

A la casse.com

Les évadés de la démolition

Tahoma Reefer. Ce cargo réfrigéré estonien immobilisé depuis août 2006 à Monrovia suite à un incendie avait été vendu pour démolition en Inde en septembre 2006 pour 283 \$ la tonne. Mis au mouillage à l'extérieur du port à la demande des autorités portuaires locales, il a été revendu en mars 2007 à un propriétaire Bulgare puis volé par des pirates à la mi-mai. Son sort est aujourd'hui inconnu. (cf. le communiqué de Robin des Bois « Une poubelle volée au Liberia » http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2007/tahoma_reefer.html et le bulletin A la casse 2006, page 17 <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>).



Tahoma Reefer, Monrovia (Liberia), août 2006

© Benny Olsen

B Sea. Le vraquier turc sous pavillon géorgien *B. Sea* (ex- *Manyas 1*, ex-*Superior*, ex-*Transocean Progress*, ex-*Sea Glory*), construit au Japon en 1976 et régulièrement détenu pour déficiences, avait été vendu pour démolition au Bangladesh (détails dans le bulletin n°8, page 11, http://www.robindesbois.org/dossiers/a_la_casse_10703.pdf). Il est arrivé aux chantiers de Chittagong le 15 mars 2007. Ce navire est devenu depuis le *Woqoof-E-Mujdalefa*, actuellement en réparation pour un prolongement de carrière. Son départ du Bangladesh prévu initialement le 30 juin est repoussé au 15 juillet.

Droit de suite

Majori. Dans le bulletin A la casse.com n° 8 et suite à une photo du tanker *Majori* sous le pont de Saint-Nazaire, nous avons émis l'hypothèse que ce tanker de la génération *Erika* en piteux état et se rendant après l'estuaire de la Loire vers le Bangladesh pour démolition avait apporté des matières premières à la raffinerie Total de Donges (voir en page 3, http://www.robindesbois.org/dossiers/a_la_casse_10703.pdf). Le directeur de la raffinerie de Donges nous a précisé par courrier que le *Majori* avait en fait déchargé de la mélasse. En effet,

le *Majori* a déchargé à Montoir pour les établissements Soufflet 10.000 t de ce sous-produit épais et visqueux de la fabrication du sucre et destiné à l'alimentation des animaux. Une explosion a détruit une cuve de mélasse le 7 octobre 2002 dans l'enceinte de stockage de Soufflet. Des dommages collatéraux, bris de vitres et de toitures ont atteint l'usine voisine assujettie à la directive Seveso, Norsk Hydro. Pour éviter la fuite dans la Loire des déchets, l'asphyxie ponctuelle, l'engluement des poissons, ou le colmatage des branchies, une lagune avec géomembrane a dû être creusée d'urgence près des lieux de l'accident. De la mélasse dans la mer n'est pas considéré comme un événement toxique, de la mélasse dans un cours d'eau intérieur constitue un risque écotoxicologique. « Tomber dans la mélasse », c'est pas bon pour les civelles et les saumons. En février 2001, le tanker *Kristal*, de la génération Erika, et comme l'*Erika* sous pavillon maltais et classé par RINA, s'est cassé en deux et a coulé dans le golfe de Gascogne ; il transportait 28.000 t de mélasse, 11 hommes d'équipage ont trouvé la mort dans le naufrage. L'utilisation d'un tanker comme le *Majori* dans l'estuaire amont de la Loire est une imprudence. Par ailleurs, l'inspection maritime de Nantes / Saint-Nazaire n'a pas répondu à notre courrier sur l'absence de visite de sécurité à bord du *Majori* lors de son escale dans le port.

Descartes. Dans le précédent bulletin A la casse.com n°8, il est mentionné que le méthanier *Descartes* est désarmé à Marseille et qu'il pourrait éventuellement y être démantelé si le projet de déconstruction navale dans la forme n° 10 de Marseille se réalisait (cf. en page 1, http://www.robindesbois.org/dossiers/a_la_casse_10703.pdf). En réponse à notre courrier, Gaz de France dit que « compte tenu des marques d'intérêt reçues pour le navire à présent sorti de l'exploitation, l'entreprise vient de le présenter à la vente au marché ». « A défaut, le navire sera démantelé en respectant scrupuleusement les réglementations en vigueur, notamment relatives à l'amiante ». Sur les 10 transporteurs de gaz liquéfié partis à la casse entre le 16 mars et le 29 juin, 9 ont été construits après le *Descartes*, dont 3 dans des chantiers français : le *Maharshi Vishwamitra* en 1974 par les Chantiers de France de Dunkerque, le *Gas Al Burgan* en 1979 par les chantiers Navals de La Ciotat, et le *Al Bida* en 1979 par les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire. S'agissant d'un méthanier générateur de risques importants et exposé au risque de sloshing (vagues internes de gaz liquéfié) il nous semble raisonnable de retirer de la flotte le *Descartes*, lancé en 1971, y compris à usage de stockage flottant. Il resterait dans cette hypothèse à définir et à localiser les modalités du désamiantage. Le courrier de Gaz de France précise que « l'amiante est répertorié, cartographié et confiné ». A noter un problème toujours méconnu dans la démolition des navires ayant transporté du gaz naturel : celui de la radioactivité naturelle renforcée présente sous la forme de traces de radium et de ses descendants.

En attente

Otapan. L'*Otapan* est arrivé à Rotterdam le 23 février 2007, après un voyage en remorque aller et retour en Turquie où son démantèlement avait été au bout du compte refusé par les autorités turques pour des raisons environnementales, sanitaires et politiques (voir dans le bulletin 2006, page 19, <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>). Ce qui n'a pas empêché les mêmes autorités d'accepter depuis le début de l'année 5 navires non désamiantés ni purgés de leurs autres polluants, en particulier l'*Orestes*, un ferry abandonné depuis plusieurs années à Bari (Italie) et le *Slops X*, un tanker grec victime d'un incendie. Les travaux de désamiantage devaient être terminés fin juin, sans que l'on sache dans quel chantier l'*Otapan* serait par la suite ferrailé. Un feu a éclaté le 23 juin dans la salle des machines. Les causes de l'incendie ne sont pas connues à ce jour.

Colbert. Chargé d'histoire et d'un bidet spécialement implanté pour Mme de Gaulle accompagnant son mari dans un voyage transatlantique vers Québec en 1967, le *Colbert* a été remorqué vers la Bretagne après avoir été exposé et visité sur les quais de la Gironde à Bordeaux de juin 1993 à juin 2007. Immédiatement après le départ du *Colbert*, d'autres navires chargés d'histoire ou de passagers et hauts en couleurs comme le *Belem* et l'*Arctic Sunrise* de

l'armateur Greenpeace sont venus décorer les quais de la ville du fugace Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Ex-chasseur de phoques et transporteur de matériel lourd à destination de la Terre-Adélie en Antarctique sous le nom de *Polar Bjorn*, l'*Arctic Sunrise* est guetté par les affres de la démolition. Robin des Bois espère que l'armateur ne cèdera pas à son penchant à valoriser ses ex-navires en récif artificiel. Le temps presse, en septembre 2006 à Tallinn, l'*Arctic Sunrise* a été inspecté par les autorités portuaires estoniennes qui ont relevé 4 infractions dont l'une à l'annexe I de MARPOL sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Quant au *Colbert*, il est aujourd'hui à Landevennec. Le maire est très content. La démolition est prévue pour 2010 après réalisation d'une cartographie des polluants et avoir servi de grenier à pièces de rechange pour des navires de la même génération et appelés hélas par la tombe, comme les frégates *Tourville* et *de Grasse* et la *Jeanne d'Arc* dont le sort final à n'en pas douter sera l'un des marronniers les plus émotifs de l'actualité 2010-2020.

Blue Lady (ex-Norway, ex-France). Pur symbole du double langage de l'Europe et de l'Inde en matière de démolition des navires, chargé d'amiante lié et dispersé, parti de Bremerhaven au nez et à la barbe des ONG obnubilées par le *Clemenceau* et finalement avec la complicité de tous (voir le communiqué de Robin des Bois « La croisière s'amuse », 13 janvier 2006 <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2006/ClemenceauNorway130106.html>), le paquebot est échoué dans la baie d'Alang depuis la mi - août 2006. Le 16 mai 2007, la Cour Suprême indienne a autorisé le chantier de démolition Priya Blue à vider l'huile résiduelle des citernes mais pas encore la démolition.

Ceux qui partent à la casse

Du 16 mars au 30 juin 2007, 92 navires sont partis pour la démolition, dont 41 en Inde (45%), 31 au Bangladesh (34%), 8 au Pakistan (9%) et 5 en Turquie (6%). L'Inde devance le Bangladesh en nombre de navires à démolir ainsi qu'en tonnage, avec près de 240.000 t de métaux à recycler contre 234.00 t. Le Pakistan et la Turquie sont présents sur le marché, modestement. Les prix offerts par les démolisseurs bangladais restent les plus élevés, surtout en ce qui concerne les tankers qui atteignent régulièrement 500 \$ la tonne. L'Inde continue d'acheter les navires contenant des matériaux à forte valeur ajoutée et a établi un nouveau record avec le chimiquier *Jo Rogn* payé 1.000 \$ la tonne. A titre de comparaison, 2 navires appartenant à l'US MARAD (Administration Maritime des Etats-Unis) dont le ravitailleur *Maumee* construit en 1956 ont été vendus aux alentours de 400.000 \$ au chantier de démolition ESCO Marine de Brownsville, Texas, soit 50 \$ la tonne.

Sur les 92 navires partis à la casse, 45 sont des tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz (soit 50 %). 9 navires à passagers ont gagné les chantiers de démolition indiens, bangladais, turcs ou même canadien, souvent après une période d'abandon plus ou moins longue. 29 navires sont sous pavillon européen ou ont des armateurs européens (ou de l'Association Européenne de Libre Echange). L'âge de ces navires en fin de vie se range entre 18 ans et 51 ans ; l'âge moyen est de 32 ans. 51 ont une longueur inférieure à 150 m, 25 mesurent entre 150 et 199 m et 15 entre 200 et 290 m. La démolition cumulée permettra de recycler plus de 570.000 tonnes de métaux.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, 171 navires ont été vendus pour démolition, soit une augmentation de 30% par rapport aux chiffres de l'année précédente. A noter l'émergence du pavillon Tuvalu adopté comme pavillon du dernier voyage. Dans la période du 16 mars au 28 juin 2007, beaucoup des navires partis à la casse ont été préalablement détenus avec leurs équipages dans les ports mondiaux (32 navires, soit 35%, taux montant à 72% chez les vraquiers et navires transportant des marchandises diverses). Le ménage continue chez les tankers : 45 navires (contre 21 pour la même période de l'année dernière). Aucun de ces navires n'a été soumis à une dépollution préalable.



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 écarté des ZEE européennes ou navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'état du port.





Navire construit en France

Tanker

Al Mahad (ex-World Crane). Tanker. Longueur 177 m, 9.236 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi Co Ltd. Propriétaire Vela International Marine Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde. 480 \$ la tonne.

Al Safaniya (ex-World Athenian). Tanker. Longueur 177 m, 9.183 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi Co Ltd. Propriétaire Vela International Marine Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde. 480 \$ la tonne.

Allegiance (ex-New York Sun). Tanker. Longueur 186 m, 9.188 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1980 à Chester (Etats-Unis) par Sun Shipbuilding Co. Propriétaire Maritans Corp (Etats-Unis). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh. 520 \$ la tonne. 

Athenian Freedom. Tanker. Longueur 174 m, 9.453 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1981 au Japon par Imabari Marugame. Propriétaire Athenian Sea Carriers (Grèce). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Pakistan. 465 \$ la tonne. 



Athenian Freedom, Megara, Grèce le 27 janvier 2007

© Shipspotting

Clerville. Tanker. Longueur 91 m. Pavillon Italien. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 à La Rochelle (France) par la société Nouvelle des Ateliers et Chantiers de La Rochelle. Utilisé pour le transport de vin. Propriétaire Vinicoli Trasporti (Italie). Détenu en 2003 et en 2004 à Aveiro (Portugal). Vendu pour démolition en Turquie.



Denali (ex B.T. San Diego). Longueur 290 m, 29.457 t. Tanker. Construit en 1978 à San Diego (Etats-Unis) par NASSCO. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Propriétaire Shipco (Etats-Unis). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 487 \$ la tonne.

Divnogorsk. Tanker. Longueur 71 m, 1.147 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1962 à Gdynia (Pologne) par Stocznia Im Komuny Paryskiej. Propriétaire Aquainvest (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Fouad 1. Tanker. 702 t. Pavillon inconnu. Société de classification inconnue. Construit en 1969 au Japon. Vendu pour démolition en Inde.

Fouad II (ex-Maria 3). Tanker. 702 t. Pavillon Belize. Société de classification inconnue. Construit en 1969 au Japon. Vendu pour démolition en Inde.

Fu Yu (ex-Ning Hua 404, ex-Astro, ex-Deltadue, ex-Pass of Brander). Tanker. Longueur 97 m. 1710 t. Pavillon Chine. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Hessle (Grande Bretagne) par R. Dunston. Propriétaire China Government Nanjing Petroleum. Vendu pour démolition en Chine. 280 \$ la tonne.

Georgiy Kononovitch (ex-Nizhnevartovsk). Tanker. Longueur 160 m, 7.445 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1976 à Rauma (Finlande) par Rauma Repola Oy. Propriétaire Mourmansk Shipping (Russie). Vendu pour démolition en l'état à Singapour. Passe du pavillon Russie à celui de Tuvalu et arrive sous le nom de Kono au Bangladesh. 420 \$ la tonne.

Kirkuk. Tanker. Longueur 201 m, 8.770 t. Pavillon Irak. Société de classification inconnue. Construit en 1972 à Cadiz (Espagne) par Astilleros Españoles SA. Propriétaire Iraqi Oil Tanker (Irak). Abandonné depuis plusieurs années. Vendu pour démolition au Pakistan. 400 \$ la tonne.

Lady (ex-Bow Lady, ex-Golar Petrosun). Tanker. Longueur 170 m, 7.678 t. Pavillon Norvège (registre International). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1978 à Stavanger (Norvège) par Moss Rosenberg Verft A/S. Propriétaire Salhus Shipping AS (Norvège). Vendu pour démolition en Inde.

Laertis (ex- Emerald Star, ex-Conus). Tanker. Longueur 177 m, 10.039 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1981 à Kobe (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Capital Ship Management (Grèce). Ancien navire de la Shell. Vendu pour démolition au Pakistan avec 500 t de carburant en soute. 477 \$ la tonne.

Marivic (ex-Ocean Victor, ex-Kenyo Maru). Tanker. Longueur 231 m, 15.020 t. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Pyramid Navigation (Egypte). Vendu pour démolition au Bangladesh avec 500 t de fuel et 100 t de gas oil. 503 \$ la tonne.

Maryland (ex-Texaco Maryland). Tanker. Longueur 184 m, 7.626 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue, anciennement American Bureau of Shipping. Construit en 1963 à Sparrows Point (Etats-Unis) par Bethlehem Steel Co. Propriétaire US Marad (Etats-Unis). Vendu pour démolition aux Etats-Unis aux chantiers ESCO Marine. 400.000 \$, soit 52 \$ la tonne.

Maumee. Tanker. Longueur 184 m, 8.008 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification inconnue, anciennement American Bureau of Shipping. Construit en 1956 à Chester (Etats-Unis) par Sun Shipbuilding and Drydock Co. Propriétaire US Marad (Etats-Unis). Vendu pour démolition aux Etats-Unis aux chantiers ESCO Marine de Brownsville, Texas. 405.726 \$, soit 50 \$ la tonne.



Maumee, Buffalo, 23 mai 2005

© Shipnostalgia

Miguel I. Tanker. Longueur 135 m, 3.859 t. Pavillon Comores. Société de classification Polski Rejestr Statkow. Construit en 1967 à Kudamatsu (Japon) par Kasado Docks, le chantier de construction de l'*Erika*. Propriétaire International Maritime Cargo (Nigeria). Vendu pour démolition en Inde.

Nand Hari (ex-*Scandic Venture*). Tanker. Longueur 148 m, 5.305 t. Pavillon Inde. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Koje (Corée) par Samsung Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Essar Shipping (Inde). Vendu en l'état à Vigaz (Inde) pour démolition au Bangladesh. 510 \$ la tonne.

Orestis (ex-*Wapello*, ex-*Mobil Vanguard*). Tanker. Longueur 243 m, 16.444 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Yokosuka (Japon) par Sumimoto Heavy Industries Ltd. Propriétaire Liquimar Tankers Management (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 525 \$ la tonne.

Persada Bakti (ex-*Sekar Laut*, ex-*Permina XIX*, ex-*Bruce Sally*). Tanker. Longueur 100 m, 1.719 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1971 à Brême (Allemagne) par HB Vegesack. Propriétaire Samudera Intan Permata (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Perseverance (ex-*Philadelphia Sun*). Tanker. Longueur 196 m, 9.946 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Chester (Etats-Unis) par Sun Shipbuilding Inc. Propriétaire Maritrans Operating Company (Etats-Unis). Détenu en 2007 à Marsaxlokk (Malte). Sur la liste de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne des tankers simple coque ayant interdiction de transporter du fioul lourd depuis 2005. Vendu pour démolition au Bangladesh où il arrive sous le nom de *France* après passage du pavillon Etats-Unis à celui de Tuvalu.



Rana R. Tanker. 650 t. Pavillon Panama. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1970 aux Pays-Bas. Propriétaire Cyrus Shipping services (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2003 et en 2006 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan. 350 \$ la tonne.



Rico (ex-Australe, ex-Enrico Berlingieri). Tanker. Longueur 89 m, 982 t. Société de classification Korea Classification Society. Pavillon Corée du Nord. Construit en 1968 à Venise (Italie) par Cantieri Navale Breda Spa. Propriétaire Oceanis Maritime Ltd (Corée du Nord). Détenu en 1997 à Rijeka (Croatie). Vendu pour démolition au Pakistan.



Shalamar (ex-Ideal, ex-New Ideal). Tanker. Longueur 259 m, 18.076 t. Pavillon Pakistan. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 Mizushima (Japon) par Sanoyasu Dockyard Co Ltd. Propriétaire Pakistan National Shipping (Pakistan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 480 \$ la tonne.

Sky Star (ex-Niaga Energi I, ex-Golden Navigator II, ex-Sunny Emblem, ex-Hassho, ex-Hassho Maru). Tanker. Longueur 101 m, 2.032 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1979 à Akitsu (Japon) par KK Taihei Kogyo. Propriétaire Pann Multi Finance (Indonésie). Vendu en l'état à Dubai pour démolition au Pakistan. 415 \$ la tonne.

Slops X (ex-Quebec, ex-Dagrund, ex-Dakila, ex-Lucerna, ex-Baraka, ex-Alrai, ex-Athelmonarch, ex-TN Topaz). Tanker. Longueur 182 m, 10.642 t. Pavillon Grèce. Construit en 1975 à Lauzon (Canada) par Davies Shipbuilders Ltd. Propriétaire Ikologiki Naftiki (Grèce). Cette société, de même que le gestionnaire nautique du navire, Hellenic Slops, appartiennent à la galaxie maritime Gerry Ventouris (*Byzantio, Kifangondo, Junior M, Han, Goury ...*). Hellenic Slops a acheté à Cherbourg le *Gatteville* en 2002 pour remplacer en tant que stockage flottant le *Slops* victime d'un incendie (Cf le communiqué de Robin des Bois « SOS *Gatteville* », 4 mars 2002, <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2002/040302.html>). Aujourd'hui, le *Slops X*, lui aussi endommagé suite à un incendie, a été vendu en l'état au Pirée pour démolition envisagée en Inde puis finalement en Turquie. 240 \$ la tonne.

Tora (ex-Maria Theresa, ex-Alice Langli). Tanker. Longueur 68 m, 3.671 t. Pavillon Iles Feroe. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1977 à Esbjerg (Danemark) par Hoffmann. Propriétaire Simonsen MH (Danemark). Vendu pour démolition en Inde.

Westocean (ex-Global Star, ex-Quiri, ex-Quiriquire, ex-Lagoven Quiriquire). Tanker. Longueur 170 m, 7.300 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1978 à Hebburn (Royaume-Uni) par Swan Hunter Shipbuilders Ltd. Propriétaire Atlantic Oil Maritime (Grèce). Rebaptisé *Ocean* et passé du pavillon Panama à celui de Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines pour son dernier voyage. Vendu en l'état au Nigeria pour démolition au Bangladesh.

Chimiquier

Champion Ventura (ex-Marietta C, ex-St Petri, ex-Danisa). Chimiquier. Longueur 183 m, 10.398 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Lloyd's register of Shipping. Construit en 1981 à Breme (Allemagne) par AG Weser. Propriétaire Ditlev Simonsen H (Norvège). Détenu en 2006 à Rotterdam et Vlaardingen (Pays-Bas). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 400 \$ la tonne.



Eos (ex-Teoatl). Chimiquier. Longueur 165 m, 8.887 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1989 Guaymas (Mexique) par AUGUSA. Propriétaire Navimin (Mexique). Détenu en 2001 à Tampa (USA). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Jo Rogn (ex-*Johnson Chemsun*). Chimiquier. Longueur 175 m, 10.890 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1980 à Malmö (Suède) par Kockums Varv AB. Propriétaire Hassel (Norvège). Ancien navire de Odfjell Shipping A/S. Détenu en 2006 à Vlaardingen (Pays-Bas). Victime d'un incendie le 7 mars 2007 lors d'un voyage Extrême Orient / Scandinavie. Vendu pour démolition en Inde, il arrive à Alang le 14 mai 2007. 1.000 \$ la tonne.



Jo Rogn, Anvers, le 10 septembre 2006

© Shipspotting

Napht Al Yemen 9 (ex-*Sophos*, ex-*Sipea*, ex-*Ancon*). Chimiquier. Longueur 119 m, 2.502 t. Pavillon Cambodge. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen KK. Propriétaire Yemen Islamic Bank (Yemen). Destination de démolition inconnue. Vendu en l'état à Aden. 350 \$.

Valetta (ex-*Bryggen*, ex-*Jo Elm*, ex-*Lake Anne*). Chimiquier. Longueur 166 m, 7.500 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1982 à Split (Croatie, ex-Yougoslavie) par Brodogradiliste Split. Propriétaire Ditlev Simonsen H (Norvège). Détenu en 2006 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh.

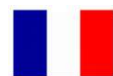


Victory (ex-*Stainless Bird*, ex-*Shuo Maru*). Chimiquier. Longueur 57 m, 437 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Vietnam Register of Shipping. Propriétaire Falcon Shipping (Vietnam). Construit en 1975 à Honai (Japon) par Shirahama Zosen KK. Vendu pour démolition en Inde.

Transporteur de gaz

Berge Arrow (ex-*Northern Arrow*). Transporteur de gaz. Longueur 229 m, 21.758 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1978 à Gdynia (Pologne) par Stocznia Im Komuny Paryskiej. Propriétaire BW Gas (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 455 \$ la tonne.

Al Bida. Transporteur de gaz. Longueur 227 m, 21.027 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1979 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Propriétaire Benelux Overseas (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 435 \$ la tonne.



Gas Aguila (ex-*Gas Libra*). Transporteur de gaz. Longueur 228 m, 20.573 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1980 à Yokohama (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Eagle Maritime Co Ltd (Japon).



Détenu en 2004 à Shenzhen (Chine). Abandonne le pavillon Panama pour celui de la Mongolie pour son dernier voyage en tant qu'Aguila. Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh avec plus de 1.000 t de carburant. 440 \$ la tonne.

Gas Al Burgan (ex-Gas King). Transporteur de gaz. Longueur 231 m, 19.870 t. Pavillon Koweït. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à La Ciotat (France) par les Chantiers Navals de La Ciotat. Propriétaire Kuwait Oil Tanker Co (Koweït). Vendu en l'état à Fujairah pour démolition en Inde. 404 \$ la tonne.



Havdrott (ex-Galpara). Transporteur de gaz. Longueur 219 m, 15.010 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1978 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke GmbH. Propriétaire BW Gas (Norvège). Vendu pour démolition au Bangladesh. 446 \$ la tonne.

Havfru (ex-Vanda, ex-Venator). Transporteur de gaz. Longueur 181 m, 11.192 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1973 à Moss (Norvège) par Moss Rosenberg Verft A/S. Propriétaire BW Gas (Norvège). Vendu pour démolition en Inde, compris 600 t d'aluminium. 550 \$ la tonne.



Havfru, Taman River (Tasmanie) 2005

© George Brzezina

Havpil (ex-Havlom, ex-Maersk Captain, ex-Sofie Maersk). Transporteur de gaz. Longueur 138 m, 5.459 t. Pavillon Norvège (registre international). Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1977 à Kristiansand (Norvège). Propriétaire BW Gas (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 403 \$ la tonne.

Kornilia (ex-Petrogaz II, ex-Nippo Maru n°70). Transporteur de gaz. Longueur 54 m, 440 t. Pavillon Grèce. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1965 à Osaka (Japon) par Mitsui Engineering & Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire Stefanus Shipping (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

Maharshi Vishwamitra (ex-Hemera). Transporteur de gaz. Longueur 207 m, 14.338 t. Pavillon Inde. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1974 à Dunkerque (France) par les Chantiers de France - Dunkerque. Propriétaire Varun Shipping Co Ltd (Inde). Vendu en l'état à Colombo pour démolition au Bangladesh. 458 \$ la tonne.



Norgas Pilot (ex-Magellan). Transporteur de gaz. Longueur 112 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Marina di Carrara (Italie) par Nuovi Cantieri Apuania Spa. Propriétaire Norgas Carriers AS



(Norvège). Détenu en 1999 à Algesiras (Espagne) et en 2005 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.

Transporteur de ciment

Seabulk I (ex-Alkazar, ex-Seament XII, ex-Horyu Maru). Transporteur de ciment. Société de classification inconnue. Pavillon Panama. Longueur 149 m. Construit en 1965 à Aioi (Japon) par Ishikawajima Harima Heavy Industries. Propriétaire Seabulk Shipping (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

Agamemnon (ex- Andreas N. Hadjikyriakos). Transporteur de ciment. Longueur 111 m, 2.450 t. Pavillon Grèce. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1969 à Nantes (France) par Dubigeon-Normandie. Propriétaire Melissa Naftiki Eteria (Grèce). Vendu pour démolition en Inde.



Ferry

Al Judi (ex-Moby Will, ex-Malta Express, ex-Gedser). Ferry. Longueur 114 m, 3.880 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification inconnue. Construit en 1968 à Bremerhaven (Allemagne) par Schiffbau Ges Unterweser AG. Capacité 1200 passagers. Navigue de 1976 à 1993 en Méditerranée sous classification RINA. Vendu en 1993 à Dallah Marine Transport (Arabie Saoudite) puis en 1998 à Sudan Shipping Line (Soudan). Détenu en 2002 à Port Soudan (Soudan). Classe suspendue par RINA le 1^{er} juillet 2002, puis retiré le 1^{er} janvier 2003. Vendu pour démolition en Inde.



Cleopatra I (ex-Cleopatra, ex-El-Djazair, ex-Central n°3). ferry. Longueur 130 m, 6.800 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1971 à Shimizu (Japon) par Kanasashi Zosen. Propriétaire Mansomar Navigation (Égypte). Détenu en 2003 à Naples pour 43 déficiences. Vendu en l'état à Port Safaga (Égypte) pour démolition en Inde. 405 \$ la tonne.



Nindawayma (ex-Ontario n° 1, ex-Skudenes, ex-Manx, ex-Manx Viking, ex-Monte Castillo). Ferry. Longueur 101 m. Pavillon Canada. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Gijon (Espagne) par SA Juliana Constructora Gijonesa. Propriétaire Ontario Northland Marine (Canada). Immobilisé plusieurs années à Montréal avant d'être vendu pour démolition au Canada.

Orestes (ex-Igoumenitsa Express, ex- Sifnos Express, ex- Sifnos, ex- Atlas I, ex- Cerdic Ferry). Ferry. Longueur 110 m. Pavillon Panama. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1961 à Troon (Royaume Uni) par Ailsa SB Co Ltd. A l'abandon à Bari (Italie), il est finalement vendu pour démolition en Turquie.

Pallada (ex-Athina I, ex-Brindisi, ex- Raffaello, ex-Ierapetra, ex-Ariane 1, ex-Sunboat, Ex-Ferry Hankyu). Ferry. Longueur 127 m, 4.326 t. Pavillon Ukraine. Société de classification Shipping Register of Ukraine. Construit en 1968 au Japon. Propriétaire Vival Marine Ltd (Ukraine). Détenu en 1998 au Pirée (Grèce), en 1999 à Brindisi (Italie), et en 2001 à Patras (Grèce) et Brindisi (Italie). Vendu pour démolition en Inde.



Princess of Negros. Ferry. Longueur 107 m, 4.853 t. Pavillon Philippines. Société de classification American Bureau of Shipping. Propriétaire Negros Navigation (Philippines). Construit en 1973 au Japon par Kochi Jukogyo KK. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Racha I (ex-Raja I, ex-Nordfriesland). Ferry. Longueur 67 m. Pavillon Thaïlande. Construit en 1978 à Husum (Allemagne) par Husumer Schiffswerft. Propriétaire Racha Ferry Co Ltd (Thaïlande). Destination de démolition inconnue.

Super Shuttle Ferry 8 (ex-Sta Ana, ex-Santa Ana, ex-Ferry Muroto, ex-Nichinana Maru). Ferry. Longueur 117 m, 4.727 t. Pavillon Philippines. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Imabari (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Jensen Shipping (Philippines). Vendu pour démolition en Inde.

St. Ezekiel Moreno. Ferry. Longueur 140 m, 6.486 t. Pavillon Philippines. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1973 au Japon par Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Propriétaire Negros Navigation (Philippines). Vendu pour démolition au Bangladesh où il arrive en remorque.

Roulier

X-press Alexander (ex-Pelamber, ex-CGM St Georges, ex-Maersk Asia Primo, ex-Maersk Fiero, ex-Fenicia Express). Roulier. Longueur 137 m, 5.587 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 au Japon par Kanda Zosenho KK. Propriétaire Doris Maritime Services (Suisse). Détenu en 2000 à Barcelone (Espagne). Vendu pour démolition en Inde. 451 \$ la tonne.



Voiturier

Olive Ace. Voiturier. Longueur 176 m, 11.965 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1977 à Tamano (Japon) par Mitsui Engineering & Shipbuilding. Propriétaire MMS Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Porte-conteneurs

Feeder 3 (ex-MSC Black Sea, ex-Sea Feeder, ex-Carrybox, ex-Eagle, ex-Manchester Eagle, ex-Atlantic Eagle, ex-Black Eagle). Porte-conteneurs. Longueur 116 m, 2.050 t. Pavillon Cambodge. Société de classification inconnue, Germanischer Lloyd jusqu'en 2006. Construit en 1972 à Imabari (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Doris Maritime Services (Suisse). Détenu en 1998 au Pirée (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 420 \$ la tonne.

Frankfurt Express. Porte-conteneurs. Longueur 287 m, 24.875 t. Pavillon Allemagne. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke Deutsche Werft AG. Propriétaire Hapag Lloyd AG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 425 \$ la tonne.

Mega 1. Porte-conteneurs. 11.236 t. Pavillon Pakistan. Construit en 1980 au Canada. Vendu initialement pour démolition au Pakistan mais arrive en Inde le 5 mai 2007. 430 \$ la tonne.

Oel Patriot (ex-Orient Patriot, ex-Ocean Centurus, ex-Elbe Express, ex-Toledo, ex-Lanka Aruna). Porte-conteneurs. Longueur 184 m, 10.693 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1983 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska im A Warskiego. Propriétaire Shreyas Shipping (Inde). Vendu un an avant sa prochaine visite quinquennale pour démolition en Inde.

Phong Chau (ex-Kapitan V. Trush). Porte-conteneurs. Longueur 173 m, 8.877 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Warnemuende (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Warnowwerft Warnemuende. Propriétaire Van Lang Shipping (Vietnam). Détenu en 2005 et en 2006 à Singapour. Vendu en l'état au Vietnam pour démolition au Bangladesh. 405 \$ la tonne.



Quan (ex-Le Yu Quan, ex-Yong He, ex-Onto Star, ex-Jin Zhan, ex-Host Country, ex-OOCL Ambition, ex-Xiang Shan). Porte-conteneurs. Longueur 104 m, 2.193 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification China Classification Society. Construit en 1979 au



Royaume-Uni par Swan Hunter Shipbuilding Ltd. Propriétaire SITC Shipmanagement (Chine). Détenu en 2002 à Kobe (Japon), en 2004 à Incheon (Corée) et en 2007 à Hong Kong. Vendu pour démolition au Bangladesh, il passe du pavillon Panama au pavillon Tuvalu.

S. Queen (ex-HS Hongkong, ex-Fangcheng, ex-Fang Cheng, ex-Ryfjell, ex-Ouarzazate). Porte-conteneurs. Longueur 93 m, 1.300 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1975 à Hambourg (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Hongzhou Shipping Co Ltd. Détenu en 2002 à Hambourg (Allemagne) et en 2003 à Avonmouth (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde.



Transporteur de barges.

Atlantic Forest. Transporteur de barges. Longueur 232 m, 21.120 t. Pavillon Etats-Unis. Société de Classification American Bureau of Shipping. Construit en 1984 à Kherson (Ukraine, ex-URSS) par Kherson Shipyard. Propriétaire Waterman Steamship (Etats-Unis). Détenu en 1999 à Morehead City (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne, incluant 6.000 t de barges.



Atlantic Forest, Rotterdam, 28 juillet 2004

© Frans Sanderse

Navire-usine (pêche)

Atom (ex-Akebono Maru n° 73). Navire-usine. Longueur 107 m, 3.446 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1973 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen KK. Propriétaire Moryak Rybolov Co (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Kronshtadt. Navire-usine. Longueur 83 m, 2.697 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1974 en Russie. Propriétaire Coopérative de pêche Sever (Russie). Vendu pour démolition en Inde.


Tsimlyansk. Navire-usine. Longueur 83 m, 2.819 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 en Russie Propriétaire Murmanseld 2 Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Navire de pêche

Rybak Amura. Navire de pêche. Longueur 54 m, 818 t. Pavillon Russie. Construit en 1987 en Allemagne (ex République Démocratique). Propriétaire Eko Fish Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Tayga. Navire de pêche. Longueur 82 m, 1.886 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 en Pologne. Propriétaire Dalnevostochny Briz Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde.


Cargo réfrigéré


Dragon (ex-Win King, ex-Win Feng Ching). Cargo réfrigéré. Longueur 100 m, 1.700 t. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1973 au Japon. Pavillon Panama. Propriétaire Win Master Line Ltd (Chine). Détenu en 2005 à Xiamen (Chine). Rebaptisé Dragon pour son dernier voyage. Vendu pour démolition au Bangladesh. 


Grifas (ex-Bata). Cargo réfrigéré. Longueur 55 m, 583 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1974 en Russie. Navire de pêche reconverti en cargo réfrigéré pour le transport du poisson. Propriétaire Fishery Industrial Association Murmanrybprom Co (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Rokishkis (ex-Rokiskis). Cargo réfrigéré. Longueur 65 m, 1.069 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1970 à Wismar (Allemagne, ex-République Démocratique) par VEB Mathias Thesen Werft. Navire de pêche reconverti en cargo réfrigéré pour le transport du poisson. Propriétaire Fishery Industrial Association Murmanrybprom Co (Russie). Vendu pour démolition en Inde.


Marchandises diverses

Alteza. Marchandises diverses. 1.295 t. Pavillon Cambodge. Société de classification Global Marine Bureau. Construit en 1969 en URSS. Propriétaire Sahmar Shipping Co Ltd (Chypre). Détenu en 1999 à Arkhangelsk et à Vyborg (Russie), en 2000 à Rumoi (Japon), en 2001 et en 2004 à Vanino (Russie). Vendu pour démolition en Chine. 250 \$ la tonne. 

Danu Mas (ex-Derajat, ex-Tanto Mutiarat, ex-Primrose, ex-Cardhu, ex-Bounty IV, ex-Hilaire Maurel, ex-Sinoe). Marchandises diverses. Longueur 118 m, 3.261 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1977 à Kagoshima (Japon) par Kagoshima Docks. Propriétaire Tempura Emas (Indonésie). Détenu en 2006 à Singapour. Vendu en l'état à Jakarta pour démolition au Bangladesh. 430 \$ la tonne. 

Dubai Palm (ex-Emirates Star, ex-Altair). Marchandises diverses. Longueur 129 m, 1.551 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 en Finlande. Propriétaire Oasis Martime Ltd (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2004 et en 2006 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2007 à Khorramshar (Iran). Vendu pour démolition en Inde. 

Iran Adalat (ex-Arya Sepehr, ex-Iran Sepehr). Marchandises diverses. Longueur 166 m, 8.170 t. Pavillon Iran. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Yokosuka (Japon) par Sumimoto Heavy Industries. Propriétaire Islamic Republic of Iran Shipping Lines (Iran). Vendu pour démolition en Inde. 455 \$ la tonne.

Kalimantan Pacific (ex-Melina II, ex-Rezeki, ex-City of Ankara, ex-Sangro) Marchandises diverses. Longueur 93 m, 1.756 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1968 à Leith (Royaume Uni) par Henry Robb Ltd. Propriétaire Sejahtera Bahtera Agung (Indonésie). Détenu en 2000 à Bangkok (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh où il arrive en remorque. 

Mariam Trans (ex-Lady Nuhad, ex-Salem, ex-Carebeca, ex-Carabeka I, ex-Hanseatic). Marchandises diverses. Longueur 78 m, 853 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification inconnue. Construit en 1966 à Rostok (Allemagne) par VEB Schiffswerft Neptun. Propriétaire Fadhel MA (Emirats Arabes Unis). Détenu en 1999 à Thessalonique (Grèce). A la dérive le 21 mai 2007, alors qu'il transportait de la ferraille d'Irak vers l'Inde. L'équipage a été sauvé et le navire remorqué pour démolition en Inde où il arrive le 24 mai.



Oka (ex-Sea Wind, ex-Yasha Gordiyenko). Marchandises diverses. Longueur 88 m, 1.766 t. Pavillon Géorgie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping, exclu du registre le 3 mai 2007. Construit en 1975 à Turnu-Severin (Roumanie). Propriétaire Cotris Ltd (Chypre). Détenu en 2000 à La Spezia (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Rana M (ex-Soanka, ex-Krka, ex-Matthias Reder). Marchandises diverses. Longueur 92 m, 1.360 t. Pavillon Comores. Société de classification Asian Naval Bureau. Construit en 1968 à Kiel (Allemagne) par Schiffswerft Paul Lindenau GmbH. Propriétaire Moussa DN (Liban). Détenu en 2001 à Patras (Grèce) et en 2004 en Inde. Vendu pour démolition en Inde



Shi Ji (ex-Hong Ning 3). Marchandises diverses. Longueur 106 m, 3.000 t. Pavillon St Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Construit en 1975 au Japon. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Solo Sun (ex-Solid Sun, ex-Mabuhai, ex-Unique, ex-Band Aid Trader, ex-Thor Staerke, ex-Lindinger Unique). Marchandises diverses. Longueur 91 m, 1.400 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1977 à Husum (Allemagne par Husumer Schiffswerft). Propriétaire Manalagi (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh où elle arrive en remorque.

Tungenes (ex-Trans Sea). Marchandises diverses. Longueur 95 m, 1.870 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1974 à Christiansund (Norvège) par Sterkoder M/V A/S. Propriétaire Fil Cargo Shipping (Philippines). Détenu en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Yara (ex-Yong Hue n° 6, ex-SITC Osaka, ex-GGE Ranger). Marchandises diverses. Longueur 141 m, 5.202 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Germanischer Lloyd, classification suspendue depuis août 2006. Construit en 1979. Propriétaire Kassab Intershipping LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne.

Vraquier

Botsman Moshkov. Vraquier. Longueur 151 m, 5.555 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 à Gdansk (Pologne) par Stocznia Gdanska im. Lenina. Propriétaire Far Eastern Shipping CO (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 435 \$ la tonne.

Golden Trust n°3 (ex-Ganghai 616, ex-Hao Fa, ex-Amos, ex-Continental Carrier, ex-Packing). Vraquier. Longueur 178 m, 7.300 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Shipping Register Inc. Construit en 1971 à Osaka (Japon) par Namura Shipbuilding Co Ltd. Propriétaire JinXin Ocean Shipping (Chine). Détenu en 2006 à Guangzhou (Chine). Vendu en l'état en Chine pour démolition au Bangladesh. 400 \$ la tonne.



Histria Sun (ex-Breaza). Vraquier. Longueur 220 m, 14.144 t. Pavillon Panama. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Constanza (Roumanie) par Intreprinderea Const Navale. Propriétaire Histria Shipmanagement



(Roumanie). Détenu en 2004 à Lisbonne (Portugal). Vendu pour démolition au Bangladesh. 440 \$ la tonne.

Opportunity (ex-Conger, ex-Asian Union, ex-Global Episode, ex-Shoho Maru). Vraquier. Longueur 222 m, 12.765 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi Heavy Industries. Propriétaire Oceansmart Shipping Ltd (Chypre). Détenu en 1999 à Lisbonne (Portugal), en 2005 à Vancouver (Canada) et en 2006 à Zhangjiagang (Chine). Vendu en l'état à Fujairah (Emirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 408 \$ la tonne.



Rila. Vraquier. Longueur 185 m, 7.122 t. Pavillon Bulgarie. Société de classification Bulgarski Koraben Register. Construit en 1973 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard Georgi Dimitrov. Propriétaire Navibulgar (Bulgarie). Détenu en 2001 à Naples (Italie) et en 2006 à Amsterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Pakistan.



Salih C (ex-Ocean Voyager, ex-Anempodistos, ex-Akyndinos C, ex-Silver Castle, ex-Crystal Azalea). Vraquier. Longueur 145 m, 3.985 t. Pavillon Panama. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1973 à Saiki (Japon) par KK Usuki Tekkosho. Propriétaire Canbaz Denizcilik (Turquie). Détenu en 2002 à La Spezia et à Leghorn (Italie) et en 2003 à Ravenne (Italie). En 2003 il fait partie de la liste noire des 66 navires dangereux théoriquement bannis des ports européens publiée par la Commission Européenne après le naufrage du *Prestige*. Vendu pour démolition en Inde.



Salih C, détroit du Bosphore, 10 juin 2006

© Gerolf Drebes

Sources : *Allied Shipbrokers, American Bureau of Shipping, Biro Klasifikasi Indonesia, Bureau Veritas, China Classification Society, Chittagong Port Authority, Compass Maritime Services, Det Norske Veritas, Equasis, Exim India, Germanischer Lloyd, Gujarat Maritime Board, Indian Ocean Memorandum of Understanding, Lloyd's List, Lloyd's Register of Ships, Maritime Digital Archives, Negros Navigation, Nippon Kaiji Kyokai, Office of Maritime Consultant Co Thaïlande, Optima Shipbrokers, Robin des Bois sources personnelles et archives, Russian Maritime Register of Shipping, Ship Nostalgia, Shipspotting, Tokyo Memorandum of Understanding, Trade Winds, United States Coast Guards, United States Maritime Administration.*