemble de l'année 2007. Les prix moyens offerts par les démolisseurs bangladais et indiens sont montés jusqu'à 750-800 \$ la tonne. Les armateurs ont profité de ces tarifs record pour envoyer à la casse les navires les plus anciens. Même les chantiers chinois ont connu une hausse de leurs prix avec l'achat du porte-conteneurs *Provider* à 570 \$ la tonne, et des prix moyens au-delà de 500 \$. Cependant le pic des prix et des ventes de navires s'est tassé avec la chute des cours des métaux durant l'été ; les chantiers ont alors renégoié à la baisse les navires auprès des courtiers et « cash buyers », avec parfois des changements de destination de dernière minute. Ainsi le *Laieta*, qui devait partir en Inde pour 910 \$ la tonne, est arrivé au Bangladesh à 750 \$. Les variations ont été particulièrement importantes en Inde ; les prix des chantiers sont repassés sous les 600 \$ la tonne. Sur la période, l'Inde, avec 60 navires (51 %) à démolir, devance le Bangladesh 40 (34%), les Etats-Unis 8 (7%), la Chine 4 (4%), la Turquie 2 (2%), la Belgique et le Mexique, 1 navire chacun (1%).

Un bateau-phare, d'origine scandinave, a coulé il y a un an et demi au pied du quai du Brésil, port du Havre. Destiné à un projet identique à celui du *Batofar* de Paris, il répand depuis dans les eaux et les sédiments portuaires ses résidus d'amiante, de PCB, d'hydrocarbures et ses écailles de peintures au plomb et au cadmium. Engagé dans de vastes travaux maritimes dans le cadre de l'extension de Port 2000, le port autonome n'a pas encore trouvé les moyens financiers et techniques de renflouer la coque et de la démolir. Quand cette opération sera réalisée, une drague du port viendra extraire sur les lieux du naufrage les sédiments pollués et ira les rejeter au nord de la baie de Seine pour empoisonner gratuitement les moules. Robin des Bois souhaite que le port autonome du Havre fasse le nécessaire pour protéger l'environnement aquatique. Que des doutes subsistent sur l'identité des propriétaires et des assureurs ne dispense pas le port d'entreprendre les mesures d'urgence. Un arrêté préfectoral de mise en demeure s'impose.

Aux Etats-Unis, l'Administration Maritime américaine (U.S. MARAD) continue son programme d'élimination et a envoyé à la casse huit vieux navires de ses flottes de réserve de James River (Virginie) et de Beaumont (Texas), au prix de 58 à 125 \$ la tonne. Le *Rigel*, lui aussi en cours de démolition aux Etats-Unis, faisait partie du lot de treize navires qui devaient initialement être détruits dans le chantier d'Hartlepool au Royaume-Uni. Seuls quatre de ces navires y sont arrivés en remorque. Ils sont toujours en attente de démolition depuis novembre 2003. Devant le tollé général et la montée au créneau médiatique et juridique d'une frange d'opposants, l'US MARAD s'est résolue à démolir sur le territoire américain les neuf autres navires concernés.

Carte de Noël 1964 - USS *Rigel* (AF-58)
© Jim McCoy



Le 26 juin 2008, Able UK Ltd a obtenu l'autorisation de démanteler les quatre « ghost ships » américains en attente depuis près de 5 ans. Le 1er juillet 2008, le Ministère de la Défense français a annoncé avoir signé le contrat de démantèlement de l'ex-*Clemenceau* avec la société britannique. Après délivrance par la France et le Royaume-Uni de l'autorisation réglementaire de transfert transfrontalier de déchets dans le cadre de la Convention de Bâle, la coque Q 790 devait être remorquée vers Hartlepool « au cours de l'été ». Selon Able, le démantèlement de l'ex-*Clemenceau* devrait prendre 10 mois. En septembre, l'association Friends of Hartlepool a contesté la légalité de la décision d'autorisation d'importation de 700 t de matériaux contenant de l'amiante et déposé un recours contre l'agence de sécurité et de santé (HSE). Le *Clemenceau* est le seul navire pour lequel l'armateur paie le coût du démantèlement au lieu d'être payé. Deuxième paradoxe, c'est aussi le seul à avoir bénéficié d'un désamiantage avant d'être proposé à la démolition.

Six navires appartenant à des intérêts britanniques ou sous pavillon du Royaume-Uni sont partis à la casse en Inde. Il s'agit du *Upstream* (ex-CMA CGM *Tage*, ex-*Fort Desaix*), des cargos réfrigérés *Dean* et *Argenta*, des chimiquiers *Alpine Girl* et *Alpine Lady*, et du ferry *Carmen del Mar*.

Sur les 118 unités parties à la casse, 47 (soit 40%) sont des tankers (pétroliers, chimiquiers ou transporteurs de gaz). La catégorie des cargos réfrigérés, 21 navires (18 %), est au second rang des navires à démolir ; avec la révolution du porte-conteneurs, il devient moins cher de transporter des conteneurs réfrigérés sur de gros porte-conteneurs que d'entretenir une flotte spécifique. Sur 21 cargos réfrigérés partis à la casse, 16 avaient été préalablement détenus dans les ports mondiaux.



14 ferries et navires à passagers sont partis à la casse parmi lesquels le *Serenade*, ex-*Mermoz* des croisières Paquet.






14 porte-conteneurs ont été vendus pour démolition, dont les *MSC Alice* et *H Reliance* appartenant à MSC Shipping Co, âgés de 32 et 36 ans. Il semble que cet armement ait l'intention de se débarrasser de ses navires les plus anciens : une quinzaine ont plus de 30 ans. Selon l'armateur, chaque navire contiendrait 80 t d'amiante.

© Croisières Paquet

45 navires (38%) ont fait l'objet de détention préalable dans les ports mondiaux ; 42 (36%) étaient contrôlés par une société de classification n'appartenant pas à l'IACS (International Association of Classification Societies). 73 (62%) ont été construits dans l'Union Européenne et en Norvège ; 48 (41%) étaient sous pavillon européen ou avaient des armateurs de l'Union Européenne ou de l'AELE (Association Européenne de Libre Echange). Les porte-conteneurs *Maersk Barcelona* et *Maersk Brisbane* - dont Robin des Bois dans son communiqué du 21 avril 2008 (« La reine du dégazage à la casse au Bangladesh ? ») avait dénoncé les conditions sociales, sanitaires et environnementales de démolition - ont été vendus en Inde aux alentours de 675 \$ la tonne, en dépit des dénégations de son armateur qui écrivait à l'association « ne pas avoir encore décidé de l'avenir des navires ».

Robin des Bois annonçait le 22 juillet 2008 (Round Robin n°1) la vente pour démolition au Bangladesh du *Serepca I*, un ex-tanker de 283 m de long appartenant au groupe Total, construit en 1974 en Allemagne et utilisé comme stockage flottant au large du Cameroun. Total nous a écrit le 8 août : « Les normes industrielles, sociales et environnementales en vigueur dans les chantiers du Bangladesh et de Chittagong n'ont pas atteint à ce jour le niveau suffisant pour que nous envisagions de les préqualifier ».

L'âge en fin de vie des navires sortis de flotte durant la période du 7 juin au 21 septembre 2008 se range entre 21 et 53 ans ; l'âge moyen est de 33 ans. 59 ont une longueur inférieure à 150 m, 40 mesurent entre 150 et 199 m et 19 entre 200 et 348 m. Trois VLCC (Very Large Crude Carrier) sont partis à la casse, dont le plus gros, le *Vega Oil*, a été utilisé comme stockage flottant au large de la Sicile pendant 21 ans.

	Navire construit dans un chantier d'un pays de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE).
	Navire sous pavillon européen ou de l'AELE, ou dont l'armateur est européen ou de l'AELE.
	Navire contrôlé par une société de classification n'appartenant pas à l'International Association of Classification Societies (IACS), ou sans classification connue.
	Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.
	Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd ou navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'Etat du port.

Tanker

A Dragon (ex-*Active*, ex-*Cardissa*). Tanker. Longueur 170 m, 8.863 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme BV. Propriétaire MSI Shipmanagement (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 735 \$ la tonne.



A Elephant (ex-*A. Elephant*, ex-*New Stork*, ex-*Kyuseki Maru*). Tanker. Longueur 310 m, 32.182 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Taiwan Maritime Transport (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 705 \$ la tonne.

Achilleus (ex-*Sylvan Arrow*, ex-*Mobil Challenge*). Tanker. Longueur 173 m, 9.740 t. Pavillon Grèce. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1983 à Rijeka (Yougoslavie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire Sun Enterprises Ltd (Grèce). Détenu en 2002 en Australie à Port Stanvac et Melbourne. Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 710 \$ la tonne.



Alexia (ex-*Enalios Zephyros*, ex-*Mexico*, ex-*Eso Mexico*). Tanker. Longueur 245 m, 19.709 t. Pavillon Egypte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Pyramid Navigation (Egypte). Détenu en 2002 à Trieste (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 735 \$ la tonne.



American Explorer. Tanker. Longueur 181 m, 8.402 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1958 à Pascagoula (Etats-Unis) par Ingalls Shipyards. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis, il quitte la flotte de réserve de Beaumont (Texas) pour les chantiers Southern Scrap Materials de la Nouvelle-Orléans. 1.052.788 \$, soit 125 \$ la tonne.



Andaman Wind (ex-Nata, ex-Vachnadze). Tanker. Longueur 151 m, 5.594 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1985 à Split (Croatie, ex-Yougoslavie) par Brodosplit. Propriétaire Eastwind Shipmanagement (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ariana I (ex-AI Funtas, ex-Middletown). Tanker. Longueur 336 m, 40.900 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyds Register of Shipping. Construit en 1983 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Dynacom Tankers (Grèce). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 715 \$ la tonne. C'est le 4ème VLCC de l'année à partir pour la démolition.



Artemis (ex-Royal Arrow, ex-Mobil Courage). Tanker. Longueur 173 m, 9.710 t. Pavillon Grèce. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1983 à Split (Yougoslavie) par Brodosplit. Propriétaire Sun Enterprises Ltd (Grèce). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 710 \$ la tonne.



Baltic Pride (ex-Inkerman, ex-Mys Khrustalnyy). Tanker. Longueur 115 m, 3.050 t. Pavillon Libéria. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Riga Transport Fleet (Lettonie). Détenu en 2003 à Las Palmas (Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 765 \$ la tonne.



BPP 11. Tanker. Longueur 74 m, 890 t. Pavillon Thaïlande. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Cobra (ex-Chilham Castle, ex-Ras Al Jlayah). Tanker. Longueur 170 m, 7.499 t. Pavillon Dominique. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Polembros Shipping (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 800 \$ la tonne.



Diola (ex-Diokl, ex-Sakhalinneft). Tanker. Longueur 106 m, 2.296 t. Pavillon Russie troqué pour celui du Cambodge pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Rimsco (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Enterprise (Ex-Ocean Enterprise, ex-New Atlantia, ex-Atlantia). Tanker. Longueur 243 m, 16.228 t. Pavillon Tuvalu troqué contre celui de la Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification inconnue ; n'est plus classifié par American Bureau of Shipping depuis novembre 2007. Construit en 1979 à Ariake (Japon) par Hitachi Heavy Industries. Propriétaire Ocean Tankers (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 735 \$ la tonne. Son autorisation de démolition a été annulée dans un premier temps puis rétablie par la cour d'appel. Selon les uns l'annulation d'autorisation était motivée par la présence de matières dangereuses à bord, pour d'autres, il s'agirait d'un litige entre le chantier et le courtier. Aujourd'hui son sort reste incertain et il est encore en attente d'être « beaché ».



Golden Gate (ex-Neptune Dorado, ex-Aspilos, ex-Cys Pride). Tanker. Longueur 248 m, 21.746 t. Pavillon Grèce. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Gdynia (Pologne) par les chantiers "Commune de Paris". Propriétaire Polembros Shipping (Grèce). Détenu en 2000 à San Francisco (Etats-Unis) et en 2003 à Trieste (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 729 \$ la tonne.



Homi Bhabha. Tanker. Longueur 179 m, 9.274 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à Kobe (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire SCI (Inde). Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd. Vendu en l'état à Vadinar (Inde) pour démolition en Inde. 725 \$ la tonne.



Intrepid (ex- Madmal, ex-Queen Of Vevey, ex-Lady Monica, ex-Minorca, ex-Naxos II, ex-Agios Nikolaos, ex-Agon, ex-Rita, ex-Aurita, ex- Jo Gran, ex-Bow Gran). Tanker reconverti en transporteur d'eau. Longueur 120 m, 3.752 t. Pavillon Panama. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1970 à Moss (Norvège) par Moss Rosenberg. Propriétaire Laskaridis Shipping Co Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 1.000 \$ la tonne pour sa grande quantité d'acier inoxydable.



Jag Prayog (ex-Stavropol). Tanker. Longueur 170 m, 7.342 t. Pavillon Inde troqué pour celui de la Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1982 à Skaramanga (Grèce) par Hellenic Shipyard. Propriétaire Great Eastern Shipping Co Ltd (Inde). Vendu en l'état à New Mangalore (Inde) pour démolition au Bangladesh. 710 \$ la tonne.



Jose Fuchs. Tanker. Longueur 215 m, 12.600 t. Pavillon Argentine. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Ensenada (Argentine) par AFNE. Propriétaire Antares Naviera SA (Argentine). Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd. Vendu pour démolition en l'état en Argentine. 560 \$ la tonne. Destination de démolition inconnue.



Kalamazoo. Tanker. Longueur 200 m, 13.622 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Quincy (Etats-Unis) par General Dynamics. Navire ravitailleur de l'US Navy désarmé en 1996. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis aux chantiers Esco Marine de Brownsville (Texas). 1.465.726 \$ soit 108 \$ la tonne.



Kurnia Sentosa (ex-Permina XX, ex-Bruce Celine). Tanker. Longueur 100 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1971 à Bremerhaven (Allemagne) par Rickmers. Propriétaire Mammiri Lines (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Manuel Avila Camacho. Tanker. Longueur 170 m, 6.313 t. Pavillon Mexique. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Lobith (Pays-Bas) par De Hoop. Propriétaire PEMEX (Mexique). Vendu en l'état au Mexique pour démolition en Inde. 2,3 millions de \$, soit 364 \$ la tonne.



Mariano Moctezuma. Tanker. Longueur 170 m, 6.328 t. Pavillon Mexique. Société de classification inconnue. Construit en 1974 à Lobith (Pays-Bas) par De Hoop. Propriétaire PEMEX (Mexique). Vendu en l'état au Mexique pour démolition en Inde. 2,9 Millions de \$ soit 458 \$ la tonne.



Nansa (ex-Oriental Miracle, ex-Dwima, ex-Sano Maru). Tanker. Longueur 80 m, 984 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1980 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire SM Lito Shipmanagement (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Ocean Treasure (ex-Asterias I, ex-Campobierzo). Tanker. Longueur 139 m, 3.421 t. Pavillon inconnu. Société de classification inconnue. Construit en 1971 à Cartagène (Espagne) par Bazan. Propriétaire Azure Services (Grèce). Destination de démolition inconnue.



Oil Ambassador (ex-German Trader, ex-Chembulk Trader, ex-Trader, ex-Stolt Trader, ex-Ricci, ex-Globe Orient). Tanker. Longueur 155 m, 6.397 t. Pavillon Panama. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Uwajima (Japon) par



Uwajima Zosensho. Propriétaire China Chance Shipping (Hong Kong, Chine). Détenu en 2001 à Baltimore (Etats-Unis), en 2002 à Iquique (Chili), en 2005 à Purfleet (Royaume-Uni) et deux fois à Hambourg (Allemagne), en 2006 à Kunsan (Corée) et Hong Kong et en 2007 à Mundra (Inde). Banni des ports européens depuis le 30 novembre 2005 par la Directive 95/21/EC sur les contrôles de l'Etat du port. Vendu pour démolition en Inde.



Oil Ambassador, Cochin le 21 novembre 2007

© Hans Rosenkranz

Scotia Wind (ex-*Atair Star*, ex-*Makatsariya*, ex- *Kapitan Makatsariya*). Tanker. Longueur 151 m, 7.550 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1984 à Split (Yougoslavie) par Brodosplit. Propriétaire Eastwind Ship Management (Grèce). Détenu en 2008 à Las Palmas (Espagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 800 \$ la tonne.



Siam Veera (ex-*Fukuun*, ex-*Fukuun Maru n°23*). Tanker. Longueur 78 m, 837 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du port. Construit en 1976 à Takuma (Japon) par Sanuki Shipbuilders. Propriétaire Siam Mongkol Marine Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Sri Kantang (ex-*Choke Navee 4*, ex-*Jasa*, ex-*Sanyu Maru*, ex-*Sansho Maru n°5*). Tanker. Longueur 76 m, 896 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Imabari (Japon) par Asakawa). Propriétaire CSK Marine (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Star X (ex-*Goksu*, ex-*Dona Selina*, ex-*Caprina*, ex-*Supreme Trader*, ex-*Yudai Maru*). Tanker reconverti en transporteur d'huile végétale. Longueur 145 m, 4.471 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Kochi (Japon) par Imai Zosen. Vendu pour démolition en Inde.



Trader (ex-*Polytrader*). Tanker. Longueur 263 m, 18.656 t. Pavillon Russie. Société de classification inconnue. Construit en 1978 à Uddevalla (Suède) par Uddevallavarvet. Propriétaire Transcom Shipping (Russie). Vendu en l'état à Mourmansk pour démolition au Bangladesh. 501 \$ la tonne.



Truckee. Tanker. Longueur 199 m, 10.994 t. Pavillon Etats-Unis. Sorti du registre naval en 1997. Construit en 1955 à Camden (Etats-Unis) par New York Shipbuilding Corp. Ancien navire ravitailleur de l'US Navy de 1955 à 1994 et notamment de la 6^{ème} Flotte durant la crise des missiles à Cuba en 1961. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis, il quitte la flotte de réserve de James River (Virginie) pour les chantiers Bay Bridges Enterprises de Chesapeake (Virginie). 1.231.328 \$ soit 112 \$ la tonne.

Vega Oil (ex-Agip Sicilia). Tanker utilisé comme unité de stockage flottant et de production au large de la Sicile depuis 1986. Longueur 348 m, 41.000 t. Pavillon Italie. Société de classification RINA. Construit en 1972 à Monfalcone (Italie) par Italcantieri. Propriétaire Edison Oil (Italie). En mai 2008, les autorités italiennes ont conclu au risque de naufrage de la structure en raison de son mauvais état ; le navire contient en outre 85.000 t d'eau polluée aux hydrocarbures. Vendu en l'état en Sicile pour démolition en Turquie. 400 \$ la tonne.



Vega Oil © Harbours.net

ex- Agip Sicilia © Tomasello Letterio

Vicente Guerrero. Tanker. Longueur 135 m, 3.584 t. Pavillon Mexique. Société de classification inconnue. Construit en 1967 à Kure (Japon) par Kure Zosenho. Propriétaire PEMEX (Mexique). Vendu pour démolition au Mexique en raison de son mauvais état et du coût et des risques d'un remorquage. 545 \$ la tonne. C'est le premier navire à être démolé au Mexique depuis plusieurs années.

Chimiquier

Alpine Girl (ex-Dintel, ex-Quimico Lisboa, ex-Chemist Lisbon). Chimiquier. Longueur 110 m, 2.440 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1975 à Lübeck (Allemagne) par Orenstein & Koppel. Propriétaire Mermaid Marine Management (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde.



Alpine Lady (ex-Dommel, ex-Multitank Antares, ex-Chemico Leixoes). Chimiquier. 2.440 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Lübeck (Allemagne) par Orenstein & Koppel. Propriétaire Mermaid Marine Management (Royaume-Uni). Détenu en 2008 à Castellon de la Plana (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.



Goodrich Bay (ex-Harold La Borde). Chimiquier. Longueur 140 m, 4.181 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Sasebo (Japon) par Sasebo Heavy Industries. Propriétaire Chemikalien Seetransport (Allemagne). Détenu en 2007 à Québec (Canada). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Gulf of Paria (ex-Trinidad and Tobago). Chimiquier. Longueur 140 m, 4.199 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Sasebo (Japon) par Sasebo Heavy Industries. Propriétaire Chemikalien Seetransport (Allemagne). Détenu en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Lance (ex-Bow Lancer, ex-Berganger). Chimiquier. Longueur 173 m, 8.500 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1980 à Greaker (Norvège) par Sarpsborg MV. Propriétaire Salhus Shipping (Norvège). Détenu en 2001 à Ulsan (Corée). Vendu pour démolition en Inde. 1.100 \$ la tonne en raison d'une quantité importante d'inox.



Neptun (ex-Bow Neptun, ex-Bow Spring). Chimiquier. Longueur 170 m, 8.500 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1976 à Szczecin (Pologne) par A. Warskiego. Propriétaire Salhus Shipping (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 1.175 \$ la tonne.



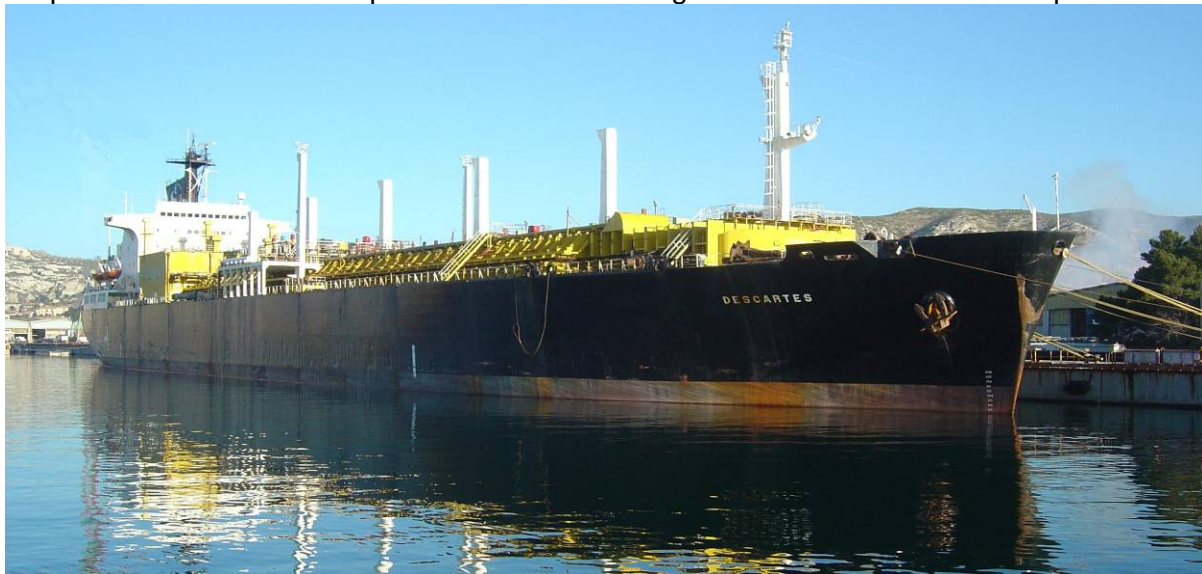
Saehan N°17 (ex-Namhae Pioneer). Chimiquier. Longueur 91 m, 1.471 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Higaki. Propriétaire Saehan Marine Service Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Stolt Guardian (ex- Stolt Uskok, ex-Maasuskok, ex-Uskok, ex-Iver Swift, ex-Jo Swift). Chimiquier. Longueur 175 m. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1983 à Split (Yougoslavie) par Brodosplit. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 725 \$ la tonne.



Transporteur de gaz

Charm Junior (ex-Prince Charming, ex-Descartes). Transporteur de gaz. Longueur 220 m, 14.162 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue (Bureau Veritas jusqu'en octobre 2007). Construit en 1971 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. En 2007, Robin des Bois avait dénoncé la vente de cet ex-méthanier de Gaz de France à Taiwan Maritime Transport (Taiwan), estimant qu'il devait être démolé dans un chantier européen (cf. A la casse.com 2007, p 22, 28 et 42). Le *Descartes*, en fait de "poursuite d'exploitation", a été débaptisé deux fois puis finalement revendu pour démolition au Bangladesh où il arrive en remorque.



Le Descartes, Marseille, avril 2007

© Pascal Brede!l

Cinderella (ex-Jules Range, ex-Jules Verne). Transporteur de gaz. Longueur 201 m, 11.353 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1965 au Trait (France) par les Chantiers de la Seine. Propriétaire Taiwan Maritime Transport (Taiwan). Vendu en l'état à Karimum pour démolition en Inde où il arrive en remorque. 775 \$ la tonne. 300 t d'aluminium.



Farhan (ex-Escorpio Gas, ex-Haugvik, ex-Sigurd Jorsalfar). Transporteur de gaz. Longueur 79 m, 3.582 t. Pavillon inconnu. Société de classification inconnue ; classe retirée en 2002 par Det Norske Veritas et transférée à une société n'appartenant pas à l'IACS. Construit en 1973 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Propriétaire Transgas Shipping Line (Pérou). Vendu pour démolition en Inde.



Halo Gas (ex-Hasei Maru, ex-Hachisei Maru). Transporteur de gaz. Longueur 68 m, 1.140 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du port en janvier 2007. Construit en 1980 à Kinoe (Japon) par Kishimoto. Propriétaire World Wide Transport (Thaïlande). Vendu pour démolition en Inde.



Havglimt (ex-Centum). Transporteur de gaz. Longueur 206 m, 14.651 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1978 à Stavanger (Norvège) par Moss Rosenberg. Propriétaire BW Gas (Norvège). Détenue en 2002 et en 2003 à Punta Arenas (Chili). Vendu pour démolition au Bangladesh. 605 \$ la tonne.



Laieta. Transporteur de gaz. Longueur 207 m, 14.481 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1970 à El Ferrol (Espagne) par Astano. Propriétaire Del Norte SA (Espagne). Vendu en l'état à Algeiras sur une base de 910 \$ la tonne. Suite à la baisse des prix du métal, et consécutivement celle des tarifs offerts par les démolisseurs indiens, il est revendu pour démolition au Bangladesh où il arrive le 25 août. 750 \$ la tonne.



Cargo réfrigéré

Akebono Reefer (ex-Akebono Star). Cargo réfrigéré. Longueur 145 m, 4.416 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire Eastwind Hellas (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 730 \$ la tonne.



Argenta (ex-Argo, ex-Sakura Rex, ex-Sakura Reefer). Cargo réfrigéré. Longueur 145 m, 4.415 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Classe suspendue par Germanischer Lloyd en mai 2008. Construit en 1979 à Ariake (Japon) par Hitachi Zosen KK. Propriétaire Polaris Maritime (Royaume-Uni). Détenu en 2000 à Rijeka (Croatie) et en 2008 à Valparaiso (Chili). Vendu pour démolition en Inde. 685 \$ la tonne.



Armont (ex-Sun, ex-Semper Fidelis, ex-Inca). Cargo réfrigéré. Longueur 101 m, 1.748 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Germanischer Lloyd. Classe suspendue en avril 2008. Construit en 1978 à Groningen (Pays-Bas) par Nieuwe Noord. Jumboisé en 1983. Propriétaire Hongzhou Shipping Co Ltd. Détenu en 1999 deux fois à Villagarcia de Arosa (Espagne), en 2004 à Las Palmas (Espagne), Pusan (Corée) et Nakhodka (Russie), en 2006 à Otaru (Japon), et en 2007 à Dalian (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 670 \$ la tonne.



Courier (ex-Export Courier). Cargo réfrigéré. Longueur 150 m, 6.700 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1962 à Chester (Etats-Unis) par Sun Shipbuilding. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis aux chantiers Southern Scrap Materials de la Nouvelle-Orléans. 622.588 \$, soit 93 \$ la tonne.

Dean (ex-Atlantic Spirit, ex-Honolulu). Cargo réfrigéré. Longueur 155 m, 6.725 t. Pavillon Malte. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Krimpen a/d Ijssel (Pays-Bas) par Giessen de Noord. Propriétaire Polaris Maritime (Royaume-Uni). Détenu en 2000 à Anvers (Belgique) et en 2006 à Valparaiso (Chili). Vendu pour démolition en Inde. 758 \$ la tonne.



Eisha (ex-Vista I, ex-Argolic, ex-Magellanic, ex-Bagno Esmeraldas, ex-Theodor Korner). Cargo réfrigéré. Longueur 140 m, 4.847 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1975 à Sandefjord (Norvège) par A/S Framnaes. Propriétaire Ost-West-Handel und Schiffahrt (Allemagne). Détenu en 1998 à Foynes (Irlande). Vendu pour démolition en Inde. 765 \$ la tonne.



Eisha, Mer Baltique, avril 2006

© Joachim Sjöström

Frio Kyknos (ex-Sun Reefer, ex-Reefer Snow, ex-Bosco Snow, ex-Skylark). Cargo réfrigéré. Longueur 92 m, 2.000 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Hachinoe (Japon) par Kitanihon. Propriétaire Laskaridis Shipping Co (Grèce). Détenu en 1999 à Ijmuiden (Pays-Bas) et en 2000 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Frio Marathon (ex-Cool Alex, ex-Frio Bergen, ex-Yoshino Reefer). Cargo réfrigéré. Longueur 137 m, 4.151 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Chofu (Japon) par Kyokuyo. Propriétaire Laskaridis Shipping (Grèce). Détenu en 2007 à Jacksonville (Etats-Unis) et en 2007 à Ijmuiden (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 710 \$ la tonne.



Karat (ex-Sunny Maria, ex-Karat Reefer, ex-Issli, ex-Snowdrop). Cargo réfrigéré. Longueur 67 m, 800 t. Pavillon Belize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1978 à Skali (Iles Feroé) par Skala Skipasmidja. Propriétaire Shipdeal Corp (Russie). Détenu en 2006 à Las Palmas (Espagne). Vendu pour démolition en Chine.



Lafayette (ex-Blue Diamond I, ex-Golden Tasanee I, ex-Golden Tasanee, ex-Karskoye More). Cargo réfrigéré utilisé pour le transport du poisson. Longueur 186 m, 9.818 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1971 à La Seyne (France) par les Chantiers de la Méditerranée. Propriétaire Orléans Shipping Co (Malte). Vendu en l'état en Chine pour démolition en Inde. 682 \$ la tonne.



Morillo. Cargo réfrigéré. Longueur 155 m, 6.200 t. Pavillon des Iles Cook. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1971 à Bergen (Norvège) par Bergens MV. Propriétaire Holy House Shipping (Suède). Détenu en 1999 à Hambourg (Allemagne) et en 2002 à Pascagoula (Etats-Unis), Saint-Petersbourg (Russie), Uddevalla (Suède) et Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Inde. 730 \$ la tonne.



Nordic Bay (ex-Kalypso, ex-Curacao Reefer, ex-Isla Pinta, ex-Rio Babahoyo). Cargo réfrigéré. Longueur 144 m, 4.300 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Tonsberg (Norvège) par Kaldnes MV. Propriétaire Ost-West Handel und Schiffahrt (Allemagne). Détenu en 1998 à Saint-Petersbourg (Russie), en 2001 à Gdansk (Pologne), en 2002 à Gdynia (Pologne) et à la Nouvelle-Orleans (Etats-Unis), en 2003 au Pirée (Grèce) et en 2005 à Koper (Slovénie). Vendu pour démolition en Inde. 730 \$ la tonne.



Nordic Cape (ex-Kirki, ex-Balboa Reefer, ex-Isla Fernandina, ex-Rio Esmeraldas). Cargo réfrigéré. Longueur 144 m, 4.300 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Drammen (Norvège) par Drammen Slip. Propriétaire Ost-West Handel und Schiffahrt (Allemagne). Détenu en 2000 à Southampton (Royaume-Uni) pendant 50 jours, en 2002 à Jacksonville (Etats-Unis), en 2004 à Saint-Peterbourg (Russie) pendant 112 jours, et en 2005 à Paldiski (Estonie). Vendu pour démolition en Inde. 735 \$ la tonne.



Nordic Ice (ex-Armonia, ex-Reno, ex-Orenoco Reefer, ex-Isla Isabela, ex-Paquisha, ex-Rio Palora). Cargo réfrigéré. Longueur 144 m, 4.300 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Drammen (Norvège) par Drammen Slip. Propriétaire Ost-West Handel und Schiffahrt (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 735 \$ la tonne.



Nordic Star (Ex-Ariadne, ex-Lilia I, ex-Malicia, ex-Malibu Reefer, ex-Isla Genovesa, ex-Rio Chone). Cargo réfrigéré. Longueur 144 m, 4.675 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1980 à Drammen (Norvège) par Drammen Slip. Propriétaire Ost-West Handel und Schiffahrt (Allemagne). Détenu en 1999 à Anvers



(Belgique), en 2002 à Saint-Petersbourg (Russie) et en 2005 à Paldiski (Estonie). Il devait être vendu comme ses sister ships pour démolition en Inde mais suite à la chute locale des prix du métal et de ceux des chantiers de démolition, ses propriétaires ont préféré le revendre au Bangladesh. 700 \$ la tonne.

Pietari Flame (ex-*Swan River*, ex-*R.P. Jamaica*, ex-*California Maru*). Cargo réfrigéré. Longueur 160 m, 6.893 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Onishi (Japon) par Kurushima). Propriétaire Ost-West Handel und Schifffahrt (Allemagne). Détenu en 2000 à Port-Adelaide (Australie) et en 2007 à Saint-Petersbourg (Russie) et Ponta Delgada (Portugal). Vendu pour démolition en Inde.



Rainfrost (ex-*Kapitan Degtyar*, ex-*Ulbanskiy Zaliv*). Cargo réfrigéré. Longueur 152 m, 7.419 t. Pavillon Panama. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen. Propriétaire Laskaridis Shipping Co (Grèce). Détenu en 2003 à Las Palmas (Espagne) et deux fois en 2005 à Dutch Harbor, Alaska, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh. 700 \$ la tonne.



Rigel. Cargo réfrigéré. Longueur 153 m, 8.097 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping jusqu'en 1995. Construit en 1955 à Pascagoula (Etats-Unis) par Ingalls Shipyard. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis, il quitte la flotte de réserve de James River (Virginie) pour les chantiers All Star Metals de Brownsville (Texas). 469.626 \$ soit 58 \$ la tonne.



Snow Flower (ex-*Malayan Empress*). Cargo réfrigéré. Longueur 173 m, 9.220 t. Pavillon des Iles Cook. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1972 à La Ciotat (France) par les Ateliers et Chantiers de La Ciotat. Propriétaire Holy House Shipping AB (Suède). Détenu en 1997 à Rotterdam (Pays-Bas), et en 2008 à Philadelphie (Etats-Unis) et Sheerness (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. 704 \$ la tonne.



Snow Flower, Atlantique, au large du Libéria, février 2006

© Vladimir Knyaz

Spring Reefer (ex-*Neamma*, ex-*Hana*, ex-*Natalie*, ex-*Capo Frio*, ex-*Tizi N'tichka*, ex-*Polar Diamant*). Cargo réfrigéré. Longueur 98 m, 1.888 t. Pavillon Comores. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1971 à Solvesborg (Suède). Propriétaire Dina Shipping & Trading Co (Egypte). Vendu pour démolition en Inde. 672,5 \$ la tonne.



Tai Zhong (ex-*Yuuta Maru*). Cargo réfrigéré. Longueur 70 m, 908 t. Pavillon Kiribati. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Kushikino (Japon) par Minarri-Kyushu. Propriétaire Shandong Zhonglu Fishery Shpg (Chine). Détenu en 2002 à Ishinomaki et à Shimizu (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Ferry

Carmen Del Mar (Ex-Villa de Agaete, ex-Floria). Ferry. Longueur 101 m, 3.458 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1970 à Helsinki (Finlande) par Wartsila. Ancien Ferry de Silja Line assurant la liaison Stockholm-Turku en mer Baltique. Vendu en 1975, il navigue aux Canaries sous les couleurs de Tramediterranea, puis à partir de 2002 sur la ligne Espagne-Baléares d'Escomar Ferries (Espagne). Détenu en 2006 et en 2007 en Espagne. Vendu à Polaris Maritime Ltd (Royaume-Uni) en 2008 puis revendu pour démolition en Inde.



Crown (ex-Byblos, ex-Crown M, ex-Jupiter, ex-Black Watch). Ferry. Longueur 141 m, 7.303 t. Pavillon Comores. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Lübeck (Allemagne) par Lübecker Flender. Pendant 20 ans, il fut la propriété conjointe de Fred Olsen Line et Bergen Line ; il assurait la liaison Bergen – Newcastle en été sous le nom de *Jupiter* et devenait en hiver le navire de croisière *Black Watch* entre Londres et les Iles Canaries. Propriétaire Marlines SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 672 \$ la tonne.



Jabal Ali 2 (ex-Rethimnon, ex-Central n°5). Ferry. Longueur 129 m, 6.069 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1971 à Uruga (Japon) par Sumitomo pour la Central Ferry Co de Kobe (Japon). Il navigue en Méditerranée pour Anek Lines (Grèce) pendant près de 30 ans. Racheté en 2001 par Naif Marine Services Pvt (Emirats Arabes Unis). Vendu en l'état à Dubai pour démolition au Bangladesh. 700 \$ la tonne.



Logos II (ex-Argo, ex-Antonio Lazaro). Ferry. Longueur 109 m, 3.219 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1968 à Valence (Espagne) par Union Naval de Levante pour Compania. Tramediterranea (Italie). Propriétaire Educational Book Exhibit (Allemagne). Détenu en 2000 à Ancone (Italie). Vendu pour démolition en Turquie. 450 \$ la tonne.



Mary the Queen (ex-Mona's Queen). Ferry. Longueur 104 m, 2.388 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1972 à Troon (Royaume-Uni) par Ailsa. Ancien ferry de la Isle of Man Steam Packet. Cédé en 1995 à MBRS Lines (Philippines). Vendu pour démolition en Inde en même temps que le *Virgin Mary*. 4,7 millions pour les deux navires, soit 633 \$ la tonne.



Philippine Dream (ex-Japanese Dream, ex-Towada Maru). Ferry reconverti en hôtel-casino flottant à Cebu (Philippines). Longueur 132 m, 5.728 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Uruga (Japon) par Uruga Heavy Industries. Ancien train ferry reliant Aomori et Hakodate jusqu'à l'ouverture en 1988 du tunnel ferroviaire du Seikan, entre les îles d'Honshu et d'Hokaido. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Princesa Marissa (ex-Prinsessan, ex-Finnhansa). Ferry. Longueur 134 m, 6.546 t. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1966 à Helsinki (Finlande) par Wartsila Oy. Le plus grand ferry de la Baltique au moment de son lancement, il transportait 1.474 passagers pour Finnlines. Renové et agrandi en 1972-73 puis en 1980. Propriétaire Louis Cruise Lines (Grèce). Vendu pour démolition en Inde en même temps que le *Serenade*. 8,4 millions de \$ pour les deux navires, soit 512 \$ la tonne.



Sinaloa Star (ex-Coromuel). Ferry. Longueur 108 m, 3.183 t. Pavillon Mexique. Société de classification Lloyd's Register of Shipping mais classe retirée en juin 2008 « à la demande de l'armateur ». Construit en 1973 à Papenburg (Allemagne) par JL Meyer et livré avec ses deux sister ships *Azteca* et *Puerto Vallarta* à Transbordadores pour son service La Paz-Mazatlan dans le Golfe du Mexique. Racheté en 2004 par Baja Ferries SA (Mexique). Vendu pour démolition en Inde.



Texas Treasure (ex-Island Dawn, ex-Discovery Dawn, ex-Scandinavia Dawn, ex-Scandinavian Sky II, ex-Patra Express, ex-St. George). Ferry. Longueur 128 m, 5.396 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit



en 1968 à Wallsend (Royaume-Uni) par Swan Hunter. Ancien car ferry de la Sealink jusqu'en 1983, il termine sa carrière comme casino flottant aux Etats-Unis pour diverses compagnies. Propriétaire Discovery Dawn (Etats-Unis). Détenue en 2001 à Corpus Christi (Etats-Unis). Vendu en l'état pour démolition en Inde. 460 \$ la tonne.

Tian Huai. Ferry. Longueur 120 m, 3.500 t. Pavillon Chine. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Tianjin (Chine) par Xingang. Propriétaire China Shipping Passenger Line Co. Vendu pour démolition en Chine. 560 \$ la tonne.



Tian Jiang. Ferry. Longueur 120 m, 3.500 t. Pavillon Chine. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Tianjin (Chine) par Xingang. Propriétaire Dalian Steam Shipping (Chine). Vendu pour démolition en Chine. 560 \$ la tonne.



Virgin Mary (ex-Aratika). Ferry. Longueur 127 m, 5.033 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1974 à Prairie-au-Duc (France) par Dubigeon Normandie pour Interislands Lines (Nouvelle Zélande), il a assuré 27.265 traversées en 25 ans de service. Revendu en 1999 à MBRS Lines (Philippines). Vendu pour démolition en Inde en même temps que le *Mary the Queen*. 4,7 millions, soit 633 \$ la tonne.



Navire à passagers / navire de croisière

Madagascar (ex-Bordeaux, ex-Viking Bordeaux, ex-Stella Maris II, ex-Bremerhaven).

Navire à passagers. Longueur 88 m, 1.948 t. Pavillon Ukraine. Société de classification inconnue. Construit en 1960 à Brême (Allemagne) par Adler Werft GmbH. Renové et transformé en navire de croisière pour Sun Lines (Grèce). Propriétaire Omiks Ltd (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde.



Serenade (ex-Mermoz, ex-Jean Mermoz). Navire à passagers. Longueur 162 m, 9.863 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1956 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Sous les couleurs de la Compagnie de Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre, le *Jean Mermoz* a navigué sur la ligne Marseille / Afrique de l'Ouest. Après rénovation en 1969 dans les chantiers de Gênes et une capacité portée à 757 passagers et 264 hommes d'équipage, il devient sous le nom de *Mermoz* le navire symbole des Croisières Paquet. En 1984, le navire abandonne le pavillon français pour celui des Bahamas et est "rajeuni" dans les chantiers de Marseille. Revendu en 1999 à Louis Cruise Line (Grèce). Vendu pour démolition en Inde, où il arrive sous le nom de *Serena*, en même temps que le *Prinsesa Marissa* (cf. rubrique "ferry"). 8,4 millions de \$ pour les deux navires, soit 512 \$ la tonne.



Serenade, le 23 mai 2008 à Port Said (Egypte)

© Robert

Pêche

Sirichai Pomfret (ex-Ryuro Maru). Navire de pêche. Longueur 82 m. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. Vendu pour démolition au Bangladesh.



Navire usine

Ponoy (ex-Kharovsk). Navire usine. Longueur 83 m, 2.650 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à Nikolaïev South (Ukraine) par Chernomorskiy. Propriétaire FCF Sever Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Sniper (ex-Mariya Melentyeva). Navire usine. Longueur 62 m, 1.814 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Stralsund (Allemagne, ex-République Démocratique) par Volkswerft VEB. Propriétaire Yakim International (Russie). Vendu pour démolition en Inde.



Sovetskoye Primorye. Navire usine. Longueur 164 m, 11.000 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1971 à Gdansk (Pologne) par les Chantiers Lénine. Propriétaire Preobrazheniye Trawler Fleet (Russie). Vendu en l'état à Port-Olga (Russie) pour démolition en Inde. 5,9 millions de \$, soit 536 \$ la tonne.



Victor Pleven. Navire usine. Longueur 90 m, 2.413 t. Pavillon France. Construit en 1971 à Gdynia (Pologne) par les chantiers « Commune de Paris ». En son temps le plus grand chalutier-usine du monde, il pêche la morue jusqu'à la fin des droits de pêche dans les eaux de Terre-Neuve en 1992. Désarmé, il quitte en 1996 son port d'attache de Saint-Malo pour Lorient où il devient un musée de la Grande Pêche. Racheté par le groupement de communes du Pays de Lorient en 2002. En 2008, les coûts de transformation et d'entretien sont jugés trop onéreux. Cédé pour 1 € symbolique à Galloo Recycling pour démolition aux chantiers Van Heyghen de Gand (Belgique).



Victor Pleven, à Saint-Malo, septembre 1990.

© Wim den Dulk

Roulier

Agdal (ex-Adele J, ex-Serenissima). Roulier. Longueur 92 m, 2.048 t. Pavillon Maroc. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke DW. Propriétaire Compagnie Marocaine de Navigation. Détenu en 1999 et en 2006 à Gênes (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 710 \$ la tonne.



Dubai Islands (ex-Abudhabi Diamond, ex-Union Glory, ex-Maris, ex-Ville De Istanbul, ex-Medeur Quarto, ex-Katina, ex-Ville De Gabes). Roulier. Longueur 100 m, 2.548 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 à Emden (Allemagne) par Cassens.



Propriétaire Emarat Maritime LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2000 à Hong Kong (Chine) et en 2007 à Bandar Chahbahar (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Lipa (ex-Baltic Enterprise). Roulier marchandises. Longueur 137 m, 5.490 t. Pavillon Croatie. Société de classification Croatian Register of Shipping. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Losinjaska Plovidba Brodarstvo (Croatie). Vendu pour démolition en Inde. 730 \$ la tonne.



Winco Elise (ex-NMT Elise, ex-Panevezys, ex-Kompozitor Musorgskiy). Roulier. Longueur 125 m, 4.282 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1985 à Rostock (Allemagne, ex-République Démocratique) par Neptun VEB. Propriétaire Bernard Schulte Shipmanagement (Allemagne). Détenu en 2006 à Marseille (France) et en 2007 au Havre (France) à deux reprises. Vendu pour démolition en Inde.



Winco Silvia (ex-NMT Silvia, ex-Siauliai, ex-Kompozitor Borodin). Roulier. Longueur 125 m, 4.282 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1985 à Rostock (Allemagne, ex-République Démocratique) par Neptun VEB. Propriétaire Bernard Schulte Shipmanagement (Allemagne). Détenu en 2006 à Marseille (France). Vendu pour démolition en Inde.



Marchandises diverses

Al Manara (ex-Saber I, ex-Senyar, ex-Asian Venture, ex-Madura, ex-Kris Madura, ex-Pongola). Marchandises diverses. Longueur 95 m, 1.891 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Construit en 1969 à Durban (Afrique du Sud) par Barends. En panne de moteur et abandonné depuis février 2006. Propriétaire Bahar SJ (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde où il arrive en remorque.



Cape Canso (ex-Aimee Lykes). Marchandises diverses. Longueur 150 m, 5.876 m. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue. Construit en 1963 à Avondale (Etats-Unis) par Avondale Shipbuilders. Vendu pour démolition aux Etats-Unis, il quitte la flotte de réserve de James River (Virginie) pour les chantiers Esco Marine de Brownsville (Texas).



Guhi Mas (ex-Gisoon, ex-Pegaso, ex-Victoria del Mar). Marchandises diverses. Longueur 86 m, 1.175 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1978 à Bilbao (Espagne) par Axpe. Propriétaire Tempuran Emas (Indonésie). Détenu en 2000 et en 2002 à Singapour. Vendu en l'état en Chine pour démolition au Bangladesh. 650 \$ la tonne.



Gulf Merchant. Marchandises diverses. Longueur 150 m, 5.842 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1965 à Avondale (Etats-Unis) par Avondale Shipyards. Propriétaire United States Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis aux chantiers Esco Marine de Brownsville (Texas). 476.726 \$, soit 82 \$ la tonne.

Iran Nabuvat (ex-Arya Shahab). Marchandises diverses. Longueur 166 m, 8.156 t. Pavillon Iran. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Oppama (Japon) par Sumitomo. Propriétaire Iran Shipping Lines (Iran). Vendu pour démolition en Inde. 665 \$ la tonne.

Jin Run (ex-Da Sha Ping, ex-Tarpon Seaway). Marchandises diverses. Longueur 151m, 4.920 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1972 à Bremerhaven (Allemagne) par Weser Seebeck. Propriétaire Hengfa Shipping (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition en Inde. 625 \$ la tonne.



Nitro. Marchandises diverses. Longueur 156 m, 9.050 t. Pavillon Etats-Unis. Retiré du registre naval le 14 août 1995. Construit en 1959 à Sparrows Point (Etats-Unis) par Bethlehem Shipyards. Ancien navire de l'US Navy utilisé pour le ravitaillement en munitions. Propriétaire US Maritime Administration. Vendu pour démolition aux Etats-Unis, il quitte la flotte de réserve de James River (Virginie) pour les chantiers ESCO Marine de Brownsville (Texas). 446.726 \$, soit 49 \$ la tonne.



Nour (ex-Kent Voyageur, ex-Daishowa Voyageur, ex-Reed Voyageur). Marchandises diverses. Longueur 149 m. Pavillon Barbades. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Saiki (Japon) par Usuki Tekkosho. Propriétaire Samin Shipping (Syrie). Vendu pour démolition en Inde.

Victoria 500 (ex-Defiant T, ex-Essco Spirit, ex-Hateg). Marchandises diverses. Longueur 130 m, 3.601 t. Pavillon Panama. Société de classification Bulgarski Koraben Registrar. Construit en 1979 à Braila (Roumanie) par Braila Santierul Naval. Propriétaire Al Werka General Trading LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 1999-2000 à Anvers (Belgique) pendant 571 jours et en 2003 au Canada à Sorel, Québec et Dartmouth. Vendu pour démolition en Inde.



Transporteur de bétail

Al Rayan (ex-Rafan, ex-Emirates I, ex-Burg Alarab I, ex-Perla, ex-Al Salam II, ex-La Perla I, Ex-Spalla, ex-Pallas). Transporteur de bétail. Longueur 64 m, 650 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1960 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit EJ. Propriétaire Fadhel Ma (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.



Porte-conteneurs

Al-Wattyah. Porte-conteneurs. Longueur 183 m, 8.483 t. Pavillon Koweït. Société de classification Lloyds Register of Shipping. Construit en 1979 à Ulsan (Corée du sud) par Hyundai. Propriétaire United Arab Shipping Co. Détenu en 2008 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde. 780 \$ la tonne.



Glory D (ex-Hanoi Glory, ex-Hanjin Jakarta, ex-Chon Suk). Porte-conteneurs. Longueur 153 m, 5.519 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1978 à Yokkaichi (Japon) par Mie. Propriétaire Goldenport Shipmanagement (Grèce). Détenu en 2001, 2004 et 2005 à Hong Kong et en 2008 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Katerina R (ex-Kalita, ex-Rebecca 1, ex-Ma'reb, ex-Alfama, ex-Meike, ex-Delta). Porte-conteneurs. Longueur 81 m, 1.173 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Classe retirée à Bureau Veritas en novembre 2007. Construit en 1978 à Leer (Allemagne) par Martin Jansen GmbH. Détenu en 2002 à Dordrecht (Pays-Bas), en 2005 à Leixoes (Portugal) et en 2007 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



H Reliance (ex-MSC Koala, ex-MSC Insa, ex-Maersk Tacoma, ex-North Sea, ex-Elbe Maru). Porte-conteneurs. Longueur 269 m, 24.400 t. Pavillon Panama. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1972 à Tamano (Japon) par Mitsui Shipbuilders. Propriétaire MSC Shipping Co (Suisse). Détenu en 2000 à Port Botany (Australie), en 2002 à Baltimore (Etats-Unis), en 2003 à Fremantle (Australie) et en 2006 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 560 \$ la tonne.



Kota Indah (ex-Elisa Dio, ex-Raimol, ex-Raimu). Porte-conteneurs. Longueur 173 m, 8.000 t. Pavillon Singapour. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1976 à Bremerhaven (Allemagne) par AG Weser Seebeck. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 750 \$ la tonne.



Kota Mulia (ex-Sinar Nias, ex-Maersk Claudine, ex-Maersk Mango). Porte-conteneurs. Longueur 128 m, 4.512 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1978 à Akitsu (Japon) par Taihei. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 750 \$ la tonne.

Maersk Barcelona (ex-Axel Maersk, ex-Anna Maersk). Porte-conteneurs. Longueur 239 m, 15.367 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1975 à Steinwerder (Allemagne) par Blohm & Voss. Propriétaire KGAL and V Ships (Allemagne). Détenu en 2004 à Aarhus (Danemark). En



septembre 2005, le navire est détourné sur Brest après s'être illustré par un dégazage record de 61 km de long sur la façade Atlantique au large de l'île de Sein; il sera sanctionné par une amende de 800.000 €. Les inspecteurs du centre de sécurité des navires relèvent à cette occasion un défaut manifeste d'entretien de toute l'installation de traitement des eaux huileuses. Vendu en l'état en Italie pour démolition en Inde. 675 \$ la tonne.

Maersk Brisbane (ex-Anders Maersk, ex-Arthur Maersk). Porte-conteneurs. Longueur 239 m, 15.637 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1976 à Steinwerder (Allemagne) par Blohm & Voss. Jumboisé en 1978, puis en 1983. Propriétaire KGAL et V Ships (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 670 \$ la tonne.



MSC Alice (ex-OOCL Explorer, ex-Oriental Explorer, ex-Seapac Princeton, ex-Oriental Statesman). Porte-conteneurs. Longueur 252 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à La Seyne (France) par les Chantiers de la Méditerranée. Jumboisé en 1982 dans les chantiers Hyundai (Corée). Propriétaire MSC Shipping Co (Suisse). Détenu en 2000, en 2003 et en 2005 à Fremantle (Australie), en 2003 à Hambourg (Allemagne), en 2004 à Port Botany (Australie) et en 2007 au Havre (France) et à Barcelone (Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 560 \$ la tonne.



Provider (ex-Provide, ex-Nyk Provider, ex-P&O Nedlloyd Otago, ex-Provider, ex-Nyk Providence, ex-Neptune Rhodonite, ex-Hira II). Porte-conteneurs. Longueur 243 m. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1978 à Kobe (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Jumboisé en 1985. Propriétaire NYK Shipmanagement (Singapour). Détenu en 2003 et en 2007 à Auckland (Nouvelle-Zélande). Vendu pour démolition en Chine. 570 \$ la tonne.



Red Sea (ex-Zim Novorossiysk, ex-Gulf Glory, ex-Penang Glory, ex-Hanjin Kunsan, ex-Ever Valiant). Porte-conteneurs. Longueur 186 m, 8.395 t. Pavillon Malte. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1977 à Nagasaki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Ofer Ships Holding (Israël). Vendu pour démolition au Bangladesh. 781 \$ la tonne.




Upstream (ex-CMA CGM Tage, ex-Fort Desaix). Porte-conteneurs. Longueur 214 m, 16.016 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Propriétaire CMA-CGM (France). Vendu pour démolition en Inde. 690 \$ la tonne.








CMA CGM Tage, Saint-Laurent, février 2005



© Marc Piché

Vina (ex-*Vinashin Pacific*, ex-*Nasico River*, ex-*Phu Xuan*, ex-*Sea Captain*, ex-*Golden Wing 1*, ex-*Bolshevik M. Tomas*). Porte-conteneurs. Longueur 174 m, 9.020 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1985 à Warnemuende (Allemagne) par Warnowwerft. Propriétaire Vinashin Ocean Shipping Co (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh.  

Vraquier

Little Angels (ex-*Himeshima*, ex-*Himeshima Maru*). Vraquier. Longueur 145 m, 5.631 t. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1980 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen KK. Propriétaire TMT (Taiwan). Détenu en 2001 à Yeosu (Corée), en 2002 à Kwangyang (Corée), en 2003 à Moji (Japon), en 2004 à Kwangyang (Corée) et en 2007 à Rizhao (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 740 \$ la tonne.  

Long Wang (ex-*Verbier*, ex-*Amore*, ex-*Gaecia de Resende*, ex-*Rio Zambeze*). Vraquier. Longueur 198 m. Pavillon Cambodge. Société de classification Union Bureau of Shipping. Construit en 1971 à Szczecin (Pologne) par A. Warskiego. Propriétaire Fujian Guanhai Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 695 \$ la tonne.   

Zabaykalsk. Vraquier. Longueur 123 m, 3.299 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping (Russie). Grumier construit en 1967 à Gdansk (Pologne) par les Chantiers Lénine. Propriétaire Sakhaline Shipping Co. Vendu pour démolition au Bangladesh. 680 \$ la tonne.  

Sources

Agence Européenne de Sécurité Maritime ; American Bureau of Shipping ; Black Sea Memorandum of Understanding ; Bureau Veritas ; Chittagong Port Authority (the) ; Cotzias ; Courrier de la Compagnie Générale Maritime ; Det Norske Veritas ; Equasis ; Exim India ; Ferry Site (the) ; Germanischer Lloyd ; Global Marketing Systems ; Gujarat Maritime Board (the) ; Harbours.net ; Indian Ocean Memorandum of Understanding ; Lloyd's List ; Lloyd's Register of Ships ; Miramar Ship Index ; NavSource ; Optima Shipbrokers ; Ouest-France ; Robin des Bois, sources personnelles et archives ; Russian Maritime Register of Shipping ; Shipspotting ; Simplon Postcards ; Tokyo Memorandum of Understanding ; United States Coast Guards ; United States Maritime Administration.

Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.
Rédaction : Christine Bossard, Jacky Bonnemains
Documentation : Christine Bossard, Charlotte Nithart

Robin des Bois
14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01 48 04 09 36 / Fax : 01 48 04 56 41
www.robindesbois.org