ROBIN DES BOIS

A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires

n° 45, du 1er juillet au 30 septembre 2016

2 novembre 2016

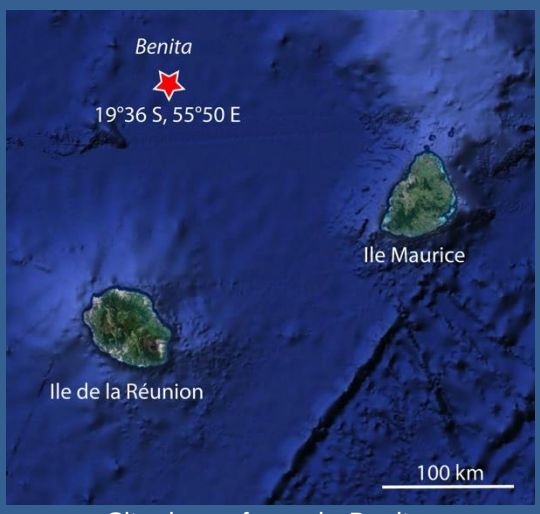
Sommaire

Celui qui n'arrivera jamais à Alang	1	Transporteur de bétail	13	Voiturier	57
Les navires qui sont plus que des navires	4	Ferry/navire à passagers	14	Cablier, drague	58
Plateformes offshore: la délocalisation coûte que coûte	5	Marchandises diverses	17	Offshore : navire de forage, navire-grue, service à l'offshore, remorqueur	59
Qui aura la peau du *Sino 6* et quand ?	6	Porte-conteneurs	23		
Accidents : Gadani. *Captain Tsarev*	7	Cargo réfrigéré	36		
Faut-il démolir tous les porte-conteneurs	9	Tanker	38	The END: le *Modern Express*, naufragé, sauvé, démoli et contrebandier suspecté	63
Bilan juillet-août-septembre 2016	10	Chimiquier	42		
Navire-usine	12	Transporteur de gaz	44		
		Vraquier	46	Sources	66

Celui qui n'arrivera jamais à Alang

Le pur produit d'une marine trop marchande pour être humaine. Un cargo sous pavillon Libéria, ex chinois, ex Panama, un armateur de facto grec doté d'un ISM (International Safety Management) invertébré et dont le seul navire appartient à une virtuelle Blue Fin Maritime Inc immatriculée dans une île paradisiaque, un équipage disloqué de taiwanais et de philippins, l'ex *Benita*, esclave apatride courant l'océan Pacifique, les mers du Nord, l'océan Indien, les mers du Sud, l'océan Atlantique avec des détentions en Australie et aux Etats-Unis d'Amérique, avec une centaine de déficiences relevées dans les ports du monde entier, avec le faux gage d'honorabilité d'une société de classification distinguée, avait tout pour être là où il est, c'est à dire par 4400 m de fond, à 94 milles nautiques de l'île Maurice. En remorque du maltais *Ionian Sea Fos*, il se dirigeait sur Alang pour être démoli après un échouage rocambolesque au milieu des rochers et près des casiers à homards d'un lagon enchanteur.

© Five Oceans Salvage



Site de naufrage du *Benita*

© L'Express.mu

Après une nuit de bagarre à bord impliquant notamment les mécaniciens et graisseurs, le *Benita*, tous moteurs coupés et sabotés, s'est planté à 7h30 sur la plage du Bouchon, île Maurice. Le *Benita* avait pour destination finale Durban, Afrique du Sud et venait de Paradip, Inde. 2 h avant, le navire avait été évacué, le chef mécanicien cloîtré dans le compartiment machine avait été arrêté par les forces de police de Maurice débarquées par hélicoptère sur le *Benita* et un membre de l'équipage gravement blessé avait été dirigé d'urgence sur l'hôpital principal de l'île.

Plage du Bouchon, Ile Maurice © **L'Express.mu**

Une odeur de fioul a immédiatement plané sur zone. Les inspections des plongeurs ont confirmé que des citernes de soutes étaient fissurées. La firme américaine Demex a été contactée. Elle est spécialisée dans la libération des navires ou plateformes échoués par le déroctage des fonds et le creusement de chenaux artificiels à l'aide d'explosifs. Cette option a été abandonnée de peur de dégrader davantage les fonds du navire, en particulier l'arrière, et les fonds marins.

© L'Express.mu

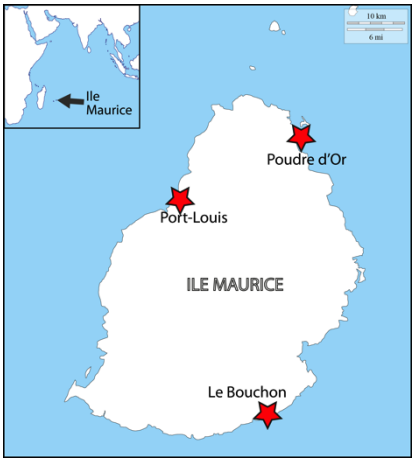
La compagnie grecque Five Oceans Salvage a été chargée de déséchouer le navire à l'aide du *Ionian Sea Fos*, stationné à Port-Louis, et du *Coral Sea Fos* accouru de Fujairah (Emirats Arabes Unis). Après le pompage d'environ 150 t de fioul lourd mis en conteneurs à bord et transférés à terre par un va et vient d'hélicoptères avec en vue un recyclage par la Virgin Oil Company Mauritius et après plusieurs tentatives infructueuses, le *Benita* a finalement été déséchoué le 23 juillet. Malgré des soudures de rafistolage sur les fissures, le navire s'est lentement enfoncé par l'arrière au point que le 29 juillet alors que le convoi était à presque 100 milles de la plage mauricienne du Bouchon, le *Benita* a définitivement coulé, privant un chantier d'Alang de 7.000 de tonnes de ferraille.

Transfert de fioul, renflouage et début du naufrage © **Five Oceans Salvage**

Les 11 pêcheurs professionnels du secteur qui recevront une prime d'immobilisation de 280 roupies par jour (7,85 $ US) vont pouvoir reprendre le travail après le nettoyage des rochers et des mangroves. Ça urge. Les familles sont dans le besoin et au bord de la dispute. "Pendant la journée, je ne fais pas grand chose. Je crois que ma femme en a assez de me voir mais je ne sais rien faire d'autre que la pêche" se lamente Ranjeet Foolchand, porte-parole des pêcheurs. Lucide, il ajoute que les problèmes d'argent ne vont pas s'arranger d'ici tôt. "Les gens et les commerçants ne vont pas se précipiter sur des produits de la mer qui a été polluée".

Opérations de nettoyage © **L'Express.mu**

L'île Maurice est au bord de routes maritimes majeures reliant l'Asie à l'Afrique ou à l'Europe.
En août 2011, le vraquier panaméen *Angel 1* s'était échoué après une panne moteur sur les récifs de Poudre d'Or au nord-est de l'île, avec 30.000 t de riz destinées à la Côte d'Ivoire et 900 t de fioul de propulsion. 4 mois après son échouage, il a été désenclavé puis sabordé à une vingtaine de milles nautiques des côtes, il contenait encore 20.000 t de riz et des tonnes de fioul résiduel.
En juillet 2013, le porte-conteneurs *Hansa Brandenburg*, victime d'un incendie toxique au cours de son trajet Singapour-Durban, avait trouvé refuge à Port-Louis, au nord-ouest de Maurice. 6 mois après, le *Hansa Brandenburg* avait été dirigé pour démolition au Pakistan (Cf. *Hansa Brandenburg*, encore un porte-conteneurs à problèmes, 30 septembre 2013).



Vassen Kauppaymuthoo, un océanologue qui fait autorité sur l'île souhaite qu'au regard des risques maritimes, une "National Disaster Authority" soit mise sur pied. Les frais immédiats de l'affaire *Benita* à la charge de Maurice dépassent 15 millions de roupies (420.000 $ US). L'Etat espère que ses dépenses seront remboursées par l'armateur et ses assureurs.

Les navires qui sont plus que des navires

Ils forent, ils stockent, ils torchent, ils soulèvent, ils draguent, ils hébergent, ils traitent le pétrole brut, ils posent des câbles. Ils sont increvables. Leur âge moyen en fin de vie est de 34 ans. L'âge moyen des navires en fin de vie dans A la Casse n°45 est de 25 ans. Ces Hercules sont pleins d'amiante, de PCB et de mercure.

1 *Armada Hawk* (p 59)

Ensco DS 1 (p 59) **2**

3 *Agile* (p 58)

Lentera Bangsa (p 40) **4**

5 *Esso Geneva* ➔ *FPSO Falcon* (p 39)

6

7 *Hang Jun 5* (p 58)

North Sea Producer (p 40) **8**

1 Michael Klingsick / 2 Craig-MarineTraffic / 3 Rogério Cordeiro / 4 Photoship / 5 Auke Visser / 6 SBM Offshore / 7 Brian Crocker / 8 Offshore Technology

Plateformes offshore : la délocalisation coûte que coûte.

Le démantèlement des plateformes offshore doit au moins respecter la convention de Hong Kong sur la démolition des navires, ou ses principes. Pour le moment, les plateformes en fin de vie sillonnent les océans sans passeport vert. Pourtant, les tartres de radium accumulés dans les canalisations et équipements doivent être considérés et gérés comme des déchets radioactifs. La Norvège a mis en place un site de stockage des matériaux radioactifs retirés des plateformes. Un pays démolisseur de plateformes devrait disposer du même type d'installations. Les plateformes et navires de forage se retrouvent de plus en plus, après des trajets à risques sur des milliers de km, dans des chantiers ne disposant pas des moyens de diagnostic et de stockage radiologiquement sûrs.

La plateforme de forage pétrolier *Transocean Winner* a été construite en 1983 à Arendal (Suède) sous le nom de *Treasure Saga*. Elle a toujours été exploitée dans les champs pétroliers de mer du Nord. Elle avait un contrat de forage jusqu'en juillet 2016. Selon la Convention OSPAR sur la protection de l'Atlantique du Nord-Est, les installations offshore de mer du Nord doivent être ramenées à terre et démantelées en fin de vie. La vieille plateforme n'a plus d'avenir; son propriétaire Transocean Ltd, basé à Genève (Suisse), la plus grosse flotte de plateformes offshore au monde, a envoyé à la casse des dizaines d'unités depuis 2015. La *Transocean Winner* doit les rejoindre. Elle part en remorque de l'*Alp Forward* depuis la mer du Nord à destination des chantiers de démolition d'Aliaga.

Alp Forward © **Wiliam Scott**

Le convoi contourne l'Ecosse par l'ouest. Le 7 août, la remorque casse. Le remorqueur de sauvetage le plus proche est basé à Kirkwall dans les Iles Orkney au nord de l'Ecosse; il arrivera trop tard. La *Transocean Winner* s'échoue sur la côte rocheuse de l'île de Lewis, dans les Hébrides extérieures à proximité de la plage de Darmore appréciée des surfers locaux et réputée pour ses homards et ses tourteaux. Une partie des 280 t de diesel part à la mer, des débris sont éparpillés sur le littoral et les fonds marins. Les riverains s'attendent à en voir resurgir pendant les tempêtes d'hiver.

© Mark Mc Leod

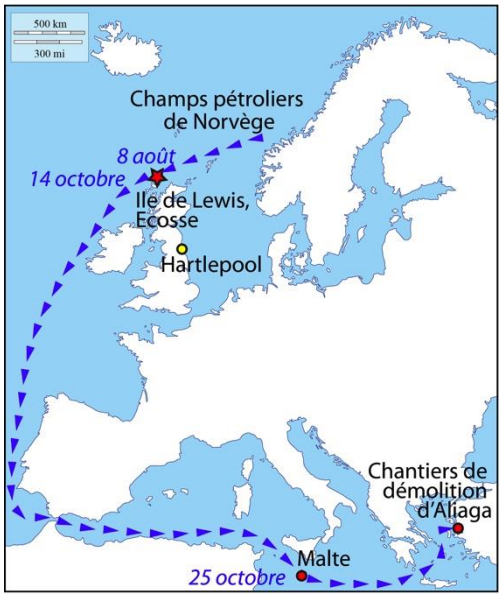
La plateforme est renflouée le 22 août puis mise à l'abri pour inspection sur la côte orientale de l'île de Lewis. Sa destination finale reste la Turquie. Elle devra y être acheminée non plus en remorque mais sur un navire semi submersible. Le 7 septembre, 2 mois après l'échouage, et après des tentatives ratées et retards dus aux conditions météo, elle est enfin chargée sur le *Hawk* qui reçoit l'autorisation de partir le 14 octobre. Un arrêt est prévu en cours de route à Malte pour retirer des équipements utilisables en Méditerranée pour l'exploitation du pétrole. La *Transocean Winner* sera ensuite livrée aux démolisseurs d'Aliaga.

© MCA

Chargement de la *Transocean Winner* sur le *Hawk* **© Iain Nicolson**

Partie des champs pétroliers de Norvège, la *Transocean Winner* aurait pu être démolie en Norvège ou se rendre au chantier Able d'Hartlepool, habitué de la démolition des infrastructures du champ de Brent. Son armateur a préféré le moins cher et le plus dangereux.

Le Royaume-Uni a l'ambition de devenir l'expert en démantèlement pour les structures des champs pétroliers de mer du Nord arrivés en fin d'exploitation. La Royal Academy of Engineering estime à 30 milliards de livres le marché sur 30 ans de la démolition de ces installations pour le seul secteur britannique.



Voir aussi "A la Casse" n°40, Alerte à la Radioactivité Naturelle Renforcée, p 12-13
et "A la Casse" n°41, Plateformes, alerte à la radioactivité, p 1-2-3

Qui aura la peau du *Sino 6*, et quand ?

Jamais 2 sans 3. Le *Sino 6* continue de résister à l'appel des chantiers de démolition. En 2013 déjà, il était annoncé bon pour la ferraille; son prix de vente était alors de 431 $ la tonne (Cf. A la Casse n°31, p 40 et n°32, p 6). 2 ans plus tard, en 2015, nouvel avis de décès, avec un tarif en baisse à 386 $ (Cf. A la Casse n°40, p 62). Les courtiers l'annoncent aujourd'hui encore à la casse, il ne vaudrait plus que 290 $. Contrairement aux 2 épisodes précédents, son statut officiel est « en service » mais il n'a jamais été aussi proche des chalumeaux. Le 13 octobre, en provenance de Singapour, il arrive à Chittagong : les chantiers du Bangladesh se frottent les mains, 4 jours plus tard le *Sino 6* est simplement déclaré en ravitaillement carburant !

VESSELS DUE AT OUTER ANCHORAGE:
DATED: 13/10/2016:

THE CHITTAGONG PORT AUTHORITY
(MARINE DEPARTMENT)
LIST OF VESSELS AS PER DECLARATION MADE BY LOCAL AGENT:
www.cpa.gov.bd

SL. NO.	NAME OF VESSELS	LENGTH	DRAFT	DATE OF ARRIVAL	L.PORT CALL	FLAG	LOCAL AGENT	LINE BELONG TO	CARGO CARRIED	TYPE OF CARGO
1	NING HAI TUO 6001	69.30	5.0	13/10/16	SING	CHINA	COSCOL	CHARTERED VESSEL	7420	P.CARGO
2	SHUN TONG	223.70	13.0	13/10/16	CAMPA	PANA	MADINA	CHARTERED VESSEL	68798	C.CLINK
3	SINO 6	246.88	6.0	13/10/16	SING	PANA	COSCOL	HONG KONG DE FENG	BALLAST	SCRAPPING

VESSELS DUE AT OUTER ANCHORAGE:
DATED: 17/10/2016:

THE CHITTAGONG PORT AUTHORITY
(MARINE DEPARTMENT)
LIST OF VESSELS AS PER DECLARATION MADE BY LOCAL AGENT:
www.cpa.gov.bd

SL. NO.	NAME OF VESSELS	LENGTH	DRAFT	DATE OF ARRIVAL	L.PORT CALL	FLAG	LOCAL AGENT	LINE BELONG TO	CARGO CARRIED	TYPE OF CARGO
1	NORD PEAK	199.99	12.9	17/10/16	-	SING	A&J	CHARTERED VESSEL	58965	Y.CORN
2	DENSA PANTHER	189.99	12.6	17/10/16	CAMPA	MALT	MMEL	CHARTERED VESSEL	54998	C.CLINK
3	JS POTOMAC	199.99	12.4	17/10/16	YUZH	SING	BASHUND	CHARTERED VESSEL	55000	WHEAT
4	SINO 6	246.88	6.0	17/10/16	SING	PANA	COSCOL	HONG KONG DE FENG	BALLAST	BUNKERING

La messe n'est donc pas encore dite. Il sera peut être malgré tout dans A la Casse n°46 : il ferait aujourd'hui route vers … Gadani, au Pakistan.

Sino 6 (ex-*Rip Hudner*, ex-*Sibonancy*). OMI 9077111. Vraquier. Longueur 247 m, 16.560 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas. Construit en 1994 à Copenhague (Danemark) par B&W Skibsvaerft comme transporteur combiné (OBO). Propriétaire Guangzhou Kuifenghang Shipping (Chine). Détenu en 2014 à Tianjin (Chine) et à Zoushan (Chine).

Accidents

La démolition des navires s'acompagne de la manipulation d'une variété de produits dangereux. Elle nécessite d'être encadrée avec rigueur. Personne n'est à l'abri d'un drame.

Aces, ex-*Federal I* - Gadani

Le *Federal I*, ex super tanker *Mobil Flinders* construit pour Exxon Mobil en 1982 était devenu stockage flottant en 2007 (Cf. p 38). En août 2016, il est annoncé vendu pour démolition. Il quitte l'Indonésie en remorque sous pavillon Indonésie et arrive dans les chantiers de Gadani au Pakistan le 18 octobre rebaptisé *Aces* sous pavillon Djibouti. Il contient des quantités significatives de résidus d'hydrocarbures. Le niveau d'inertage des pétroliers quand ils arrivent au Pakistan pour être démolis garantit seulement l'entrée des ouvriers dans les zones à risques et n'est pas compatible avec des travaux à chaud (gas free for man entry only, not for hot works).

1992, *Flinders* © **John Spooner**

2016, Gadani, *Aces* © **Ahmar Siddique**

Le 1er novembre, les ouvriers découpent le navire au chalumeau. Une explosion retentit, le tanker s'embrase. Des dizaines d'ouvriers sont piégés dans les flancs du navire; certains parviennent à échapper aux flammes en se jetant dans l'océan. Un premier bilan provisoire fait état de 18 morts, 59 blessés ont été transportés à l'hopital de Karachi, des dizaines d'ouvriers sont portés disparus. Des fûts sur le pont avant nourrissent l'incendie.

Capture d'écran Dunya news

© Muhammad Bj

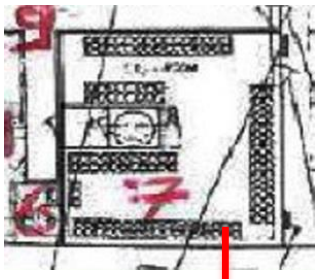
Deux jours plus tôt, une manifestation avait été organisée à Karachi par la confédération syndicale NTUF (National Trade Union Federation). Les manifestants demandaient la mise en place et l'application d'une réglementation spécifique aux chantiers de démolition des navires en matière de santé et de sécurité. Un ouvrier avait trouvé la mort le 21 octobre en tombant d'un navire en cours de démolition.

Capture d'écran Dunya news

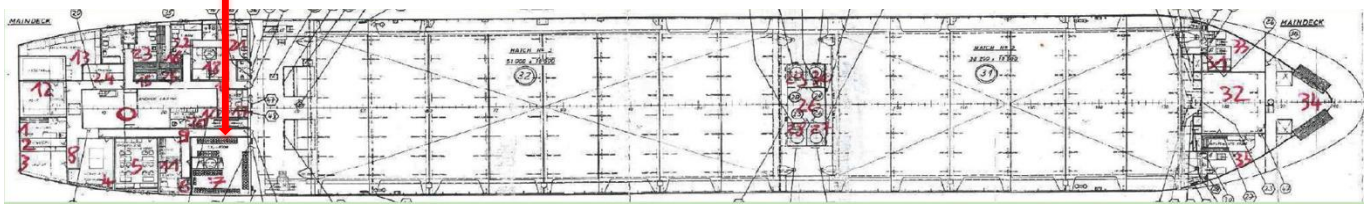
Captain Tsarev

DR

CO2 room



Drame le 12 août sur le chantier de démolition du *Captain Tsarev* à Brest. Les pompiers appelés d'urgence dans l'après midi n'ont pu que constater la mort de l'expert chargé de la supervision des opérations de démantèlement. Les 3 autres intervenants ont été hospitalisés. L'un d'eux a été retrouvé inanimé près du bac de décantation des boues d'hydrocarbures. Intoxication au CO2. L'inventaire des matières potentiellement dangereuses à bord, mis à jour en février 2016, listait 114 bouteilles de CO2 de 67,5 litres chacune stockées dans le local dédié sur le pont principal.

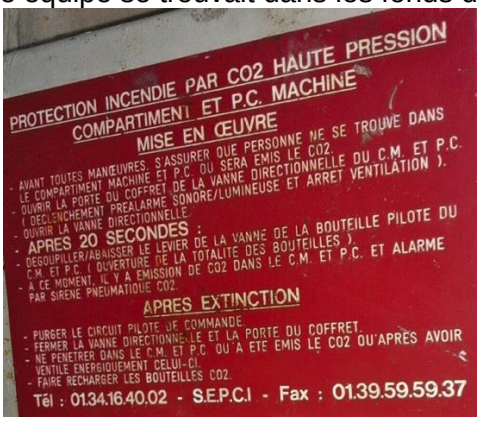


4

N° local	Désignation local	Description du local/équipements présents :	Retour index	Inventaire des matières potentiellement dangereuses du Capitaine Tsarev									
Maindeck 7	CO2 room	local CO2											
1. Matières et matériaux potentiellement dangereux incorporés dans la structure et l'armement du navire						2. Déchets d'exploitation				3. Stocks et provisions			
Cat. OMI	Localisation Emplacement	Type de matière	Quantité approximative	Rapport analyse	Observations	Cat. OMI	Localisation Emplacement	Type de matière	Quantité approximative	Cat. OMI	Localisation Emplacement	Type de matière	Quantité approximative
B4	plafond	mercure dans tubes néons	14							C22		bouteillles CO2	114 bouteilles de 67,5 litres soit 7695 litres
B1, B2, B3, B4	parois	peinture grise (m²)	107,8	AR-12-LK-035323-01									
B1, B2, B3, B4	Sol	peinture verte	-	AR-12-LK-035323-01									
A1	câbles electriques	AMIANTE mastic	0.2kg										
A1	collecteur	AMIANTE joint	10 kg										

Extraits du rapport SOCOTEC

Le CO2 est utilisé à bord des navires comme agent extincteur gazeux. Il étouffe les incendies, il peut aussi asphyxier les hommes. La menace est connue des marins, le déclenchement de l'extinction au CO2 est manuel. L'enquête est en cours pour déterminer dans quelles circonstances une main dans les hauts du navire a pu dégoupiller le levier de la vanne, enclencher le système et diffuser le gaz mortel alors qu'une équipe se trouvait dans les fonds du navire.


PROTECTION INCENDIE PAR CO2 HAUTE PRESSION
COMPARTIMENT ET P.C. MACHINE
MISE EN ŒUVRE
- AVANT TOUTES MANŒUVRES, S'ASSURER QUE PERSONNE NE SE TROUVE DANS LE COMPARTIMENT MACHINE ET P.C. OU SERA EMIS LE CO2.
- OUVRIR LA PORTE DU COFFRET DE LA VANNE DIRECTIONNELLE DU C.M. ET P.C.
- DECLENCHEMENT PREALARME SONORE/LUMINEUSE ET ARRET VENTILATION).
- OUVRIR LA VANNE DIRECTIONNELLE.
- APRES 20 SECONDES :
- DEGOUPILLER/ABAISSER LE LEVIER DE LA VANNE DE LA BOUTEILLE PILOTE DU C.M. ET P.C. (OUVERTURE DE LA TOTALITE DES BOUTEILLES).
- A CE MOMENT, IL Y A EMISSION DE CO2 DANS LE C.M. ET P.C. ET ALARME PAR SIRENE PNEUMATIQUE CO2.

APRES EXTINCTION
- PURGER LE CIRCUIT PILOTE DE COMMANDE.
- FERMER LA VANNE DIRECTIONNELLE ET LA PORTE DU COFFRET.
- NE PENETRER DANS LE P.M. ET P.C. OU A ETE EMIS LE CO2 QU'APRES AVOIR VENTILE ENERGIQUEMENT CELUI-CI.
- FAIRE RECHARGER LES BOUTEILLES CO2.

Tél : 01.34.16.40.02 - S.E.P.C.I - Fax : 01.39.59.59.37

Exemple de procédure de déclenchement

A la mi septembre, les travaux ont repris. D'autres navires attendent leur tour, à commencer par l'*Antigone Z*, compagnon d'infortune du *Captain Tsarev* au bassin n°5. Immobilisé depuis 2012 à Douarnenez puis à Brest, il doit être vendu pour démolition avec une mise à prix de 5000 €.

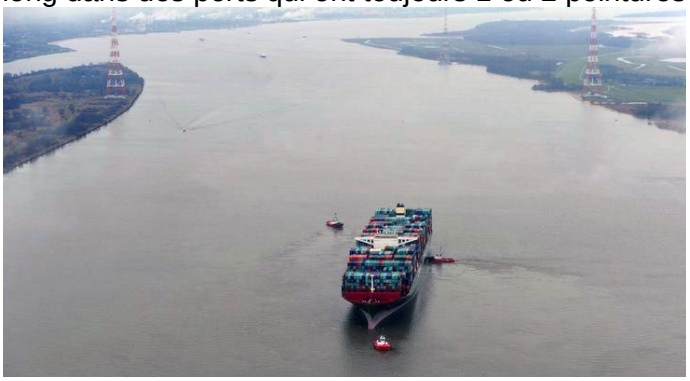
Faut-il démolir tous les porte-conteneurs ?

Le monde des conteneurs s'écroule sur lui-même. La montagne accouche d'un maelström. Le pic - altitude 20 millions de conteneurs - s'écroule comme un château de cartes truquées et rouillées. La faillite d'Hanjin va conduire dans les décharges du sous-continent indien des dizaines de porte-conteneurs construits par Hanjin à Busan, Corée du Sud. L'intégration superverticale de la filière conteneur conduit à sa désintégration. Des bulles éclatent, d'autres gonflent encore. Les compagnies survivantes exhibent encore sur les podiums devant un parterre de néophytes épatés et des marraines présidentielles des engins de plus en plus gros construits de plus en plus vite avec de plus en plus d'ordinateurs à bord et à terre et avec de moins en moins de marins à bord.

A la fin de la décennie, on en saura plus sur la fiabilité physique et la rentabilité financière des ULCV (Ultra Large Container Vessels). Pour une ONG de protection de la mer et des marins comme Robin des Bois, la question est de savoir s'ils seront cassés sur les plages ou comme certains accidents précurseurs le font craindre s'ils se casseront en 2 en pleine mer.

Juin 2013, *MOL Comfort*, dans l'océan Indien
© Mumbai MRCC / IANS

Dans cette attente anxieuse, les échouages dans les chenaux d'accès des ports du monde entier se multiplient et les pilotes autant que les assureurs commencent à s'inquiéter des risques qui pèsent sur leurs épaules et sur leurs portefeuilles en manoeuvrant et en accompagnant des mammouths de 400 m de long dans des ports qui ont toujours 1 ou 2 pointures de retard.



Février 2016 : *CSCL Indian Ocean*, 399,60 m de long, 58,60 m de large, capacité 19.100 conteneurs, échoué dans l'Elbe à l'aval de Hambourg (Allemagne) **© Havarie Kommando**

Les coûts financiers et environnementaux des dragages 24h sur 24 pèsent sur les ports comme une gabelle du Modern Age et sur les écosystèmes comme une bataille de tranchées.
Le trafic des conteneurs et des porte-conteneurs est soutenu et contrôlé au niveau mondial par une pauvre convention de l'OMI adoptée en 1972 et entrée en vigueur en septembre 1977. La convention CSC sur la sécurité des conteneurs date du temps où les conteneurs étaient tout neufs et les porte-conteneurs géants capables d'en emporter 3000. Au demeurant, cette convention dont l'obsolescence pourtant évidente n'est jamais programmée ne s'intéresse qu'à la résistance des conteneurs et laisse une poignée d'armateurs frimeurs imposer aux ports et aux restes du monde leur vision grotesque, dangereuse et suicidaire du commerce maritime.

Les porte-conteneurs sont la 1ère catégorie ce trimestre: ils représentent 45% du tonnage démoli. Le convoi des cassés en pleine charge s'étendrait sur 13 km et transporterait 190.000 boîtes soit en moyenne 3519 boîtes par navire.

Bilan juillet-août-septembre 2016

tonnage recyclé
1 : porte-conteneurs, 858.000 t (45%)
2 : vraquier, 459.000 t (24%)
3 : tanker, 298.000 t (16%)
4 : marchandises diverses, 106.000 t (6%).

Catégorie de navire
1 : porte-conteneurs, 54 (30%)
2 : vraquier, 49 (28%)
3 : marchandises diverses 21 (12%)
4 : tanker, 20 (11%)

42 porte-conteneurs (80%) ont plus de 200 m de long. 23 (43%) ont été construits en Corée du Sud par Hyundai, Hanjin, Samsung et Daewoo, 21 (39%) dans un pays de l'Union Européenne.

34 (63%) appartenaient à un armateur européen, dont 26 (58%) à un armateur allemand. Tous ont été démolis en Asie dont 31 (57%) en Inde. L'âge moyen en fin de vie, 22 ans en 2015, est tombé à 17 ans. 22 (41%) étaient âgés de 15 ans ou moins; les *Viktoria Wulff* et *Hermann Wulff* avaient 10 ans.

tonnage recyclé
1 Inde 837.000 t (44%)
2 Bangladesh 491.000 t (26%)
3 Pakistan, 248.000 t (13%)
4 Chine, 157.000 t (8%)
5 Turquie, 49.000 t (6%)

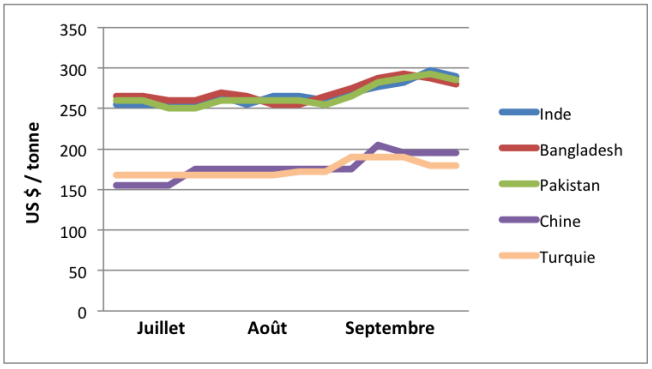
navires
1 Inde, 80 (45%)
2 Bangladesh 38 (21%)
3 Pakistan, 22 (12%)
4 Chine, 13 (7%)
5 Turquie, 12 (7%)

Un été en étiage mais une année à haut débit
178 navires. Comme en 2015, le flux a marqué le pas durant l'été. La baisse par rapport au trimestre précédent est de -34% en unités, de -30% en tonnage. Les tonnages ont été divisés par 2 ou plus chez tous les pays démolisseurs, à l'exception notable de l'Inde qui affiche une hausse de 50%. Les paris sont ouverts pour désigner le gagnant 2016 : l'Inde a repris la tête devant le Bangladesh et le Pakistan sur la période mais aussi sur l'année.

169 navires (95%) ont été démolis dans le sous-continent indien, en Chine et en Turquie. Sur ces 169 navires, 51 avaient été construits en Europe et 70 appartenaient à des armateurs européens ou de l'espace économique européen.

Le tonnage ferraillé ce trimestre est de 1,9 million de tonnes; depuis le début de l'année il est de 7,6 millions, plus que les 7 millions recyclées pour toute l'année 2015. L'année 2016 devrait retrouver le niveau de 2014 et se rapprocher des 1000 navires.

Les prix de vente sont restés à un niveau bas au début du trimestre. Septembre s'est redressé. L'offre des chantiers se rapproche de 300 $ la tonne dans le sous-continent indien et de 200 $ en Chine.
Le transporteur de gaz de pétrole liquéfié *Gas Jade* a atteint le prix record du trimestre, 472 $ la tonne, grâce à ses citernes en inox



La hausse des prix a favorisé la reprise. Septembre a moissonné 44% du tonnage parti à la casse pendant le trimestre.

PALAOS

Au moins 50 navires (28%) ont été dépavillonnés juste avant leur départ à la casse. Le taux est en hausse. Les porte-conteneurs disparaissent dans la discrétion; le taux de dépavillonage de la famille grimpe à 39%. Palaos, paradis des requins - le 1er sanctuaire au monde y a été créé en 2009 - protège aussi les armateurs à la recherche d'impunité quand il s'agit de démolir sans contraintes un navire en fin de vie : 18 navires ont adopté le passeport de l'archipel micronésien. Les habituels pavillons corbillard des Comores et de Saint-Kitts-et-Nevis sont relégués en 2ème place avec 7 navires chacun, Djibouti fait une percée avec 3 navires.

Après la détention, la casse

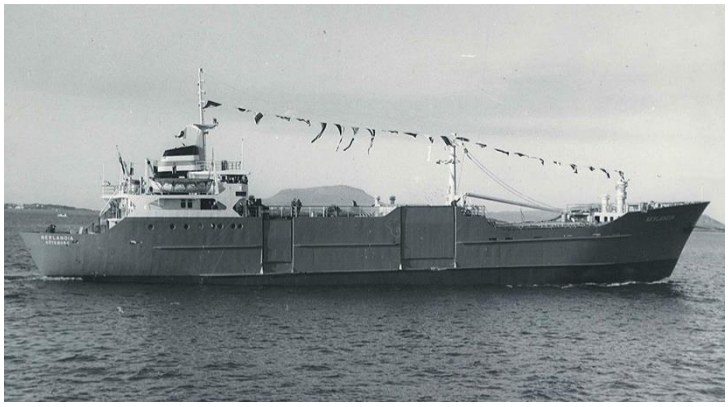
91 % des navires démolis en juillet, août, septembre 2016 étaient contrôlés par une société de classification appartenant à l'IACS (International Association of Classification Societies). Ce label n'empêche pas les déficiences et les détentions. Au moins 91 navires (51%) ont fait l'objet de détention(s) dans les ports mondiaux. Le taux de détention avant le départ à la casse est de 76% chez les transporteurs de marchandises diverses et les vraquiers, 67% chez les navires à passagers, 60% chez les voituriers et les cargos réfrigérés et 50% chez les chimiquiers.

Avec 9 détentions, le transporteur de marchandises diverses *Rio Tagus* remporte la médaille d'or des navires sous-normes (p 20). Il était abandonné à Sète (France) depuis 2010; il sera démoli en Espagne si les conditions de sécurité de son remorquage sont encore possibles. Il précède deux autres cargos, le *Thigayu* (7 détentions, p 21) démoli au Bangladesh et le *Mina F* (6 détentions, p 19) démoli en Turquie et un vraquier, le *Splendour* (6 détentions, p 55), démoli en Inde.

Rio Tagus, à Sète © **Anthony Levrot**

Années et mètres

L'âge des cassés va de 10 ans pour les porte-conteneurs *Viktoria Wulff* (34) et *Hermann Wulff* (p 29) à 52 ans pour la bétaillère *Omega Livestock* (p 13). L'âge moyen est de 25 ans mais recouvre des disparités notables si l'on considère les catégories. 40 ans pour les bétaillères et navires à passagers, 31 pour l'ensemble des tankers, 23 ans pour les vraquiers et 17 ans pour les porte-conteneurs.



Nerlandia (1964-1976), futur *Omega Livestock* © **Ulstein**

53 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 50 mesurent entre 150 et 199 m et 75 plus de 200 m. Le convoi des navires démolis ce trimestre s'allongerait sur 33 km contre 51 km à la période précédente.

Le plus lourd de tous est l'unité flottante de stockage, production et déchargement de pétrole *FPSO Falcon (*p 39*),* ex supertanker *Esso Geneva*, construit au Japon, transformé à Singapour, échoué en Inde : 41 ans, 340 m de longueur, 297.355 tpl, pour un poids lège de 54.254 t.

FPSO Falcon © **Auke Visser**

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.

Comores

Pavillon du dernier voyage

Congo

Djibouti

Guinée Equatoriale

Iles Cook

Iles Marshall

Libéria

Niue

Palos

Panama

St-Kitts-et-Nevis

Sierra Leone

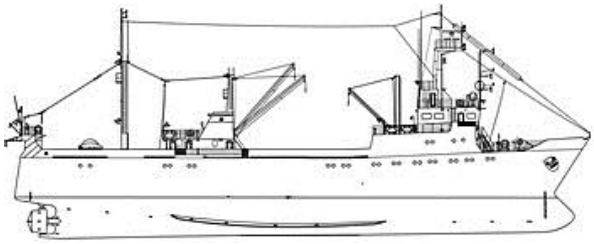
Tanzanie

Togo

Tuvalu

Navire-usine

Gorsk. OMI 8035037. Longueur 70 m, 1.568 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 à Klaipeda (Lituanie) par SSZ Baltiya. Le 53ème des 61 navires de la classe *Barentsevo More* construits entre 1973 et 1983 pour la pêche, le salage, la mise en boîte des foies et la transformation en farine et huile. Le *Gorsk* avait été rallongé de 59 à 70 m et équipé pour la congélation. Propriétaire Arkhangelsk Trawl Fleet (Russie). En cours de démolition à Arkhangelsk (Russie).



© Russian Trawler.narod

Sur la Dvina septentrionale, départ d'Arkhangelsk (Russie), 1er Octobre 2016. **© Vitaliy Vashutkin**

Transporteur de bétail

Lincoln Express (ex-*Felicia*, ex-*Vanessa*, ex-*Leeward Express*, ex-*Vanessa*). OMI 8616611. Ex roulier converti en 1996. Longueur 85 m, 1.466 t. Pavillon Philippines, pavillon Panama pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1987 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens; jumboisé en 1990 et rallongé de 73 à 85 m. Propriétaire Livestock Express BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 235 $ la tonne.

La bétaillère *Lincoln Express,* arrivée à Napier (Nouvelle-Zélande), 30 juin 2005. © **Brent**

Omega Livestock (ex-*Siba Geru*, ex-*Pezzata Rosa*, ex-*Pirholm*, ex-*Nerlandia*). OMI 6401218. Longueur 76 m. Pavillon Cambodge, pavillon Togo depuis février 2016. Société de classification Columbus American Register. Construit en 1964 à Ulsteinvik (Norvège) par Hatlo Verksted pour la Rederi AB-Götha de Göteborg (Suède).

Le cargo *Nerlandia* © **Kustvaartjr**

En 1980, après 26 ans d'une carrière de cargo classique en Europe du Nord puis brièvement en Méditerranée, il est converti en transporteur de bétail. Il entre en collision avec le *Geota E* alors qu'il transporte 15.000 moutons en Lybie. En 1986, il est racheté par une autre compagnie italienne, Siba SpA, le spécialiste mondial du transport de bétail vivant, bovins, ovins ou chevaux, et devient le *Siba Geru*. En 2000, il est de nouveau vendu et naviguera désormais sous le pavillon du Cambodge. Détenu en 2000 à La Spezia (Italie), en 2002 à Dunkerque (France), en 2003 à Waterford (Irlande), en 2006 à Aqaba (Jordanie) et en 2010 à Suez (Egypte). Son dernier propriétaire connu était Rexincorp Bay Inc (Roumanie). Le 19 septembre 2016, il est échoué pour démolition à Aliaga, Turquie.

La bétaillère *Omega Livestock* dans le Bosphore, Telli Baba août 2014 © **Marc Ottini**

Ferry/Navire à passagers

Lucky Star (ex-*Larks*, ex-*Larkspur*, ex-*Eurotraveller*, ex-*Sally Sky*, ex-*Viking 2*, ex-*Gedser*). OMI 7500451. Longueur 144 m, 6.450 t. Pavillon Chypre, pavillon Iles Marshall depuis juin 2016. Société de classification Bureau Veritas. Ce navire construit en 1976 par Schichau Unterweser, à Bremerhaven, a débuté sa carrière comme danois *Gedser* sur la liaison entre Gedser (île de Falster, sud du Danemark) et Travemünde (avant-port de Lübeck, Allemagne). Il entre en service en décembre 1976. En mars 1977, il s'échoue peu après son départ de Gedser et reste bloqué 12 heures avant de pouvoir poursuivre sa traversée.

Gedser, au départ de Travemünde (Allemagne), 19 juin 1984 © **Simon WP**

Vendu en 1986 et devenu le *Viking 2* (pavillon Bahamas), il est affrété par la Sally Line sur la ligne Dunkerque-Ramsgate, qu'il continue sous le nom de *Sally Sky* en 1988. Il est allongé de 20,80 mètres en 1990 à Immingham (Royaume-Uni). En 1997, il passe à Holyman Sally Ferries sous le nouveau nom d'*Eurotraveller* sur la liaison Ostende-Ramsgate, service qui se termine fin 1998.

Viking 2 © **Christoph Podloucky**

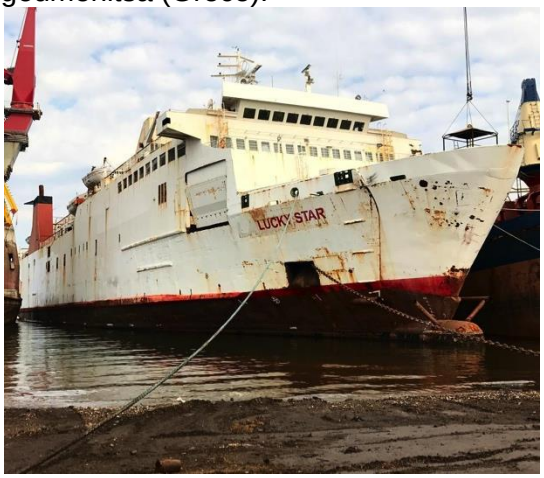
Sally Sky, départ de Dunkerque (France), septembre 1993 © **Pascal Bredel**

Il est repris en 1999 par l'armement d'origine slovène Trans Europa Ferries et devient le *Larkspur,* toujours exploité sur la ligne Ostende-Ramsgate. En 2011, il est transféré du pavillon des Bahamas à celui de Chypre. Trans Europa Ferries arrête ses activités en avril 2013 en raison de problèmes financiers. Le *Larkspur* est racheté à la fin de l'année par Oilchart International, d'Anvers, et devient simplement le *Larks.* Il navigue à nouveau pendant quelques jours en juillet 2014 pour Egnatia Seaways entre Igoumenista, Corfou et Brindisi, mais est immobilisé par une panne de machines.

Larkspur, Ostende (Belgique), septembre 2005 © **Pascal Bredel**

Vendu à un armement grec en septembre 2014 et rebaptisé *Lucky Star* sous pavillon cypriote, il ne naviguera plus par ses propres moyens. En juin 2015, il est remorqué jusqu'aux chantiers Adriatic Shipyard de Bijela (Monténégro). Un an plus tard, il y est toujours; il est annoncé vendu à une certaine Palace Holding basée aux Iles Marshall et dépavillonné. Il arrive à la démolition à Aliaga le 3 octobre 2016. Détenu en 2009 à Ostende (Belgique) et en 2015 à Igoumenitsa (Grèce).

Lucky Star à Drapetsona en attente, mai 2015 © **Marc Ottini**



Aliaga © **Selim San**

New Imperial Star (ex-*Royale Star*, ex-*Paloma I, ex-Dmitriy Shostakovich*). OMI 7625794. Longueur 133 m, 8.162 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1980 par le chantier polonais Stocznia Szczecinska comme soviétique *Dmitriy Shostakovich* pour la Black Sea Shipping Company, d'Odessa, ce navire était à l'origine un paquebot-ferry équipé d'un pont garage. Il était le deuxième d'une série de 7 construits par le chantier polonais entre 1980 et 1986 : *Georg Ots* (1980), *Dmitriy Shostakovich* (1980), *Lev Tolstoy* (1981), *Konstantin Simonov* (1982), *Mikhail Suslov* (1982), *Konstantin Chernenko* (1986) et *Mikhail Sholokov* (1986). Le *Georg Ots* a été démoli clandestinement en Chine en 2014, Cf. A la Casse n°37, p 57.

Dmitriy Shostakovich, 25 septembre 1985, Gênes (Italie) © **simon wp**

Lors de la dissolution de l'URSS, le *Dmitriy Shostakovich* a pris en 1991 le pavillon de l'Ukraine. Entre 1993 et 1999, il a notamment effectué une cinquantaine de voyages entre Odessa et Israël pour permettre le retour de plusieurs milliers de Juifs en Israël. Plusieurs fois transformé de manière à s'adapter à la navigation de croisières, le *Dmitriy Shostakovich* a notamment perdu son pont garage en 2000 remplacé par des cabines supplémentaires. Il a alors été renommé *Paloma* sous pavillon de Saint-Vincent et frété à des opérateurs de croisières allemands. En 2003, acquis par l'armement italien Di Maio & Partners, il est devenu le *Paloma I* toujours sous pavillon de Saint-Vincent. En 2007, il a débuté une nouvelle carrière comme navire-casino, d'abord comme *Royale Star* (pavillon de Saint-Vincent) avec base à Singapour, puis en 2013, comme *New Imperial Star* (Saint-Vincent, puis pavillon de Palaos en 2014) à Hong Kong. Sa fin aura été pitoyable : bloqué à Hong Kong en novembre 2015 pour 27

déficiences, ses 46 membres d'équipage ukrainiens, birmans et chinois ont été laissés à l'abandon pendant des mois avec d'importants arriérés de salaires. Vendu par la Haute Cour de Hong Kong le 30 août 2016, il est arrivé à Alang le 11 octobre sous le nom de *New* (Palau).
Propriétaire Skywill Management Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2003 à Lisbonne (Portugal) et en 2013 et 2015 à Hong Kong.

Hong Kong (Chine), 28 septembre 2014 © **Dirk Septer**

New, Alang, octobre 206 © **Viral Shah**

St. Joan of Arc (ex-*Superferry 5*, ex-*Aboitiz Superferry V*, ex-*Ferry Cosmo*, ex-*Ferry Hakozaki*). OMI 7314371. Longueur 139 m, 6.493 t. Pavillon Philippines, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Joan*. Société de classification American Bureau of Shipping. Ce ferry construit en 1973 par le chantier d'Onomichi comme japonais *Ferry Hakozaki* pour la Meimon Car Ferry a navigué pendant l'essentiel de sa carrière sur la liaison entre Osaka et Moji.

Période japonaise © **D Longly**

Il a été renommé en 1992 *Ferry Cosmo.* Vendu en 1994 à l'armement philippin Aboitiz Shipping, il est devenu l'*Aboitiz Superferry V,* puis en 1996 le *Superferry 5* et en 2012 le *St. Joan of Arc.* Sa principale affectation était la liaison Manille – Cebu – Iligan. En fin de carrière, il assurait des remplacements temporaires ou était désarmé. Revendu par son armateur philippin 2GO Group Inc à Trio Maritime Ltd basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde; il a été beaché le 2 octobre 2016.

Superferry 5, Manille (Philippines), août 2011 © **Fangedboy8**

Marchandises diverses

Aggeliki (ex-*Lillian*, ex-*Susanna*, ex-*Christina*, ex-*Hubert*, ex-*Gardazee*, ex-*Susanna*). OMI 7637632. Longueur 81 m, 1.242 t. Pavillon Bélize. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 à (Waterhuizen) par Pattje. Propriétaire New Kronos Star Maritime Co SA (Grèce). Détenu en 1999 à Southampton (Royaume-Uni), en 2007 à New Ross (Irlande), en 2008 à La Valette (Malte), et en 2011 et 2012 à Pozzalo (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Avril 2012, à La Valette (Malte) © **Marc Ottini**

Bao Yue (ex-*Overseas Neptune*, ex-*Neptune*). OMI 8706181. Ex tanker converti en transporteur de marchandises diverses en 2009. Longueur 186 m, 11.043 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1989 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire HTM Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 286 $ la tonne.

Chengtu (ex-*Pacific Explorer*, ex-*Chengtu*, ex-*Asian Challenger*). OMI 9007362. Longueur 185 m, 9.396 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Usuki (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire The China Navigation Co Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2009 à Port Kembla (Australie) et en 2015 à Tauranga (Nouvelle-Zélande). Vendu pour démolition en Inde. 253 $ la tonne.

Dream True (ex-*Captain Stamos*, ex-*X-Press Lhotse*, ex-*Esther Schulte*, ex-*X-Press Renown*, ex-*Esther Schulte*, ex-*Zim Mexico*, ex-*Esther Schulte*, ex-*Hispaniola*, ex-*Esther Schulte*, ex-*Lloyd Rio*, ex-*Esther Schulte*, ex-*Moana Pacific,* ex-*Esther Schulte*). OMI 8126824. Longueur 135 m, 4.404 t. Pavillon Cambodge puis Togo depuis février 2016. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1983 à Ulsan (Corée du Sud) par Donghae SB Co. Propriétaire Unifleet Management Co (Liban). Détenu en 2004 à 2 reprises à Singapour et en 2010 et 2015 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 246 $ la tonne.

Dream True, 6 août 2014, entrée au port d'Odessa (Ukraine) © **vovashap**

Fiskela (ex-*Agios Leontios*, ex-*African Trader*, ex-*Andromeda Star*, ex-*X-Press Resolute,* ex-*Andromeda Star*). OMI 8126800. Longueur 135 m, 4.368 t. Pavillon Palaos. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1982 à Ulsan (Corée du Sud) par Donghae SB Co. Revendu à Sea Rose Shipping Inc basé au Libéria en mai 2016. Détenu en 2007 à Las Palmas (Espagne). Vendu pour démolition au Pakistan.

Harefield. OMI 8308159. Longueur 187 m, 10.965 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Gearbulk Ltd (Norvège). Vendu pour démolition en Inde. 270 $ la tonne.

King Diamond (ex-*Envoyager*, ex-*Alps Maru*). OMI 8412900. Longueur 153 m, 7.581 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Propriétaire Nanjing King Ship Management Co (Chine). Détenu en 2010 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

Envoyager © **Pascal Bredel**

King Phenix (ex-*Delphine Delmas*). OMI 8325597. Longueur 176 m, 10.138 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire Nanjing King Ship Management Co (Chine). *Delphine* ne retrouvera pas ses soeurs *Adeline*, *Blandine* et *Caroline*, échouées en Inde. Elle a été dirigée vers le Pakistan.

27 août 2010, estuaire de la Seine © **Erwan Guéguéniat**

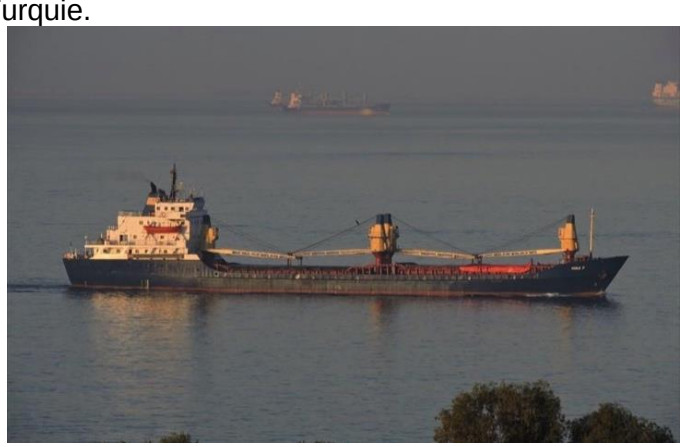
Lorcon Cagayan de Oro (ex-*Tanjung Perak*, ex-*Globe Diamond*). OMI 8512607. Longueur 115 m, 2.999 t. Pavillon Philippines, pavillon Niue pour son dernier voyage sous le nom de *Cagayan*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Revendu par son armateur philippin Magsaysay Shipmanagement Inc à Elektrans Shipping de Mumbai avant d'être échoué pour démolition en Inde sous l'observation attentive d'une vache.

Lorcon Cagayan de Oron, Alang, 22 août 2016 © **Vaja Nilesh**

Lucky Sea (ex-*Slavutich-7*). OMI 8841486. Longueur 108 m, 1.312 t. Pavillon Chypre, pavillon Panama pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Kiev (Ukraine) par Kiyevskiy SSZ. Propriétaire Stema Srl (Italie). Détenu en 2000 à Ravenne (Italie) et en 2001 à Pula (Croatie). Vendu pour démolition en Turquie.

Mina F (ex-*Sonya*, ex-*Sandra*, ex-*Passat*, ex-*Alisio*, ex-*Elbemond*, ex-*Scheldemond*, ex-*Janni Trader*, ex-*Alisio*). OMI 7627613. Longueur 106 m, 1.810 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Meira (Espagne) par Construcciones. Propriétaire Mina Shipping Co (Syrie). Médaille de bronze des navires sous normes avec 6 détentions en 1998 à Ceuta (Espagne), en 2001 à Savone (Italie), en 2005 à Mersin (Turquie), en 2007 à Nikolayev (Ukraine), en 2013 à Antalya (Turquie) et en 2016 à Achladi (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

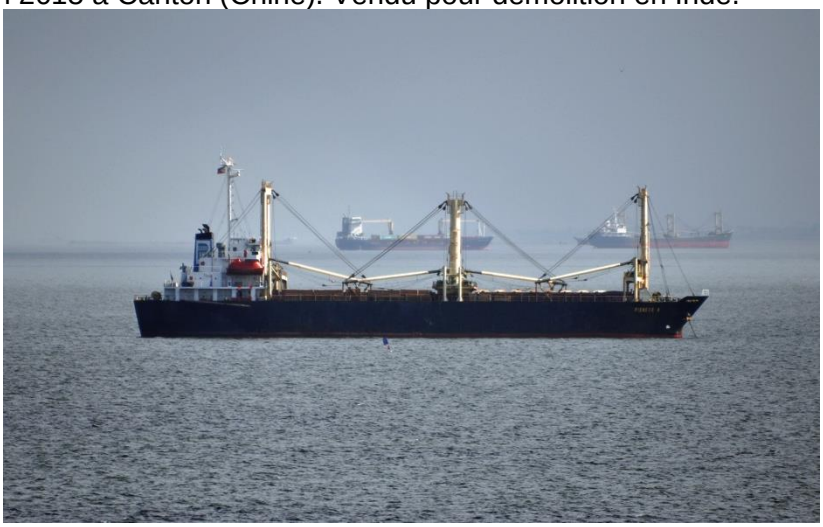
Janni Trader sur l'Eems (Allemagne), 19 octobre 1987. **© Frits Olinga**



Mina F, Le Pirée (Grèce), 30 mars 2016 **© Sakis Antoniou**

Mohammed H (ex-*Ha Dong*, ex-*Sirius*). OMI 8605193. Longueur 108 m, 2.519 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Inclamar. Construit en 1986 à Ulsan (Corée du Sud) par Donghae SB Co. Propriétaire HMK Ships & Boats Trading Co (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2008 à Bangkok (Thaïlande), en 2013 à Haldia (Inde) et en 2014 à Varna (Bulgarie). Vendu pour démolition en Inde. 235 $ la tonne.

Pioneer A (ex-*Chun Yeon*, ex-*Grace Luna*). OMI 9003586. Longueur 98 m, 2.450 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Vietnam Register of Shipping. Construit en 1990 à Imabari (Japon) par Higaki. Propriétaire Pioneer Logistics & Trading Co (Vietnam). Détenu en 2015 à Canton (Chine). Vendu pour démolition en Inde.



Pioneer A, au large de Manille (Philippines), avril 2016 © **Gordon Dalzell**

Rio Tagus (ex-*Nadezhda*, ex-*Falcon*, ex-*Lady Aurora*, ex-*Falcon*, ex-*Lady Aurora*, ex-*Tifany*, ex-*Genca Sesto*, ex-*Wonder One*, ex-*Arago*, ex-*Ruca Challenge*, ex-*Argo Challenge*). OMI 7435149. Longueur 80 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Sans société de classification, la dernière connue était la vénérable Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1979 à Salamis (Grèce) par Argo Shipbuilding & Repair Co.

14 octobre 1984, l'*Argo Challenge* à Southampton (Royaume-Uni) © **Brian Daniel**

Novembre 2010 à Sète (France) © **Regis Zaia**

Médaille d'or des navires sous normes avec 9 détentions en 1999 à Rijeka (Croatie), en 2004 à Bourgas (Bulgarie), en 2007 à Izmit (Turquie), en 2008 à Nikolayev (Ukraine), en 2009 pendant 193 jours à Gibraltar (Royaume-Uni) puis à Casablanca (Maroc) et en 2010 à Ashdod (Israël) à 2 reprises et enfin à Damiette (Egypte).

Le *Rio Tagus* à peine sorti de détention en Egypte arrive à Sète le 29 octobre 2010, avec 2700 t d'urée. Plombé par une voie d'eau et un moteur en panne, il n'est jamais reparti.

Les marins venus de Guinée, d'Egypte et d'Ukraine survivent grâce à la solidarité des associations de gens de mer. Ils sont officiellement abandonnés en janvier 2011 par l'obscur armateur américain Zulworld Shipping Inc basé à Panama; ils sont rapatriés au bout de 4 mois.

Capture d'écran 7L TV

A partir de 2013, le navire est présenté à la vente lors de plusieurs enchères, toutes infructueuses; le prix de vente proposé est alors de 195.000 €. En août 2016, le *Rio Tagus* prend de la gîte, les cales pleines d'eau de pluie doivent être pompées. A l'automne 2016, nouvelle enchère moins ambitieuse, la société espagnole Varadero l'achète pour 11.000 €. L'épave sera démolie à Barcelone ou sur place à Sète si le remorquage s'avère trop dangereux ou onéreux.

© Blog Fenêtre sur Rêves

Août 2016 © **Midi Libre**

Sea Amor (ex-*Lady Bushra*, ex-*Mount Fuji*, ex-*Hero*, ex-*Mount Fuji*). OMI 8319524. Longueur 148 m, 4.375 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire MCD Shipping SA (Turquie). Détenu en 2007 à Nikolayev (Ukraine), en 2012 à Novorossiysk (Russie) et en 2014 à Antalya (Turquie). Vendu pour démolition en Inde.

Sea Amore au mouillage à Istanbul (Turquie), en mer Noire, 4 novembre 2014 © **Muhsen Hussein**

Sea Dragon (ex-*Damar Wulan*, ex-*Asian Seaways*, ex-*Sea Cosmos*, ex-*Tropial Star*, ex-*Sun Lotus*). OMI 8414221. Longueur 98 m, 2.174 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du port à Bintulu (Malaisie). Construit en 1984 à Kochi (Japon) par Imai Zosen. Propriétaire Sinsimon Navigation Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2001 et 2005 à Hong Kong (Chine) et en 2014 à Zhenjiang (Chine) et de nouveau à Hong Kong. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Szymanowski. OMI 8821929. Longueur 170 m, 10.096 t. Pavillon Chypre. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Rijeka (Croatie) par Brodogradiliste 3 Maj. Propriétaire Chipolbrok - Chinese-Polish JSC (Pologne/Chine). Détenu en 2006 à Newport (Royaume-Uni) et en 2009 à Tianjin (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Terneuzen, en direction d'Anvers (Belgique) en août 2015 © **Marc Ottini**

Thigayu (ex-*Yi Zhan*, ex-*Elite Leader*, ex-*Elite Grace I*, ex-*Elite Grace*, ex-*Cambridge*, ex-*Myran Star*). OMI 8106666. Longueur 116 m, 2.888 t. Pavillon Thailande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'Etat du Port à Kuching (Malaisie). Construit en 1982 à Shimonoseki (Japon) par Towa. Propriétaire Krung Dhana Nava Co Ltd (Thaïlande). Médaille d'agent des navires sous normes avec 7 détentions en 2000 à Hong Kong (Chine), en 2003 à Singapour, en 2008 à Pohang et à Pyeongtaek (Corée du Sud), en 2011 à Tanjung Perak (Indonésie) et à Kota Kinabalu (Malaisie) et en 2015 à Labuan (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Au mouillage dans la zone de transbordement de Koh Si Chang (Thaïlande), 17 avril 2016 © **bs1mrc /Shipspotting**

Vanguard (ex-*Aristoklis K*, ex-*Alara*, ex-*Lex Nogal*, ex-*Penalara*) OMI 8216136. Longueur 124 m, 3.321 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1985 à Vigo (Espagne) par Enrique Lorenzo y Cia. Propriétaire Ruad Marine Services (Roumanie). Détenu en 2003 à Saint-Nazaire (France) et à Bassens (France), en 2005 à Brindisi (Italie) et en 2007 à Bordeaux (France). Vendu pour démolition en Inde.

Aristoklis K à Perama, Le Pirée (Grèce), 22 février 2014 © **Dennis Mortimer**

Wieniawski. OMI 8821931. Longueur 170 m, 9.996 t. Pavillon Malte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Propriétaire Chipolbrok (Pologne/Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Mai 2011, *Winiawski*, arrivée à Gdynia (Pologne) © **Alex Guikalov**

Les sisterships *Wieniawski* et *Szymanowski* à Alang, septembre 2016 © **Imran Mustufa Memon**

Wooyang Glover. OMI 9033830. Longueur 94 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Tongyeong (Corée du Sud) par Shin A SB Co. Propriétaire Woo Yang Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2001 à 2 reprises à Tokuyama (Japon) puis à Osaka (Japon). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Dans le détroit de Kanmon (Japon), 8 mars 2014 © **V Tonic**

Porte-conteneurs

Alexandra (ex-*ANL Kiewa*, ex-*Alexandra P*, ex-*Kota Perabu, ex-Alexandra P, ex-OOCL Keelung, ex-Alexandra P, ex-Maersk Plymouth*, ex-*Alexandra*). OMI 9225407. 2732 evp. Longueur 211 m, 13.062 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Alex*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2010 à Xiamen (Chine). Vendu en l'état en Corée du Sud pour démolition en Inde. 268 $ la tonne incluant 200 t de carburant.

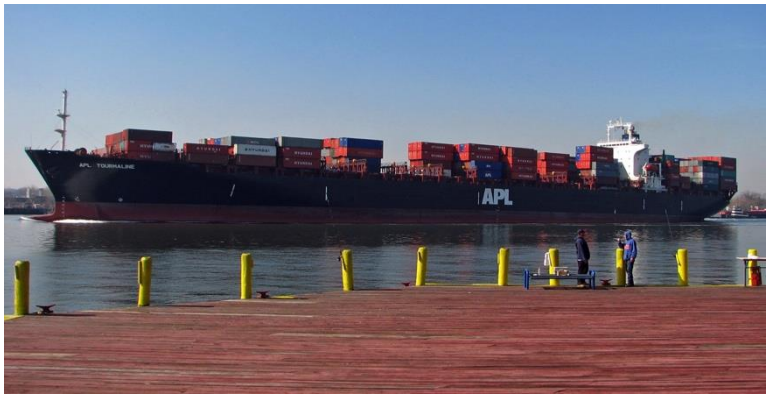
Alexandra P, 13 september 2010, Ambarli, (Turquie), affrété par l'iranien IRISL © **Peter Fox**

ALM Dallas (ex-*ER Dallas*, ex-*Maersk Dallas*, ex-*ER Dallas*). OMI 9282950. 5043 evp. Longueur 294 m, 21.268 t. Pavillon Chypre, pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2004 à Samho (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Schulte Group (Allemagne). Vendu en l'état à Kaohsiung (Taiwan) pour démolition au Bangladesh. 307 $ la tonne incluant 350 t de carburant.

Anke (ex-*CSAV Moema*, ex-*Norasia Makalu*, ex-*APL Portugal,* ex-*Antonia*). OMI 9219367. 3108 evp. Longueur 220 m, 15.107 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska Porta. Propriétaire Peter Doehle Schiffahrts-KG (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 292 $ la tonne.

Passage devant Aberdeen (Lamma Channel, Hong Kong), décembre 2004 © **Marc Ottini**

APL Tourmaline (ex-*MOL Innovation*, ex-*APL Tourmaline*, ex-*MOL Innovation*, ex-*APPL Tourmaline*, ex-*NOL Tourmaline*). OMI 9082336. 4434 evp. Longueur 294 m, 21.672 t. Pavillon Singapour. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Neptune Orient Lines Ltd (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 270 $ la tonne.



APL Tourmaline, dans le Kill van Kull, Bayonne (New Jersey, Etats-Unis), 9 avril 2011 **© Joe Becker**

APL Turquoise (ex-*NOL Turquoise*). OMI 9082348. 4434 evp. Longueur 294 m, 21.672 t. Pavillon Singapour, pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Neptune Orient Lines Ltd (Singapour). Détenu en 2015 à Miami (Floride, Etats-Unis). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 270 $ la tonne.

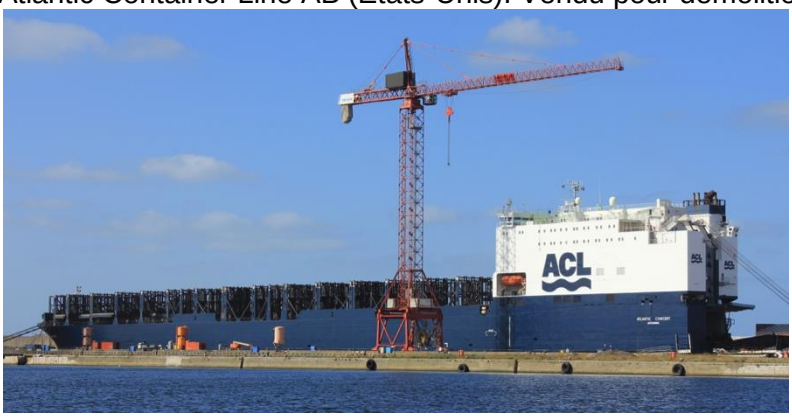
Eté 2016, un des derniers voyages, en route vers Ningbo (Chine) © **Stéphane Zunquin**

Apulia (ex-*CCNI Punta Arenas*, ex-*Amasia*). OMI 9316323. 2764 evp. Longueur 208 m, 12.851 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Apu*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2005 à Gdansk (Pologne) par Gdanska-Gdynia. Propriétaire Hammonia Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2011 à Shanghai (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong (Chine) pour démolition en Inde. 315 $ la tonne incluant 250 t de carburant.

AS Mars (ex-*Mars*, ex-*Safmarine Emonti*, ex-*Mars*, ex-*Sea Viking*, ex-*Mars*, ex-*Sea Viking*, ex-*CMBT Mars*, ex-*CGM La Bourdonnais*, ex-*Mars*). OMI 9127502. 1129 evp. Longueur 159 m, 6.756 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas /Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Alpha Shipmanagement GmbH& Co KG (Allemagne). Détenu en 2016 à Aqaba (Jordanie). Vendu pour démolition en Inde.

AS Mars, au départ de Split (Croatie), 4 octobre 2015
© **Sinisa Aljinovic**

Atlantic Concert (ex-*Concert Express*, ex-*Atlantic Concert*). OMI 8214164. Porte-conteneurs de type conro, équipé d'une rampe et de ponts garages, 2908 evp. Longueur 292 m, 28.567 t. Pavillon Suède. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Malmo (Suède) par Kockums MV ; jumboïsé en 1987 et rallongé de 249 à 292 m. Propriétaire Atlantic Container Line AB (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde.



Dunkerque (France), 31 août 2013 © **Pascal Bredel**

Bella (ex-*MSC Bellatrix*, ex-*Norasia Bellatrix*, ex-*Hanjin Pennsylvania*). OMI 9232096. 4389 evp. Longueur 281 m, 18.844 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2002 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Eastern Pacific Shipping Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2006 à Ambarli (Turquie) et en 2013 à Port Botany (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh 317 $ la tonne.

Port Phillip Bay (Australie), novembre 2013 © **A Mackinnon**

Box China (ex-*OOCL China*). OMI 9108178. 5344 evp. Longueur 276 m, 24.073 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Allseas Marine SA (Grèce). Détenu en 2016 à Sydney (Australie) et Felixtowe (Royaume-Uni). Vendu en l'état à Singapour à Avanti Services basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Pakistan. 285 $ la tonne incluant 250 t de carburant.

OOCL China mai 2009 au Modern Terminal de Hong Kong © **Marc Ottini**

Box alias *Box China*, septembre 2016, Gadani
© **Walayat Khan**

Box Emma (ex-*MSC Emma*). OMI 9275646. 5060 evp. Longueur 294 m, 20.180 t. Pavillon Iles Marshall, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Roxy*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Revendu par son armateur grec Allseas Marine SA à Raoul Shipping basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en inde. 280 $ la tonne

MSC Emma, Le Havre (France), 10 septembre 2012
© **Erwan Guéguéniat**

Ex *Box Emma* devenu le *Roxy*, à Alang
© **Jitendra Solanki Jays**

Box Hong Kong (ex-*OOCL Hong Kong*). OMI 9108166. 5344 evp. Longueur 276 m, 24.061 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Revendu par son armateur Allseas Marine SA (Grèce) à Autumn Harvest Maritime Co basé au Libéria avant son départ pour démolition au Pakistan. 285 $ la tonne incluant 250 t de carburant.

OOCL Hong Kong au terminal à conteneurs de Cagliari (Italie) en juin 2013 © **Marc Ottini**

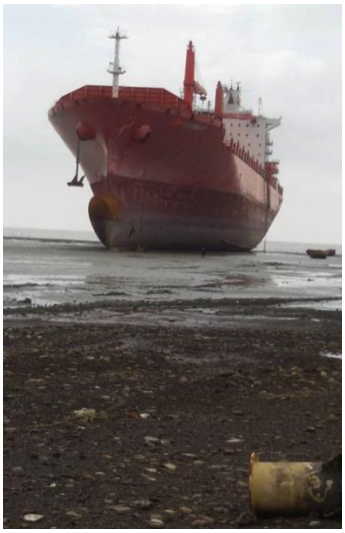
Box 2, août 2016, Gadani © **Nomi Raheem**

Bu Yi He (ex-*Chesapeake Bridge*, ex-*Bu Yi He*). OMI 9139000. 3400 evp. Longueur 243 m, 13.915 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Bu Yi He prenant le pilote à l'entrée du chenal de Ningbo (Chine) en juin 2009 © **Marc Ottini**

Cap Stewart (ex-*Cap San Lorenzo*). OMI 9215684. 3799 evp. Longueur 257 m, 16.054 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Seachange Maritime LLC (Etats-Unis). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition au Bangladesh. 268 $ la tonne.

A quai à Hong Kong (Chine), juin 2008 © **Marc Ottini**



Chittagong
© **Ariful Hassan Nayan**

Centurion. OMI 8203309. evp. Longueur 162 m, 7.256 t. Pavillon Argentine, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Cent*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Ensenada (Argentine) par AFNE. Propriétaire Maruba SCA Empresa (Argentine). Après être resté en attente dans le Rio Parana, il part par ses propres moyens pour démolition en Inde.

Vancouver, Canada (1990 app)
© Mike Griffiths / Rick Garcia

Chicago Bridge (ex-*YM CDhicag*, ex-*Chicago Bridge*). OMI 9247558. 5576 evp. Longueur 279 m, 24.080 t. Pavillon Panama, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Chicago B*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2001 à Mihara (Japon) par Koyo Docks. Propriétaire Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (Japon). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 283 $ la tonne et le carburant du voyage.

Hong Kong, juin 2008. **© Marc Ottini**

CMA CGM Impala (ex-*Semira*, ex-*P&O Nedlloyd Amado*, ex-*Semira*, ex-*CGM Sevilla*, ex-*Semira*). OMI 9134646. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.771 t. Pavillon Royaume-Uni, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Impala*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire CMA CGM (France). Vendu pour démolition en Inde.

DS Patriot (ex-*CSAV Puyehue*, ex-*Hyundai Patriot*). OMI 9215866. 6479 evp. Longueur 304 m, 27.200 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Rio*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2001 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire DS Schiffahrt GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2009 à Seattle (Washington, Etats-Unis) et en 2013 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 259 $ la tonne.

Rio échoué à Alang, août 2016 **© Viral Shah**

E.R. Santiago (ex-*Safmarine Nyanga*, ex-*E.R. Santiago*, ex-*CSAV Ningbo*, ex-*Copiapo*, ex-*E.R. Santiago*). OMI 9160437. 2205 evp. Longueur 196 m, 10.708 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire ER Schiffahrt GmbH & Cie KG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 280 $ la tonne.

Ha Ni He. OMI 9139012. 3400 evp. Longueur 243 m, 13.915 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Départ de Durban (Afrique du Sud) en mai 2011
© Marc Ottini

Hammonia Ionium (ex-*Mare Ionium*, ex-*Tiger Star*, ex-*Mare Ionium*, ex-*Maersk Peterhead*, ex-*OOCL Harmony*, ex-*Mare Ionium*). OMI 9143518. 2959 evp. Longueur 196 m, 11.132 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hansa Mare Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 295 $ la tonne incluant une hélice en bronze de rechange de 46 t.

Sous les portiques de Hong Kong en juin 2008
© Marc Ottini

Hammonia Thracium (ex-*Maersk Thracium*, ex-*Maersk Petersburg*, ex-*Mare Thracium*, ex-*MSC Oregon*, ex-*Mare Thracium*). OMI 9151527. 2959 evp. Longueur 196 m, 11.175 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hammonia Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2014 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 297 $ la tonne.

Keelung Taiwan, novembre 2015 © **Chun-Hsi**

*Heike P (*ex-*Tiger Shark*, ex-*Heike P*, ex-*Kota Perwira*, ex-*Heike P,* ex-*OOCL Bangkok*, ex-*Heike*, ex-*Maersk Pelepas*, ex-*Safmarine Ibhayi*, ex-*Maersk Pelepas*, ex-*Heike*). OMI 9225419. 2732 evp. Longueur 211 m, 13.062 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2010 à Xiamen (Chine) et en 2015 à Shenzen (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 278 $ la tonne incluant le carburant.

Hermann Wulff (ex-*Ibn Khallikan*, ex-*OOCL Energy*, ex-*Hermann Wulff*). OMI 9316373. 2732 evp. Longueur 211 m. Pavillon Allemagne. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2006 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Hermann Wulff John-Peter Wulff GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

Passage dans Singapore Roads pour rejoindre le terminal de Brani, juin 2008 © **Marc Ottini**

HH North (ex-*Connorth*, ex-*Access D*, ex-*Access F*, ex-*Steamers Power*, ex-*Tiger Power*, ex-*Steamers Power*). OMI 9151876. 779 evp. Longueur 127 m, 4.198 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Nankin (Chine) par Jinling SY. Propriétaire Arka Global Marine Services (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2008 et en 2012 à Marsaxlokk (Malte). Vendu pour démolition en Inde.

Au quai du Levant, port de Valence (Espagne), 5 février 2016. © **Manuel Hernandez Lafuente**

HS Beethoven ((ex-*APL Italy*, ex-*MSC Arizona*, ex-*HS Voyager*). OMI 9252266. 4350 evp. Longueur 282 m, 19.290 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Hansa Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Shanghai (Chine) pour démolition au Bangladesh. 282 $ la tonne.

HS Beethoven, sur l'Escaut, 13 mai 2012
© **Pascal Bredel**

HS Colon (ex-*Maersk Dampier*, ex-*CMA CGM Neptune*, ex-*JS Colon*). OMI 9248083. 4367 evp. Longueur 280 m, 19.259 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Colo*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Hansa Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Malte pour démolition en Inde. 278 $ la tonne.

HS Colon, à quai à Fos sur Mer (France), 22 août 2015 © **Pascal Bredel**

HS Mozart (ex-*APL Australia*, ex-*MSC Lausanne*, ex-*HS Explorer*). OMI 9252254. 4350 evp. Longueur 282 m, 19.171 t. Pavillon Malte, pavillon Togo pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Sistership du *HS Beethoven*, construit en 2002 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Hansa Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2010 à Port Botany (Australie), en 2013 à Melbourne (Australie), en 2014 à Shenzen (Chine) et en 2015 à Ningbo (Chine). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition au Bangladesh. 310 $ la tonne incluant 500 t de carburant.

Jing Po He. OMI 9139036. 3400 evp. Longueur 243 m, 13.915 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

JPS Debussy. OMI 9235907. 6627 evp. Longueur 300 m, 26.353 t. Pavillon Grèce. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire J P Samartzis Maritime Enterprises Co SA (Grèce). Détenu en 2016 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 317 $ la tonne.

Karmen (ex-*Japan Sea*, ex-*Zim Japan*). OMI 8906731. 3029 evp. Longueur 236 m, 10.500 t. Pavillon Libéria, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Kar*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Kerstin S (ex-*Valparaison Express*, ex-*P&O Nedlloyd Pantanal*, ex-*Kerstin S*). OMI 9153393. 2474 evp. Longueur 207 m, 10.590 t. Pavillon Antigua et Barbuda, pavillon Palaos pour son dernier voyage et abrégé en *Stin*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Propriétaire H Schepers Bereederungs GmbH &Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Jebel Ali (Emirats Arabes Unis) pour démolition en Inde. 315 $ la tonne incluant 200 t de carburant.

Kerstin S, Le Havre (France), 23 mai 2008
© **Erwan Guéguéniat**

Liwia P (ex-*OOCL Mumbai*, ex-*Liwia*, ex-*Safmarine Ikapa*, ex-*MSC Canada*, ex-*Liwia*). OMI 9232759. 2732 evp. Longueur 211 m, 13.062 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Liwi*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état en Corée du Sud pour démolition au Bangladesh. 271 $ la tonne incluant le carburant.

Novembre 2015, le porte-conteneurs allemand *Liwia P* charge à Napier (Nouvelle-Zélande) des conteneurs destinés à l'Asie, pour le compte du Danois Maersk
© Brent

Mamitsa (ex-*Potsdam*, ex-*Kota Pelangi*, ex-*Potsdam*, ex-*Kota Pelangi*, ex-*Potsdam*, ex-*Ipex Emperor*, ex-*Sea Elegance*, ex-*Potsdam*). OMI 9121259. 2890 evp. Longueur 209 m, 11.850 t. Pavillon Libéria. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Warnemünde (Allemagne) par Kvaerner Warnow Werft. Propriétaire Con Chart Commercial Inc (Grèce). Détenu en 2007 à Shenzen (Chine) et en août 2016 à Anvers pendant 15 jours avec 30 déficiences. Il est libéré et se dirige aussitôt vers les chantiers de démolition d'Alang.

Mare Articum (ex-*APL Chile*, ex-*Mare Arcticum*, ex-*YM New York*, ex-*Trade Tesia*, ex-*Mare Arcticum*). OMI 9213284. 4038 evp. Longueur 261 m, 16.180 t. Pavillon Gibraltar. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hansa Mare Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2002 à Singapour, en 2004 à Hong Kong (Chine) et en 2016 à Shanghai (Chine). Vendu en l'état à Shanghai (Chine) pour démolition en Inde. 301 $ la tonne incluant 200 t de carburant.

Meta (ex-*Maersk Perth*, ex-*Meta*). OMI 9232747. 2732 evp. Longueur 211 m, 13.016 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Met*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Stefan Patjens GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Valence (Espagne) pour démolition en Inde. 250 $ la tonne incluant 150 t de carburant.

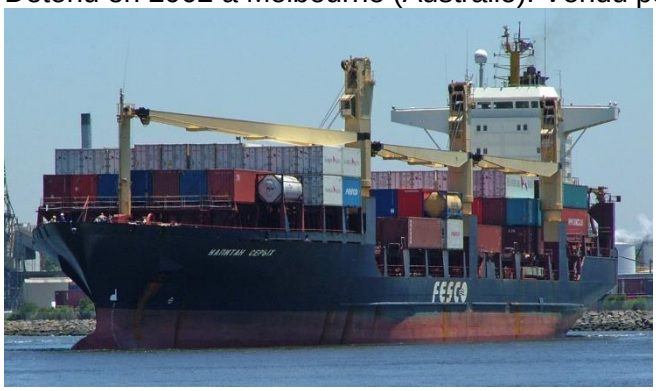
Passage devant Terneuzen (Pays-Bas), août 2015
© Marc Ottini

Alang, Octobre 2016 © **Viral Shah**

Michaela S (ex-*MSC Cristobal*, ex-*Maersk Nantes*, ex-*Michaela S*, ex-*Contship Spirit*, ex-*Michaela S*). OMI 9153381. 2474 evp. Longueur 207 m, 10.550 t. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas /Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft. Propriétaire Reederei Rudolf Schepers GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 308 $ la tonne.

MOL Express. OMI 9251391. 4589 evp. Longueur 294 m, 21.615 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Seaspan Ship Management Ltd (Canada). Vendu en l'état à Shanghai (Chine) pour démolition en Inde. 276 $ la tonne.

MSC Jilhan (ex-*Kapitan Kurov*, ex-*Contship Italy*, ex-*Red Sea Europa*, ex-*CGM Roussillon*, ex-*Sandra K*, ex-*Sea Merchant*, ex-*JSS Scandinavia*, ex-*Sandra K*). OMI 8502717. 1317 evp. Longueur 161 m, 5.936 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Travemünde (Allemagne) par Schlichting. Propriétaire MSC Mediterranean Shipping Co (Suisse). Détenu en 2002 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 276 $ la tonne.



Kapitan Kurov à Melbourne (Australie) en décembre 2004. © **Marc Ottini**

MSC Jilhan à la sortie de l'Elbe en juin 2010 ayant perdu ses 3 grues. © **Marc Ottini**

MSC Manu (ex-*Victor*, ex-*Cap Victor*, ex-*Maersk Matane*, ex-*Margrethe Maersk*). OMI 8613322. 4437 evp. Longueur 294 m, 23.450 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire MSC Mediterranean Shipping Company (Suisse). Vendu pour démolition en Inde.

Nadir (ex-*Maersk Hong Kong*, ex-*Nadir*). OMI 9127784. 1647 evp. Longueur 178 m, 9.505 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Alpha Shipmanagement GmbH& Co KG (Allemagne). Détenu en 2008 à San Antonio (Chili). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. Abrégé en *Dir* pour l'échouage.

Naxihe. OMI 9139024. 3248 evp. Longueur 243 m, 13.915 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO Container Lines Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

A l'entrée de Durban (Afrique du Sud), avril 2006 © **Marc Ottini**

Northern Endurance (ex-*Cap Matapan*, ex-*Alianca Singapore*, ex-*Cap Matapan*, ex-*Northern Endurance*, ex-*Andhika Fatima*). OMI 9230086. 2456 evp. Longueur 208 m, 10.882 t. Pavillon Libéria, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Endura*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Norddeutsche Reederei H Schuldt GmbH& Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde.

Aberdeen, Lamma Channel, Hong Kong en mai 2009 © **Marc Ottini**

Northern Glory (ex-*MOL Virtue*, ex-*APL Egypt*, ex-*Northern Glory*). OMI 9196905. 4890 evp. Longueur 294 m, 20.046 t. Pavillon Allemagne, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Fern*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Détenu en 2013 à Shenzen (Chine). Revendu en l'état à Singapour par son armateur allemand Norddeutsche Reederei H Schuldt GmbH & Co KG à Nabeel Shipmanagement FZE (Emirats Arabes Unis) avant son départ pour démolition en Inde. 310 $ la tonne incluant 350 t de carburant.

Northern Grace (ex-*APL Arabia*, ex-*MOL Vigilance*, ex-*Vantage*, ex-*MOL Vantage*, ex-*APL Arabia*, ex-*Northern Grace*). OMI 9196890. 4890 evp. Longueur 294 m, 20.073 t. Pavillon Libéria, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Grace*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Norddeutsche Reederei H Schuldt GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition au Bangladesh. 295 $ la tonne incluant le carburant du voyage.

Primus (ex-*Hanjin Salerno*, ex-*Genoa Senator*, ex-*Safmarine Letaba*, ex-*Primus*, ex-*CSAV Guayas*, ex-*Sea Parana*, ex-*Primus*). OMI 9124380. 2080 evp. Longueur 188 m, 10.430 t. Pavillon Libéria, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Primus I.* Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Hansa Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde.

Devant Terneuzen (Pays-Bas), avril 2005
© **Marc Ottini**

Alang, août 2016 © **Vaja Nilesh**

Santa Giuliana (ex-*Delmas Bouake*, ex-*Clan Tangun*, ex-*Santa Giuliana*, ex-*P&O Nedlloyd Orinoco*, ex-*Nedlloyd Orinoco*, ex-*Santa Giuliana*). OMI 9126481. 2061 evp. Longueur 182 m, 8.870 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Lubeck-Siems (Allemagne) par Flender. Propriétaire Reederei Claus-Peter Offen GmbH & CoKG (Allemagne). Détenu en 2004 à Hong Kong. Vendu pour démolition en Inde.

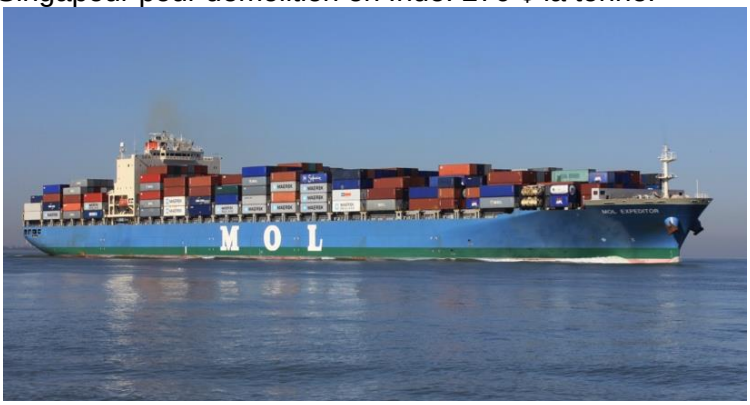
Clan Tangun © **Roland Grard**

Seaspan Efficiency (ex-*MOL Efficiency*). OMI 9251365. 4589 evp. Longueur 294 m, 21.501 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Kobe (Japon) par Mistubishi. Propriétaire Seaspan (Canada). Vendu en l'état à Singapour pour une destination de démolition non spécifiée. 276 $ la tonne.

MOL Efficiency, sur l'Escaut, 16 décembre 2013 © **Pascal Bredel**

Seaspan Excellence (ex-*MOL Excellence*). OMI 9251377. 4589 evp. Longueur 294 m, 21.564 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Seaspan Corp (Canada). Détenu en 2004 à Vancouver (Canada). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 280 $ la tonne incluant 800 t de carburant.

Seaspan Expeditor (ex-*MOL Expeditor*, ex-*APL Expeditor*, ex-*MOL Expeditor*). OMI 9251389. 4589 evp. Longueur 294 m, 21.563 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Seaspan (Canada). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 276 $ la tonne.



MOL Expeditor, sur l'Escaut, 9 septembre 2012
© **Pascal Bredel**

Seaspan Expeditor, en Chine
© **Stephane Zunquin**

Viktoria Wulff (ex-*MSC Firenze*, ex-*Maersk Dusseldorf*, ex-*Hijaz*, ex-*Maersk Diadem*, ex-*Viktoria Wulff*). OMI 9252101. 4546 evp. Longueur 292 m, 21.191 t. Pavillon Libéria, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2006 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Reederei Hermann Wulff John-Peter Wulff GmbH & Co KG (Allemagne). Vendu en l'état à Shanghai (Chine) pour démolition au Bangladesh. Hors accident, c'est le navire le plus jeune parti à la casse, il avait été achevé le 27 novembre 2006, il y a moins de 10 ans. 303 $ la tonne incluant le carburant du voyage.

24 juillet 2016 © **Marc Ottini**

Westphalia (ex-*Emirates Kabir*, ex-*APL Jakarta*, ex-*Julia*, ex-*Alessa*). OMI 9219408. 3108 evp. Longueur 220 m, 15.161 t. Pavillon Libéria, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Phalia*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska Nowa. Propriétaire Hammonia Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Parti de Carthagène en Colombie, il traverse l'Atlantique à destination des chantiers de démolition du sous-continent indien. 240 $ la tonne. Le 20 octobre, il atteint Port Louis (Ile Maurice) et annonce pour prochaine destination les chantiers d'Alang. Le 29 octobre, il est en escale à Colombo (Sri Lanka). Il est finalement échoué au Bangladesh.

APL Jakarta sous les portiques de Botany Bay (Sydney) en décembre 2004 © **Marc Ottini**

Xibohe. OMI 9139048. 3248 evp. Longueur 243 m, 13.915 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Yu Gu He. OMI 9139050. 3400 evp. Longueur 243 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Attente sur rade à Jeddah (Arabie Saoudite), juillet 2008 © **Marc Ottini**

Cargo réfrigéré

Aquamarine (ex-*Sierra Gredos*). OMI 7719595. Longueur 101 m, 1.641 t. Pavillon Moldavie, pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Ukraine Register of Shipping. Construit en 1979 à Gijon (Espagne) par Maritima del Musel; jumboïsé en 1986 et rallongé de 86 à 101 m. Propriétaire Portoflot Co Ltd (Ukraine). Vendu pour démolition en Turquie.

Sierra Gredos au départ d'IJmuiden (Pays-Bas), 1er octobre 1997 © **Kees Heemskerk** .

Aquamarine à Istanbul (Turquie), 15 août 2010
© **Manoudakis Michael**

Belgian Reefer (ex-*Anne B.*). OMI 8300365. Longueur 145 m, 6.760 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Chartworld Shipping Corp (Grèce). Détenu en 2002 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Février 1994, *Anne B*, Le Havre (France)
© **Pascal Bredel**

Juin 2014, *Belgian Reefer*, en Manche
© **Marc Ottini**

Frio Atlantic (ex-*Silver Statt*, ex-*Cape Cavo*). OMI 8911487. Longueur 120 m, 4.302 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Shanghai (Chine) par Shanghai SY. Propriétaire Lavinia Corp (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 275 $ la tonne.

A Harlingen (Pays-Bas), 14 janvier 2013
© **Ruud Burgers**

Lapponian Reefer. OMI 8917534. Longueur 140 m, 4.959 t. Pavillon Barbades. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Tonsberg (Norvège) par Kaldnes MV. Propriétaire Holy House Shipping AB (Suède). Détenu en 2011 à Summerside (Canada). Vendu pour démolition en Inde.

Lapponian Reefer, mer de la Manche, 16 février 2016 © **Erwan Guéguéniat**

Spring Bay (ex-*Apus*, ex-*Goyen*, ex-*Aven*, ex-*Royal Klipper*). OMI 8604606. Longueur 107 m, 2.367 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Capelle (Pays-Bas) par Ysselwerf. Propriétaire Aquaship Ltd (Lettonie). Détenu en 2000 à Tarente (Italie) et en 2001 à Palerme (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 252 $ la tonne incluant 150 t de carburant.

Royal Klipper au nord du canal de la Mona, détroit des Antilles séparant Porto Rico et la République Dominicaine. © **Victor Reijnhout**

Le 29 août, le *Spring Bay* quitte Maputo (Mozambique) à destination d'Alang. Dans la soirée, il se signale en panne moteur à 175 km au large. Les secours sont déclenchés mais au matin le navire s'est rapproché à 4 km des côtes. Les autorités du Mozambique mettent en doute l'existence de la panne. Elles soupçonnent une baraterie: l'armateur aurait voulu couler le navire pour réclamer 2 millions de $ à son assureur, près de 4 fois son prix à la ferraille. Les 15 marins sont débarqués. Nouveau rebondissement, à la mi septembre, le *Spring Bay* parvient à quitter le Mozambique en remorque d'un navire non identifié à destination prétendue d'un chantier de réparation à Madagascar; le convoi reste en dehors des écrans radar pendant plusieurs semaines. Le 17 octobre, clap de fin, le remorqueur tanzanien *Comarco Swift* livre le *Spring Bay* aux chantiers de démolition d'Alang.

Le *Comarco Swift*, à Pemba (Mozambique), juillet 2013 © **JJ Faria Nunes**

Spring Bay à Luanda (Angola), décembre 2014 © **Xeon/MarineTraffic**

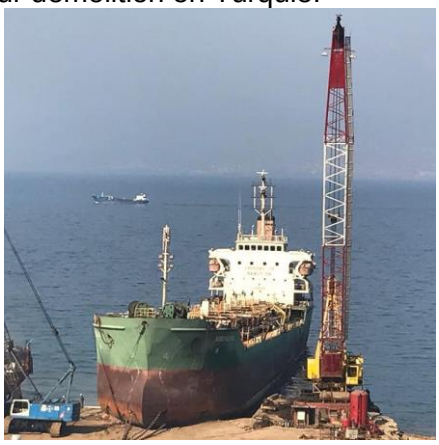
Tanker

Akamas (ex-*Jiwanat Qatar*, ex-*Sapphire River*). OMI 9018414. Longueur 182 m, 8.240 t. Pavillon Singapour, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Sam*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire World Tankers Management Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2008 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2012 à Chennai (Inde) et en 2013 à Haldia (Inde). Vendu pour démolition au Pakistan.

7 juin 2016, Singapour
© Vladimir Knyaz

AOG Explorer (ex-*Tradewind Explorer*, ex-*Uxmal*ex-*Asean Princess*). OMI 9046057. Longueur 129 m, 2.774 t. Pavillon Panama, pavillon Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1991 à Singapour par President Marine. Propriétaire Anyiam-Osigwe Group (Nigéria). Vendu pour démolition en Turquie.

AOG Explorer à quai à Dakar (Sénégal), 9 février 2011
© Ivan Meshkov



Aliaga **© Selim San**

Federal I (ex-*Navarino*, ex-*Flinders*, ex-*Mobil Flinders*). OMI 8021830. Ex supertanker converti en 2007 en FSO, unité flottante de stockage et déchargement. Longueur 290 m, 24.550 t. Pavillon Indonésie, pavillon Djibouti pour son dernier voyage sous le nom de *Aces*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Sinar Mentari Prima Pt (Indonésie). Détenu en 2000 à Port Stanvac (Australie) et en 2005 à Tuzla (Turquie). Vendu en l'état à Jambi (Indonésie) et remorqué pour démolition au Pakistan. 205 $ la tonne. Le 1er novembre, des explosions et un incendie ravagent le navire. Des dizaines d'ouvriers étaient à bord. Voir le chapitre "Accidents", p 7.

Mobil Flinders **© Bruce Doleman**

FPSO Falcon (ex-*Amazon Falcon*, ex-*Geneva*, ex-*Esso Geneva*, ex-*Esso Al-Duriyah*, ex-*Al-Duriyah*, ex-*Esso Geneva*). OMI 7373092. Longueur 340 m, 54.254 t. Pavillon Bahamas. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1975 à Sakaide (Japon) par Kawasaki.

Le tanker *Esso Geneva* © **Auke Visser**

Devenu le *FPSO Falcon* © **SBM**

Converti en 2002 pour Single Buoy Moorings en FPSO, unité flottante de stockage, production et déchargement pour partie à Singapour par Keppel Shipyard et pour partie à Dubai; le coût de la conversion est estimé à 100 millions de $. A partir de 2002, il est exploité par une filiale d'Exxon Mobil sur le champ pétrolier de Yoho au large du Nigéria; sa capacité de production était de 100.000 barils de pétrole par jour et 100.000 m3 de gaz, sa capacité de stockage 2,2 millions de barils. A la fin de son contrat en 2009, le *FPSO Falcon* avait été ramené à Singapour, où il a attendu une nouvelle affectation, en vain. Le 2 octobre 2016, il est échoué pour démolition à Alang.

Alang © **Imran Mustufa Memon**

FSU Soorena (ex-*Lanistes*). OMI 7379802. Longueur 344 m, 41.168 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Transformé en 2000 et 2001 par le chantier Sembawang, de Singapour, en « floating storage unit », le *FSU Soorena* (Panama) est l'ancien pétrolier *Lanistes*. Il a été construit en 1975 par Mitsui, à Chiba (Japon) pour Shell Tankers (UK) Ltd. De février 1983 à décembre 1985, il a été désarmé dans le Loch Striven, en Ecosse. En 1988, il a été francisé par la Société maritime Shell ; avec ses 311 896 tonnes de port en lourd, il a alors été pendant plusieurs années le plus gros pétrolier français. Il est retourné au pavillon anglais en septembre 1999, puis a gagné Singapour pour devenir un stockage flottant. Les travaux ont été commandés par Shell Explorations BV. Le *FSU Soorena* a été utilisé comme stockage flottant sur le site offshore de Soroosh/Nowrooz, dans le Golfe persique, exploité par la National Iranian Oil Company. Vendu en l'état à Bushire (Iran) pour une destination de démolition non spécifiée.

Lanistes et *FSU Soorena* **Collection Kees Helder**

Lentera Bangsa (ex-*Afroditi*, ex-*British Strenghth*, ex-*Australian Achiver*, ex-*BP Achiever*). OMI 7925730. Converti en stockage flottant en 2010. Longueur 261 m, 24.652 t. Pavillon Indonésie. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Hebburn (Royaume-Uni) par Swan Hunter pour la filiale australienne de BP Thames Tankers Co Ltd.

Australian Achiever © **Bill Court**

En 2010, le *Lentera Bangsa* est racheté par l'indonésien PT Trada Maritime et converti en stockage flottant par COSCO Guangdong. Il entre en service sur le champ pétrolier de Widuri en mer de Java. Le 23 septembre 2011 un incendie détruit la salle des machines. L'équipage est évacué, 4 marins souffrent de brûlures, un est porté disparu. Le *Lentera Bangsa* est retiré de l'exploitation; il ne sera pas réparé. Il reste en attente en Indonésie. En 2016, il est remorqué pour démolition au Pakistan. 169 $ la tonne.

Lentera Bangsa © **Photoship**

Septembre 2011, lutte anti incendie © **kntrisulap111**

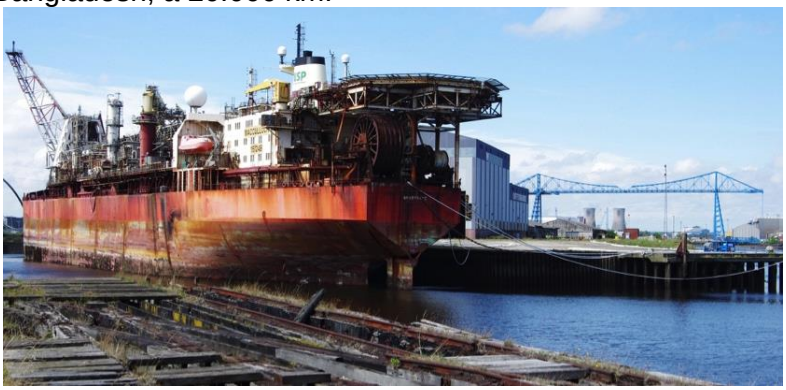
North Sea Producer (ex-*Dagmar Maersk*). OMI 8124058. Ex tanker converti en FPSO en 1996. Longueur 236 m. Pavillon Royaume-Uni, pavillon Libéria pour son dernier voyage sous le nom de *Producer*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs pour Maersk Tankers.

Dagmar Maersk © **Pieter Melissen**

Wallsend Dry Docks, début des travaux de conversion © **North East Maritime**

Après seulement 12 ans d'activité comme tanker, il est converti en unité FPSO dans les chantiers de Wallsend au nord-est de l'Angleterre. Il est remis en service par son armateur Maersk Tankers FPSO et exploité dans les champs pétroliers de Mer du Nord par North Sea Production Co Ltd, un joint venture entre AP Moller Maersk et la compagnie brésilienne de services pétroliers Odebrecht Oleo e Gas.

Le 18 août 2015, il est remisé à Middlesbrough, sur la Tees. Il n'avait pas quitté la mer du Nord depuis sa conversion. En 2016, il part en remorque du *Terasea Hawk* et passe devant le chantier de démolition Able UK d'Hartlepool à l'embouchure du fleuve. L'ex britannique *North Sea Producer*, appartenant à un armateur danois, devenu le libérien *Producer* est échoué pour démolition loin de là, à Chittagong, Bangladesh, à 20.000 km.



En attente sur la Tees. © **Tony**

Echoué pour démolition à Chittagong
© **Gazette Live**

Rakan I (ex-*Haci Ahmet Telli*, ex-*Pointe du Roc'h*). OMI 7389716. Longueur 86 m, 1.735 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Ce tanker construit en 1975 sous le nom de *Pointe du Roc'h* par le chantier de Kalmar (Suède) a opéré successivement pour trois armements français, d'abord la Société Bretonne d'Armement Maritime (Bretam, groupe Transcaup), puis en 1976 la Société Finistérienne de Cabotage (filiale de la Compagnie générale maritime ayant repris la flotte du groupe Transcaup) et enfin en 1994, la Navale Française, issue de la fusion de la Navale de Transports Vinicoles Leduc et de la Finistérienne.

Pointe du Roc'h, immatriculé à Brest (France)
Le Havre (France), avril 1993

puis à Nassau (Bahamas) © **Pascal Bredel**

Entre temps, le *Pointe du Roc'h* a été transféré du pavillon français à celui des Bahamas en 1993. Il a été vendu en février 1998 à l'armement turc Jemiciler Denizcilik et a été renommé *Haci Ahmet Telli* sous pavillon turc. Une nouvelle vente en a fait en 2010 le panaméen *Rakan I* chez Musandam Shipping, de Dubai. Il a été beaché à Alang le 9 septembre 2016.

Rakan 1, Ajman (Emirats Arabes Unis), juillet 2012 © **Capt Arshad / Marine Traffic**

Tove Knutsen. OMI 8715546. Longueur 243 m, 21.315 t. Pavillon Norvège, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Dove*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Sestao (Espagne) par Astilleros Espanoles (AESA). Revendu par son armateur norvégien Knutsen Tankers AS à Ruyek Maritime Inc basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde.

Tove Knutsen à Fredericia, Danemark
© TSP /Shipspotting

Zeta (ex-*Sea Queen*, ex-*Corinth*, ex-*Canton*, ex-*Akebono*, ex-*Akebono Maru*). OMI 8706167. Longueur 181 m, 8.400 t. Pavillon Libéria. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1988 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Venous Ships Management & Operation LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2011 à Sarroch (Italie). Vendu pour démolition et échoué au Pakistan sous le nom d'*Amlin*.

Sea Queen, Dubaï © **Capt Gadafi**

Amlin, Gadani © **Ovais Ki**

Chimiquier

Mitrope. OMI 9154294. Longueur 149 m, 6.575 t. Pavillon Malte. Société de classification Polish Register of Shipping. Navire double coque construit en 1999 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Polska Zegluga Morska PP, POLSTEAM (Pologne). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition en Inde. 285 $ la tonne.

Mitrope, 26 août 2013, Maasvlakte, Rotterdam (Pays-Bas) © **Wil Weijsters**

Siteam Anja (ex-*Team Anja*, ex-*Simunye*, ex-*Engen Simunye*). OMI 9111058. Longueur 182 m, 11.137 t. Pavillon Iles Marshall, pavillon Congo pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Team Tankers Management A/S (Danemark). Détenu en 2013 à Novorossiysk (Russie). En mai 2016, le navire quitte San Lorenzo (Argentine) avec 26.000 t d'huile végétale destinées à Rio Grande (Brésil). Le 17 mai, il est victime d'un black out, dérive et s'échoue sur la côte rocheuse d'Islas de Lobos en face de la station balnéaire de Punta del Este (Uruguay). La coque du navire se fissure. Après allègement, il est remorqué et mis en sécurité dans l'estuaire du Rio de la Plata pour terminer les opérations de transfert de cargaison. Le *Siteam Anja* était le second plus vieux navire du danois Team Tankers. L'armateur hésite quant à l'avenir; finalement, il est vendu en l'état en Uruguay, dépavillonné et remorqué pour démolition en Turquie.

Février 2013, Louisiane (Etats-Unis) © **Foggy**

Mai 2016, échouage © **Marine Nationale de l'Uruguay**

Stolt Emerald. OMI 8309543. Longueur 177 m, 11.510t. Pavillon Iles Caïman. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double fond construit en 1986 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Passage devant Terneuzen (Pays-Bas), mai 2006
© **Marc Ottini**

Le Havre (France), septembre 2011
© **Pascal Bredel**

Stolt Jade. OMI 8320119. Longueur 177 m, 11.468 t. Pavillon Iles Caïman. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Olpo (Corée du Sud) par Daewoo SB & HM. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Détenu en 2016 à Rizhao (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Le Havre (France), 2 octobre 2011 © **Pascal Bredel**

Transporteur de gaz

Angas (ex-*Sigas Centurion*, ex-*Kilgas Centurion*, ex-*Tarihiko*). OMI 8203232. Longueur 81 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Troon (Ecosse, Royaume-Uni) par Ferguson-Ailsa. Propriétaire Enegas Power Ltd (Nigéria). Détenu en 2000 à Middlesbrough (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Turquie.

En sortie d'Anvers (Belgique), 18 mai 2004. © **Pascal Bredel**

En mer d'Azov © **Yevanov S**

Etagas. OMI 8712570. Longueur 135 m, 4.215 t. Pavillon Curacao. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1988 à Bremerhaven (Allemagne) par Schichau Seebeck. Propriétaire Sloman Neptun Schiffahrts-Aktiengesellschaft (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 401 $ la tonne incluant 619 t d'inox (4,4 % nickel).

Etagas, hiver 1988-89, sortie de chantier à Bremerhaven © **Joerg Seyler**

Gas Jade (ex-*Sigloo Moon*, ex-*Igloo Moon*, ex-*Gaschem Moon*). OMI 8501543. Longueur 142 m, 6.132 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1987 à Emden (Allemagne) par Thyssen Nordseewerke. Propriétaire Sinogas Management Pte (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 472 $ la tonne incluant 1280 t d'inox, le tarif le plus élevé du trimestre.

Sigloo Moon, au mouillage au large de Dubaï, 24 février 2007 © **Reinier Meuleman**

Gaz Fountain (ex-*Joyama*, ex-*Joyama Maru*). OMI 8406054. Longueur 225 m, 18.962 t. Pavillon Panama, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Rain*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Naftomar Shipping & Trading Co Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan. 290 $ la tonne.

En mer Rouge, 29 mars 2013 © **Vitatus/Marine Traffic**

Gas Suez (ex-*Clipper Sun*, ex-*Nuevo Laredo*, ex-*Sydfonn*). OMI 7422221. Longueur 169 m, 8.975 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Transport de gaz de pétrole liquéfiés d'une capacité de 22.182 m^3, construit en 1978 par les Chantiers navals de La Ciotat comme norvégien *Sydfonn* pour l'armement Sigval Bergesen. Vendu dès 1979 à Petroleos Mexicanos (Pemex) et renommé *Nuevo Laredo* sous pavillon mexicain. En 2000, devenu le norvégien *Clipper Sun* à l'armement Solvang. Revendu en 2007 au groupe grec Benelux Overseas, d'Athènes, armateur d'une quinzaine de transports de gaz, et rebaptisé *Gas Suez* sous pavillon panaméen. Détenu en 2010 et en 2011 à Suez (Egypte). Beaché le 31 juillet 2016 à Alang. 285 $ la tonne.

Sydfonn © **Jean-Claude Rihal**

Gas Suez, March 30, 2010 © **Bahaa Fatima**

Guaruja. OMI 7921875. Longueur 110 m, 3.962 t. Pavillon Brésil, pavillon Djibouti pour son dernier voyage sous le nom d'*Aruja*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Tamano (Japon) par Mitsui. Propriétaire PETROBRAS (Brésil). Vendu pour démolition en Inde.

© **skipslistene**

Alang, en attente de démolition © **Pankaj Sahani**

Vraquier

Alianca Sky (ex-*Oak 2*, ex-*Atlas Amelia*, ex-*Lady Z*, ex-*Santa Rosa*). OMI 9128441. Longueur 186 m, 9.486 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard. Propriétaire Samos Island Maritime Co Ltd (Grèce). Détenu en 2009 à Qingdao (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan.

Santa Rosa © **B A Krohn Johansen**

Allianca Sky à Gadani © **Ovais Ki**

An Fu Star (ex-*First Endeavour*, ex-*Lord Fortune*, ex-*Laut Fortune*, ex-*West Fortune*). OMI 9087855. Longueur 225 m, 9.911 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Mihara (Japon) par Koyo DY Co. Propriétaire Hongda Ship Management Co Ltd (Chine). Détenu en 2006 à Gladstone (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 255 $ la tonne.

Apisara Naree (ex-*Saltnes*, ex-*Apisara Naree*). OMI 9127045. Longueur 145 m, 4.423 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Cheunggu Marine Industry. Propriétaire Precious Shipping PCL (Thaïlande). Détenu en 2014 à Montréal (Canada). Vendu pour démolition en Inde. 265 $ la tonne.

Août 2015, sur le Rio Parana (Argentine) © **Maxi Alonso**

Benita (ex-*New Rainbow*, ex-*Star Sea Rainbow*). OMI 9172961. Longueur 181 m, 7.586 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1998 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Unit Maritime Inc (Grèce). Détenu en en 1999 à Portland (Orégon, Etats-Unis), en 2009 à Townsville (Australie) et en 2015 à Novorossiysk (Russie). Echoué sur un récif au sud-est de l'Ile Maurice le 17 juin. Vendu pour démolition à Alang, il coule le 1er août. Voir "celui qui n'atteindra jamais Alang", page 1.

Echoué sur l'île Maurice © **L'Express.mu**

Bolkar (ex-*Dorine*). OMI 9133783. Longueur 187 m, 9.706 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard. Propriétaire Sarioglu Denizcilik (Turquie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bussara Naree (ex-*Solnes*, ex-*Bussara Naree*). OMI 9127057. Longueur 145 m, 4.445 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Cheunggu Marine Industry Co. Propriétaire Precious Shipping (Thaïlande). Détenu en 2003 à Tokuyama (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 265 $ la tonne.

Santos (Brésil), mai 2012 © **Ingomar Lochschmidt**

C. Iris (ex-*Claret*). OMI 9135365. Longueur 225 m, 10.205 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Imari (Japon) par Namura. Propriétaire Chang Myung Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Venise (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 290 $ la tonne.

Mai 2005, Newcastle (Australie) © **John Wrightson**

Cemtex Diligence. OMI 9179787. Longueur 225 m, 11.763 t. Pavillon Taiwan, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Tex*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1999 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire U-Ming Marine Transport Corp (Taiwan). Détenu en 2005 et 2016 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 258 $ la tonne, incluant le carburant du voyage.

Cemtex Diligence entrée au port de Newcastle (Australie), 4 juin 2015 © **Nakorog**

Chalothorn Naree (ex-*Tulum*, ex-*J.Michelle*). OMI 9125449. Longueur 164 m, 6.040 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Precious Shipping PCL (Thaïlande). Détenu en 2005 à Nantes (France) et à Ambarli (Turquie) et en 2014 à Venise (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 253 $ la tonne.

Chalothorn Naree devant Anadolu Kavagi (Turquie), juin 2006 © **Marc Ottini**

Chang Ming Sheng (ex-*Energy*, ex-*Energy Explorer*). OMI 9052862. Longueur 225 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Tianjin Changming Shipping Group (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Energy, 25 mars 2008, Montoir (France) © **Erwan Guéguéniat**

CSK Beilun (ex-*Pierre LD*). OMI 9165528. Longueur 289 m, 21.000 t. Pavillon Singapour, pavillon Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Sun*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen; achevé par Tsuneishi. Propriétaire Tai Chong Cheang Steamship Co (Singapour). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 279 $ la tonne incluant 800 t de carburant.

Istanbul (Turquie), en direction de la Mer Noire, juin 2006 © **Marc Ottini**

Singapour, avril 2007 © **Hajo Schaefer**

Deep True (ex-*Inspiration I*, ex-*Island of Luck*, ex-*Jupiter Bright*, ex-*Chip Bulker*, ex-*Altamonte*). OMI 8508577. Longueur 167 m, 5.666 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Hakodate (Japon) par Hakodate Dock. Propriétaire Stiga Shipping Co (Turquie). Détenu en 2000 à Tokuyama (Japon) et Albany (Australie), en 2008 à Silvertown (Royaume-Uni), en 2011 à Huelva (Espagne) et en 2016 à Mersin (Turquie). Vendu pour démolition en Inde. 267 $ la tonne.

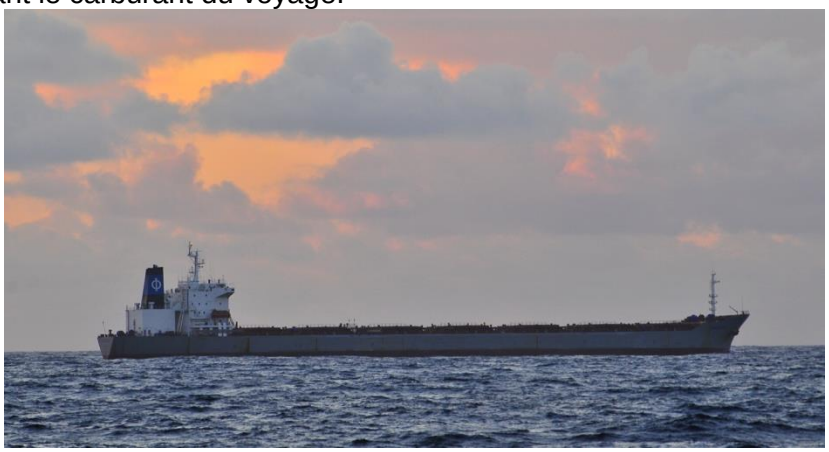
Alang © **Vaja Nilesh**

Delta Pride. OMI 9012381. Longueur 186 m, 8.034 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Kwangyang Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2001 à Long Beach (Californie, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 278 $ la tonne.

Vancouver (Canada), décembre 2015
© **Rick Voice**

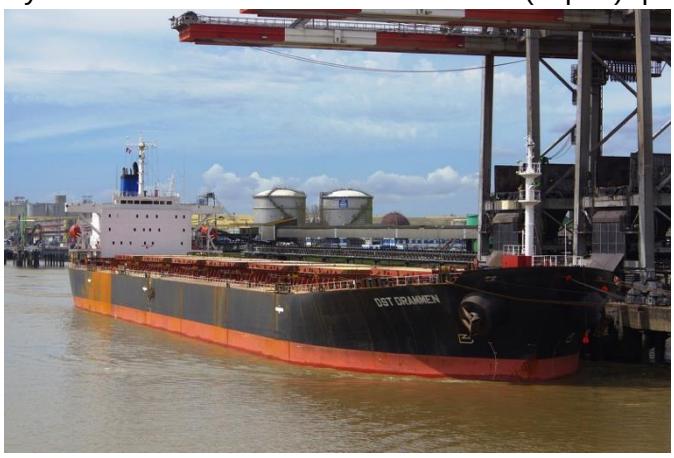
Gadani, août 2016 © **Walayat Khan**

Despina (ex-*Pacific Brilliance*). OMI 9034339. Longueur 225 m, 11.610 t. Pavillon Grèce, pavillon Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Espina*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1993 à Shanghai (Chine) par Jiangnan. Propriétaire Fafalios Shipping SA (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah pour démolition en Inde. 255 $ la tonne incluant le carburant du voyage.



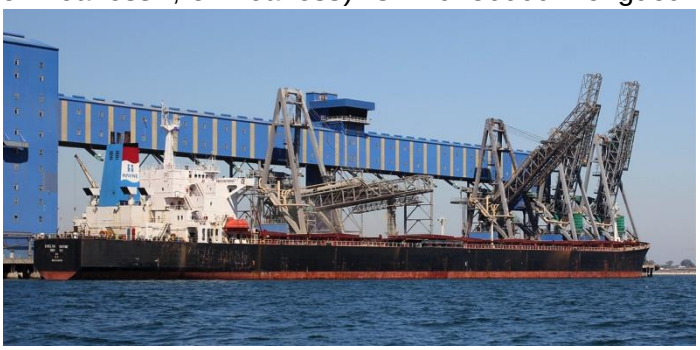
Dans la Manche, août 2010 © **Marc Ottini**

DST Drammen (ex-*Lopi Z*, ex-*Searex Nova*, ex-*Sincere Nova*). OMI 9155004. Longueur 225 m, 9.792 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Atlantica Shipping AS (Norvège). Détenu en 2012 à Canton (Chine), en 2015 à Aughinish (Irlande) et en mars 2016 à Nantes (France) pendant 21 jours. Vendu pour démolition au Pakistan.



DST Drammen, Montoir (France), 12 avril 2016. Après avoir terminé un chargement de blé à Montoir Agro, son départ est retardé en raison d'un contentieux. En attendant, il est exilé au terminal charbonnier.
© Erwan Guéguéniat

Evelyn Hayne (ex-*Chang Sheng*, ex-*Ocean Glory*, ex-*Fearless I*, ex-*Fearless*). OMI 9136060. Longueur 229 m, 10.566 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hayne Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.



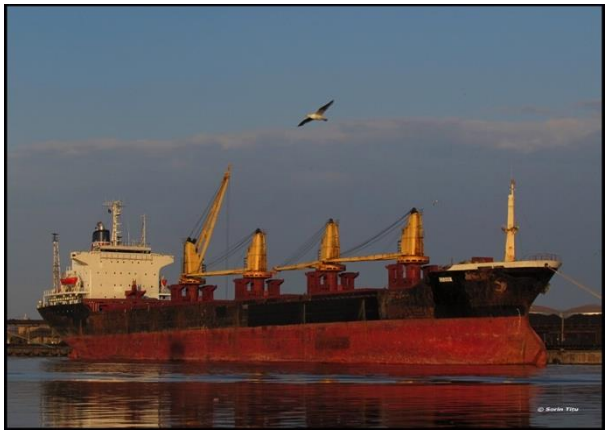
29 mars 2015, chargement au terminal à grain CBH, Kwinana (Australie). **© hansfair**

Ever Blossom. OMI 9159529. Longueur 225 m, 10.105 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire First Steamship Co Ltd (Taiwan). Détenu en 2009 à Newcastle (Australie) et en 2010 à Esperance (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 278 $ la tonne.

Ever Excellent (ex-*Bruno Salamon*, ex-*DS Excellent*, ex-*Ever Excellent*). OMI 9182174. Longueur 225 m, 9.750 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire First Steamship Co Ltd (Taiwan). Vendu pour démolition au Pakistan. 288 $ la tonne.

Ever Excellent, arrivée en baie de Muchke, Vanino (Russie), 2 mars 2016 **© andy.ru73**

Fareast Sunny (ex-*Amalia*, ex-*Golden Pegasus*, ex-*Golden Wing*). OMI 8819201. Longueur 180 m, 6.506 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Oshima (Japon) par Oshima SB. Propriétaire Jiangsu Fareast Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2002 à Jacksonville (Floride, Etats-Unis), en 2003 à Batangas (Philippines) et en 2009 à Mourilyan (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 260 $ la tonne.

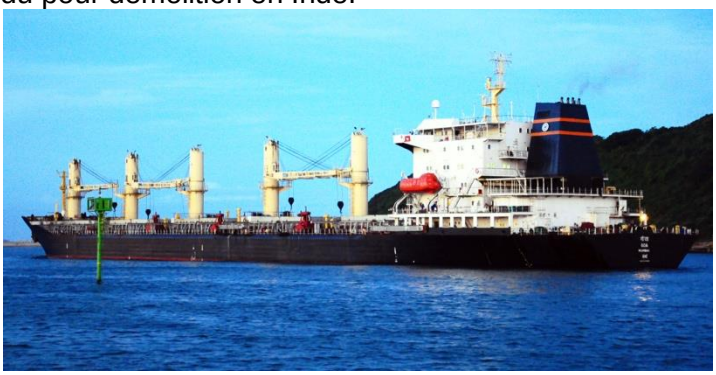


Farouk (ex-*Amira Mariam*, ex-*Makaria*, ex-*Urana Naree*, ex-*Handy Light*, ex-*Ambrose Light*, ex-*Ocelot*). OMI 8123236. Longueur 184 m, 7.618 t. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Usuki (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire Mercator Marine Ltd (Grèce). Détenu en 2005 à Immingham (Royaume-Uni) et en 2015 à Constanza (Roumanie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Farouk, à quai à Constanza (Roumanie) dans le soleil couchant, 2 juillet 2015 © **Sorin Tițu**

Fengi (ex-*Golden Jade*, ex-*Clipper Jade*, ex-*China Spirit*). OMI 9041019. Longueur 225 m, t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Shanghai (Chine) par Jiangnan. Propriétaire Arka Global Marine Services (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2001 à Ningbo (Chine) et en 2011 à Port Arthur (Texas, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Goa. OMI 8511665. Longueur 193 m, 10.958 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1998 à Visakhapatnam (Inde) par Hindustan. Propriétaire SCI – Shipping Corporation of India (Inde). Détenu en 2010 à Tangshan (Chine) et en 2014 à Vostochny (Russie). Vendu pour démolition en Inde.



Sortie de Durban (Afrique du Sud), mai 2011 © **Marc Ottini**

Green Arrow (ex-*Trinity Sierra*, ex-*Asirat*, ex-*Mira*, ex-*Krapanj*, ex-*Celeconbus*). OMI 8313063. Longueur 155 m, 6.045 t. Pavillon Panama, pavillon Sierra Leone pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1985 à Toyama (Japon) par Nipponkai. Propriétaire Strand Management SA (Grèce). Détenu en 2002 à Jacksonville (Floride, Etats-Unis), en 2006 à Savannah (Georgie, Etats-Unis) pendant 110 jours, en 2007 à Ponta Delgada (Acores, Portugal) pendant 114 jours, en 2011 à Police (Pologne) et en 2012 à Rio Grande (Brésil). Vendu aux enchères à Eleusis (Grèce) pour démolition en Turquie. 170 $ la tonne.

A Klaipeda (Lithuanie), November 2011© **Gena Amfinov**

A Aliaga © **Selim San**

Green Season (ex-*Raicho II*). OMI 9002532. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux de bois. Longueur 200 m, 9.518 t. Pavillon Panama, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Son*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Shipfin SA (Suisse). Vendu pour démolition en Inde.

Green Season, 31 octobre 2015, à Malaga (Espagne) © **Salvador de la Rubia**

Son, à Alang © **Sajjad Chowdhury**

Hibari (ex-*Haramachi Maru*). OMI 9142203. Longueur 240 m. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Nippon Yusen Kabushiki Kaisha - NYK Line (Japon). Détenu en 2003 à Qinhuangdao (Chine) et en 2013 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Hua Shan Hai. OMI 9160293. Longueur 225 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1998 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire COSCO Bulk (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Mekong (ex-*Kesari Prem*, ex-*YK Taurus*, ex-*Maersk Taurus*). OMI 9130963. Longueur 225 m, 10.134 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Asiatic Maritime Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2005 à Gladstone (Australie), en 2008 à Dangjin (Corée du Sud), en 2009 à Hay Point (Australie), en 2011 à Canton (Chine) et en 2013 à Tianjin (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 295 $ la tonne.

Mevlana (ex-*Fatih Sultan Mehmet*, ex-*Aquadance*, ex-*Nemtas*, ex-*Telina*, ex-*Amaryllis*, ex-*Sanko Amaryllis*). OMI 8308874. Longueur 185 m, 7.527 t. Pavillon Malte, pavillon Iles Cook depuis janvier 2016. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Propriétaire Emiroglu Deniz Nakliyati (Turquie). Détenu en 2006 à Odessa (Ukraine), en 2007 à Pyeongtaek (Corée du Sud), en 2014 à Safaga (Egypte) et en 2016 à Constanza (Roumanie). Vendu pour démolition au Pakistan. 255 $ la tonne.

14 septembre 1997, *Nemtas* au départ d'Amsterdam (Pays-Bas). © **Kees Heemskerk**

Août 2016, *Mevlana*, échoué à Gadani. © **Hanif Pathan**

Moonvasz (ex-*Halla Pioneer*, ex-*Admiral*, ex-*Beau Admiral*, ex-*Admiral C*, ex-*Progressus*). OMI 8209004. Longueur 160 m, 5.586 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1983 à Onishi (Japon) par Kurushima. Propriétaire Jiangsu Marine Shipping Co (Chine). Détenu en 2009 à Yeosu (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 250 $ la tonne.

Moonvazs, 28 novembre 2009, chargement sur le Yangtse © **Valeriy Balalaev**

New Horizon. OMI 9048108. Longueur 186 m, 8.030 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Kwangyang Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2008 à San Francisco (Californie, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Ocean Armonia (ex-*Taxiarhis P*, ex-*Florida Rainbow*). OMI 8407515. Longueur 181 m, 7.015 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Cassiopeia Seaway Inc (Grèce). Détenu en 2011 à Ashdod (Israel). Vendu pour démolition en Inde. 298 $ la tonne.

Ocean Whisper (ex-*Siam Sapphire*, ex-*African kalahari*, ex-*Handy Ruby*, ex-*Sunrise Ruby*, ex-*Ticao Sampaguita*, ex-*Glory Star*, ex-*Sanko Star*). OMI 8400567. Longueur 165 m, 5.903 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Cassiopeia Seaway Inc (Grèce). Détenu en 2011 à Bandar Khomeini (Iran) et Beihai (Chine), en 2013 à La Havane (Cuba) et Paranagua (Brésil) et en 2015 à Bari (Italie). Vendu pour démolition au Pakistan. 255 $ la tonne.

Ocean Whisper , détroit de Malacca, 29 août 2013. © **nmj/Shipspotting**

Parinda Naree (ex-*Cynthia Hope*). OMI 9113862. Longueur 150 m, 5.012 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Precious Shipping (Thaïlande). Détenu en 2013 à Vishakhapatnam (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Power Ranger (ex-*Cape Recife*). OMI 9123740. Longueur 189 m, 8.200 t. Pavillon Ile de Man. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Keelung (Taiwan) par Taiwan Shipbuilding Corp. Propriétaire Enterprises Shipping & Trading SA (Grèce). Détenu en 2000 à Savone (Italie) et en 2012 à Sept-Iles (Canada). Vendu pour démolition en Inde. 301 $ la tonne.

Power Ranger à Valence (Espagne), 27 février 2011. **© Agustin Alapont Castilla**

Qinfa 10 (ex-*Ipanema*, ex-*Seamusic III*, ex-*Pacific 3*). OMI 9036375. Ex tanker double coque converti en vraquier en 2009. Longueur 225 m, 11.725 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1992 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire China Qinfa Group Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Richmond (ex-*Pierre*, ex-*Rialto*). OMI 9109483. Longueur 225 m, 9.106 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Hishino Meisho. Propriétaire Hong Kong Continue Shipping Co (Chine). Détenu en 2001 à Dampier (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 275 $ la tonne.

Sous le nom de *Pierre* à Montoir (France), 30 janvier 2008 **© Erwan Guéguéniat**

Samudera Bangsa (ex-*Mercury K*). OMI 9159517. Longueur 225 m, 10.201 t. Pavillon Singapour, pavillon Djibouti pour son dernier voyage sous le nom de *Samudera*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire Trada Maritime PT (Indonésie). Détenu en 2006 à Bunbury (Australie), en 2007 à Gladstone (Australie), en 2011 à Novorossiysk (Russie) et de nouveau à Gladstone et en 2012 à Weipa (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 254 $ la tonne.

Prêt à partir, chargé de grain canadien, Vancouver (Canada), 5 septembre 2014. **© Rick Voice**

Sanmar Paragon (ex-*Avalon*). OMI 9112325. Longueur 225 m, 10.749 t. Pavillon Inde, pavillon Iles Cook pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Sanmar Shipping Ltd (Inde). Détenu en 2015 à Gdynia (Pologne). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 279 $ la tonne.

Sea Wave (ex-*Gulluk*, ex-*Al Safi*, ex-*Trans Friendship*, ex-*Gazania*). OMI 8009557. Longueur 148 m, 4.677 t. Pavillon Togo. Société de classification Venezuelan Register of Shipping. Construit en 1980 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Al Ryadh Trading FZCO (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2003 à 2 reprises puis en 2007 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2012 à Asaluyeb (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

Sea Wellington (e-*TPC Wellington*, ex-*Triumph*, ex-*Multi-Purpose 5*, ex-*Golden Lady*, ex-*Skautop*, ex-*Western Skautopp*). OMI 8921822. Longueur 180 m, 6.750 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1990 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuiloding. Propriétaire Hanaro Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2002 à Newcastle (Australie), en 2011 à Kandla (Inde), en 2012 à Auckland (Nouvelle-Zélande) et en 2014 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

TPC Wellington quitte le port de Tauranga (Nouvelle-Zélande) avec un chargement de grumes, 4 avril 2012.
© David Pratt

Sing Fu Star (ex-*Cape Stork*, ex-*Lowlands Rose*). OMI 9136577. Longueur 289 m, 19.992 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire China Shipping Group Co (Chine). Détenu en 2002 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 284 $ la tonne.

Sireen B (ex-*Zenobia*, ex-*Eco* Champion, ex-*Mar Grande*, ex-*Planica*, ex-*Pacific Auk*). OMI 8214906. Longueur 153 m, 5.214 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Hakata (Japon) par Watanabe Zosen. Propriétaire Bayazid Shipping Co (Australie). Détenu en 2000 à Brisbane (Australie) et en 2015 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition au Pakistan.

Splendour (ex-*Natcha Naree*, ex-*Twilight Success*, ex-*Harbor Breeze*, ex-*Orange Breeze*). OMI 8408014. Longueur 156 m, 5.192 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1984 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. Propriétaire Adoniss Ltd (Chine). Détenu en 2004 à Incheon (Corée du Sud), en 2006 à Bristol (Royaume-Uni), en 2010 à Lianyungang (Chine) et Tianjin (Chine), en 2011 à Bandar Abbas et en 2013 à Mangalore (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 273 $ la tonne.

Star Monisha (ex-*Iron Beauty*, ex-*Thalassini Avra*). OMI 9212101. Longueur 288 m, 23.954 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2001 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Star Bulk Shipmanagement Co (Chypre). Vendu pour démolition au Bangladesh. 288 $ la tonne.

The Forgiver (ex-*Pioneer Pacific*, ex-*Dawn Voyager*, ex-*Endurance II*, ex-*Estepona*, ex-*Bulk Patriot*, ex-*CIC Horizon*, ex-*Fareast Victory*). OMI 9055620. Longueur 225 m, 12.153 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire SNP Shipping Services Pvt Ltd (Inde). Détenu en 2003 à Geraldton (Australie), en 2008 à Bunbury (Australie), en 2009 à Rizhao (Chine) et en 2010 à Portland (Oregon, Etats-Unis). Vendu pour démolition au Pakistan. 302 $ la tonne.

Thor Endeavour (ex-*Royal Sea*, ex-*Sanko Resource*). OMI 9074793. Longueur 185 m, 9.016 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Namura (Japon) par Imari. Propriétaire Thoresen Shipping (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 308 $ la tonne incluant 800 t de carburant.

Tivoli (ex-*Bering ID*, ex-*Pitt Island*, ex-*Citrus Island*). OMI 9146807. Longueur 172 m, 6.633 t. Pavillon Panama, pavillon Niue pour son dernier voyage depuis Batam (Vietnam) en remorque du *Miss Gaunt*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Athenian Shipping SA (Grèce). Détenu en 2011 à Melbourne (Australie). Le 29 mars 2016, le *Tivoli* s'échoue dans le détroit de Balabac (Philippines); il se rendait à Ho Chi Minh Ville (Vietnam) avec une cargaison de grumes chargée à Port Moresby en Papouasie Nouvelle Guinée. Le navire est secouru par les équipes de Five Oceans Salvage. Le 1er septembre, il est échoué pour démolition au Bangladesh; il a été vendu pour 160 $ la tonne.

Rosario (Argentine), 20 mars 2010 © **M4xim / Marine Traffic**

Tong Ying (ex-*Cemtex Hunter*). OMI 8712477. Longueur 230 m, 12.243 t. Pavillon Panama. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1989 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Ever Gain Shipping SA (Chine). Détenu en 2000 et 2003 à Newcastle (Australie) et en 2016 à Tianjin (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition dans le sous-continent indien. 284 $ la tonne.

True Brothers (ex-*Federal Agno*, ex-*Federal Asahi*). OMI 8316522. Longueur 183 m, 6.645 t. Pavillon Bélize. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Shimizu (Japon) par Nippon Kokan. Propriétaire Island-Star Maritime (Liban). Vendu pour démolition en Inde. 253 $ la tonne.

Sur le Saint-Laurent, en face de Sorel-Tracy (Canada), 3 novembre 2010 © **Marc Piché**

Voiturier

Hercules Highway. OMI 8612316. Longueur 180 m, 13.928 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Taiyo Nippon Kisen Co (Japon). Détenu en 2009 à Townsville (Australie). Vendu pour démolition en Inde.

JK Tai Shan (ex-*Nosac Tai Shan*). OMI 8513560. Longueur 190 m, 13.703 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Oppama (Japon) par Sumitomo. Propriétaire JK Maritime Inc (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Royal Portbury (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Plage de Chittagong © **Sajjad Chowdhury**

Medea. OMI 8016550. Longueur 200 m, 16.927 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Malmö (Suède) par Kockums MV. Propriétaire Wallenius Line AB (Suède). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Brume de chaleur à Dubai en 2008 © **Marc Ottini**

Modern Express. OMI 9231688. Longueur 164 m, 10.818 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2001 à Tongyeong (Corée du Sud) par Shin A SB Co. Propriétaire Cido Shipping Co Ltd (Hong Kong, Chine).

Voir la rubrique The END, *Modern Express*, naufragé, démoli et contrebandier, p 62.

29 juillet 2014, en réparation à Brest
© **Erwan Guéguéniat**

Sapphire Ace. OMI 9051806. Longueur 188 m, 12.574 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Usuki (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire Mitsui OSK Lines Ltd (Japon). Détenu en 2000 à Nagoya (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 220 $ la tonne.

Câblier

Agile (ex-*C.S.S Agile*, ex-*Len Speer*, ex-*Stakhanovets Kotov*). OMI 7616767. Ex roulier transporteur de charges lourdes converti en câblier en 1998 et équipé d'une plate-forme hélicoptères par le chantier Scheldepoort (Pays-Bas). Longueur 139 m, 6.264 t. Pavillon Barbades, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le sobriquet de *Gil*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Rauma (Finlande) par Hollming. Propriétaire McDermott International Inc (Etats-Unis). Vendu en l'état en Afrique du Sud pour démolition en Inde

Stakhanovets Kotov à l'entrée au Havre (France), 3 décembre 1993 © **Pascal Bredel**

Agile, au mouillage en baie de Guanabara Bay, Rio de Janeiro (Brésil), 12 octobre 2013 © **Rogério Cordeiro**

CS Wave Venture (ex-*Wave Venture*, ex-*Kraka*, ex-*Mercandian Governor*, ex-*Governor*, ex-*Mercandian Governor*). OMI 8027810. Ex roulier converti en ferry en 1988 puis en câblier en 2000. Longueur 141 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Frederikshavns (Danemark) par Frederikshavns Vft; rallongé en 2000 de 132 à 141 m. Propriétaire Global Marine Systems Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2012 à Portland (Oregon, Etats-Unis). En septembre 2016, il est à Victoria (Colombie Britannique, Canada), en instance de départ pour démolition en Chine.

Drague

Hang Jun 5 (ex-*Pao 118*). OMI 7412329. Longueur 70 m, 1.351 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification China Classification Society. Construit en 1975 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima Ship. Propriétaire Changjiang Wuhan Waterway Engineering (Chine). Détenu en 2007 à Penang (Malaisie) et Kuala Terengganu (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

19 septembre 2008, dragage à Bangkok (Thaïlande) © **Geir Vinnes**

Sanderus. OMI 6829795. Longueur 103 m. Pavillon Maurice. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1968 à Sliedrecht (Pays-Bas) par De Klop. Propriétaire Jan De Nul Nv (Belgique). Vendu pour démolition en Belgique.

Sanderus, chenal du Havre (France), 22 février 2000 © **Pascal Bredel**

Au quai de Galloo Recycling à Gand (Belgique) le 10 août 2016 © **Marc Ottini**

Offshore

Navire de forage

ENSCO DS-I (ex-*Pride Africa*). OMI 9193630. Longueur 207 m, 22.112 t. Pavillon Iles Marshall, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Lads-1*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd puis International Register of Shipping depuis juillet 2016. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire ENSCO (Royaume-Uni). Le navire de forage est une nouvelle victime des réductions de coûts mis en place par la compagnie d'exploitation pétrolière qui a déja envoyé à la casse 6 plateformes de forage depuis le début de l'année (Cf ENSCO 56, échouée au Pakistan, A la Casse n°44, p 15). L'*ENSCO DS-1* était dernièrement exploité en Afrique de l'Ouest, il a été vendu pour démolition en Inde

Pride Africa au large de l'Angola, 8 juin 2006 © **Bjørn Poulsen**

Alang © **Mustufa Saiyed**

ENSCO DS-2 (ex-*Pride Angola*). OMI 9193642. Longueur 204 m, 21.777 t. Pavillon Iles Marshall, pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Lads-2*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd puis International Register of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai Mipo. Propriétaire ENSCO (Royaume-Uni). Echoué pour démolition en Inde. ENSCO diversifie ses points de chute. Les 2 navires de forage ont fait le voyage jusqu'en Inde. Les plateformes *ENSCO 6003* et *6004* ont été échouées en Turquie.

Navire grue

Armada Hawk (ex-*Acergy Hawk*, ex-*Seaway Hawk*, ex-*Pacific Constructor*). OMI 7725336. Longueur 94 m, 3.681 t. Pavillon Panama, pavillon Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Bumi Armada Offshore (Malaisie). Vendu en l'état à Labuan (Malaisie) pour démolition en Inde. 230 $ la tonne.

Sur la rivière de Saigon (Vietnam), 23 juin 2007 © **Ivan Meshkov**

Navire de service à l'offshore

Cyclone (ex-*Martial*, ex-*Pacific Lance*, ex-*Odys Delta*, ex-*Pacific Lance*). OMI 8029595. Remorqueur ravitailleur offshore. Longueur 58 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Nandan (Japon) par Teraoka. Propriétaire Hakvoort Transport Shipping BV (Pays-Bas). Détenu en 2014 à Richards Bay (Afrique du Sud). Vendu pour démolition en Turquie.

Port de Colon (Panama), avril 2015 © **Pascal Bredel**

Aliaga, Turquie © **Selim San**

Grampian Otter (ex-*Johnshaven*, ex-*Stirling Elf*). OMI 8303068. Ex supply converti en navire de sauvetage en 2006. Longueur 52 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Bromborough (Royaume-Uni) par Mc Tay Marine. Propriétaire Craig Group Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition à Grenaa (Danemark) par Fornaes Shipbreaking.

Grampian Otter, en mer du Nord, 27 septembre 2013
© **Allan Flett**

Malaviya Two. OMI 8301711. Remorqueur ravitailleur offshore. Longueur 57 m, 898 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1983 à Nandan (Japon) par Teraoka. Propriétaire Gol Offshore Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Putford Apollo (ex-*Mansal 23*, ex-*Mohamed*, ex-*Rig Mate*). OMI 7393626. Remorqueur ravitailleur offshore. Longueur 56 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1975 à Fosnavaag (Norvège) par Voldnes. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

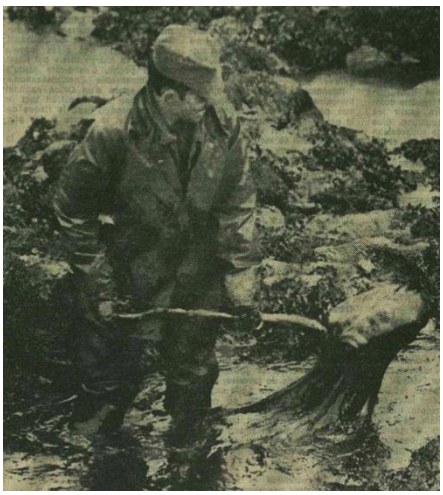
Mer du Nord, 11 septembre 2012 © **Scott Vardy**

Putford Puffin (ex-*Dawn Patrol*, ex-*Smit Barracuda*, ex-*Barracuda*). OMI 7014385. Navire de surveillance. Longueur 45 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1970 à Foxhol (Pays-Bas) par Bodewes Volharding. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Barracuda, Zeebrugge (Belgique), 1er janvier 1984
© Yvon Perchoc

Putford Puffin, Ijmuiden (Pays-Bas), 30 mai 2016
© Erwin Willemse

Le *Putford Puffin* s'est illustré à la pointe de la Bretagne sous le nom de *Barracuda*. Le 24 janvier 1976, le pétrolier *Olympic Bravery*, flambant neuf mais au chômage, quitte Brest à destination d'un fjord de Norvège, à l'époque lieu d'attente préférentiel pour les navires sans affrètement. Le super tanker subit plusieurs black-out, dérive, et s'échoue sur la côte nord de l'île d'Ouessant. Les négociations pour le pompage du carburant et le renflouement du navire s'éternisent. Le 13 mars, l'*Olympic Bravery* se brise en deux. Il n'avait pas de cargaison mais il transporte 1.200 t de fioul de propulsion qui se répandent sur la côte rocheuse. En mai, les équipes du *Barracuda* sont chargées de pomper le fioul résiduel, 400 t. L'épave de l'*Olympic Bravery* reste sur place, l'arrière finira par sombrer par 40 m de fond sous l'effet des tempêtes en décembre 1976. Le fioul et les matériaux souillés issus du nettoyage de la côte sont stockés provisoirement dans deux fosses en haut de plage à Pors Yuzin. En avril 1977, elles sont vidées, les déchets sont incinérés avant la saison touristique par 2 chaudières acheminées spécialement sur Ouessant.



Nettoyage et pompage de l' *Olympic Bravery* à Ouessant; le *Barracuda* est tout en haut à droite
© Le Marin / Noel Guiriec

Samudrika-3 (ex-*Sam 3*, ex-*Samudrika-3*). OMI 8311704. Remorqueur ravitailleur offshore. Longueur 55 m, 977 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1986 à Goa (Inde) par Vasco de Gama. Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Seahorse Spirit (ex-*British Viking*, ex-*Balder Hudson*). OMI 7623904. Navire de ravitaillement offshore. Longueur 72 m, 1.798 t. Pavillon Australie, pavillon Tuvalu pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Marystown (Canada) par Marystown SY. Propriétaire DMS Maritime (Australie). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

The Odyssey (ex-*Gulmar eagle*, ex-*DP Eagle*, ex-*Anfitrite*, ex-*Seaway Eagle*, ex-*Seaway Trias*). OMI 7407752. Remorqueur ravitailleur offshore. Longueur 63 m, 1.637 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1975 à Harstad (Norvège) par Kaarbos. Propriétaire Dulam International Ltd (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2000 à Helsingborg (Suède). Vendu pour démolition en Inde.

1977, *Seaway Eagle*, arrivée à Great Yarmouth (Royaume-Uni) © **Gary Markham**

7 octobre 2004, le polyvalent *DP Eagle* éteint aussi les feux © **Marine Traffic**

The Responder (ex-*Dulam Responder*, ex-*Mermaid Responder*, ex-*Sea Tiger*, ex-*Bulan Malai*). OMI 8304919. Navire de service à l'offshore. Longueur 56 m, 1.175 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1983 à Singapour par Maroil. Propriétaire Dulam International Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

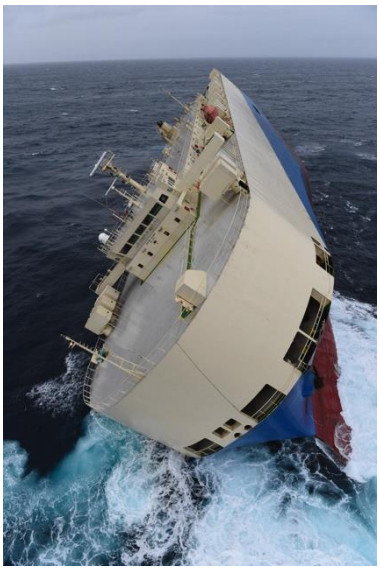
Typhoon (ex-*Veesea Typhoon*, ex-*Java Seal*). OMI 7514830. Navire de surveillance. Longueur 56 m. Pavillon Iles Caïman. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1976 à Rockport (Etats-Unis) par Rockport Yacht. Propriétaire Seacor Marine (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Remorqueur

Jedana (ex-*Indus*, ex-*Tempest*, ex-*Smitwijs Tempest*, ex-*Tempest*). OMI 7515377. Remorqueur. Longueur 48 m, 1.711 t. Pavillon Panama, pavillon Guinée Equatoriale depuis janvier 2016. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1977 à Alblasserdam (Pays-Bas) par Van der Giessen-de Noor. Propriétaire Jampur International FZE (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

IJmuiden (Pays-Bas), 12 novembre 2010, par vent de force 9. © **Peter Beentjes**

The END
Modern Express, naufragé, sauvé, démoli et contrebandier suspecté.



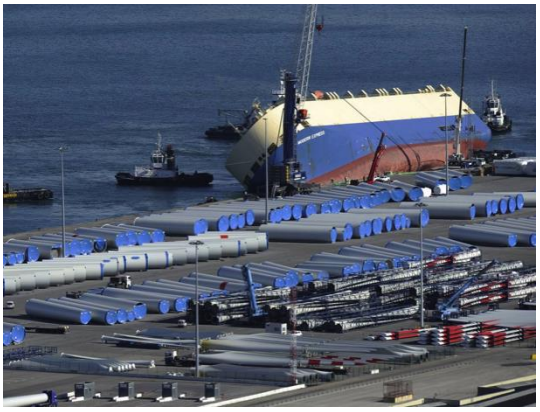
Perdition © **Marine Nationale**

Quand le 26 janvier 2016 le *Modern Express* a lancé un appel de détresse automatique dans le golfe de Gascogne à 500 km des côtes françaises, l'opinion publique ne s'est pas alarmée. Seules les ONG Mor Glaz et Robin des Bois basées à Brest et à Paris ont compris le péril. S'il n'était pas capturé au plus vite le *Modern Express* arriverait en quelques jours sur les plages ou les rochers du sud-ouest de la France ou du nord de l'Espagne.

Démolition © **Selim San**

La Marine Nationale l'a aussi compris. Elle a été à deux doigts de torpiller et de couler l'épave évacuée par l'équipage. Elle n'a pas appuyé sur la gâchette, faute de moyens techniques sûrs immédiatement disponibles et pour ne pas exposer in fine l'Etat français à des poursuites judiciaires et à une vague de protestations pour défaut d'assistance à un navire en perdition et non-application de la directive européenne sur les abris refuge.

Après que le *Modern Express* ait été repris en main par les sauveteurs hollandais juste avant qu'il ne s'invite en France sur une plage des Landes où des dispositifs anti pollution étaient en cours de déploiement, il a été convoyé à Bilbao et mis à quai avec l'aide de 7 remorqueurs. Merci à Bilbao, port refuge, d'avoir en partie effacé l'erreur du tanker *Prestige* qui au lieu d'être admis dans un endroit abrité avait été brutalement remorqué au large du Portugal jusqu'à ce que mort et une vaste marée noire s'ensuivent.



Arrivée et mise à quai à Bilbao © **Luis Calabor-Fernando Gómez / Deia-Noticias de Bizkaia**

8 février 2016 © **Hubert Savatier**

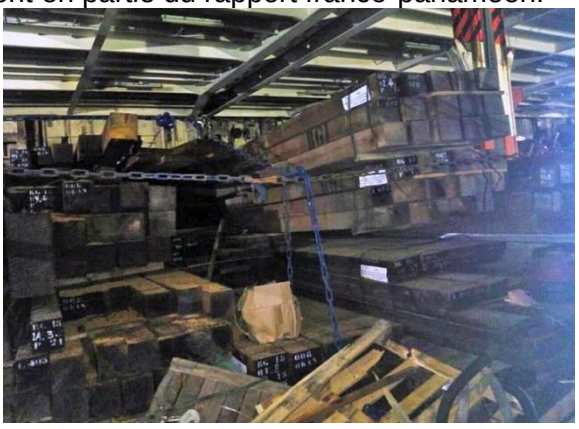
Après huit mois d'opérations techniques, d'expertises, de déchargement et d'enquêtes auprès du Gabon, de la Belgique et de Panama, l'Espagne se sépare du *Modern Express.* Il a quitté Bilbao le 20 septembre en remorque du *VB Hispania* à destination d'Aliaga. Cido, l'armateur chinois basé à Hong Kong du *Modern Express* a opté pour la démolition. Le convoi est arrivé en Turquie le 10 octobre. Le *VB Hispania* appartenant à Vicente Boluda dispose d'un équipage cubain et d'une expérience certaine du remorquage transocéanique. C'est lui qui a tracté le *Peter* ex *Peter R Cresswell*, un vraquier des grands lacs entre Montréal, Canada et Aliaga, Turquie, une aventure qui n'était pas dénuée de risques et qui a duré 2 mois.

Départ de Bilbao © **Naucher Global**

Jose Manuel Chaviano Izaguirre, capitaine du *VB Hispania*
© **Naucher Global**

VB Hispania © **Boluda**

Les causes de la gîte catastrophique du *Modern Express* sont encore inconnues. Le message de détresse n'a pas fait l'objet de conversations entre le bord et la station de Falmouth Coastguard (Royaume-Uni). L'équipage philippin hélitreuillé par les forces de sauvetage espagnoles a été dispersé puis prestement renvoyé en Asie. Plusieurs hypothèses ont été évoquées, erreur de ballastage, ripage d'une partie de la cargaison, black-out d'origine mécanique ou à l'occasion du changement de carburant à l'approche d'une zone SECA (Sulphur Emission Control Area, zone où la teneur maximale en soufre des carburants est réglementée). On ne sait pas si la gîte a provoqué le black-out ou si le black-out a provoqué la gîte. Le rapport de l'Etat du pavillon, Panama, auquel est associé le BEA Mer français devrait éclairer les zones d'ombre. La sécurité des rouliers et des voituriers voire des car ferries et donc la sécurité des équipages et des passagers dépendent en partie du rapport franco-panaméen.



Avril 2016, inspection de la cargaison du *Modern Express* © **Víctor Morín / El Correo**

Quoiqu'il en soit, Robin des Bois a flairé dès le départ de cette fortune de mer une contrebande de bois. Le *Modern Express* avait chargé à Owendo (Gabon) des fardeaux de bois de forêt vierge. Le volume fait discussion, 3600 t, 4000 t ou plus; rien n'est sûr.

Fin novembre 2015, des administrateurs provinciaux des Eaux et Forêts, un conseiller d'Ali Bongo, des chinois expatriés, des exploitants gabonais et des chauffeurs de grumiers ont été interpellés, interrogés, démis de leur fonction ou sanctionnés pour avoir en bande organisée coupé des arbres sous diamètre autorisé comme les tali, ou totalement protégés au Gabon comme les bubingas qui viennent d'être inscrits à l'annexe II de la CITES (Convention sur le Commerce International des espèces de faune et de flore menacées d'extinction). Le règlement bois de l'Union Européenne en vigueur depuis 2013 stipule que le bois coupé en violation de la réglementation et des contrôles du pays de récolte doit être considéré comme illégal.

L'agence au Havre de l'affréteur belge du *Modern Express*, European Ro Ro Lines, a affirmé dans un communiqué du 5 février 2016 que le voiturier transportait 3600 t de bois sciés répartis en 4 espèces, l'okan (*Cylicodiscus gabunensis*), l'azobé (*Lophira alata*), le movingui (*Diste monanthus*) et le tali (*Erythrophleum suaveolens*). Le 3 février, le ministre de l'Economie du Gabon avait déclaré que les fardeaux de bois chargés à Owendo totalisaient 4089 tonnes. La presse professionnelle espagnole rapporte que la cargaison de bois dépassait de 1000 tonnes le poids indiqué sur le manifeste du *Modern Express.* Le manifeste est le document destiné aux contrôles administratifs ou douaniers décrivant en détail la totalité de la cargaison d'un navire. Les volumes non déclarés auraient surélevé le centre de gravité de la cargaison, biaisé les calculs de stabilité du voiturier et aggravé le déséquilibre du navire après l'avarie ou le désarrimage initial.

1
Azobé

2
Tali

3
Movingui

4
Okan

5
Bubinga

Toujours est-il que le manque de transparence et de certitudes sur le tonnage de bois, la taille et les espèces des arbres abattus ajouté au mutisme des autorités françaises, belges, espagnoles autorisent Robin des Bois, jusqu'à preuve du contraire, à considérer le *Modern Express* comme un contrebandier. Le *Modern Express* entre 2013 et 2015 a fait 17 escales au Havre de retour du Gabon. A l'aller il transportait des voitures et des camions d'occasion pulvérisant les normes anti pollution applicables en Europe. Au retour, il transportait des bois précieux derrière l'opacité de ses murailles.

Escale au Havre, le 22 avril 2014 © **Pascal Bredel**

Voir aussi :

Le voyage en solitaire du *Modern Express*, 1er février
Il va où ?, 1er février 2016
Modern Express : y a-t-il des passagers clandestins à bord ? 3 février
Modern Express: bois spécieux, 5 février
Modern Express : le fardeau du bois, 8 février
Le Modern Express. Redressé mais pas sans tort, 2 mars

1 Korup plants / 2 Medicinal plants in Nigeria / 3 IRD, H Chevillotte / 4 Prota4u / 5 Comptoir des bois precieux

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; American Bureau of Shipping; Auke Visser's International Esso Tankers site; BBC; Black Sea Memorandum of Understanding; BRGM; Bureau Veritas; Business Media; Chittagong Port Authority (the); CIRAD; Correo (El); Dawn; Deia - Noticias de Bizkaia; Det Norske Veritas; Dunya News; EFE; Equasis; European Ro Ro Lines; Express Tribune (the); Faro de Vigo; France 3; G Captain; Gazette live; Germanischer Lloyd; Global Marketing Systems; Guardian (the); Indian Ocean Memorandum of Understanding; Info Réunion.net; Jakarta Globe; Jeune Afrique; Journal de l'Environnement (Le); Keppel Corporation; L'Express.mu; Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Marin (le); Marine Traffic; Maritime News; Marseillaise (La); Mauricien (Le); Mauritius Broadcasting Corp; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Midi Libre (Le); Miramar Ship Index; Naucher Global; Nippon Kaiji Kyokai; Offshore Technology; Oil & Gas UK; Optima Shipbrokers; Ouest-France; Pakistan Today; Periodico (El); Port to Port; Rigzone;Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Royal Academy of Engineering; Russian Maritime Register of Shipping; SBM Offshore; Ship & Bunker; Shipspotting; Splash 24/7; Sud-Ouest; Sunday Times; Télégramme (Le); Tokyo Memorandum of Understanding; Tyne Built Ships; Ulstein; United States Coast Guard; Vessel Tracker; World Maritime News

Rédaction et direction artistique : Christine Bossard, Jacky Bonnemains
Documentation et illustrations : Christine Bossard, avec Jacky Bonnemains et Charlotte Nithart
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.

Avec le concours de Gérard Cornier, journaliste et historien maritime