ROBIN DES BOIS

n° 50

A la Casse

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

15 février 2018

Depuis le n°1 (janvier 2006), A la Casse a accompagné 10.026 navires en fin de vie, soit un convoi de 1715 km de long, 87 millions de tonnes de métaux, environ 2 millions de tonnes de déchets et un marché de 33 milliards d'US$.

Four Moon, en Atlantique nord, octobre 2003, voyage de Tallin à New York. © **Federico Bolognini** p 35

Destinations des navires

Inde	3657
Bangladesh	2222
Chine	1383
Pakistan	1027
Turquie	989
Inconnues	335
Europe	219
Diverses	187
Au fond de l'eau	7

Probo Koala *Elbwolf* *Los Llanitos* *European Gateway* *Blue Sky M* *Knock Nevis* *Maersk Barcelona* *Al Zahraa* *Exxon Valdez* *TS Taipei* *Oasia ex-Vistafjord* *Renata ex-MC Ruby* *Costa Concordia* *Presidente Floriano* sistership du *Speedol Star* *Piano* *Salam ex-Saint-Clair* *Modern Express* *Ocean Shearer* *JB Ford* *Bow Eagle* *Madre ex-Otto Hahn* *Sewol* *MSC Rosa M* *North Sea Producer* *France* *Bin Hai 293 ex-Robert LeMeur* *Span Asia 17 ex-Sulpicio Express Siete* *Hanjin Venezia ex-COSCO Busan* •••

A la Casse n°50, du 1er octobre au 31 décembre 2017

Sommaire

Sommaire	2	forage, barge-grue		drague, navire minier	83
Alerte sur les remorquages à risques (suite)	2	tanker pétrolier	31	pousseur, navire de	85
Minerai de fer: la route de la soie qui fait peur	3	tanker chimiquier	43	surveillance	
Cuba	4	tanker transporteur de gaz	45	navire à passagers/ferry	86
Indonésie	6	transporteur combiné	46	Les cargos de la cocaïne	88
Bilan du 4ème trimestre	8	cargo polyvalent	47	et du cannabis	
navire-usine	12	porte-conteneurs	65	Bilan de l'année 2017	95
cargo réfrigéré	14	vraquier	71	The END: *Edith Cavell*,	97
offshore: remorqueur ravitailleur, navire	17	voiturier	80		
support de plongée, navire de support,		roulier	81	sources	99
navire de recherches sismiques, navire de	26	transporteur de colis lourds	82		

Alerte sur les remorquages à risques (suite)

11 janvier 2018. Le remorqueur *NAS Pathfinder* construit en 1974, battant pavillon Panama, quitte Harlingen (Pays-Bas) en tractant un autre remorqueur, le *Puma* construit en 1978, battant pavillon de la Tanzanie et destiné à la démolition. Il est probable que les deux navires aient été dès le départ voués à la démolition. Le *Puma* était sans équipage.
13 janvier 2018. Le *NAS Pathfinder* tombe en panne de propulsion. Il est remorqué à Douvres (Royaume-Uni). Les inspecteurs de sécurité maritime anglais détectent 23 déficiences, le navire est détenu pendant 9 jours avant d'être finalement autorisé à repartir. Quelques réparations sommaires ont été effectuées.
26 janvier 2018. Le *NAS Pathfinder* quitte Douvres, il tracte toujours le *Puma*.
8 février 2018. Le vieux remorqueur tombe cette fois en panne de gouvernail. Il se trouve au milieu du Golfe de Gascogne, il largue le *Puma* pour des raisons de sécurité. Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Bourbon* basé à Brest est dépêché sur zone pour si nécessaire porter secours à l'équipage et pour évaluer l'état des deux navires en difficulté. Une balise GPS est posée sur le *Puma* désormais en liberté. A la demande de son manager hollandais Hakvoort Transport Shipping, un remorqueur basé à El Ferrol (Espagne) vient prendre en charge le *NAS Pathfinder.* Le convoi arrive à La Corogne le 12 février. Ce même remorqueur est censé repartir à la recherche du *Puma.*

Le *NAS Pathfinder* est bien connu des services de sécurité maritime européens. En moins de 6 ans, il a été immobilisé 6 fois dans des ports européens pour des déficiences techniques, cumulant 179 jours de détention et 154 déficiences. Le convoi annonçait pour destination Messine ou le détroit de Messine en Italie. La destination finale était vraisemblablement un chantier de démolition à Aliaga en Turquie. Il n'y a pas de chantier agréé par l'Union Européenne pour la démolition des navires en Italie. Robin des Bois souhaite que le *NAS Pathfinder* ne soit pas autorisé à reprendre la mer et soit dirigé vers un chantier de démolition agréé par l'Union Européenne. Le plus proche n'est pas loin: DDR Vessels XXI est situé à Gijon, également sur la côte nord de l'Espagne. Le même sort devrait être réservé au *Puma* si toutefois il est retrouvé et remorqué à terre avant de sombrer.

A la Casse n°49 avait alerté sur les successions de remorquages à risques dans les eaux européennes (cf. "Alerte sur les remorquages à risques", p 2-5) avec les exemples d'accidents récents: naufrage des *Maersk Shipper* et *Maersk Searcher*, échouage de la plate-forme *Transocean Winner* et pertes de pipelines remorqués par le *MTS Viscount*.
En même temps, début novembre, Robin des Bois avait écrit aux autorités britanniques, françaises, à la Commission Européenne et à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour demander quelles mesures elles comptaient prendre pour éviter les accidents de remorquage. Malgré des rappels, les autorités britanniques et françaises n'ont pas apporté de réponse. La Commission Européenne et l'OMI considèrent pour leur part que la sécurité des opérations de remorquage est de la responsabilité de l'Etat du pavillon du remorqueur. C'est à lui seul d'appliquer les "règles pertinentes" de l'OMI, un ensemble de principes généraux et non contraignants rassemblés dans la circulaire 1175 sur le remorquage et les équipements d'amarrage. Dans le cas du *Nas Pathfinder*, il s'agit du Panama.

Les remorqueurs de haute mer affrétés par la Marine Nationale pour garantir la sécurité maritime et protéger les côtes ont autre chose à faire que de courir après des remorqueurs et autres navires de servitude échappés des chantiers de démolition agréés en Europe du Nord. En attendant que l'Union Européenne prenne des décisions réglementaires pour renforcer la sécurité des convois de remorquage,

et qu'une coordination soit effective entre les Etats-membres, les préfets maritimes, de la Manche et de l'Atlantique devraient interdire le franchissement des eaux sous juridiction françaises à des convois aussi dangereux pour les équipages, l'environnement et la sécurité maritime.

Minerai de fer: la route de la soie qui fait peur

Le Stellar Daisy a coulé par temps calme en 5 à 10 minutes le 31 mars 2017 dans l'Atlantique sud. Il avait quitté le Brésil le 26 mars à destination de la Chine. 22 marins ont péri en mer, 2 philippins ont été miraculeusement secourus par le vraquier grec *Elpida*.

© National Sea Rescue Institute

Long de 322 m, c'était un VLCC converti en VLOC, autrement dit un méga pétrolier converti en méga minéralier en 2008, 2 ans avant l'interdiction de navigation des pétroliers à simple coque, une décision prise par l'Organisation Maritime Internationale après les marées noires de l'*Exxon Valdez*, de l'*Erika* et du *Prestige*. l'OMI n'a pas poussé les pétroliers à simple coque vers les chantiers de démolition. L'armateur sud-coréen Polaris Shipping a sauté sur l'occasion et planifié le rachat de 19 VLCC à simple coque et leur conversion en VLOC entre 2008 et 2013. Une bonne affaire! En 3 à 6 mois de travaux, la vie des navires est théoriquement prolongée de 10 à 14 ans. Grâce aux contrats à long terme de livraison de minerai de fer à la Chine par le conglomérat brésilien Vale, le coût de la conversion s'amortit en un à deux ans d'exploitation.

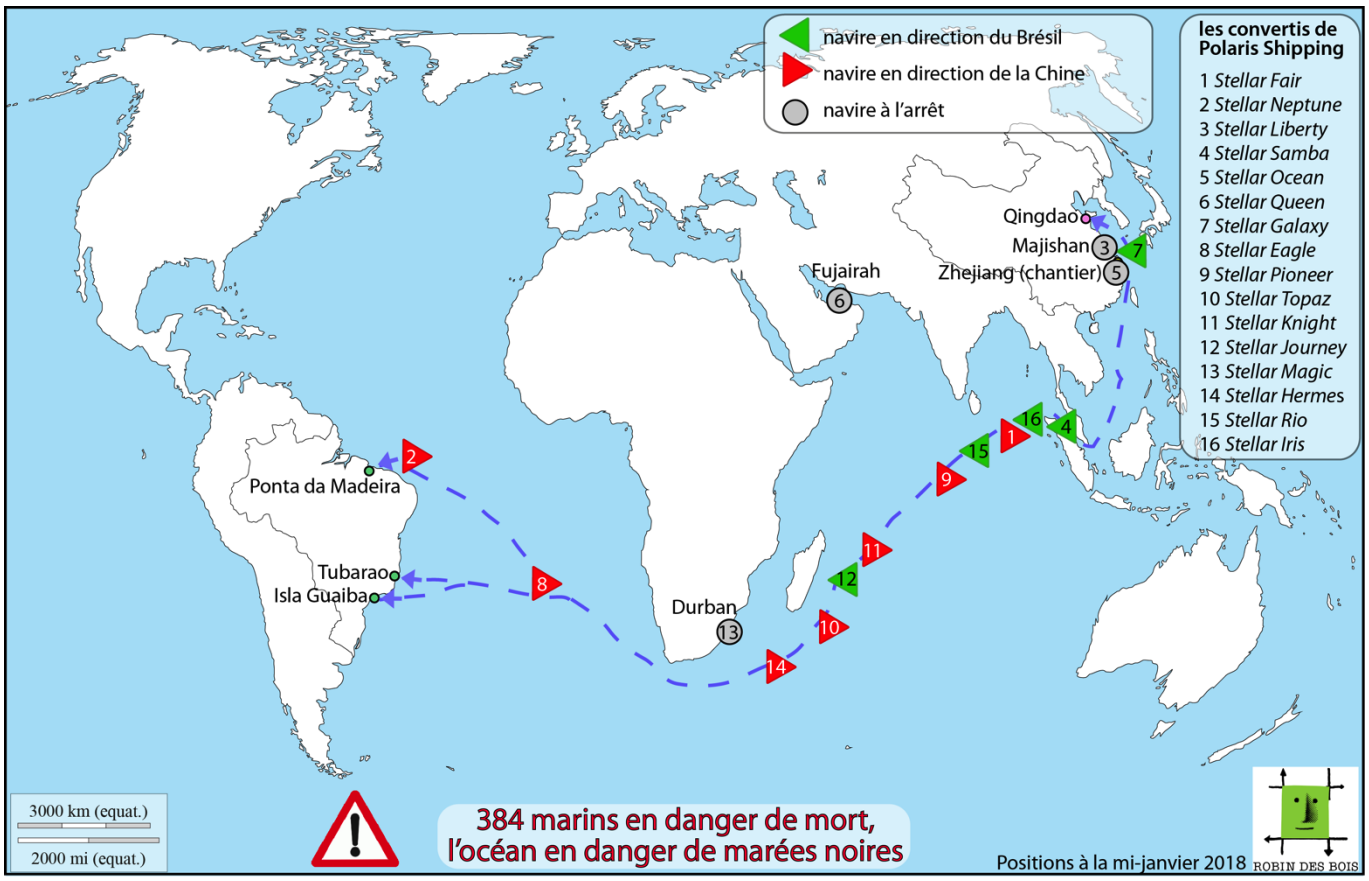
Après le naufrage du *Stellar Daisy*, la découverte de fissures sur le *Stellar Queen* et le *Stellar Unicorn* et la mise à la casse des *Stellar Unicorn* et *Stellar Cosmo* en septembre 2017, la flotte minéralière de Polaris Shipping compte encore 16 ex tankers.

Polaris Shipping s'était engagé à inspecter l'ensemble de sa flotte de convertis; les résultats et les conclusions de ces investigations n'ont pas été rendus publics. Des réparations ont été réalisées en chantier naval à Zhejiang.

Les Iles Marshall, Etat du pavillon du *Stellar Daisy*, devrait rendre son rapport d'expertise sur les causes du naufrage dans les semaines qui viennent.

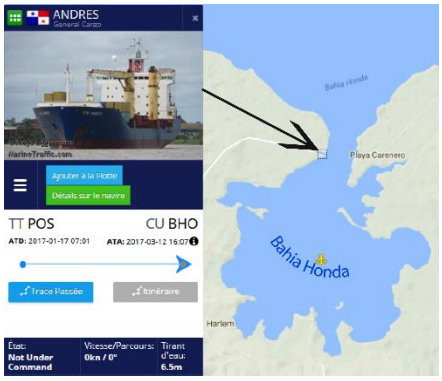
Polaris a passé commande de 15 VLOC neufs aux chantiers coréens de Hyundai. Ils seront livrés en 2020-2021.

En attendant, Malgré les inquiétudes exprimées par les syndicats de marins et par de nombreux experts doutant de la résistance structurelle des convertis et évoquant les risques de rupture brutale des coques, la ronde des Polaris continue. 384 marins sont en danger, sans parler des marées noires. Chacun des VLOC de Polaris contient plusieurs milliers de tonnes de fioul de propulsion.



A la mi-janvier, quatre navires étaient à l'arrêt dans des ports. Le *Stellar Queen* est sur le grill. Déjà victime de fissures, il avait été réparé au Brésil en mai 2017 avant de reprendre ses navettes. Après un nouveau passage dans le chantier de Zhejiang en octobre, il a gagné Tubarao (Brésil) mais vient de se détourner sur Fujairah (Emirats Arabes Unis) pendant son voyage retour vers la Chine. Le *Stellar Magic* également parti de Tubarao s'est quant à lui arrêté à Durban (Afrique du Sud). Quant au *Stellar Galaxy*, après être resté plusieurs mois désarmé à Labuan, Malaisie, il a gagné puis quitté la Corée du Sud. Dans un premier temps, il annonce se diriger vers Singapour ou Labuan; c'est là qu'avaient patienté les *Stellar Unicorn* et *Stellar Cosmo* avant leur départ pour les chantiers de démolition du Pakistan. Finalement, le *Stellar Galaxy* reprend la routine du minerai de fer. Il est attendu au Brésil. Sauf contrordre.

Cuba



localisation de l'*Andres* - Marine Traffic

Le cargo vénézuélien *Andres*, longueur 135 m, naviguant sous pavillon Panama était promis à la casse. Sa destination finale n'était pas précisée, mais sa dernière localisation le situait à Bahia Honda sur la côte nord de Cuba. Arrivé de Trinidad & Tobago courant juin 2017, il est actuellement en cours de démolition dans un ancien chantier de construction et de réparation navale converti en chantier de démolition depuis quelques années pour

des petits rafiots de toutes catégories. Le métal est envoyé pour seconde fusion à l'usine sidérurgie Antillana de Aceros à Cotorro près de La Havane, en fonctionnement depuis 1958.

23 janvier 2005 **capture d'écran Google Earth** 24 février 2013

L'emprise s'étend sur une surface d'une quinzaine d'hectares à l'entrée nord-ouest de la baie de Bahia Honda dans une zone peu habitée. La ville de Bahia Honda est à 5 km à vol d'oiseau, une douzaine de km par une petite route.

23 novembre 2016. **Capture d'écran Google Earth**

Deux navires coulés au fond de la cale (cf. photo du 23 janvier 2005) ont paralysé l'activité pendant plusieurs années. Ils ont finalement été extraits pour être abandonnés à l'extérieur dans les eaux de la baie où ils sont toujours. Les opérations de démantèlement ont pu reprendre. Des navires à démolir sont arrivés de la région, principalement du Vénézuéla et du Mexique.

Le sol du chantier est en terre battue, les équipements sont sommaires. Le site dispose d'une cale en béton armé de 180 m de longueur et 35 m de largeur; elle est en partie inondée. La démolition se fait à flot et à quai. Des barrages anti-pollution sont mis en place.

Le chantier aurait les capacités de démolir une dizaine de navires annuellement, cumulant 25.000 t de poids lège. Un tel développement impose des investissements indispensables. Sinon les mangroves et la Bahia Honda vont payer le prix fort et devenir toutes proportions gardées un petit Alang des Caraïbes. Il reste que ce type d'installation manque en Amérique Centrale.

Bahia Honda, navires en cours de démolition. **© Argonia Holding**

Indonésie

16.056 îles recensées dans l'archipel indonésien ont été officiellement reconnues en août 2017 par le Groupe d'Experts des Nations Unies pour les Noms Géographiques (GENUNG). Ce morcellement insulaire implique des dessertes maritimes multiples et une flotte de navires marchands en tous genres. "A la Casse" les voit régulièrement terminer leur vie sur les plages du sous-continent indien. Quand ils sont accidentés et ne peuvent parcourir le chemin, ils s'entassent à la pointe sud-ouest de l'île de Madura, en face de Surabaya, la 2ème ville d'Indonésie, avant d'être ferraillés. Quant aux bateaux saisis pour pêche illégale, ils sont dynamités par dizaines au large des côtes, une pratique polluante accompagnée par une campagne de communication tonitruante.

Madura, 28 septembre 2017. *Anugerah Berlian*, *Bintang Jasa 31* et *Caraka Jaya Niaga III-25* en attente de ferraillage. **© Husni Ibrahim Nasution**

Dans cette édition d'A la Casse, 13 navires sous pavillon indonésien sont annoncés à la démolition. 7 sont arrivés sur la plage de Chittagong, 6 sont promis à la casse localement. 3 sont déjà en attente à Madura.

© Amir Catur

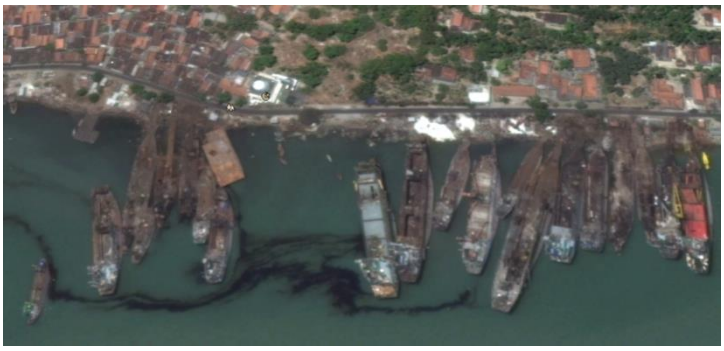
Sur l'île de Madura, le chantier de démolition est dominé par la mosquée au bord de l'étroit détroit séparant Madura et Java à proximité de la ville de Bangkalan, 1 million d'habitants. Il s'étend sur quelques centaines de mètres.

Captures d'écran Google Earth

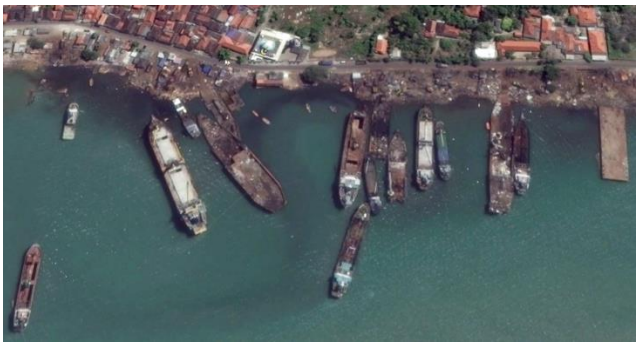
2 juin 2004, début des activités de démolition

19 juillet 2010, la casse se développe

accompagnée de marée noire, 30 août 2012



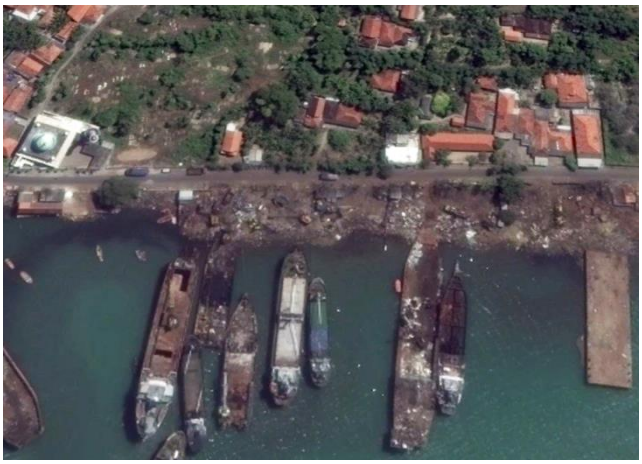
de marée noire toujours, 14 octobre 2013



les hydrocarbures s'incrustent, 4 août 2017

Le constat est sans appel. Les navires sont échoués sur l'estran et restent à flot pendant la démolition. De taille modeste (inférieure à 100 m), ils ont souvent été victimes d'accidents ou d'incendies (Cf. p 52 et 69 de cette édition). Au fil des ans, les activités de ferraillage ont déversé en mer des flux de polluants toxiques pour les organismes aquatiques. Les stockages de ferraille et déchets à terre ont aussi irrémédiablement contaminé les sols et colonisé des berges d'où toute végétation a disparu.

2 juin 2004

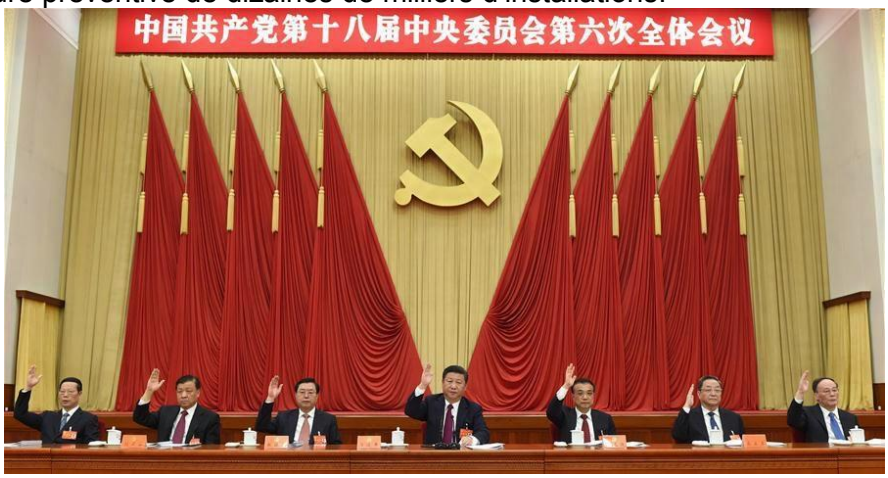


la végétation a disparu des berges

4 août 2017

Bilan du 4ème trimestre 2017: la Chine suspend ses chantiers, répit pour les porte-conteneurs et vraquiers, retraite pour les tankers

Lors du 19ème congrès quinquennal du Parti Communiste Chinois ouvert le 18 octobre dernier, le président Xi Jinping a mis en avant l'indispensable lutte contre les industries polluantes en Chine. L'objectif fixé est de « remporter la bataille du ciel bleu ». Et celle de l'eau potable. Xi Jinping fait écho à une prise de conscience des populations de plus en plus combatives vis-à-vis des projets et des activités portant atteinte à l'environnement. La Chine décide de faire le ménage. Les suspensions d'activité des usines polluantes durant les mois d'hiver ne suffisent plus et ne se cantonnent plus à la région de Pékin. Il devient urgent de réduire les pollutions à la source et de faire respecter partout la réglementation existante. Les inspections inopinées se sont développées depuis plusieurs mois et ont abouti à la fermeture préventive de dizaines de milliers d'installations.

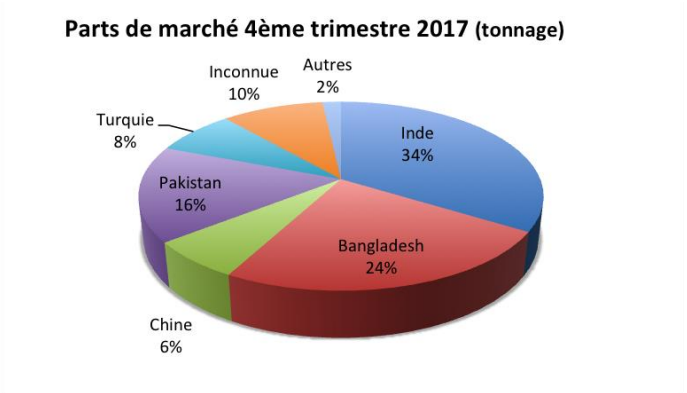


Le mythe du "green recycling" s'effondre. © **Xinhua/Li Xueren**

Le secteur de la démolition des navires n'est pas épargné. Lui aussi est pointé comme un risque majeur de pollution. La fin d'année a été marquée par la suspension des licenses d'exploitation de tous les chantiers hormis 2 ou 3 installations à Xinhui et à proximité de Shanghai. En conséquence, le tonnage des navires démolis en Chine au 4ème trimestre 2017 dégringole : il a été divisé par quatre par rapport au trimestre précédent.

tonnage recyclé	**navires**
1 Inde, 564.000 t (34%)	1 Inde, 64 (31%)
2 Bangladesh, 403.000 t (24%)	2 Bangladesh, 45 (22%)
3 Pakistan, 276.000 t (16%)	3 Turquie, 24 (12%)
4 Turquie, 129.000 t (8%)	4 Pakistan, 23 (11%)
5 Chine, 104.000 t (6%)	5 Chine, 16 (8%)

Globalement, le tonnage des navires démolis en octobre-novembre-décembre 2017 affiche un repli de -29%. Au total, il est de 1,7 million de tonnes. Outre l'effondrement en Chine, il chute de moitié au Bangladesh, recule au Pakistan (-24%) mais reste stable en Inde et en Turquie. Au palmarès, l'Inde reprend la 1ère place au Bangladesh suivi du Pakistan puis de la Turquie. La Chine ferme la marche.



175 navires (85%) ont été démolis dans le sous-continent indien, en Chine et en Turquie. Sur ces 175 navires, 58 avaient été construits en Europe et 35 appartenaient à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'espace économique européen.

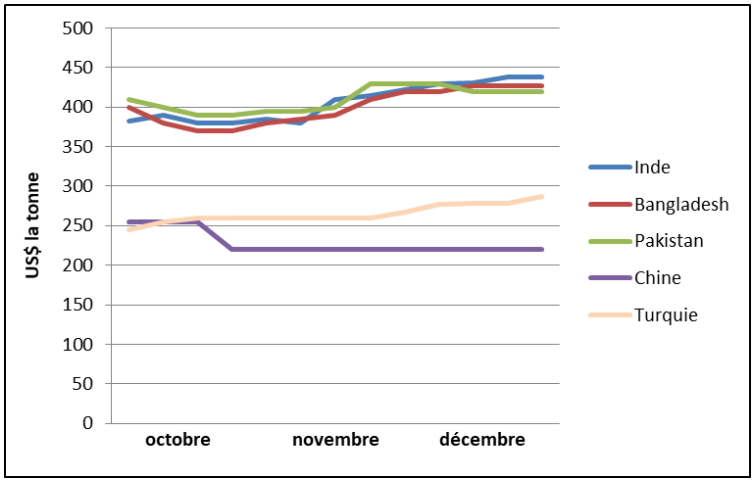
Répit pour les vraquiers et porte-conteneurs, retraite pour les tankers

tonnage recyclé
1 : tanker, 763.000 t (46%)
2 : vraquier, 358.000 t (21%)
3 : porte-conteneurs, 203.000 t (12%)
4 : marchandises diverses, 116.000 t (7%)

navires
1 : tanker, 58 (29%)
2 : marchandises diverses, 43 (21%)
3 : vraquier, 29 (14%)
4 : porte-conteneurs, 17 (8%)

Dans chaque catégorie, le tonnage démoli est en baisse. Avec des nuances. Le nombre des vraquiers et porte-conteneurs envoyés à la casse a été divisé par deux par rapport au trimestre précédent.
Explication: Les taux de fret sont à la hausse, le nombre de navires désarmés en attente d'affrètements en baisse. Pour les porte-conteneurs, il est passé sous la barre des 100 navires en fin d'année, d'une capacité totale de 378.000 boîtes; ils étaient 344 fin décembre 2016, d'une capacité totale de 1,42 millions de boîtes.
La part des tankers dans le tonnage ferraillé cumulé continue d'augmenter : au 1er trimestre elle était de 13%, elle atteint 46% au dernier. La catégorie se classe n°1 du trimestre.

Cash



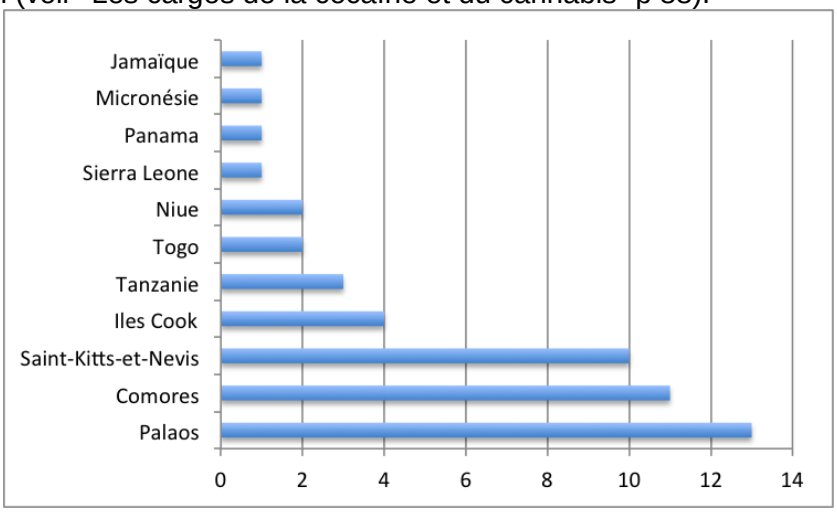
Après un temps d'arrêt en début de 4ème trimestre 2017, les prix d'achat du sous-continent indien sont repartis à la hausse et se sont stabilisés autour des 420-430 US$ la tonne. En Turquie, l'évolution des cours a été parallèle et s'est stabilisée autour de 280 US $ en fin de trimestre. Après la suspension de ses chantiers, la Chine a décroché.

Pavillon du dernier voyage

Au moins 49 navires (24%) ont été dépavillonnés juste avant leur départ à la casse. Le top 3 des pavillons corbillards regroupe dans un mouchoir Palaos (13), l'archipel des Comores (11) et Saint-Kitts-et-Nevis (10). 41% des navires démolis au Bangladesh, 32% des navires démolis en Inde ont adopté un pavillon corbillard préalablement à leur échouage.

Palaos

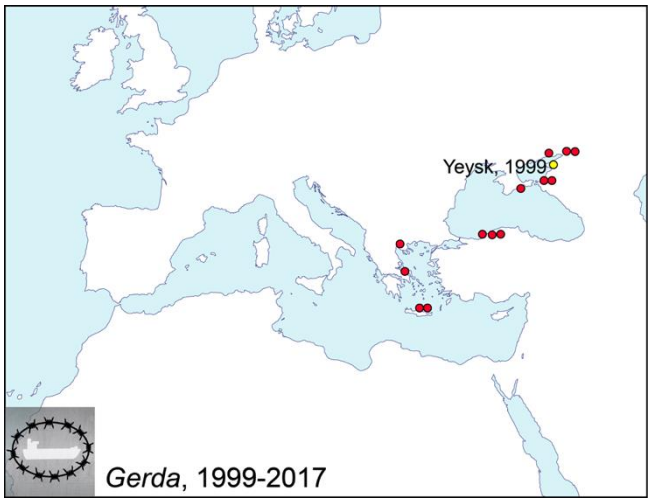
La Tanzanie a annoncé le 18 janvier suspendre les immatriculations de navires étrangers pour ne pas nuire à sa réputation (voir "Les cargos de la cocaïne et du cannabis" p 88).



Les pavillons corbillards du trimestre

Après la détention, la casse

80 % des navires démolis au 4ème trimestre 2017 étaient contrôlés par une société de classification appartenant à l'IACS (International Association of Classification Societies). Malgré ce label de qualité, au moins 92 navires (45%) ont fait l'objet de détention(s) dans les ports mondiaux. Toutes les catégories de navires sont frappées par des déficiences. Le taux de détention avant le départ à la casse est de 71% pour les cargos polyvalents, 67% pour les cargos réfrigérés et les chimiquiers, 55% pour les vraquiers, 35% pour les porte-conteneurs et 34% pour l'ensemble des tankers.



Les détentions du *Gerda.* © **Robin des Bois**

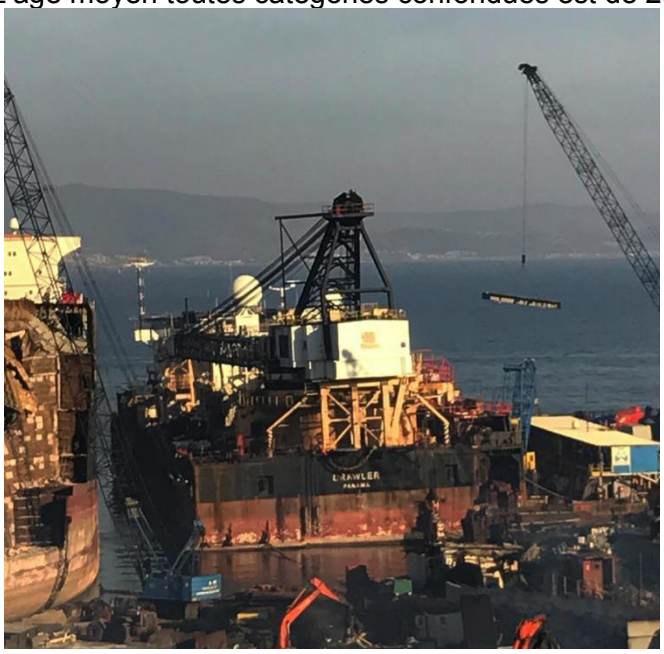
Détroit des Dardanelles, 22 juin 2011. © **Wil Weijsters**

Le cargo fluvio-maritime *Gerda*, 47 ans, démoli en Turquie (p 54), remporte la médaille d'or des navires sous-normes avec 14 détentions. Un autre cargo polyvalent, le *Deniz*, 43 ans, démoli en Turquie (p 53) et le vraquier *Indra II*, 33 ans, démoli en Inde (p 73), complètent le podium. Tous trois naviguaient sous pavillon des Comores depuis plusieurs années.

Années et mètres

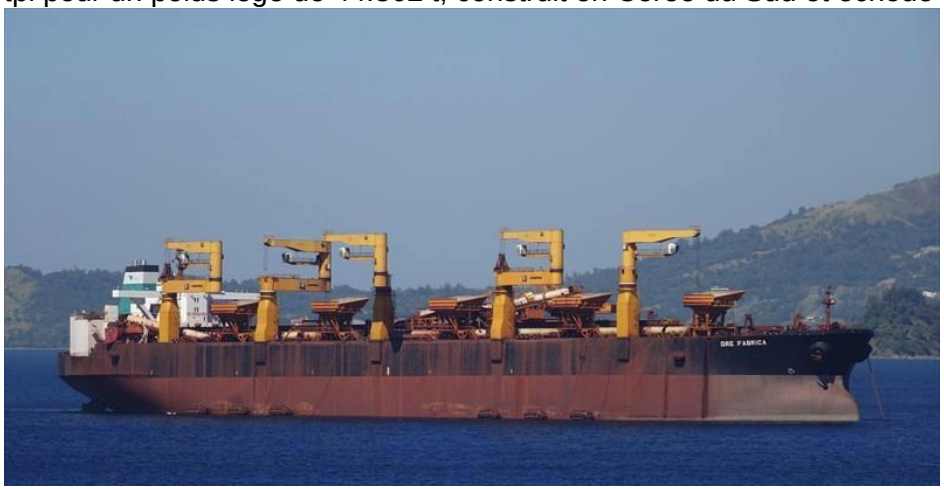
L'âge des promis à la casse va de 8 ans pour le cargo *Jindal Kamakshi* (p 55) à 62 ans pour la *Crawler*, une barge-grue non motorisée (p 29-30) mais dont la coque d'origine est celle du pétrolier *Chambord* construit en 1955 à Dunkerque (France). Mention spéciale parmi les vétérans pour le navire de forage *Paragon DPDS 3*, 54 ans, ex vraquier (p 28). L'âge moyen toutes catégories confondues est de 29 ans.

Du pétrolier *Chambord*, Dunkerque, 1955
© **Desreumaux**


à la barge *Crawler*, Aliaga, 2017.
© **Selim San**

101 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 48 mesurent entre 150 et 199 m et 56 plus de 200 m.

Le plus lourd de tous était le vraquier transbordeur *Ore Fabrica*, ex super tanker *Sea Duchess*, 24 ans, 322 m, 284.480 tpl pour un poids lège de 44.362 t, construit en Corée du Sud et échoué en Inde (p 79).



Ore Fabrica, Subic Bay (Philippines), 6 janvier 2016. © **Rene van Quekelberghe**

Kea Trader

"A la Casse n°49" avait laissé le porte-conteneurs *Kea Trader* planté sur un récif corallien en Nouvelle-Calédonie depuis le 12 juillet 2017, avec des doutes sur son éventuel renflouement (Cf. p 39). Le 12 novembre, le *Kea Trader* s'est brisé. Des boulettes d'hydrocarbures sont arrivées sur l'île de Lifou et la côte orientale de la Grande Terre. La pêche et la consommation des produits de la mer ont été interdites pendant un mois. Les dispositions techniques de l'opération *Kea Trader* doivent être revues: il ne s'agit plus de renflouer le navire mais de remonter les sections émergées de l'épave. L'armateur allemand Lomar a lancé un appel d'offres international. Les offres ont été examinées jusqu'à la fin janvier, le marché a été attribué à Shanghai Salvage.

En attendant, les travaux d'évacuation des conteneurs continuent, ils sont ralentis par les conditions météorologiques difficiles. A la mi-janvier, 97 conteneurs étaient encore à bord. 87 sont annoncés vides.

12 novembre 2017, fuites d'hydrocarbures — © **Forces Armées de Nouvelle-Calédonie** — Janvier 2018.

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 au moment de sa démolition.

Navire accidenté.

Navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'Etat du port.

Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.

Navire dépavillonné pour son dernier voyage.

Navire-usine

Un navire-usine est un navire de pêche disposant d'installations de transformation et de conservation des prises, ce qui lui permet de rester plusieurs mois en mer. Après tri, éviscération, filetage, les poissons sont le plus souvent congelés. Certains navires-usines disposent d'installations de mise en boîte des foies, d'extraction d'huile de foie ou de fabrication de farine de poisson.

Novoyelnya. OMI 7824065. Longueur 101 m, 3.061 t. Pavillon Somalie, Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft VEB. C'était l'un des 201 navires-usines du type *Prometey* ou projet Atlantik 464 construits par le chantier est-allemand entre 1972 et 1989. Chaque jour, ils pouvaient congeler 50 t de poisson, produire 2400 boîtes de foies de poisson, extraire l'huile de 4,5 t de foies et transformer 50-60 t de poissons en farine.

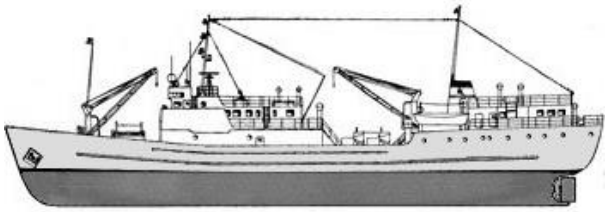
26 août 2012 Vladivostok, Russie. © **Gena Anfimov**

Le *Novoyelnya* était basé à Vladivostok. Il quitte l'extrême-orient russe et va s'échouer pour démolition à Chittagong le 24 octobre. 300 US$ la tonne.

Octobre 2017, échoué à Chittagong. © **Boat Antiques Obaidul**

Kaliningrad (ex-*Radvilishkis*). OMI 7030822. Longueur 66 m, 1.050 t. Pavillon Russie. Société de classification inconnue. Construit en 1970 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen. Il faisait partie des 34 navires de types *Kaspiy* construits par le chantier est-allemand entre 1968 et 1971 et destinés à la flotte de pêche soviétique de la mer Caspienne. Les 23 premières unités étaient équipées pour la pêche des sprats à l'aide de lanternes et de pompes et pour la congélation. Les 11 dernières unités, dont le *Kaliningrad* ne faisaient que du transbordement et de la transformation au rythme de 22,5 t de poisson congelé et 10 t de conserves par jour.

Kaliningrad abandonné à Las Palmas, (Grande Canarie, Espagne),14 mars 2010. © **Per Karlsson**



© **soviet-trawler.narod.ru**

Après 10 ans d'abandon à Las Palmas (Canaries, Espagne), il est en cours de démolition sur place par Logiscrap SA.

31 octobre 2017, en cours de démolition à Las Palmas (Espagne). © **Patalavaca**

Cargo réfrigéré

Baltic Mercury (ex-*Teno*, ex-*Lincoln Spirit*, ex-*Lincoln Universal*, ex-*Hornwind*, ex-*Lincoln Universal*). OMI 8616312. Longueur 145 m, 5.975 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1987 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Baltic Reefers Ltd (Russie). Détenu en 2009 à Bushire (Iran) et en 2012 à Vlissingen (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 374 US$ la tonne.

Lincoln Universal, soutage et déchargement de fruits au Havre (France), novembre 1991**. © Pascal Bredel**

Baltic Mercury, en rade de Brest (France) pour réparer une avarie de turbo-soufflante10 mai 2016.
© Erwan Guéguéniat

Blue Ice (ex-*Mazara*, ex-*Ster Laer*, ex-*Indianic*). OMI 7904774. Longueur 101 m, 1.808 t. Pavillon Comores. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen; jumboïsé en 1983 et rallongé de 83 à 101 m. Dans les années 80-90, c'était avec les *Styval*, *Ster Goz*, *Steir* et *Pêcheur Breton* l'un des navires frigorifiques de la COBRECAF (Compagnie Bretonne de Cargos Frigorifiques). Sous le nom de *Ster Laer*, il était affecté au transport des thons tropicaux pêchés dans l'Océan Indien depuis les Seychelles jusqu'à Concarneau. La COBRECAF s'en sépare en 1997. Il continue sa carrière de poissonnier flottant. Détenu en 2008 à Santa Cruz de Tenerife (Canaries, Espagne) et en 2012 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriétaire AFK Universal (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Ster Laer. **© Jan van Oost**

Blue Ice, à Luanda (Angola)
© Yannick Quéméneur

Gibraltar (ex-*Proliv Vilkitskogo*). OMI 7642663. Longueur 172 m, 8.064 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1977 à Nikolayev North (Ukraine) par 61 Kommunara. Propriétaire Baltiyskiy Briz Ltd (Russie). Vendu pour démolition en Inde. 467 US$ la tonne.

Hao Xiang (ex-*Wei Hong*, ex-*Frio Argentina*, ex-*Elektron*, ex-*Frost Spica*, ex-*Frost Polaris*, ex-*Frigo Espana*). OMI 7812062. Longueur 103 m, 2.410 t. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par AESA. Propriétaire Kongtong Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2006 à Masan (Corée du Sud) et Ningbo (Chine), en 2011 à Busan (Corée du Sud) et en 2013 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh. 368 US$ la tonne.

Wei Hong, 27 mars 2012, à Zhoushan, Chine**.** **© sea apache/Shipspotting**

Honduras Star (ex-*Polar Colombia*, ex-*Appian*). OMI 8906975. Longueur 150 m, 6.419 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Gdansk (Pologne) par Gdanska. Propriétaire Siem Ship Management (Pologne). Détenu en 2009 au Havre (France). Vendu pour démolition en Inde.

Honduras Star en mouvement au Havre (France), 8 janvier 2009. **© Pascal Bredel**

Ming Feng (ex-*Sable Bay*, ex-*Santorini Rex*, ex-*Cap Valiente*, ex-*Cap Domingo*, ex-*Regulus Carrier*). OMI 8214827. Longueur 143 m, 4.995 t. Pavillon Kiribati, Panama depuis octobre 2017. Société de classification International Ship Classification. Construit en 1983 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. Propriétaire Favour Ship Management Co Ltd (Chine). Détenu en 1999 à Hambourg (Allemagne), en 2006 à Gdynia (Pologne) et en 2009 à Las Palmas (Canaries, Espagne) et Mersin (Turquie). Parti en novembre de Montevideo (Uruguay), il s'échoue à Alang.

Cap Domingo, 5 juillet 1984, devant Hook of Holland, Pays-Bas **© Mick Warrick**

Silver Sea 3 (ex-*IMG 3*, ex-*Polly Polaris*, ex-*Diamond Despina*, ex-*Leo Polaris*). OMI 7006376. Longueur 83 m, 1.026 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1970 à Groningue (Pays-Bas) par Nieuw Nord Neerlandsche. Propriétaire Silver Sea Reefer Co Ltd (Thaïlande). Rebaptisé *Green Star* avant son échouage pour démolition au Bangladesh. 320 US$ la tonne.

11 juillet 1992, *Polly Polaris* à quai à Albert Dock, Hull, Royaume-Uni. © **Patrick Hill**

Wei Li (ex-*Baltic Star*, ex-*Stemar Prime*, ex-*Baltic Snow*, ex-*Canadian Star*, ex-*Canadian Reefer*). OMI 7726706. Longueur 144 m, 6.971 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1979 à Aalborg (Danemark) par Aalborg Vaerft. Propriétaire Wei Fong Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Inde. 425 US$ la tonne incluant 200 t d'aluminium.

Canadian Reefer, en sortie du Havre (France) après déchargement de fruits, 2 septembre 1996. © **Pascal Bredel**

Win Uni (ex-*Win Terng Far*, ex-*Sun Shine*, ex-*Fukuyo Maru*). OMI 7302299. Longueur 105 m, 2.054 t. Pavillon Kiribati, Comores pour son dernier voyage. Société de classification International Ship Classification. Construit en 1973 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Fengrun Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2010 à Fuzhou (Chine) et en 2012 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 335 US$ la tonne.

Win Uni, 19 octobre 2014 au départ de Bangkok, Thaïlande. © **bs1mrc/Shipspotting**

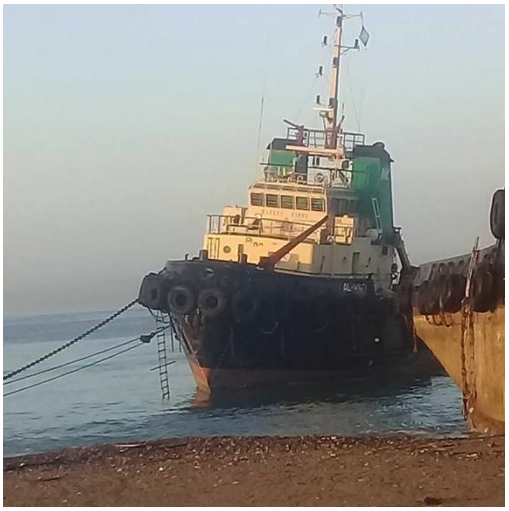
Offshore

Le secteur de la recherche et de l'exploitation pétrolière continue de déstocker. 34 navires de recherches, de forage, de support ou ravitailleurs parmi les plus anciens sont partis à la casse. Leur moyenne d'âge est de 36 ans.

Remorqueur ravitailleur (supply)

Al Wafi (ex-*Al-Alyaa*, ex-*Nakilat*, ex-*Al-Alyaa*). OMI 8112251. Remorqueur. Longueur 44 m, 755 t. Pavillon Emirats Arabes Unis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Hardinxveld (Pays-Bas) par Damen. Propriétaire Mubarak Marine LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

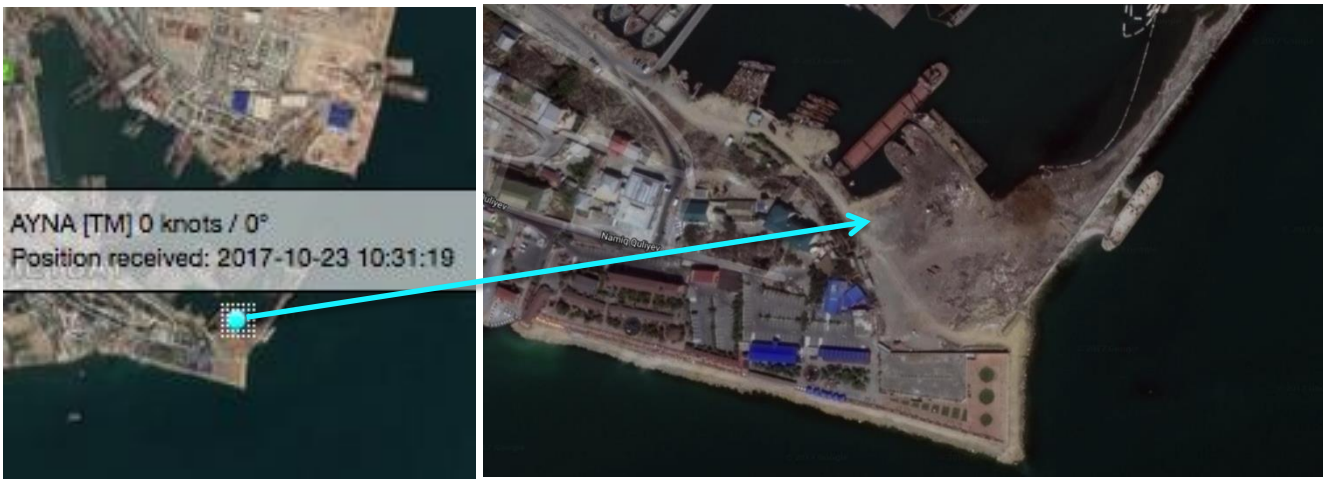
Dubai, Emirats Arabes Unis, février 2005. © **Capt GC Dijkdrenth**



Gadani. © **Bilal Gujjar**

Ayna (ex-*Seabulk Kestrel*, ex-*Red Kestrel*, ex-*Salim*). OMI 8210429. Longueur 57 m. Pavillon Turkménistan. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Higashino (Japon) par Matsuura Tekko. Propriétaire Nurly Tolkun (Turkménistan). L'*Ayna* est annoncé "vendu pour recyclage" depuis le 1er novembre 2017. Sa dernière localisation en date du 23 octobre le situait à Bakou en Azerbaïdjan, sur les bords de la mer Caspienne, dans une emprise du port pratiquant ponctuellement des activités de démolition de navires de taille modeste.

14 septembre 2014, à Aktau, Kazakhstan. © **Askar**



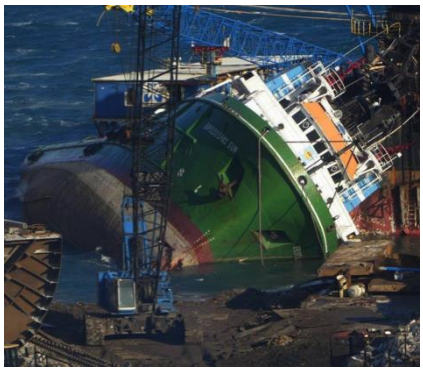
Port de Bakou (Azerbaïdjan). **Capture d'écran Marine Traffic**

Bni Acamar (ex-*Capo Frasca*, ex-*Unterweser 35*). OMI 7401253. Longueur 60 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 à Bremerhaven (Allemagne) par Schichau-Unterweser. Propriétaire Bahtera Niaga Internasional Pt (Indonésie). Vendu pour démolition par un chantier local indonésien.

Unterweser 35 à son arrivée à Delfzijl, Pays-Bas, 3 février 1983. © **Frits Olinga**

Brodospas Sun (ex-*Brodospas 43*). OMI 8206973. Longueur 67 m, 1.730 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Croatian Register of Shipping. Construit en 1986 à Trogir (Croatie) par Lozovina-Mosor. Propriétaire Brodospas (Croatie). Vendu pour démolition en Turquie. Dans des circonstances troubles, le *Brodospas Sun* a chaviré à son poste de démolition.

A Pula, Croatie, 1er avril 2010. © **sisko111**



Aliaga. © **Selim San**

Dubai Moon (ex-*Orkney Service*, ex-*Orkney Shore*). OMI 7305538. Longueur 54 m, 868 t. Pavillon Emirats Arabes Unis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1973 à Lowestoft (Royaume-Uni) par Richards. Propriétaire Mubarak Marine LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

14 février 2016, Emirats Arabes Unis.
© **Olivier Blok**

31 décembre 2017, *Dubai Moon* à Gadani
© **Gadani Ship Breaking**

Everest (ex-*OSA Victor*, ex-*Lancelot Fjord*, ex-*British Heather*, ex-*Balder Borkum*). OMI 8123169. Longueur 65 m, 1.378 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage simplifié en *Ever 1*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Husum (Allemagne) par Husumer pour Parley Augustsson & Co basé à Hövik (Norvège). Propriétaire Hai Duong Co Ltd (Vietnam). L'*Everest* s'échoue pour démolition à Alang après avoir livré le *Seabulk Raven* un autre navire de service à l'offshore à ces mêmes démolisseurs (Cf. p22).

Balder Borkum. **collection Ko Rusman**

Ever 1, Alang. **© Jimit Shah**

Great Ocean 1 (ex-*Ocean Star 1*, ex-*Stanford Star*, ex-*Gmmos Star*, ex-*Delta Star*, ex-*Montego Seahorse*, ex-*Calico Jack*). OMI 7366817. Longueur 59 m, 892 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1974 à Moss Point (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Trans Seas Marine Services LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Mumbai (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Calico Jack
© Mervyn/Shipspotting

Great Ocean 1, à quai à Hamriyah, Emirats Arabes Unis, 6 août 2016. **© Olivier Blok**

Halul 32 (ex-*Mansal 32*, ex-*Ali*). OMI 8128262. Longueur 55 m, 851 t. Pavillon Qatar. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1982 à Bergum (Pays-Bas) par Damen. Revendu par son armateur qatarien Halul Offshore Services à North Star Marine Ltd basé aux Iles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition en Inde sous le nom d'*Halul 1*.

Hurricane 1 (ex-*Boulder*, ex-*Maersk Lifter*). OMI 8516988. Longueur 70 m, 2.449 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1988 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. Revendu en août 2016 par son armateur hollandais à Hermes Maritime Services Pvt Ltd basé en Inde. Hermes Maritime Services est officiellement gestionnaire de navires et d'équipages ; c'est surtout un spécialiste du rachat de vieilles coques à démolir. Il a racheté cette année et livré aux chantiers de l'Inde, du Bangladesh et du Pakistan le porte-conteneurs *Mare Siculum* (OMI 916934) Cf. « A la Casse n°47 », le cargo *Jas Express* (OMI 9013282), le transporteur de gaz *Guapore* (OMI 7921899) Cf. « A la Casse n°48 », le tanker *La Paz* (OMI 9031650) et le vraquier *Vinalines Trader* (9140554) Cf. « A la Casse n°49 ». Il rachète aussi des remorqueurs en fin de carrière qu'il utilise pour le remorquage de navires à démolir avant de les envoyer eux aussi à la casse (Cf *Avenger* et *Barracuda I*, « A la Casse n°40 »). En avril 2017, l'*Hurricane I* avait livré le vraquier algérien *Ain Temouchent* (OMI 8110447) au Bangladesh. Aujourd'hui c'est à son tour de s'échouer sur la plage de Chittagong.
L'*Hurricane I* est un sistership de l'*Hurricane II*.

Boulder, 1er janvier 2015, Sainte-Lucie. © **Lyndon Henry**

Hurricane II (ex-*Bluster*, ex-*Maersk Launcher*). OMI 8516976. supply. Longueur 70 m, 2.479 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1988 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Pattje. En mai 2016, sous le nom de *Bluster* et le pavillon hollandais il avait été chargé du dernier voyage du transporteur de gaz *Methania* de Marseille à Aliaga (Cf. A la Casse n°44 p 31). Lui aussi est racheté en septembre 2016 par Hermes Maritime Services basé en Inde. Vendu pour démolition en Inde.

Bluster, 23 juin 2016 à La Valette (Malte). © **Emmanuel L**

Kaiko (ex-*Temasek Laut*). OMI 9014042. Supply. Longueur 66 m, 1.944 t. Pavillon Japon, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Kai*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1991 à Futtsu (Japon) par Ishii. Propriétaire Offshore Operation Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Karadeniz Powership Refakat Sultan (ex-*Prosper*, ex-*Normand Prosper*). OMI 8119601. Longueur 76 m, 1.830 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Haugesund (Norvège) par Haugesund MV. Propriétaire Karmarine (Turquie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Prosper, Kristiansund (Norvège), 20 juin 2015. © **Stein Åge Gresset**

Lourdes (ex-*Nico Rashidiya*, ex-*Petromar Explorer*). OMI 8016328. Longueur 59 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1981 à Mobile (Etats-Unis) par Halter Marine. Propriétaire officiel depuis août 2013 Blue Marine Services Inc basé aux Iles Vierges Britanniques et armateur de ce seul navire. Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

Nan Hai 216 (ex-*Far MInara*, ex-*Seaforth Minara*). OMI 8123717. Longueur 68 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1983 à Singapour par Gul. Propriétaire China Oilfield Services Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

President Hubert. OMI 8117471. Longueur 60 m. Pavillon Belgique. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Delfzijl (Pays-Bas) par Niestern Sander. Propriétaire Boskalis Offshore Transport (Belgique). Début novembre, le *President Hubert* arrive à Rotterdam. Des équipements et le matériel électronique sont retirés. Le 7 décembre, le statut du navire est officiellement "à démolir". La destination finale n'est pas connue, elle ne pourra être atteinte qu'en remorque. S'agira-t-il d'un chantier de proximité?

Arrivée à Rotterdam le 1er novembre 2014.
© **Marc Ottini**

A l'entrée d'Eemshaven (Pays-Bas), 10 octobre 2017.
© **Wout van Mullem**

Putford Guardian (ex-*Essex Service*, ex-*Essex Shore*). OMI 6800012. Longueur 51 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1967 à Capelle (Pays-Bas) par Ijsselwerf. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Red Eagle (ex-*Izmir Bull*, ex-*Sirocco*). OMI 7613002. Longueur 55 m, 631 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1976 à Higashino (Japon) par Matsuura Tekko. Propriétaire Ata Tug & Salvage (Turquie). Détenu en 2001 à Sète (France) et en 2013 à Mourmansk (Russie). Sous le nom d'*Izmir Bull* puis *Red Eagle*, c'était un habitué des livraisons pour démolition en Turquie. En janvier 2012, il avait participé au fiasco du *FAS Provence*, coulé au large de Malte pendant son voyage vers les chantiers de démolition turcs. Il avait remorqué en juillet 2013 l'ex *Pacific Princess* de la série tv « La croisière s'amuse » depuis Gênes, ainsi qu'en juin 2016 le *Mistral Express*, ex-*Esterel* de la SNCM, depuis Nador (Maroc). En avril 2017, c'est encore lui qui avait acheminé le *Flash*, un vraquier accidenté et abandonné depuis la Tunisie jusqu'à Aliaga (Cf. « A la Casse n°48 », p 71). Le *Red Eagle* est arrivé par ses propres moyens à Alang le 17 décembre.

Sirocco, à l'entrée du Havre (France), venant chercher le tanker *Avaj 2* (OMI 7341398) en panne. © **Pascal Bredel**

Red Eagle, arrivée à Willemstad, port de Curacao, 19 juillet 2017. © **Cees Bustraan**

Runner (ex-*Maridive 107*, ex-*MZ 107*, ex-*Maritide 107*, ex-*MZ 107*, ex-*Gulf Fleet n°41*). OMI 8017437. Longueur 58 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Houma (Etats-Unis) par Quality Equipment. Détenu en 2009 à Sfax (Tunisie). En août 2017, il est vendu à Demo Marine Inc. basé au Panama et devient le *Demo II*. Avec un tel nom, la démolition est proche, son statut l'annonce effectivement bon pour la casse. La destination finale n'est pas spécifiée.

Maridive 107, Sousse, Tunisie, 5 octobre 2011. © **Big Edisson (Rus)**

Seabulk Raven (ex-*Red Raven*, ex-*Far Sailor*, ex-*Stad Sailor*). OMI 7911088. Longueur 68 m, 1.580 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Raven*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1980 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein Hatlo A/S. Revendu par son armateur vietnamien Hai Duong Co Ltd à Prayati Shipping basé en Inde avant son départ en remorque de l'*Everest* (Cf. p 19) pour démolition en Inde.

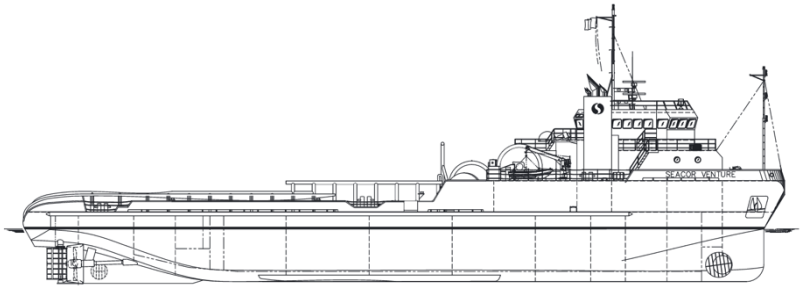
Stad Sailor, Aalesund, Norway. © **Frank Iversen**

Raven, Alang. © **Jimmit Shah**

Seacor Spirit. OMI 9190664. Longueur 60 m. Pavillon Mexique. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Escatawpa (Etats-Unis) par Moss Point Marine. Propriétaire Seacor Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

En baie de Mobile (Alabama, Etats-Unis), 8 août 2010. © **Alan D. Cochran**

Seacor Venture. OMI 9226865. Longueur 67 m, 1.704 t. Pavillon Etats-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Escatawpa (Etats-Unis) par Moss Point Marine. Propriétaire Seacor Marine (Etats-Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.



© Seacor Marine

Star Global (ex-*Mop 50*, ex-*Zakher Moon*, ex-*Uto*, ex-*Smit Manila*, ex-*Seaford*, ex-*Seaforth Challenger*). OMI 7319242. Supply. Longueur 56 m, 1.161 t. Pavillon Palaos. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1973 à Selby (Royaume-Uni) par Cochrane & Sons. Propriétaire Star Petroleum Co (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde à Mumbai.

Trans Atlantic (ex-*Vos Atlantico*, ex-*Mascalzone Atlantico*, ex-*Supplier*, ex-*Canmar Supplier*). OMI 7420728. Longueur 63 m. Pavillon Turquie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 à North Vancouver (Canada) par Allied Shipbuilding. C'était le 1er d'une série de quatre ravitailleurs brise-glace construits pour la compagnie canadienne Dome Petroleum pour l'exploration pétrolière dans les eaux arctiques (Voir sur ce sujet A la Casse n°46, p 79-82, "La folle histoire du *Robert LeMeur*"), Vendu en 1997 comme la plupart de ces explorateurs canadiens, il part pour la mer du Nord puis en 2000 pour la Méditerranée sous pavillon italien pour le compte de Rimorchiatori Sardi SpA puis Moby SpA puis Vroon Offshore Italia. Son dernier armateur était la compagnie turque Transjet Tasima Ve Kiralana. Le 23 octobre 2017, il s'échoue pour démolition à Aliaga.

Le *Canmar Supplier* à l'assaut des glaces.
© pmc-controls

Mascalzone Atlantic, 1er octobre 2000, Gênes, Italie
© Carlo Martinelli

Viking Boy (ex-*Edda Jarl*). OMI 7419250. Longueur 72 m. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1976 à Santander (Espagne) par Santander Astilleros; jumboïsé en 1986 et rallongé de 64 à 72 m. Propriétaire Sinopec Offshore Oilfield Services (Chine). Détenu en 2004 à Shanghai (Chine) et en 2009 à Shenzen (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Viking Boy, en sortie de Great Yarmouth, (Royaume-Uni), année 1982. © **Gary Markham**

Volans (ex-*Lady Anita*). OMI 6512122. Longueur 49 m, 606 t. Pavillon Bélize. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1965 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme. Propriétaire Trinity Offshore (Singapour). Détenu en 2015 à Labuan (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Volans, à Great Yarmouth (Royaume-Uni), 25 mai 1994. © **stephen-s/ Shipspotting**

Volans, à Singapore, 15 juin 2009. **© John Regan**

Navire support de plongée

The Providence (ex-*The Performer*, ex-*VSO Performer*, ex-*Arctic Seal*). OMI 7621645. Diving Support. Longueur 96 m, 3.924 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Oslo (Norvège) par Nylands. Propriétaire Dulam International Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu en l'état à Sharjah (Emirats Arabes Unis) pour une destination de démolition non spécifiée. 420 US$ la tonne.

The Providence, 6 avril 2006.
© Marko Polo/ MarineTraffic

Navire de support offshore

Atlantic Challenger (ex-*Anna*, ex-*Eestirand II*, ex-*Eestirand*). OMI 8607311. Ex navire-usine converti en Support offshore. Longueur 121 m. Pavillon Mexique. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft VEB. Au départ c'était un navire-usine du type *Moonzund* ou Projet Atlantik 488 conçu pour la congélation et la mise en boîte du poisson et la production de farine et d'huile de foie. 37 unités de ce type ont été construites entre 1988 et 1993 par le chantier est-allemand pour la flotte de pêche soviétique. En 1998, deux navires de la série sont convertis, l'*Eestirand* et le *Stralsund* qui deviendra le navire de recherches sismiques *CGG Symphony* de la Compagnie Générale de Géophysique, démoli en février 2015 à Gand par Galloo Recycling (Cf. «A la Casse n°39», p 72). La plupart des frères sont toujours en activité comme super chalutiers-usines. Parmi les disparus, l'*Oleg Naydenov*, ex-*Leonid Galchenko*, fut victime d'un incendie le 12 avril 2015 à Las Palmas (Canaries, Espagne); remorqué hors du port il avait coulé au large des Canaries avec 1.400 t de carburant. Propriétaire Domx Maritima S de RL de CV (Mexique). L'*Atlantic Challenger* quitte la côte mexicaine fin septembre 2015 et s'échoue à Aliaga le 2 janvier 2018.

Atlantic Challenger. **© Marine Traffic**

Navire-usine du type *Moonzund*. **© Rick Vince**

Bar Protector (ex-*Stena Protector*). OMI 7814450. Navire support de plongée. Longueur 111 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1981 à Landskrona (Suède) par Oresundsvarvet. Propriétaire SAIPEM (Italie). Vendu pour démolition en Turquie

Navire de recherches sismiques

Northern Explorer (ex-*Northern Access*, ex-*Southern Access*, ex-*Svetlomor-1*). OMI 8606460. Longueur 76 m, 1.474 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1987 à (Singapour) par Far East-Levingston; jumboïsé en 1998 et rallongé de 61 à 76 m. Propriétaire Seabird Exploration Cyprus Ltd (Chypre). Détenu en 2005 à Den Helder (Pays-Bas) et Cork (Irlande). Fin septembre 2017, il quitte Montevideo (Uruguay) et se dirige vers Alang via Le Cap (Afrique du Sud). 510 US$ la tonne.

Northern Explorer, 10 mai 2007, côtes de l'Afrique de l'Est. © **Patrik Sundquist**

Sea Surveyor (ex-*Magnet*). OMI 7813901. Longueur 64 m, 968 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands SB Co. Converti en 1998, jumboïsé et rallongé de 55 à 64 m Propriétaire Gardline Shipping Ltd (Royaume-Uni).

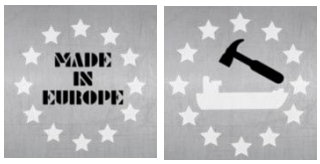
Magnet A114, essais en mer, 1er novembre 1979. © **Ken Lubi**

Détenu en 2003 à Carthagène (Espagne) et en 2015 à Halifax (Canada). Il arrive le 2 novembre au chantier Galloo Recyling de Gand (Belgique).

Sea Surveyor, au chantier Galloo Recycling, 12 novembre 2017. © **G.Gyssels**

Navire de forage

Le présent des forages pétroliers en eaux profondes est sombre. Le prix du baril est toujours trop faible au regard des coûts élevés d'exploitation. Nombre de plates-formes et de navires de forage en eaux profondes ou très profondes sont à l'arrêt. Les opérateurs envoient à la casse les unités les plus anciennes. Les plus jeunes comme le *Deepwater Pathfinder*, 19 ans, ne sont pas à l'abri.



Bucentaur. OMI 8112548. Longueur 77 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Drammen (Norvège) par Drammen Slip & Verksted. Propriétaire Fugro Marine Services BV (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Belgique par Galloo Recycling.

Bucentaur, lors de sa dernière journée en mer le 16 octobre 2017. Il s'apprête à engainer le Canal de Gand pour rejoindre le chantier de démolition Galloo Recycling. © **Marc Ottini**

Deepwater Pathfinder. OMI 9173630. Longueur 221 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Transocean Inc (Suisse). A l'époque de sa construction, le *Deepwater Pathfinder* était présenté comme un navire novateur, compétitif, sûr et capable de résister à une tempête décennale du golfe du Mexique.
Depuis 2 ans il était à l'arrêt au large de Trinidad-et-Tobago, toutes machines éteintes et sans équipage par mesure d'économie. Un désarmement dans un port avec un équipage de maintenance et des équipements en veille mais prêts à repartir revient à 40.000 US$ par jour. L'immobilisation du *Deepwater Pathfinder* simplement gardienné coûtait malgré tout 15.000 US$ par jour. Encore trop pour les perspectives d'avenir. Transocean décide de le vendre à la démolition en même temps que 5 plates-formes également immobilisées dans les Caraïbes. La destination de démolition du navire n'est pas spécifiée mais les plates-formes *Transocean Prospect* et *Transocean Searcher* sont arrivées à Aliaga en octobre 2017, suivies par les *Sedco Express* et *Cajun Express* en janvier 2018.

Deepwater Pathfinder désarmé au large de Trinidad & Tobago. © **Boh/CC**

Paragon DPDS 1 (ex-*Noble Phoenix*, ex-*Paragon DPDS 1*, ex-*Noble Phoenix*, ex-*Frontier Phoenix*, ex-*Peregrine II*, ex-*Pacnorse I*). OMI 7418880. Longueur 154 m. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1979 à Greenock (Royaume-Uni) par Scotts Shipbuilding. Propriétaire Paragon Offshore (Etats-Unis). Depuis novembre 2014, Le *Paragon DPDS 1* était désarmé le long d'un quai de Corpus Christi (Texas, Etats-Unis). En août 2017, la tempête Harvey déferle; il rompt ses amarres et va s'échouer plus loin dans le chenal d'accès. En octobre, il est déclaré bon pour la casse. La destination de démolition n'est pas spécifiée.

Après la tempête Harvey. © **Splash 247**

Paragon DPDS 2 (ex-*Noble Leo Segerius*, ex-*Neddrill I*, ex-*Neddrill Workship 1*, ex*Boss Vishwa*- ex-*KCA Kingfisher*, ex-*Polly Bristol*). OMI 7422362. Longueur 149 m, 10.219 t. Pavillon Libéria. Société de classification DNV-GL. Construit en 1981 à Schiedam (Pays-Bas) par IHC Gusto. Propriétaire Paragon Offshore (Etats-Unis). Désarmé à Porto Rico depuis fin septembre 2015. Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

Paragon DPDS 3 (ex-*Noble Roger Eason*, ex-*Neddrill II*, ex-*Schouwen*). OMI 5315474. Ex vraquier élargi de 22 à 27 m et converti en 1977. Longueur 165 m, 14.709 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1963 à Krimpen a/d Ijssel (Pays-Bas) par Van der Giessen de Noord. Propriétaire Paragon Offshore (Etats-Unis). Désarmé à Porto Rico depuis début août 2016. Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

Le vraquier *Schouwen*, Vancouver, Canada, 2 juillet 1968.
Photo Walter E. Frost - Archives de la ville de Vancouver

Le navire de forage *Noble Roger Eason*, Ilha Grande, à Rio de Janeiro (Brésil), 28 janvier 2009.
© **Cesar T. Neves - coll Rogerio Corderio**

Barge-grue

Armada Condor (ex-*Iremis Condor*, ex-*Gulmar Condor*, ex-*DP unter*, ex-*Midnight Hunter*, ex-*G Murray*, ex-*Louis G Murray*, ex-*Installer*, ex-*Paific Installer*). OMI 7628760. Ex navire support de plongée converti en navire grue en 1987. Longueur 104 m, 3.773 t. Pavillon Iles Marshall, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Condor*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Singapour par Keppel Far-East-Levingston; jumboïsé en 2002 et rallongé de 77 à 104m. Propriétaire Bumi Armada Offshore Contract (Malaisie). Détenu en 2005 à La Nouvelle-Orléans (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 420 US$ la tonne.

Crawler (ex-*Mars 25*, ex-*PM 25*, ex-*Chambord*). OMI 8758706. Longueur 144 m. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1955 comme pétrolier *Chambord*. Echoué pour démolition à Aliaga le 22 novembre 2017.

Trieste, Italie, 16 novembre 2013. © **Agostino**

Echoué à Aliaga. © **Selim San**

Le *Chambord*, pétrolier de la Société Maritime des Pétroles BP a été construit à Dunkerque par les Ateliers et Chantiers de France. Le 11 janvier 1955, sa cérémonie de lancement sous pavillon français avait été présidée par Jacques Chaban-Delmas, ministre des Travaux Publics, des Transports et de la Marine Marchande devant un parterre de notables arrivés par deux trains spéciaux et une flottille de cars et voitures. Avec ses 203,39 m de longueur, 26,25 m de largeur et ses 33.000 t de port en lourd, c'était un géant et le fleuron de la flotte pétrolière française. Cabines individuelles et climatisées pour tous, salles de bain privées avec douche pour les officiers, distributeurs d'eau fraîche dans toutes les coursives, frigos à tous les postes et piscine d'eau de mer, c'était un symbole de renaissance et de progrès universel. Trois sisterships sont sortis des chantiers de Dunkerque entre 1955 et 1958, les *Chenonceaux*, *Cheverny* et *Chaumont*. Le *Chambord* avait effectué son voyage inaugural entre Marseille et Al Ahmadi (Koweït) en mai 1955. Pendant 17 ans, il a approvisionné les raffineries françaises BP de Dunkerque en mer du Nord et de Lavéra en Méditerranée.

Chambord, Dunkerque, 1955. Photo Desreumaux

offshore: barge-grue

Le 16 juin 1972, le *Chambord* arrive dans les chantiers de réparation navale de Brest. L'avarie de réducteur de propulsion est plus grave qu'escomptée. La réparation est jugée trop onéreuse au vu de l'âge du navire. La compagnie attend la livraison de pétroliers de plus grande capacité. Le 1er juillet, le *Chambord* quitte la forme n°1 pour être mis à quai puis au mouillage à Roscanvel en rade de Brest. Les rotors de turbine sont débarqués par une grue flottante pour servir de pièces de rechange aux sisterships. En septembre de la même année, il est vendu à une société installée au Panama. Une conversion en plate-forme de forage dans les chantiers de La Spezia (Italie) est envisagée. Le 11 septembre, il quitte Brest en remorque des *Fairplay XII* et *Johann Pedersen*, en direction de l'Italie. Finalement il gagne le chantier Viktor Lenac de Rijeka (Croatie). Le majestueux *Chambord* est transformé en ponton-usine pour la recherche pétrolière. Il est raccourci de 203 à 151 m, perd sa partie arrière et son n° OMI d'origine (5067821), son château est rasé pour permettre l'installation d'une grue et de matériels de levage divers. A l'avant les nouveaux quartiers d'habitation logent 150 personnes (contre 47 à bord du *Chambord*). Le *Chambord* devient le *PM 25*, une barge-grue non propulsée qui sera utilisée pendant 44 ans en Méditerranée, en mer Noire et au large de l'Afrique occidentale avant de finir sous le nom de *Crawler* en ferraille à recycler dans le chantier turc d'Aliaga. Le dernier propriétaire du *Crawler* sous pavillon Panama était l'italien Micoperi.

Chambord, Suez (Egypte), 1966. **© Bunts**

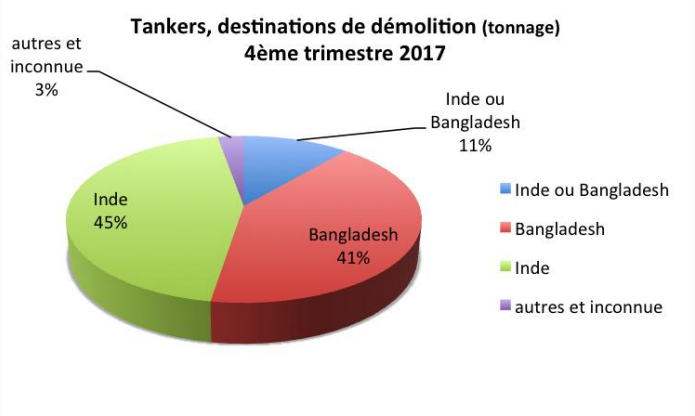
Crawler, Ortone (Italie), 2016.
© Vladimir Knyaz

Tanker

Octobre-novembre-décembre 2017

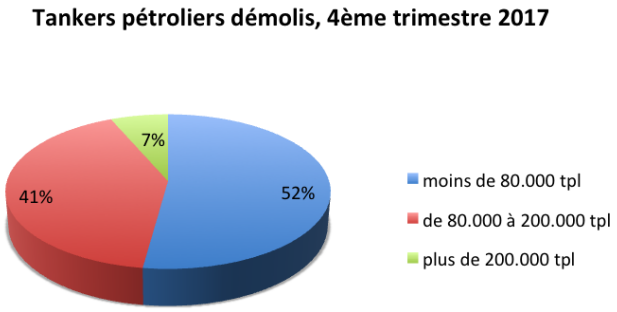
58 démolitions. Le nombre toutes catégories confondues (pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz, transporteurs combinés) continue d'augmenter malgré la baisse globale. Le tonnage ferraillé monte à 46% du tonnage total. La catégorie est la 1ère du trimestre.

Au Pakistan, les autorités avaient autorisé la reprise des travaux de démolition du tanker FPSO *Aces* ex-*Federal 1* (28 morts, des dizaines de blessés le 1er novembre 2016). Un nouvel incendie des résidus de pétrole (officiellement sans victimes) a stoppé net les opérations, en même temps que la réflexion sur une éventuelle ré-autorisation d'échouage des tankers sous conditions de sécurité renforcées. En conséquence, l'Inde et le Bangladesh se partagent quasi exclusivement et équitablement le gâteau tanker.



Pétrolier

46 démolitions. 22 sont des navires d'une capacité de plus de 80.000 tonnes de port en lourd parmi lesquels 3 super tankers VLCC (Very Large Crude Carrier) de plus de 200.000 tpl et de plus de 300 m de longueur. 97% des pétroliers à démolir sont destinés à l'Inde et au Bangladesh.
Le dépavillonage reste pratiquement un préalable à la démolition des pétroliers: 54% (25 navires) ont adopté un pavillon corbillard avant le voyage final. Leur âge va de 17 à 51 ans. L'âge moyen est de 25 ans.



La vente du super pétrolier *OS Arcadia* à un chantier du Bangladesh a rapporté plus de 17 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

OS Arcadia, 21 ans, 42.173 t. © **Gena Anfimov**

Admiral 1 (ex-*Garzoni*, ex-*Jag Pratap*). OMI 9086344. Longueur 183 m, 10.239 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Navire double coque construit en 1995 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire Aurum Ship Management FZE (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2000 à Long Beach (Etats-Unis), en 2012 à 2 reprises à Bandar Khomeini (Iran) et en 2016 à Lavan (Iran). Vendu pour démolition au Bangladesh. 392 US$ la tonne.

Admiral L (ex-*British Admiral*, ex-*BP Admiral*). OMI 8817643. Longueur 176 m, 8.258 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Sea World Management & Trading (Grèce). Détenu en 2004 à Nakhodka (Russie). Il quitte Lomé (Togo) le 25 novembre, il est attendu en Inde. 430 US$ la tonne.

Admiral L, à Dakar (Sénégal), 20 décembre 2015. © **vovaship**

Agiasma (ex-*Yapi*, ex-*Tiber*, ex-*Torm Gertrud*, ex-*Boris*). OMI 8701507. Longueur 170 m, 6.884 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1989 à Szczecin (Pologne) par A. Warskiego Szczecinska. Propriétaire Waruna Nusasentana Pt (Indonésie). Détenu en 2000 à New Haven (Connecticut, Etats-Unis) et La Corogne (Espagne) et en 2006 à Bilbao (Espagne). Arrivé pour démolition au Bangladesh à la traîne du remorqueur malaisien *Intan Sari* (OMI 9398864).

Al Mukhtarah (ex-*Fosna*). OMI 9009229. Longueur 232 m, 15.702 t. Pavillon Arabie Saoudite. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1992 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Hishino Meisho. Propriétaire Bihar International Co Ltd (Arabie Saoudite). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Fosna. © **Bergens Tidende**

Alabra (ex-*Alexandra Park*, ex-*Bow Triumph*, ex-*Petrobulk Bull*). OMI 9032654. Longueur 180 m, 10.049 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Labri*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire World Tankers Management (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 413 US$ la tonne.

Alfa Britannia. OMI 9154232. Longueur 248 m, 16.519 t. Pavillon Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Britannia*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double coque construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Revendu par son armateur finlandais Lundqvist Rederierna AB à NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni en novembre 2017 avant son départ pour démolition en Inde.

Rade du Dyck, Dunkerque (France), 19 février 2012.
© Marc Ottini

11 juin 2012, Brest (France), forme de réparation n°3.
© Erwan Guéguéniat

Alfa Germania. OMI 9158551. Longueur 248 m, 16.567 t. Pavillon Bahamas, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Germania*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double coque construit en 1998 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Revendu en l'état à Port-Saïd (Egypte) par son armateur finlandais Lundqvist Rederierna AB à NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni en octobre 2017 avant son départ pour démolition en Inde. 397 US$ la tonne.

Anugerah Berlian (ex-*Princess Pacific*, ex-*Southern Dragon*). OMI 8507133. Longueur 116 m, 2.984 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1985 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire Pegasus Lintas Samudera (Indonésie). Détenu en 2007 à Ulsan (Corée du Sud). En cours de démolition à Madura (Indonésie). Voir le chapitre "Indonésie" p 6.

Betelgeuse (ex-*Admiral 9*, ex-*Alam Bitara*). OMI 9181003. Longueur 181 m, 9.145 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Betel*. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1999 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Artemiz Marine Services DMCC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2007 à Québec (Canada). Vendu pour démolition en Inde.

Cap Georges. OMI 9128283. Longueur 274 m, 24.014 t. Pavillon Grèce, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *Symeon*. Société de classification American Bureau of Shipping. Navire double coque construit en 1998 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Euronav NV (Belgique). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Cap Georges, 17 mars 2017, Québec, Canada. **© Marc Boucher**

Concertina (ex-*Stena Concertina*, ex-*Moss*, ex-*Diana*). OMI 9004607. Longueur 232 m, 15.227 t. Pavillon Indonésie, Togo pour son dernier voyage comme *Concertina 1*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1992 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Corp. Revendu par son armateur indonésien à Cobb Maritime Ltd basé aux Iles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh. 362 US$ la tonne.

Concertina, 8 juin 2016, à Batu Ampar, Indonésie. **© Vladimir Knyaz**

Constitution Spirit (ex-*Constitution*). OMI 9191333. Longueur 244 m, 17.091 t. Pavillon Iles Marshall Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Astute*. Société de classification American Bureau of Shipping. Navire double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Revendu par son armateur Teekay Marine (filiale singapourienne du group Teekay) à Sangakara Maritime Inc basé aux Iles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh. Le navire quitte la Corée du Sud, dépasse Singapour et s'échoue au Bangladesh le 26 décembre.

Durgandini. OMI 9044487. Longueur 180 m, 8.491 t. Pavillon Indonésie, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Durga*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1993 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Revendu par son armateur indonésien Pt. Apol Cemerlang à Trinitas Ship Management basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 385 US$ la tonne.

Durgandini, 21 mai 2016, Balikpapan, Indonésie. © **Husni Ibrahim Nasution**

Evita (ex-*Sporades*). OMI 9035137. Longueur 228 m, 13.085 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Evi*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Navire double coque construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Smart Tankers Inc (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 410 US$ la tonne.

Falcon Star (ex-*Concord*, ex-*Canna*, ex-*Toei Maru n°2*, ex-*Yuhei*, ex-*Yuhei Maru n°2*, ex-*Nakata Breeze*). OMI 8313116. Longueur 181 m, 7.774 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1985 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire PT Cakra Bahana (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 426 US$ la tonne.

Four Moon (ex-*Four Stars*, ex-*Protank Condor*, ex-*Front Condor*, ex-*OBO Condor*, ex-*Nor-OBO*, ex-*Philippine OBO*). OMI 8225010. Ex transporteur combiné OBO (Ore/Bulk/Oil) converti en tanker. Longueur 207 m, 13.823 t. Pavillon Italie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Our Moon*. Société de classification Registro Italiano Navale. Navire double coque construit en 1984 à Uddevalla (Suède) par Uddevallavarvet; converti, jumboïsé et rallongé de 207 à 227 m en 2002 par les chantiers Shanhaiguan. Propriétaire Premuda SpA (Italie). Détenu en 1999 à Miami (Floride, Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Péride OBO, le *Protank Condor* à La Valette (Malte), 19 avril 1994 © **Capt Lauwrence Dalli**

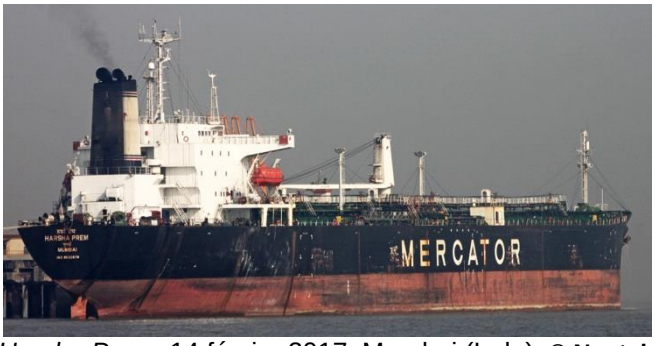
Période tanker, le *Four Moon*, port de Curacao, 8 octobre 2011. © **Cees Bustraan**

Golden Queen (ex-*Flamingo 9*, ex-*Aristo*, ex-*Aegean II*, ex-*Spyros D*, ex-*Piraeus*, ex-*Hektor*). OMI 6606222. Longueur 66 m, 368 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Columbus American Register. Construit en 1966 à Fredrikstad (Norvège) par Seutelvens. Jumboïsé en 1970 et rallongé de 66 à 74 m. Vendu pour démolition en Inde.

Green Trader (ex-*Cygnus Voyager*, ex-*Samuel Ginn*). OMI 9035060. Longueur 274 m, 24.846 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Registro Italiano Navale. Navire double coque construit en 1993 à Chita (Japon) par Ishikawajima-Harima Industries. Propriétaire International Andromeda Shipping (Monaco). Vendu en l'état à Singapour pour démolition dans le sous-continent indien sans plus de précision. 417 US$ la tonne.

© **Andromeda-shipping**

Harsha Prem (ex-*Bright Express*). OMI 9032678. Longueur 180 m, 9.140 t. Pavillon Inde, Comores pour son dernier voyage rebaptisé *Theofano Moon*. Société de classification Indian Register of Shipping. Navire double coque construit en 1993 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Mercator Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.



Harsha Prem, 14 février 2017, Mumbai (Inde). © **Nantais**

Kareela Spirit. OMI 9192349. Longueur 249 m, t. Pavillon Bahamas, Comores pour son dernier voyage sous le nom de *T Sunny*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Revendu par son armateur Teekay Marine (filiale singapourienne du groupe Teekay) à Yume Navigation Co basé au Libéria avant son départ pour Alang.

Kola Bay (ex-*Westray*, ex-*Manatee*, ex-*Harrier*, ex-*Bright Sprout*). OMI 8208335. Tanker converti en 2009 en FSO, unité de stockage flottant. Longueur 228 m, 12.652 t. Pavillon Russie, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Commodity Service Co Ltd (Russie). Son port d'attache était Mourmansk. C'était un maillon de la chaîne d'exportation du pétrole russe extrait en mer de Barents ou acheminé depuis Arkhangelsk. Les FSO positionnés dans la baie sont utilisés comme des terminaux flottants et permettent les opérations de transfert sur les tankers transporteurs quand les ports de la péninsule de Kola sont pris par les glaces.
Le *Polar Rock* (OMI 9116632), successeur du *Kola Bay*, est arrivé en avril 2017. Le départ du FSO *Kola Bay* pour démolition est un classique du genre: abrégé en *Kola*, il passe sous pavillon corbillard des Comores, quitte Mourmansk, s'arrête à La Valette (Malte) et annonce pour prochaine escale les Emirats Arabes Unis. Sa destination finale n'est pas encore connue, au vu du trajet prévu, l'Inde tient la corde. 210 US$ la tonne

Amarré en baie de Kola (Russie), 5 juillet 2011. © **Igor Chushkin**

Kriti Amethyst. OMI 9074999. Longueur 185 m, 12.450 t. Pavillon Grèce. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Navire double coque construit en 1996 à Nikolayev (Ukraine) par Chernomoskyi Sz. Propriétaire Avin International Ltd (Grèce). Vendu pour démolition au Bangladesh. 425 US$ la tonne.

Kriti Amethyst, sur rade de Agioi Theodoroi (Grèce), 30 avril 2017 © **Marc Ottini**

Moscow Stars. OMI 9180267. Longueur 243 m, 16.392 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Navire double coque construit en 1999 à Tsu (Japon) par NKK Corp. Propriétaire SCF Management Services (Emirats Arabes Unis). Il quitte la Nouvelle-Orléans (Etats-Unis) le 27 novembre, passe au sud du Sri Lanka et arrive à Singapour à la mi-janvier. D'ultimes négociations devraient fixer sa destination finale, Inde ou Bangladesh. 415 US$ la tonne. L'heure du départ approche, le navire est abrégé en *W Stars.* Il s'échoue finalement au Bangladesh.

Moscow Stars, mai 2008, Houston (Texas, Etats-Unis). © **Yuriy C**

Multi Echo (ex-*Gute Ann-Marie*, ex-*Torm Ann-Marie*). OMI 9143520. Longueur 244 m, 15.158 t. Pavillon Indonésie, Iles Cook pour son dernier voyage en remorque du *Lanpan 27* (OMI 9663556). Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Multiline Shipping Co (Indonésie). Détenu en 2001 à Daesan (Corée du Sud). Désarmé depuis août 2012, finalement vendu pour démolition au Bangladesh. 350 US$ la tonne.

Navion Marita (ex-*Navion*, ex-*Nordic Marita*). OMI 9200926. Longueur 246 m, 17.688 t. Pavillon Bahamas, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Lion II*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Vendu par son armateur norvégien Navion Offshore Loading AS à Karatal Shipping basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde.

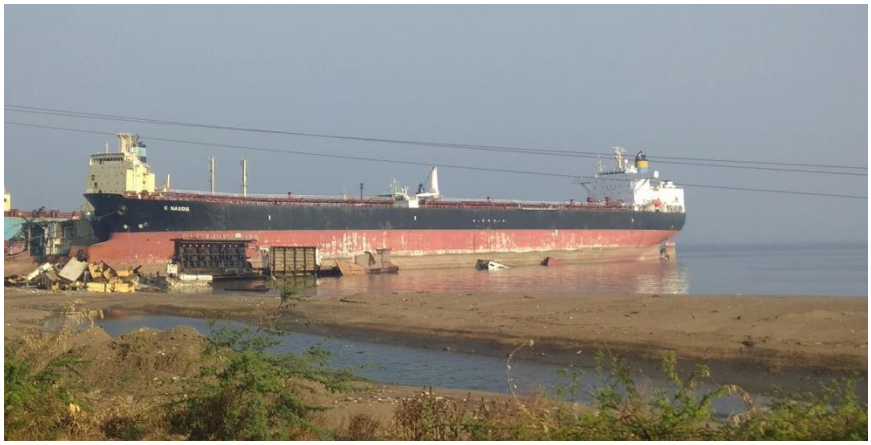
Navion Marita, 12 juin 2009, Brésil. © **Erik Azevedo**

Navion Saga (ex-*Polysaga*). OMI 8914740. Converti en unité de stockage FSO en 1995. Longueur 270 m, 22.947 t. Pavillon Bahamas, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Lion*. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Navire double coque construit en 1991 à Chiba (Japon) par Mitsui. Revendu par son armateur norvégien Navion Offshore Loading AS à Karatal Shipping Inc basé à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition en Inde.

Navion Saga. © **Teekay**

New Naxos (ex-*Navion Svenita*, ex-*Nordic Svenita*, ex-*Svenner*). OMI 9127411. Longueur 247 m, 17.248 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *S Naxos*. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1997 à Mihara (Japon) par Koyo Dockyard. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Vendu en l'état aux Emirats Arabes Unis pour démolition en Inde. 430 US$ la tonne.

Nordic Svenita. **DR**



Alang. © **Vaja Nilesh**

New Vision (ex-*Hellespont Trooper*, ex-*Spetses*). OMI 9107710. Longueur 274 m, 22.444 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Navire double coque construit en 1996 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Polembros Shipping Ltd (Grèce). Détenu en 2004 à Algésiras (Espagne) et en 2011 à Augusta (Italie). Vendu pour démolition en Inde. 421 US$ la tonne.

Noor 2 (ex-*Jas Pearl*, ex-*Sri Tapee*, ex-*Kiyo Maru n°3*). OMI 8113774. Longueur 71 m, 632 t. Pavillon Panama, Micronésie pour son dernier voyage sous le nom de *Sheika 2*. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire Al Khaleej Sea Transport Oil (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Noor 2, terminal pétrolier de Sriracha, Thaïlande, 20 septembre 2010. © **Geir Vinnes**

Ocean Breeze (ex-*Auray*). OMI 9011002. Longueur 106 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à La Spezia (Italie) par Ferrari. Propriétaire Ionian Shipping & Trading Corp (Grèce). Détenu en 2005 à Ste Croix (Iles Vierges, Etats-Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Au large de Tobago, 25 janvier 2011. © **Arne Leskovsky Ekerum**

Okobia (ex-*Island Mariner*, ex-*Solent Raider*, ex-*James Rayel*, ex-*Vermion*, ex-*Bebington*, ex-*Pando*). OMI 6800024. Longueur 59 m. Pavillon Togo. Société de classification inconnue. Construit en 1968 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore Shipbuilders pour Shell-Mex & BP, la fusion des sociétés Shell et BP constituée en 1932 pour les opérations commerciales au Royaume-Uni. En 1976, les 2 sociétés reprennent leur autonomie et le *Pando* revient brièvement à Shell UK Coastal Shipping en conservant son port d'attache de Londres jusqu'à sa revente en 1977. Vendu pour démolition en Turquie.

Pando. © **Helderline**

Island Mariner. © **Mike Howlet**

Oritsela (ex-*Pacific Amber*, ex-*Halia*). OMI 9047362. Longueur 183 m, 8.966 t. Pavillon Libéria, Palaos pour son dernier voyage sous le nom d'*Orit*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Incheon (Corée du Sud) par Halla. Revendu à Tummel Ltd basé à Saint-Vincent-et-Grenadines avant son départ pour démolition au Bangladesh. 394 US$ la tonne.

OS Arcadia (ex-*Oriental Garnet*). OMI 9085376. Longueur 332 m, 42.173 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Syncro Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 419 US$ la tonne.

OS Arcadia, 13 novembre 2008, Kwangyang (Corée du Sud). © **SMP/MarineTraffic**

Pacific Cape (ex-*Beech 3*, ex-*DS Power*, ex-*Paula Maersk*). OMI 9173305. Longueur 245 m, 19.826 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2000 à Dalian (Chine) par Dalian New SB HI Co. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Zhangzhou (Chine) et en 2016 à Hong Kong (Chine). En octobre 2017, le *Pacific Cape* quitte Mumbai (Inde), contourne la péninsule indienne, traverse le golfe du Bengale et s'échoue en novembre pour démolition au Bangladesh. 417 US$ la tonne.

DS Power, en Océan Indien le 31 mai 2008. © **Marc Ottini**

Pacific Singapore (ex-*Champion Peace*). OMI 9195315. Longueur 241 m, 15.512 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Navire double coque construit en 1999 à Imari (Japon) par Namura. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2008 à Daesan (Corée du Sud). Annoncé vendu pour démolition au Bangladesh, il quitte Hong Kong et prolonge finalement son voyage jusqu'à Alang. 418 US$ la tonne.

Paria (ex-*Lagoven Paria*). OMI 8114699. Longueur 208 m, 12.227 t. Pavillon Vénézuéla, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Ria*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Innoshima (Japon) par Hitachi. Sur la liste des navires simple coque bannis des eaux européennes pour le transport de fioul lourd depuis le 1er janvier 2005. Propriétaire Petroleos De Venezuela Marina SA (Vénézuéla). En novembre 2014, le *Paria* avait été annoncé vendu à la casse au tarif de 136 US$ la tonne (Cf. A la Casse n°38, p 35). Sa destination n'était pas connue et l'opération n'avait finalement pas été menée à terme. Le navire était resté au Vénézuéla. En juillet 2017, cette fois il est vendu à Cartier Shipping Inc basé aux Iles Marshall. Il part en remorque et est échoué à Alang le 15 décembre.

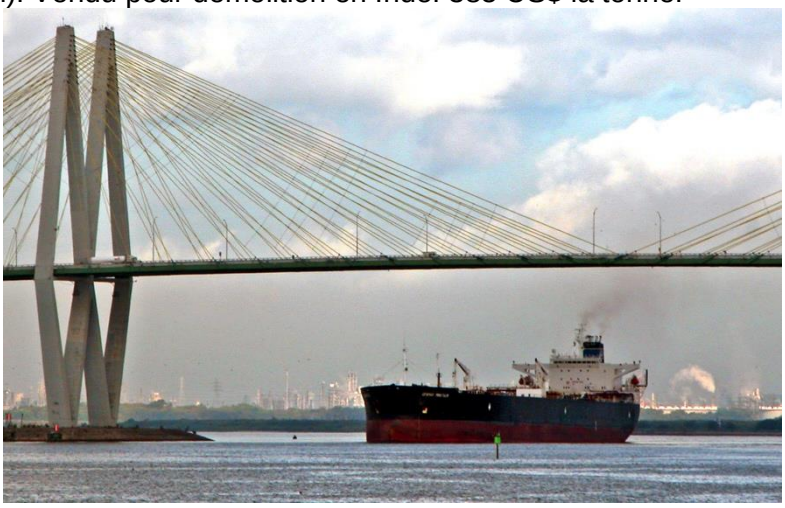
Paria, 25 octobre 2006, Punta Gorda, mouillahge de Punta Cardón, Vénézuela. **© Captain Peter**

Plata Glory (ex-*Front Comanche*, ex-*Ovatella*, ex-*Front Comanche*, ex-*Stena Comanche*). OMI 9172674. Longueur 333 m, 38.975 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Navire double coque construit en 1999 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Singapour, il s'échoue pour démolition en Inde. 438 US$ la tonne incluant le carburant du voyage.

Razna (ex-*Razdolnoye*). OMI 8129632. Longueur 113 m, 3.081 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Russian Inspector's & Marine Surveyor's Corp, RIMSCO (Russie). Désarmé depuis septembre 2012 à Vladivostok, il est attendu au Bangladesh. 360 US$ la tonne.

12 mai 2008, arrivée à Durban (Afrique du Sud). **© Knut Helge Schistad**

Rise Fortune (ex-*Gemina*, ex-*Genmar Minotaur*, ex-*Stephanie*). OMI 9083316. Longueur 243 m, 14.658 t. Pavillon Barbades. Société de classification Indian Register of Shipping. Navire double coque construit en 1995 à Koje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Shan Ship Management Pvt (Inde). Détenu en 2015 à Mangalore (Inde) et en 2017 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde. 385 US$ la tonne.



Genmar Minotaur à Houston (Texas, Etats-Unis), septembre 2006. © **Foggy-Shipsotting**

Sea Master X (ex-*Amazigh F*, ex-*Santa Tereza*, ex-*Sara Theresa*, ex-*Hvalrossen*, ex-*Bragd*). OMI 7332488. Longueur 83 m. Pavillon Palaos, Jamaïque pour son dernier voyage sous le nom de *Rola*. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1974 à Kyrsaeterora (Norvège) par Vaagen comme navire simple coque; converti en double coque en 2008. Détenu en 2003 à Rotterdam (Pays-Bas). Basé à Malte, son pavillon jusqu'en 2014, il était utilisé comme navire ravitailleur. En 2014 il adopte le pavillon de Palaos et poursuit sa carrière méditerranéenne. Vendu en septembre 2017 à AES Marine Ltd basé au Panama, dépavillonné à nouveau et rebaptisé, il s'échoue pour démolition en Turquie le 29 décembre.

Hong Kong, 15 février 2009. © **Ivan Meshkov**

Sea Wasa (ex-*Taimen*, ex-*Sharjah Pride*, ex-*El Phos*). OMI 9138886. Longueur 221 m, 12.964 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Sendora*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Imari (Japon) par Namura. Propriétaire Hanan Shipping LLC (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

Sentinel Spirit (ex-*Sentinel*). OMI 9191345. Longueur 244 m, 17.113 t. Pavillon Iles Marshall, Palaos pour son dernier voyage transformé en *Tina*. Société de classification American Bureau of Shipping. Navire double coque construit en 1999 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Revendu par son armateur Teekay Marine (filiale singapourienne du groupe Teekay) à Mars Navigation basé au Libéria avant son départ pour démolition au Bangladesh. 417 US$ la tonne.

Sentinel Spirit à Singapour, 2 juin 2009.
© Marc Ottini

Spica (ex-*Admiral 8*, ex-*Dauntless*, ex-*Hellas Fos*). OMI 9183594. Longueur 183 m, 9.600 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage simplifié en *Ica*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Artemiz Marine Services DMCC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2003 à Ste Croix (Iles Vierges, Etats-Unis) et en 2015 à Lavan (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Star Bright (ex-*La Prudencia*, ex-*Maersk Eleo*, ex-*Eleo Maersk*). OMI 9002594. Tanker converti en unité de stockage flottant FSO en 2013. Longueur 344 m, 40.970 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Navire double coque construit en 1993 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Southernpec Shipping Pt (Singapour). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée du sous-continent indien. 391 US$ la tonne.

Remontée du canal de Suez, 2009. **© Mehli/Vesseltracker**

Sunrise (ex-*Chemtrans Sun*, ex-*Sun*, ex-*Emerald Sun*). OMI 9182655. Longueur 227 m, 13.545 t. Pavillon Comores, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Rise*. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1999 à Shanghai (Chine) par Hudong. Propriétaire Innovative Ukraine (Ukraine). Vendu pour démolition en Inde.

Vito (ex-*Ghandar*). OMI 9079195. Longueur 274 m, 22.348 t. Pavillon Panama. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1994 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Aurum Ship Management (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Vito, Khorffakan (Emirats Arabes Unis), 20 août 2013.
© Sanjeev Rai

Tanker chimiquier

Arion (ex-*Olympian Sambu*). OMI 8827765. Longueur 82 m, 981 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shippin. Navire double coque construit en 1988 à Ulsan (South Korea) par Banguhjin. Propriétaire Fareast Ship Management (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Olympian Sambu, 3 mars 2008, Yeosu (Corée du Sud). © **Valeriy Balalaev**

Aurelia (ex-*Asprey*, ex-*Ametist*, ex-*Han Shang n°8*). OMI 9084475. Longueur 94 m, 1.491 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Intertek Maritime Bureau. Navire double fond construit en 1993 à Yeosu (Corée du Sud) par Shinyoung SB Industry Co. Propriétaire Etihad Engineering & Marine (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2017 pendant 54 jours à Mundra (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Cassendra (ex-*Voyager 2*, ex-*Cassendra*, ex-*Voyager 2*, ex-*Temryuk*). OMI 9105097. Longueur 181 m, 9.596 t. Pavillon Panama, Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Propriétaire Dominga Shipping Co Ltd (Seychelles). Vendu en l'état à Bandar Abbas pour une destination non spécifiée du sous-continent indien. 375 US$ la tonne.

Champion (ex-*Champion Pioneer*, ex-*Scottish Wizard*, ex-*Stride*, ex-*Osco Stripe*). OMI 8800511. Longueur 176 m, 10.001 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1990 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Ocean Gold Tankers Inc (Grèce). Détenu en 2000 à Galveston (Texas, Etats-Unis), en 2008 à Gladstone (Australie) et en 2014 à Gdynia (Pologne). Annoncé en Inde, il part de Calabar (Nigéria), fait escale à Port-Louis (Ile Maurice) et prolonge son voyage jusqu'au Bangladesh. 405 US$ la tonne.

Lomé (Togo), 29 février 2016. © **Foggy/Shipspotting**

F1 (ex-*Ianuk*, ex-*Troianu*). OMI 9037006. Ex cargo polyvalent converti en 2001 en chimiquier. Longueur 159 m, 6.366 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1993 à Galati (Roumanie) par Galati SN. Propriétaire Auburn Shipmanagement (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Ianuk, à Skikda (Algérie), 14 novembre 2011.
© German Iluhin

Hillaa (ex-*Petrolina,* ex-*Histria Pearl*, ex-*Caracal*). OMI 8914180. Transporteur de mélasse. Longueur 103 m, 2.770 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1989 à Braila (Roumanie) par Braila SN. Propriétaire Hillaa Shipping Corp (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2009 à Haïfa (Israël). Vendu pour démolition en Inde.

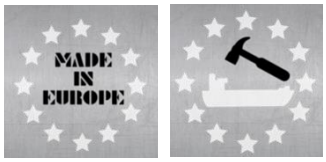
Nireas (ex-*Taman Voyager*, ex-*Metin Akar*, ex-*Global Vika*, ex-*Chem Marigold*, ex-*Pacific Ambassador*, ex-*Urai*, ex-*Pavlosk*, ex-*Belanja*). OMI 9065170. Longueur 179 m, 10.662 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Saint-Pétersbourg (Russie) par Admiralty Shipyard. Propriétaire officiel Serenity Shipping basé à Panama. Détenu en 2003 à Martigues (France) et en 2012 à Bandar Abbas (Iran). Vendu en l'état à Bandar Abbas (Iran) pour une destination de démolition non spécifiée. 375 US$ la tonne.

Stolt Vinland. OMI 8911657. Longueur 175 m, 8.983 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Floro (Norvège) par Kvaerner Werft. Propriétaire Stolt Tankers BV (Pays-Bas). Détenu en 2016 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 398 US$ la tonne.

Stolt Vinland remontant la Seine (France), 24 février 2014. **© Pascal Bredel**

Theresa Padang (ex-*Stolzen*, ex-*Bunga Mawar*). OMI 8618877. Longueur 172 m, 9.294 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Busan (Corée du Sud) par Korea SB & E Corp. Propriétaire Raffles Shipmanagement Services (Singapour). Détenu en 2005 Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde.

Tanker transporteur de gaz



B Gas Lotta (ex-*Sigas Lotta*, ex-*Lotta Kosan*). OMI 9034523. Longueur 74 m, 1.349 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Papenburg (Allemagne) par Surken. Propriétaire B-Gas A/S (Danemark). Désarmé à Gdynia (Pologne) depuis juillet 2015 à couple du *B Gas Laura*. Le *B Gas Lotta est* attendu à Esbjerg (Danemark) chez Smedegaarden. Le chantier de démolition tente cependant de le vendre pour continuation d'exploitation arguant de son bon état de maintenance malgré plus de 2 ans d'arrêt. A suivre. Son sistership *B Gas Linda* a déjà été démoli en Turquie (Cf. A la Casse n°49, p 59).

Smedegaarden
EST 1962

Gas tanker arriving shortly to Esbjerg for sale.
The vessel is in excellent condition, and very well maintained.
She is fully equipped, and has been in warm lay up for more than 2 years, it has been warm lay up with watch onboard.
Vessels meaasure 74 x 14 metres, and has a DWT of app. 2200.
Can be seen and inspected in Esbjerg - DK to prior agreement.

Lotta Kosan, vu depuis le pont de Tancarville, remontant la Seine (France), 19 mars 2000. **© Pascal Bredel**

B-Gas Lotta désarmé à Gdynia (Pologne), 9 juin 2017. **© Marc Ottini**

Skarpov (ex-*Symphony*, ex-*Berge Okuloba Toru*, ex-*Berge Sisar*). OMI 7411557. Ex transporteur de gaz converti en 2004 pour le stockage et l'épuration du gaz. Longueur 225 m, 20.833 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1979 à Perno (Finlande) par Wartsila. Propriétaire Serene Shipping (Singapour).

Berge Sisar, période transporteur de gaz. **© Edson de Lima Lucas**

Le *Skarpov* est un survivant. Le 3 novembre 2013, sous le nom de *Symphony* appartenant au nigérien Global Gas & Refining Ltd, il s'était échoué au large d'Ogidigbo (Nigéria) dans l'estuaire de la Bonny. Trois jours plus tard le remorqueur *Gudri* qui venait inspecter l'état du navire avait chaviré. Quelques mois plus tard, en avril 2014, il avait changé son pavillon des Bermudes pour le pavillon corbillard de la Tanzanie et était attendu dans les chantiers de démolition d'Alang. (Cf. "A la Casse n°35", p 44). Il est finalement réparé, rénové et réapparait en 2015 sous le nom de *Skarpov*. Pour peu de temps. Il est échoué à Alang le 21 décembre 2017.

Symphony, 8 novembre 2013.
© H. Marteijn

Mouillage de Nipa Indonésie, 4 avril 2016.
© Haryadi Bakri

Transporteur combiné

Les transporteurs combinés ou OBO (Ore Bulk Oil), ou plus rarement pétro-vraquier, transportent des cargaisons en vrac, liquide ou solides. A l'origine, il s'agissait d'éviter les voyages à vide des navires transportant du pétrole depuis le Moyen-Orient. Les OBO permettaient au retour vers les pays exportateurs de transporter du charbon, des minerais ou du grain. Les OBO doivent répondre à la fois aux exigences des vraquiers et des pétroliers en terme de résistance physique des parois et d'équipements (pompes, valves, tuyaux...). Les coûts d'entretien induits diminuent leur rentabilité. Le nombre d'OBO est en baisse, beaucoup ont dû choisir entre le solide et le liquide.

Karadeniz Powership Erol Bey (ex-*SKS Tyne*). OMI 9116955. Longueur 244 m, 18.581 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Navire double coque construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Karmarine Karadeniz Denizcilik (Turquie). Le *Karadeniz Powership Erol Bey* quitte Nacala, Mozambique et s'échoue au Bangladesh le 29 décembre. 419 US$ la tonne.

Singapour, 16 juillet 2017. **© Bengt-Rube Inberg**

Cargo polyvalent

Les cargos polyvalents ou transporteurs de marchandises diverses transportent des produits ou des déchets en sacs, en caisses, en fûts, en cartons, généralement mis sur palettes ou des colis à nu, des engins roulants et des grumes. Certains peuvent aussi transporter des conteneurs en complément de cargaison.

MC Ruby

n° 16

p 1-2

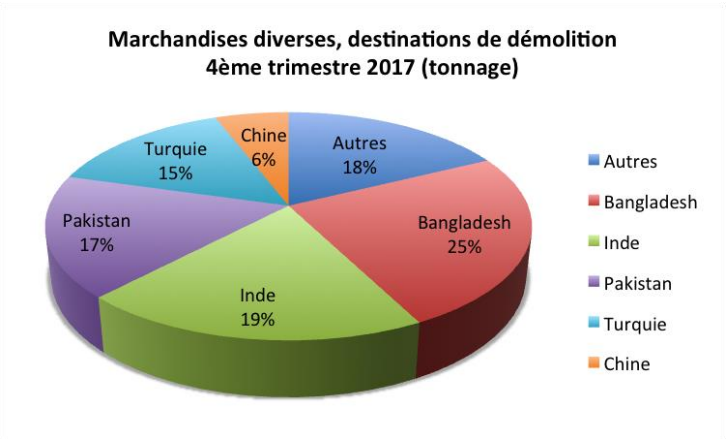
Rozenburg (fin des années 1980). © **Mike Griffiths**

Le pire est que ce cargo est effroyablement banal, un parmi des milliers, le Dupont des cargos polyvalents. Pour Robin des Bois, il vit toujours et n'a pas été démoli en mai 2009 à Alang. Le *MC Ruby* géré par le groupe Vlasov basé à Monaco a été le théâtre sans spectateur d'une pièce tragique entre Takoradi, Ghana, et Le Havre, France, courant octobre 1992 quand une dizaine de migrants attirés par l'Europe ont été jetés par dessus bord quelque part au large du Portugal.
Le *MC Ruby* ou l'avant-première des horreurs 20 ans plus tard en Méditerranée.

"A la Casse n°16", p 1-2, le "Cargo de la Honte"

Octobre-novembre-décembre 2017

43 démolitions. Le nombre d'unités démolies est dans la moyenne de l'année (de 34 à 52 navires selon le trimestre). La catégorie rassemble des navires de petite taille: 88% mesurent moins de 150 m, 55% moins de 100 m. La moitié ont été construits dans des chantiers européens. Ce trimestre, ils se répartissent plutôt équitablement dans les chantiers des principaux pays démolisseurs. A noter que les chantiers européens, canadien et indonésien boostent la catégorie "Autres" à un niveau inhabituellement élevé suite à la casse de navires accidentés, saisis ou abandonné depuis des années.



La moyenne d'âge au moment de la démolition est de 32 ans. 11 ont 40 ans ou plus. Les plus âgés sont le *Kathryn Spirit*, construit en Suède et démoli au Canada, et l'*Alexandra S*, construit en Norvège et démoli en Lituanie. Agés de 50 ans ils étaient aussi tous les deux abandonnés depuis plusieurs années et sont en cours de démolition sur place. Le taux de détention chez les transporteurs de marchandises diverses est de 71%.

cargo polyvalent

La vente du *Victor Chertkov* à un chantier du Bangladesh a rapporté 1,5 million US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

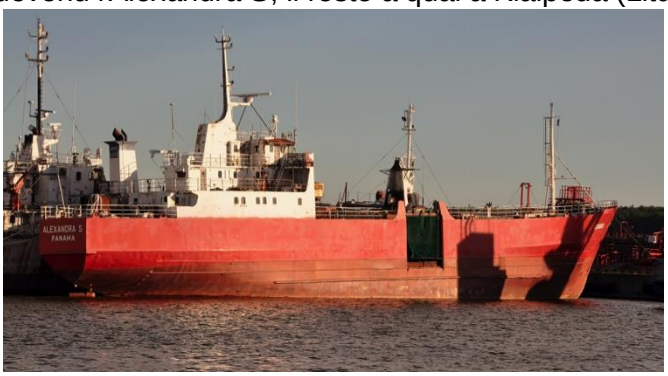
Victor Chertkov, 17 ans, 4.174 t. © **Sol/Shipspotting**

Al Rabee 1 (ex-*Taisier*, ex-*Dhahd*, ex-*Taisier*, ex-*Seawolf 103*, ex-*Norpol Pride*, ex-*Gulf Pride*, ex-*Grundarfoss*, ex-*Merc Australia*). OMI 7128473. Longueur 77 m, 812 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Asia Classification Society. Construit en 1971 à Frederikshavn (Danemark) par Frederikshavns Vft. Propriétaire Ghazal GA (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2002 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

Alaska Ace (ex-*Alaska Dream*, ex-*Baltic Master*, ex-*Barentzgracht*). OMI 7929633. Longueur 80 m, 2.041 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Shimizu (Japon) par Miho. Propriétaire Complete Logistic Services (Malaisie). Détenu en 2000 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2004 à Vladivostok (Russie) et en 2009 à Dumai (Indonésie). Arrivé pour démolition au Bangladesh en remorque du *Lanpan 6* (OMI 9412555).

Alaska Ace, 25 mars 2012, Kota Kinabalu, Malaisie. © **timbo2**

Alexandra S (ex-*Ice WInd*, ex-*Ice Princess*, ex-*Faste Jarl*). OMI 6727258. Longueur 76 m, 1.215 t. Pavillon inconnu. Société de classification inconnue. Construit en 1967 à Kyrksaeterora (Norvège) par Vaagen. Propriétaire UAB Sea First International (Lituanie). Détenu en 1999 à Brest (France), en 2001 et 2002 à Aveiro (Portugal), en 2002 à Ijmuiden (Pays-Bas) et en 2004 à Hull (Royaume-Uni). Racheté en 2010 et devenu l'*Alexandra S*, il reste à quai à Klaipeda (Lituanie) où il est finalement démoli.



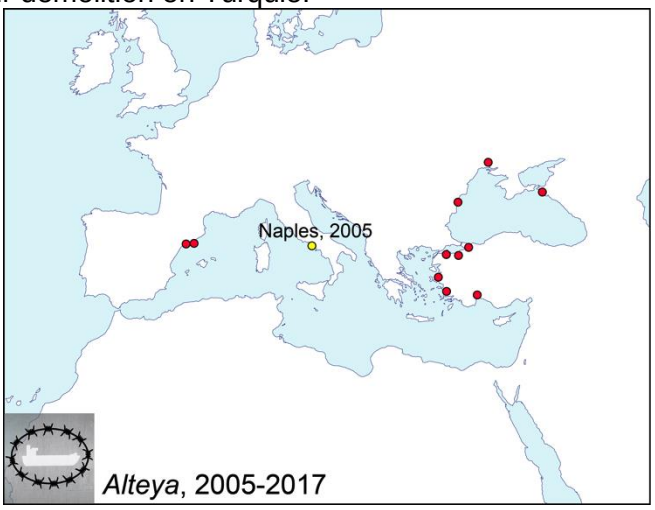
Alexandra S, Klaipeda, Lituanie.

18 juin 2013. © **Marcel & Ruud Coster** 16 novembre 2017. © **Gena Anfimov**

cargo polyvalent

Alteya (ex-*Altea*). OMI 8113152. Longueur 84 m. Pavillon Comores. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1982 à Guernica (Espagne) par Murueta. Propriétaire South River Shipping Co Ltd (Ukraine). Médaille d'argent des navires sous normes avec 12 détentions en 2005 à Naples (Italie), en 2006 à deux reprises à Barcelone (Espagne), en 2007 à Antalya (Turquie), en 2009 à Bandirma (Turquie), en 2013 à Novorossiysk (Russie), en 2014 à Constantza (Roumanie), en 2015 à Gemlik et Kocaeli (Turquie), en 2016 à Aliaga (Turquie) et en 2017 à Oktyabrsk (Ukraine) et à Güllük (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Alteya, descente du Bosphore au passage de Rumeli Kavagi le 29 août 2014. © **Marc Ottini**



Les détentions de l'*Alteya*. © **Robin des Bois**

Andres (ex-*Yong Cai*). OMI 9164859. Longueur 135 m, 5.064 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1998 à Wolgast (Allemagne) par Peene-Werft. Propriétaire Venezuela Feeder Maritime CA (Vénézuéla). Détenu en 2013 à Puerto Cabello (Vénézuéla) et en 2015 à deux reprises à Kingston (Jamaïque). En cours de démolition à Bahia Honda, Cuba.

Yong Cai à Taichung (Chine) le 30 juillet 2007. © **Ivan Meshkov**

Andres, juin 2017, arrivée au chantier de démolition de Bahia Honda. © **Argonia Holdings**

Assad Ullah (ex-*Wealthy Star*, ex-*Varnita Tween*). OMI 8913356. Longueur 159 m, 6.810 t. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Varna (Bulgarie) par Varna Shipyard. Propriétaire AK Ship Management & Services (Bangladesh). Détenu à trois reprises en Inde, en 2011 à Mumbai et Kandla (Inde) et en 2012 à Mangalore. Le statut du navire dans la base de données Equasis est "démoli" depuis le 3 décembre 2015. Il est arrivé en février 2016 au Bangladesh et est resté au mouillage au large de Kutubdia, une île du golfe du Bengale distante d'une cinquantaine de km de Chittagong, jusqu'à décembre 2017 où il est échoué pour démolition.

Assad Ullah, 13 février 2014, Thilawa (Birmanie). © **Bob Scott**

cargo polyvalent

Beverly (ex-*Dolomite*, ex-*ST Star*, ex-*Sea Breeze*, ex-*Kurilsk*, ex-*Zim Kaohsiung*, ex-*Kurilsk*, ex-*Zim Bangkok*, ex-*Mekong Breeze*, ex-*Kurilsk*, ex-*Tiger Cloud*, ex-*Kurilsk*). OMI 8817849. Longueur 98 m, 1.917 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1991 à Gebze (Turquie) par Sedef Gemi Endustrisi. Propriétaire Linc Bintang Line (Indonésie). Détenu en 2009 à Gwangyang (Corée du Sud). En cours de démolition en Indonésie.

Bintang Jasa 31 (ex-*Western Trader*, ex-*Gracechurch Meteor*, ex-*Western Trader*). OMI 9031416. Longueur 111 m, 2.100 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1991 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters. Propriétaire Bintang Jasasamudra Line (Indonésie). En cours de démolition en Indonésie.

Builder Fortune (ex-*Tokutaka*, ex-*Atsushima Maru*). OMI 8303824. Longueur 86 m, 1.266 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Nippon Kaiji Kyoka. Construit en 1983 à Kure (Japon) par Kegoya. Propriétaire Chong Fui Shipping (Malaisie). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Bushra VI (ex-*Handsome Ali*, ex-*Vectra*, ex-*Mirica L*, ex-*Christina I*, ex-*Christina Smits*). OMI 8002808. Longueur 84 m, 2.020 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Maritime Lloyd Georgia. Construit en 1982 à Slikkerveer (Pays-Bas) par De Groot & Van Vliet. Propriétaire Info Market Sr (Roumanie). Détenu en 2001 à Rostock (Allemagne), en 2013 à Mersin (Turquie), en 2014 à Iskenderun (Turquie) et en 2015 à Constantza (Roumanie). Vendu pour démolition en Inde.

Cabrera (ex-*Furioso*, ex-*Sequana*, ex-*Kar Oguzhan*). OMI 9191955. Longueur 100 m. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 2007 à Pendik (Turquie) par Turkiye Gemi. Propriétaire Reederei Erwin Strahlmann GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2008 à Brake (Allemagne).

Cabrera, montée vers Anvers (Belgique) avec un chargement de pales d'éoliennes, 11 septembre 2016.
© Marc Ottini

Le 24 décembre, le *Cabrera* est pris dans la tempête. La veille, il a quitté Larymna (Grèce) à destination de Tornio (Finlande) avec une cargaison de 3278 tonnes de ferronickel en vrac. L'officier de veille est seul à la passserelle. A 0h50, avec des conditions de visibilité mauvaise, dans la nuit, la pluie et des vents de force 7-8, le cargo s'échoue à pleine vitesse sur la côte nord de l'île grecque d'Andros en mer Egée. Pas question de larguer la chaloupe de sauvetage. Elle atterrirait dans les rôchers. Quant aux radeaux gonflables, ils sont indisponibles, l'un se fracasserait aussi sur les rochers, l'autre a disparu après le choc de l'échouage. L'équipage de 9 marins (4 philippins, 3 polonais, un ukrainien et un lituanien) est finalement secouru in extremis et évacué par un hélicoptère de la Marine grecque arrivé sur place moins d'une heure après l'accident. Deux marins sont légèrement blessés.

Evacuation de l'équipage **© Marine Grecque.**

cargo polyvalent

La coque est fissurée en plusieurs points sur toute la hauteur. L'eau envahit la cale et la salle des machines, des débris et du fioul partent à la dérive.

© Marine Grecque

Débris à la dérive. **© Marine Grecque**

Dans les jours qui suivent, les riverains rapportent des arrivées de déchets divers et de boulettes de fioul sur les plages voisines. Le 30 décembre, 6 jours après l'échouage, le *Cabrera* finit par se briser et couler par 34 m de fond.

L'enquête sur les causes du naufrage est menée conjointement par les organismes spécialisés grec (HBCMI, Hellenic Bureau for Marine Casualty Investigation) et britannique (MAIB, Marine Accident Investigation Bureau). Le rapport préliminaire pointe le non respect des procédures prévues par le système de gestion de la sécurité (SMS, Safety Management System) par l'officer de veille. Les enquêteurs soulignent aussi des taux d'alcoolémie anormaux chez le capitaine, le chef mécanicien et le lieutenant.

Le hollandais Smit Salvage et son partenaire la compagnie grecque Megatugs sont chargés dans les semaines qui suivent de pomper le carburant. Compte tenu de la valeur de la cargaison estimée à 6 millions €, le contrat prévoit aussi d'en récupérer le maximum. Le chantier se poursuit jusqu'en septembre à l'aide de grappins et d'une drague. 1500 t, soit 46% de la cargaison totale, sont récupérées sur les fonds marins puis triées et lavées par des prestataires locaux et finalement expédiées à leur destinataire finlandais. Après relèvement de l'épave, une partie de la cargaison pour l'heure inaccessible devrait pouvoir être récupérée.

La *Taklift 4* à l'aplomb de l'épave.

Relevage

© Smit Salvage

En septembre, un second contrat est conclu, toujours avec Smit et Megatugs, pour renflouer et évacuer la partie arrière comprenant la salle des machines et les locaux d'habitation. Des barrages et des navires anti pollution sont positionnés sur zone, les équipes de plongeurs et la grue flottante *Taklift 4* d'une capacité de levage de 22.000 t mènent à bien les opérations de relevage courant octobre. 500 t

supplémentaires de granules de ferronickel sont récupérées. L'arrière de l'ex-*Cabrera* arrive sur barge à Aliaga le 26 décembre. Il n'est pas prévu de renflouer l'avant.

Mise sur barge. © **Smit Salvage**

Arrivée à Aliaga. © **Selim San**

Caraka Jaya Niaga III-25. OMI 9018347. Longueur 98 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1992 à Surabaya (Indonésie) par Surabaya Dock. Propriétaire Caraka Tirta Perkasa Pt (Indonésie). Victime d'un incendie de machines en 2016, il n'a pas été réparé; il a été remorqué pour démolition sur l'île de Madura, Indonésie (Voir le chapitre sur la démolition en Indonésie, p 6).

Remorquage du *Caraka Jaya Niaga III-25*, Capture d'écran. © **Andrew Metekohy SE**

Carib Palm (ex-*Jorgen Vesta*). OMI 7623083. Longueur 75 m, 887 t. Pavillon Moldavie. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Husum (Allemagne) par Husumer Dock und Reparatur Gmbh & Co. Propriétaire Carib Coastal Marine Shipping (Saint-Vincent-et-Grenadines). Détenu en 2015 à Saint Eustache (Antilles Néerlandaises). Saisi pour trafic de drogue en décembre 2015 et immobilisé depuis à Boulogne-sur-Mer (France). Vendu pour démolition à Brest (France) par les Recycleurs Bretons. Voir le chapitre "Les cargos de la cocaïne et du cannabis", p 88.

Carib Palm peu après son arrivée à Boulogne/Mer le 26 février 2016. © **Marc Ottini**

cargo polyvalent

Chin Shwe Haw. OMI 9127605. Longueur 92 m, 2.018 t. Pavillon Malaisie, Iles Cook pour son dernier voyage sous le nom de *4K Mewn* en remorque de l'*Intrepid* (OMI 8220137). Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Shanghai (Chine) par Hudong-Zonghua. Détenu en 2005 à Visakhapatnam (Inde). Revendu par son armateur malaisien Myanma Five Starline à Red Ruby Group Ltd basé aux Iles Vierges Britanniques juste avant son départ pour démolition au Bangladesh. 355 US$ la tonne.

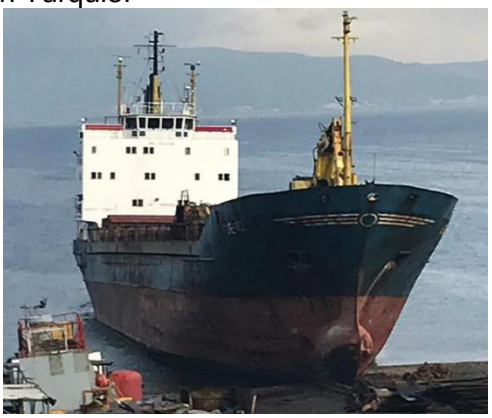
A Yangoon (Birmanie), 3 avril, 2007.
© Federico Bolognini

Chong Ming. OMI 8821943. Longueur 170 m, 9.917 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. Propriétaire Shanghai CP International (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan.

Chong Ming, 3 février 2015, canal de Panama, Panama**. © gruppman**

Deniz (ex-*Arda K*, ex-*Roland Nikola*, ex-*Anja*, ex-*Thames Star*, ex-*Janne Wehr*, ex-*Containerships I*, ex-*Janne Wehr*, ex-*Roxanne Kersten*, ex-*Janne Wehr*, ex-*Roxane Kersten*, ex-*Janne Wehr*). OMI 7361635. Longueur 93 m. Pavillon Comores. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1974 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Eca Ship Trade Co (Turquie). Détenu en 1998 à Belfast (Royaume-Uni), en 2004 à Saint-Malo (France), en 2006 et 2008 à Ravenne (Italie), en 2009 à La Valette (Malte) et Koper (Slovénie), en 2010 de nouveau à La Valette, en 2012 à Sotchi (Russie) et Gerisun (Turquie), en 2013 à Trabzon (Turquie) et Samsun (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Port de Bartin (Turquie), 18 septembre 2017
© Babür Halulu



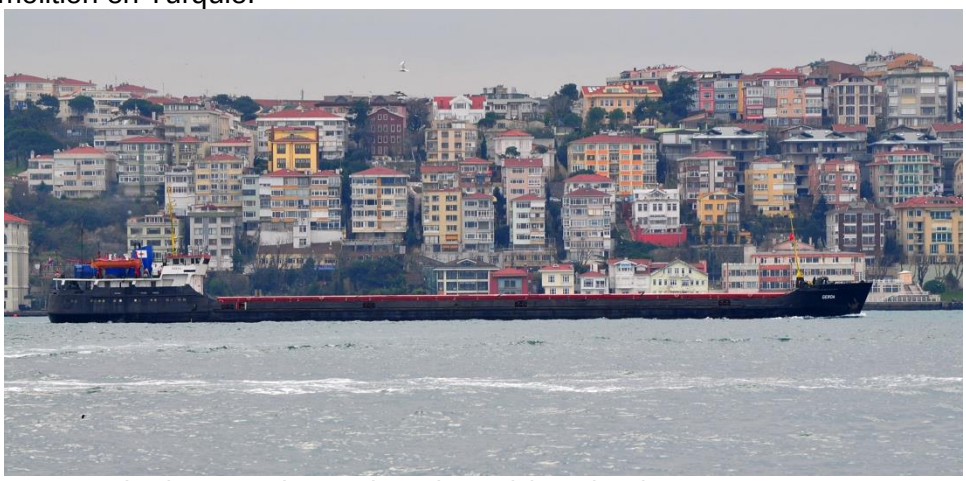
Aliaga, décembre 2017.
© Selim San

Don Alfredo SR2 (ex-*Thor Pioneer*, ex-*CEC Pioneer*, ex-*Sofrana Bligh*, ex-*CEC Pioneer*, ex-*Industrial Frontier*, ex-*Arktis Pioneer*, ex-*Industrial Frontier*, ex-*Arktis Pioneer*). OMI 9015682. Longueur 88 m, 1.521 t. Pavillon Philippines. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1993 à Ringkobing (Danemark) par Nordsovaerftet. Propriétaire Gothong Southern Shipping Lines (Philippines). Détenu en 2009 à Izmir (Turquie) et en 2012 à Durban (Afrique du Sud). Vendu pour démolition aux Philippines.

A l'approche de Manille (Philippines) 8 juillet 2013 © **Irvine Kinea**

Fu Xing (ex-*Ji Yao*, ex-*J. Shine*, ex-*Apollo Enam*). OMI 9108659. Longueur 101 m, 1.516 t. Pavillon Bélize. Société de classification China Classification Society. Construit en 1995 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Weihai Safe Ocean Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Gerda (ex-*Nadezhda 1*, ex-*Nadezhda*, ex-*Volgo-Balt 123*). OMI 8866955. Longueur 114 m, 1.177 t. Pavillon Comores. Société de classification Ukraine Register of Shipping. Navire fluvio-maritime construit en 1970 à Komarno (Slovaquie) par ZTS Yard. Propriétaire Talex Ltd basé à la Dominique. Médaille d'or des navires sous normes avec 14 détentions en 1999 à Yeysk (Russie), en 2000 à Thessalonique (Grèce), en 2007 à deux reprises à Heraklion, (Grèce) puis à Taganrog (Russie), en 2009 à Chalkis (Grèce), en 2011 à Kdz Eregli (Turquie), en 2012 à Theodosie (Ukraine), en 2013 de nouveau à Kdz Eregli puis à Rostov-sur-le-Don (Russie), en 2014 de nouveau à Kdz Eregli, en 2016 de nouveau à Rostov-sur-le-Don et en 2017 à deux reprises à Temryuk (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.


*Gerda***,** descente du Bosphore (Turquie), 10 janvier 2012. © **Marc Ottini**

Haci Suvari (ex-*Levent Haslaman*, ex-*Cuhadar*, ex-*Murat Kalkavan*). OMI 7120184. Longueur 78 m. Pavillon Turquie. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1971 à Sutluce (Turquie) par Gesan. Jumboïsé en 1995 et rallongé de 61 à 78 m. Propriétaire Asya Nakliyat Vedis Ticaret (Turquie). Détenu en 1998 à Novorossiysk (Russie), en 2002 de nouveau à Novorossiysk puis à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2007 à Ashdod (Israël). Vendu pour démolition en Turquie.

Ivan Ryabov (ex-*Heidenau*). OMI 7942348. Longueur 130 m, 3.930 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Vyborg (Russie) par Vyborgskiy SZ. Propriétaire Northern Shipping Co (Russie). Après l'*Italica* (A la Casse n°48, p 41) et l'*Anatoliy Torchinov* (A la Casse n°49, p 18), c'est encore un représentant de la famille *Pioner Moskvy* qui disparait. L'*Ivan Ryabov* s'est échoué pour démolition à Aliaga le 3 décembre.

Ivan Ryabov, Saint-Nazaire (France), 19 novembre 2009.
© Erwan Guéguéniat

Aliaga, décembre 2017. **© Selim San**

Jian Fu (ex-*Cherokee Princess*, ex-*Aztec Princess*, ex-*K Topic*, ex-*Archimedes*). OMI 8306890. Longueur 164 m, 5.807 t. Pavillon Panama puis Fidji en novembre 2016 et Palaos depuis juin 2017. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1990 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Sunrise Ship Management Co (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan.

Jindal Kamakshi (ex-*Bona Faith*). OMI 9528419. Longueur 122 m. Pavillon Inde, Iles Cook avant son échouage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2009 à Yichang (Chine) par Yichang Shipyard. Propriétaire Jitf Waterways Ltd (Inde). En juin 2015, le *Jindal Kamakshi* se rendait de Mundra, au nord-ouest de l'Inde à Cochin dans l'Etat du Kerala au sud; il avait développé une gîte inquiétante alors qu'il se se trouvait dans l'océan Indien à 74 km au large de Mumbai. L'équipage de 20 marins avait été évacué par hélicoptère sur le destroyer *INS Mumbai* puis transporté à la base aérienne INS Shikra de Mumbai; le navire avait été remorqué en sécurité à Arnala, à une cinquantaine de km au nord. A la mi décembre 2017, l'indien *Jindal Kanakshi* quitte Kakinada sur la côte orientale de l'Inde, devient citoyen des Iles Cook et traverse le golfe du Bengale en direction des chantiers de démolition de Chittagong. En janvier, il n'a pas encore été échoué.

Juin 2015, le sauvetage du *Jindal Kamakshi*. **© Indian Navy**

Joy K (ex-*Senya*, ex-*Lutz Schroeder*). OMI 7306702. Longueur 124 m. Pavillon Sierra Leone. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1973 à Kiel (Allemagne) par Lindenau Schiffswerft. Propriétaire ISM Group Inc (Liban). Détenu en 2004 à Nantes (France) et Tilbury (Royaume-Uni), en 2012 à Gemlik (Turquie), en 2013 à Kali Limenes (Grèce) et Alanya (Turquie) et en 2016 à Antalya (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.

Début des années 80, le *Lutz Schroeder* arrive à Rotterdam (Pays-Bas). © **Mike Griffiths**

Kathryn Spirit (ex-*Menominee*, ex-*Holmsund*). OMI 6717069. Longueur 153,4 m, 4.782 t. Pavillon Canada. Construit en 1967 à Göteborg (Suède) par Lindholmens Varv. Vendu pour démolition en 2011 par son armateur canadien McKeil Marine, la démolition du cargo vient seulement de débuter. Le *Kathryn Spirit* a défrayé la chronique environnementale québecoise pendant 6 ans; sa démolition sur place puis son abandon menaçaient directement le lac Saint-Louis, réserve d'eau du Grand Montréal.

Holmsund, 3 mars 1987, en mer Baltique. © **Capt. Jan Melchers**

Résumé des épisodes précédents:

- Eté 2011, le *Kathryn Spirit* arrive à Beauharnois sur le lac Saint-Louis, à l'amont de Montréal, pour être démoli à flot par son nouveau propriétaire, le groupe de démolition industrielle canadien Saint-Pierre. Les riverains sont inquiets des conséquences environnementales, le groupe Saint Pierre, faute d'autorisation administrative, annonce qu'il renonce à son projet en février 2012.

Abandonné. © **Francis Perron**

cargo polyvalent

- Automne 2012, un nouveau démolisseur a acheté le navire. Reciclajes Ecologicos Maritimos est installé à Puerto Lazaro Cardenas sur la côte Pacifique du Mexique. Le départ espéré est claironné, repoussé et n'aura finalement jamais lieu; le *Kathryn Spirit* est jugé inapte à toute navigation.
- Septembre 2013, le navire gîte, des fuites d'hydrocarbures sont répérées sur le lac. L'état du cargo se dégrade. Les fonds du navire doivent être pompés régulièrement.
- Janvier 2016, la société mexicaine en difficulté financière renonce à ses droits de propriété et abandonne le navire à qui le veut.
- Juin 2016, le *Kathryn Spirit* menace de chavirer. Des cables sont mis en place pour le maintenir, des barrages anti pollution sont installés. Coût des travaux de sécurisation : 8 millions de $.

En difficulté. © **Global News**

- Juillet 2016, le groupe de travail réunissant depuis février les parties prenantes locales et fédérales recommande la démolition sur place après construction d'une cale sèche par remblais autour de l'épave.
- Novembre 2016, le gouvernement fédéral annonce qu'il assumera le coût du démantèlement.
- Janvier 2017, la construction des remblais débute. Elle est réalisée par le Groupe Saint-Pierre qui revient en piste. Coût: 7,8 millions $.
- 23 juin 2017, les autorités lancent un appel d'offres pour le démantèlement et la remise en état du site.
- 20 octobre 2017. Le marché est attribué pour 11 millions $ à un groupement réunissant Englobe Corp et le Groupe Saint-Pierre, toujours lui.
- Décembre 2017, le démantèlement du *Kathryn Spirit* débute enfin. Dans un premier temps, il s'agît de colmater le navire avec du béton pour empêcher les entrées d'eau. Dans un second, les eaux polluées seront pompées et les équipements retirés. Enfin, le navire pourra être découpé. Selon l'échéancier, la fin des opérations de démantèlement est programmée pour l'automne 2018. Le remblai temporaire construit pour isoler le navire sera retiré à l'automne 2018-19. Enfin, les travaux de réhabilitation devront rendre les berges à leur état initial en octobre 2019.

Prêt pour la casse. © **Garde-côtes du Canada**

Robin des Bois a régulièrement abordé le démantèlement du *Kathryn Spirit*.
Voir notamment: "A la Casse n°32", p 2 et 16 (Roulette russe au Canada), "A la Casse n°38", p 8-9, "A la Casse n°44", p 5, et "A la Casse n°46" p 12 ("La solution finale pour le *Kathryn Spirit*").

Kulthara (ex-*Platinum Diamond*, ex-*Barrier*, ex-*Vietnam Star*, ex-*Maersk Cristobal*, ex-*Zehra Kiran*). OMI 9160970. Longueur 140 m, 4.591 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1998 à Tuzla (Turquie) par Celiktekne Sanayi. Propriétaire Gunkul Trading & Agency Co Lt (Thaïlande). Détenu en 2016 à Chittagong (Bangladesh). Vendu pour démolition au Bangladesh. 376 US$ la tonne.

Kulthara, 22 juin 2013, port de Sriracha, Thaïlande. © **Geir Vinnes**

Laguna (ex-*Nordcarrier*, ex-*Kiekeberg*). OMI 7615000. Longueur 71 m. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Neuenfelde (Allemagne) par J. J. Sietas KG Schiff swerft. Propriétaire Lupin Shipping Ltd (Suède). Détenu en 2004 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition à Grenaa (Danemark) par Fornaes Ship Recycling.

Mega Star (ex-*Bel-Abbes*). OMI 7729198. Longueur 135 m, 4.281 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Intertek Maritime Bureau. Construit en 1979 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Tasnem Shipping Co Ltd (Turkey). Détenu en 1999 à Houston (Texas, Etats-Unis), en 2000 à Anvers (Belgique) et Viana do Castelo (Portugal), en 2001 à Mobile (Alabama, Etats-Unis) et Hambourg (Allemagne), en 2007 à Alexandrie (Egypte), en 2010 à Aliaga (Turquie) et Novorossiysk (Russie) et en 2012 à Alanya (Turquie). Vendu pour démolition au Pakistan.

A Alexandrie (Egypte), 15 novembre 2008. © **John Wilson**

Mong La. OMI 9127617. Longueur 92 m, 2.047 t. Pavillon Malaisie, Iles Cook pour son dernier voyage abrégé en *Mong*. Société de classification inconnue. Construit en 1997 à Shanghai (Chine) par Hudong-Zhonghua. Détenu en 2001 à Singapour. Revendu par son armateur malaisien Myanma Five Star Line à Red Ruby Group Ltd basé aux Iles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition au Bangladesh en remorque du *Confidence* (OMI 7506211). 355 US$ la tonne. Red Ruby est à la tête d'une flotte de 4 navires, les *Mong La* et *4 K Mewn*, tous deux remorqués pour démolition au Bangladesh et les remorqueurs sous pavillon Mongolie *Confidence* et *Intrepid* utilisés pour le voyage final.

cargo polyvalent

Mustafa Kemal (ex-*Mustafa Kemal 2*, ex-*Silniy*, ex-*Sarmat-1*, ex-*Ruza-3*, ex-*ST-1314*). OMI 8868056. Longueur 89 m. Pavillon Turquie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Navire fluvio-maritime construit en 1986 à Rybinsk (Russie) par Volodarskiy. Propriétaire Mustafa Okanogullari (Turquie). Détenu en 2005 à Izmit (Turquie), en 2006 à Varna (Bulgarie), en 2011 à Venise (Italie) et en 2014 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.

Le *Ruza 3*, 15 novembre 1999 à Goole, Royaume-Uni. © **Eddie Walker**

Mutha Supreme (ex-*An Min*, ex-*Myokoosan*). OMI 8514112. Longueur 75 m, 976 t. Pavillon Dominique. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1985 à Kinoe (Japon) par Matsuura Zosensho. Propriétaire Mohan Mutha Exports Pvt Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Ocean Dream (ex-*Wooyang Venus*, ex-*Wy Venus*, ex-*Kisan Maru n°1*). OMI 8904757. Longueur 77 m, 974 t. Pavillon Corée du Sud, Tanzanie pour son dernier voyage. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Saiki (Japon) par Miura. Propriétaire Dooin Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Il quitte Busan (Corée du Sud) à la mi novembre pour s'échouer à Chittagong le 3 décembre.

Détroit de Kanmon (Japon). © **V Tonic**

Pacific Lohas (ex-*Gemini Forest*). OMI 9176450. Longueur 131 m. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Yangtze Navigation Co Ltd (Chine). Détenu en 2008 et 2011 à Brisbane (Queensland, Australie). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

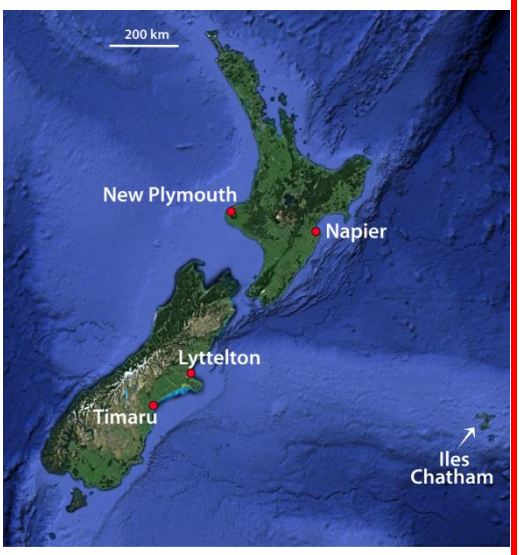
Pacific Lohas au départ de Tauranga, Nouvelle-Zélande, 24 avril 2012. © **David Pratt**

Rangatira (ex-*Jenka*, ex-*Great Circle*, ex-*Bokul*). OMI 7022928. Longueur 50 m. Pavillon Nouvelle-Zélande. Société de classification Bureau Veritas jusqu'en 2010. Construit en 1970 à Ringkobing (Danemark) par Nordsovaerftet pour Plum Moller & Skovgaard en tant que *Bokul*. Il a vécu la première partie de sa carrière au service d'armements européens et naviguait sous pavillon danois, hormis la période 1979-1984 où il était immatriculé aux Iles Caïmans (Antilles britanniques). A ses débuts comme caboteur, il transporte de la bière Heineken vers les ports d'Europe du Nord. Par la suite, sous le nom de *Jenka*, il varie ses escales dans le monde entier, chargeant à Brest (France) des pommes de terre destinées à l'Afrique du Nord ou livrant des produits finis métallurgiques à l'Australie.

Le danois *Jenka* chargeant des pommes de terre à Brest, France, 12 janvier 1996. © **Yvon Perchoc**

Jenka dépassant Hook of Holland depuis Rotterdam. © **coasterspotter /Coasters Remembered**

En 1999, il a 29 ans et émigre. Direction l'hémisphère sud. Il est affrété par la Black Robin Shipping Co Ltd pour assurer une ligne régulière entre Timaru et les Iles Chatham à quelques 1000 km des côtes orientales de Nouvelle-Zélande. Il quitte Portland sur la côte sud de l'Angleterre en octobre, traverse le globe et escale à Singapour, Dili (Timor-Oriental), Newcastle (Australie) avant d'arriver à New Plymouth sur l'Ile du Nord et enfin à Timaru sur l'Ile du Sud. Il est équipé de stalles pour le transport des moutons, du bétail et des volailles. Le 19 mars 2000, son voyage inaugural vers les îles se passe mal: les conditions de mer sont mauvaises, des moutons et bovins sont retrouvés morts à l'arrivée ce qui déclenche une enquête du ministère de l'Agriculture et de la Forêt. Sans suite connue. Ce fut le seul incident notable durant toute la carrière du navire en Nouvelle-Zélande. En janvier 2002, il est racheté par son opérateur néo-Zélandais, immatriculé à Timaru et rebaptisé *Rangatira*.



En 15 ans, l'increvable cargo effectue plus de 900 voyages entre Timaru, et en quelques occasions Napier, et les Iles Chatham, avec des cargaisons de bétail, de volailles, de tracteurs, d'équipements et matériaux de construction divers ou de laine.

Le petit caboteur *Rangatira* à Napier © **Colin Sellars**

2009, avec une cargaison de bétail. © **Brent**

En 2005, le *Rangatira* apparaît en compagnie de Sir Anthony Hopkins dans le film "The World's Fastest Indian" de Roger Donaldson. Le film est basé sur la biographie du pilote moto néo zélandais Burt Munro (25 mars 1899-6 janvier 1978), auteur de plusieurs records de vitesse en Nouvelle-Zélande depuis les années 30. Avec son Indian Scout de 1920 d'une cylindrée d'origine de 600 cm^3 gonflée au fil des ans à 950 cm^3, Burt établit plusieurs records du monde dans la catégorie des moins de 1000 cm^3 sur le speedway du salar de Bonneville (Utah), dont en 1967 (à l'âge de 68 ans) un record homologué à 183,567 mph (295,453 km/h) qui tient toujours.

1 Chargement de l'Indian Scout

2 Sir Anthony sur le plateau de tournage

Dans le film, c'est à bord du *Rangatira* où a été chargée son Indian Scout que Burt Munro/Anthony Hopkins gagne les Etats-Unis. Pour payer son voyage, il s'est engagé comme cuisinier.

3

4

Le *Rangatira* effectue son dernier voyage en août 2015. Son armateur est en difficulté financière et essaie de vendre son unique navire pour éponger les dettes, sans succès. La compagnie est mise en liquidation, le navire reste cloué à un quai de Timaru. En mai 2017, la Haute Cour de Justice de Christchurch ordonne la vente judiciaire. La date limite pour le dépôt des candidatures des acheteurs éventuels est fixée au 27 octobre 2017. Un projet de reconversion comme attraction touristique en souvenir de son passé cinématographique est évoqué. Un autre envisage l'immersion comme récif artificiel. Les travaux de remise en état pour reprise de la navigation commerciale sont estimés à 500.000 $. Las, au jour fatidique le *Rangatira* ne trouve pas davantage preneur. Son seul avenir est aujourd'hui le ferraillage. Il pourrait être remorqué au port de Lyttelton près de Christchurch qui dispose d'une cale sèche où ont déjà été démolis des navires de petite taille.

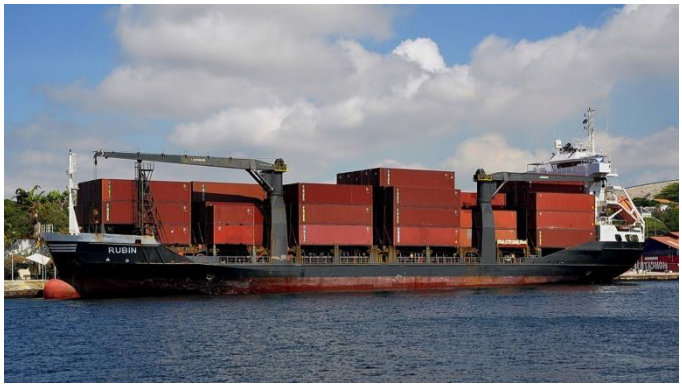
Burt Munro à Bonneville. © **Ehayes.com**

5

1-3-4-5 Captures d'écran "The World's Fastest Indian" / 2 The Timaru Herald

cargo polyvalent

Rubin S (ex-*MOL Forerunner*, ex-*Rubin*, ex-*SCM Guri*, ex-*Rubin*, ex-*ATL Pride*, ex-*Signet Pride*, ex-*Rubin*, ex-*Seafreight Pride*, ex-*Rubin*). OMI 9175585. Longueur 101 m, 2.572 t. Pavillon Togo. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Nanjing (Chine) par Jinling Shipyard. Propriétaire Global Management & Trading Co (Liban). Détenu en 2014 à Miami (Floride, Etats-Unis), en 2015 à Kalymnos (Grèce) et Barcelone (Espagne) et en 2016 à Alicante (Espagne). Banni en mars 2016 des ports européens pour détentions mutiples. Vendu pour démolition en Inde.

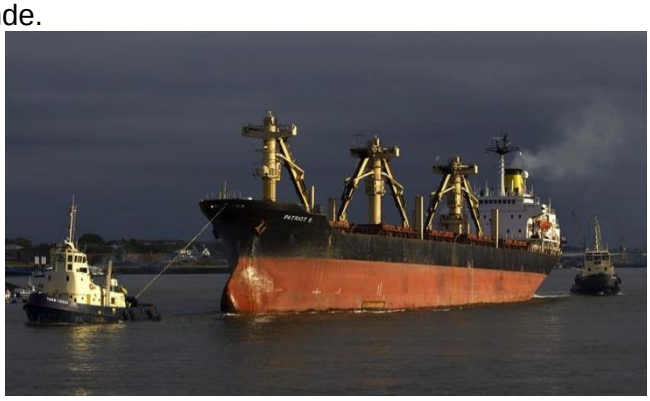


A quai à Willemstad, port de Curaçao, octobre 2014.
© Cees Bustraan

Sai Sunrise (ex-*Rousse*, ex-*Nedlloyd Musi*, ex-*Watergids*, ex-*Kariba*, ex-*Watergids*, ex-*CMB Effort*, ex-*Watergids*). OMI 8909355. Longueur 157 m, 6.635 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire Sai Maritime & Management (Inde). Détenu en 2006 à Izmir (Turquie), en 2010 à Bandar Abbas (Iran) et en 2013 à Kandla (Inde). Vendu pour démolition en Inde. 396 US$ la tonne.

Rousse, en sortie du Havre (France), 31 mars 1997. **© Pascal Bredel**

Sea Merchant (ex-*Patriot R*, ex-*Sea Patriot*, ex-*Express Patriot*, ex-*Promoter*, ex-*Poros Island*, ex-*Suntairona*, ex-*Poros Island*). OMI 8010908. Longueur 145 m, 4.780 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Intertek Maritime Bureau. Construit en 1981 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Yasmine Shipping (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2012 à Kandla (Inde) et en 2014 à Asaluyeb (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



Mai 2010, sur la Tyne (Royaume-Uni). **© Paul Whitelaw**

Novembre 2017, selfie à Alang**. © Sanjeewa Madusanka**

cargo polyvalent

Selatan Datang (ex-*Kota Datang*, ex-*Selamat Datang*, ex-*Nutra Idaman*, ex-*Ngee Tai n°5*). OMI 9182679. Longueur 77 m, 1.667 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Sibu (Malaisie) par Moxen. Propriétaire Pacific International Lines (Singapour). Détenu en 2004 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh. 335 US$ la tonne.

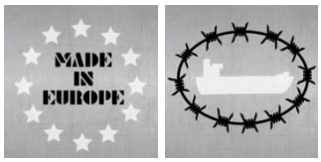
Shaheen III (ex-*Meera*, ex-*Safa B*, ex-*Millac Star II*, ex-*Emanaich*, ex-*Caravelle*). OMI 7403108. Longueur 76 m, 866 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification International Naval Survey Bureau. Construit en 1974 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. Propriétaire Sea Jewel Commercial Brokers (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2001 à Marina di Carrara (Italie), en 2004 à Constantza (Roumanie) et en 2006 à Alexandrie (Egypte). Vendu pour démolition en Inde.

4 avril 1992, amarré à Albert Dock, Hull (Royaume-Uni).
© Patrick Hill

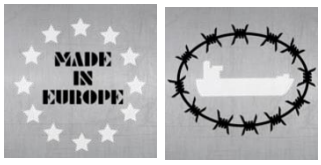
Skymar (ex-*Abdullah 3*, ex-*Guang De*, ex-*Sek Wang 1*, ex-*Hwa Pyung Nam Jin*). OMI 8121197. Longueur 105 m, 2.000 t. Pavillon Cambodge, Togo pour son dernier voyage. Société de classification Global Marine Bureau Inc. Construit en 1982 à Tongyeong (Corée du Sud) par ShinA Sb Co. Propriétaire Alfamarine Shipping Co Ltd (Syrie). Détenu en 2003 à Niigata (Japon) et Himeji (Japon), en 2005 à Hong Kong, en 2007 à Nikolayev (Ukraine), en 2009 et 2010 à Novorossiysk (Russie) et en 2011 à Aliaga (Turquie). Le 10 février 2012, le *Skymar* est au mouillage dans la baie de Malamocco (Italie) et attend l'autorisation de décharger 5400 t de sable siliceux au port de Marghera. Il dérive sous l'effet des vents violents et doit abandonner une de ses ancres qui menace de perforer la canalisation sous-marine d'évacuation des eaux usées. Le *Skymar* continue son errance incontrôlée, pénètre dans la zone mytilicole au large de Pellestrina et saccage 7 élevages. Il est rattrapé in extremis avant de s'échouer sur les côtes vénitiennes.

Il est remorqué et mis à quai à Marghera. En avril, 4 marins egyptiens avaient été recrutés pour assurer la surveillance du navire et une maintenance minimale. Ils n'ont pas été payés. L'armateur ne donne plus signe de vie. En juin, le navire est saisi. Les mytiliculteurs réclament chacun 2 millions d'euros en compensation des dégats. Le tribunal de Venise ordonne la mise en vente du navire. L'expert nommé pour évaluer sa valeur considère que compte tenu de son âge (30 ans au moment de l'accident) et l'état de sa structure et de ses équipements qualifié de médiocre à très mauvais, il est voué au ferraillage. En se basant sur le prix de la ferraille en Turquie, il estime la valeur du navire à 502.436 € (251 €/300 US$ la tonne). La première vente aux enchères échoue en octobre 2015. En 2016, nouvelle tentative, la mise à prix est fixée en baisse à 301.461 € (150 €/179 US$). En vain. Le 12 octobre 2017, le *Skymar* est finalement échoué dans les chantiers d'Aliaga.

Le *Skymar*, immobilisé à Marghera, 19 septembre 2012. **© Giuseppe Boato**



Symphony (ex-*Aurelia M*, ex-*Pelchaser*, ex-*Lady Lienke*, ex-*Sertan*). OMI 7709100. Longueur 82 m, 1.475 t. Pavillon Moldavie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Lemmer (Pays-Bas) par Friesland. Propriétaire Island Flag Shipping LLC (Emirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Rijeka (Croatie), en 2007 et 2010 à Damiette (Egypte), en 2011 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2015 à Sohar (Oman). Vendu pour démolition en Inde.



Victor Chertkov (ex-*Tuyuk*, ex-*Reval*, ex-*Mariel*, ex-*Kapitan Khabalov*). OMI 8502066. Longueur 132 m, 4.174 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1991 à Marsaxlokk (Malte) par Malta SB. Propriétaire Kamchatka Shipping Co Ltd (Russie). Détenu en 2003 à Saint-Pétersbourg, en 2008 à Gand (Belgique) et en 2010 à Klaipeda (Lituanie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 375 US$ la tonne.

28 décembre 2014. © **Sergey Bushmakin**

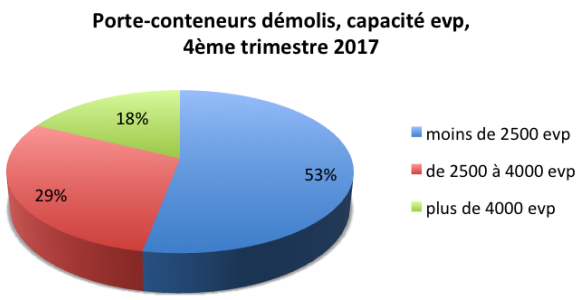
Walid M (ex-*Princess Layal*, ex-*Doctor Lian*, ex-*RZK Hamburg*, ex-*Inlaco Glory*, ex-*Dien Hong*, ex-*Kyowa Rose*). OMI 8403284. Longueur 99 m, 2.660 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1984 à Akitsu (Japon) par Taihei Kogyo. Propriétaire officiel depuis 2015 Aegir Marine Corp basé à Panama. Détenu en 2010 à Mumbai (Inde), en 2011 à Tuticorin (Inde), en 2012 à Antalya (Turquie), en 2014 à Novorossiysk (Russie) et en 2015 à Damiette (Egypte) et de nouveau à Novorossiysk. Vendu pour démolition en Inde.

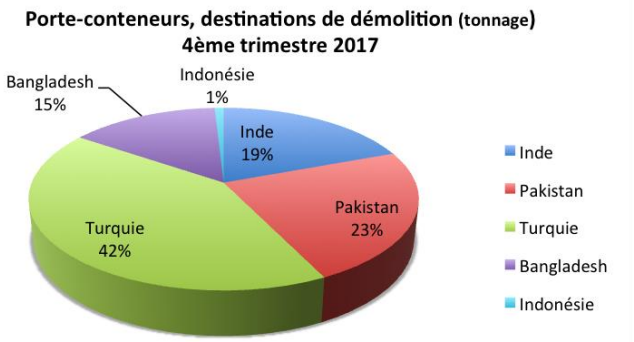
27 juillet 2015, *Doctor Lian* à Istanbul, Turquie. © **evgenii 10**

Porte-conteneurs

Octobre-novembre-décembre 2017

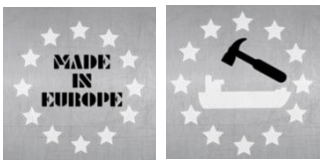
17 démolitions. Le nombre de porte-conteneurs démolis a presque été divisé par deux par rapport au trimestre précédent (29). Le flux a sensiblement ralenti grâce au redressement des taux de frêt. Au 1er trimestre, 66 unités avaient été envoyées à la casse.





Les petites unités de moins de 2500 boîtes sont majoritaires; les plus de 4000 boîtes sont devenus rares. Le convoi des cassés s'allongerait sur 3,5 km en emportant seulement 42.700 boîtes contre 6,2 km et 74.000 evp au 3ème trimestre.
En tonnage, la Turquie qui a capté 4 navires de la United Arab Shipping Company est la destination numéro 1 des porte-conteneurs ce trimestre et précède le Pakistan. La Chine et l'Europe sont absentes du marché.
L'âge moyen au moment de la démolition est de 22 ans. Le petit porte-conteneurs indonésien *Mentari Perkasa* victime d'un incendie en février 2017 a été jugé irréparable et doit être démoli sur place en Indonésie.
La vente du *Fortunate* à un chantier indien a rapporté plus de 10 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

Fortunate, 21 ans, 23.058 t. © **Koos Biesheuvel**



Aggeliki P (ex-*Oder Trader*, ex-*Maruba Cathay*, ex-*Oder Trader*, ex-*Zim Lisbon 1*, ex-*Oder Trader*, ex-*Cielo d'America*, ex-*Maersk Rio Grande*, ex-*Oder Trader*). OMI 9146302. 2018 evp. Longueur 188 m, 10.581 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Eurobulk Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 442 US$ la tonne.

Aggeliki P, au départ de Port 2000, Le Havre (France), 12 juillet 2010. © **Pascal Bredel**

La fusion Hapag Lloyd /United Arab Shipping Company (UASC) a été définitivement validée fin mai 2017. Elle fait des victimes parmi les navires les plus petits et les plus anciens de UASC. Après les *Sakaka*, *Najran* et *Deira* au trimestre précédent (Cf. A la Casse n°49), c'est au tour des *Al Abdali*, *Al Farahidi*, *Asir* et *Sudair* de gagner les chantiers de démolition. Dans la même série, il reste à venir les *Fowairet* (OMI 9152260), *Al Rain* (OMI 9152272) et *Sabya* (OMI 9154529).

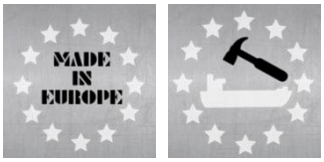
Al Abdali. OMI 9154543. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.978 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire United Arab Shipping Co Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Al Abdali. © **UASC**

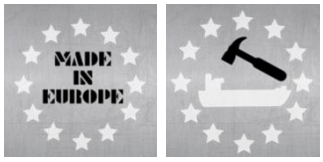
Al Farahidi. OMI 9149756. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.796 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire United Arab Shipping Co Ltd (Emirats Arabes Unis). L'*Al Farahidi* quitte les Emirats Arabes Unis et annonce se diriger vers Suez puis les chantiers de démolition d'Aliaga.

Asir. OMI 9154531. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.966 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire United Arab Shipping Co Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Turquie.

Descente de l'Escaut, 22 mai 2006. © **Marc Ottini**

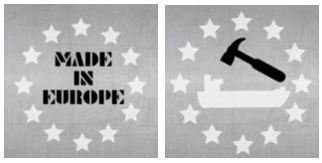


Bonavia (ex-*CMA CGM Oryx*, ex-*Bonavia*, ex-*Cap Sunion*, ex-*Bonavia*, ex-*Safmarine Maluti*, ex-*Maersk Algeciras*, ex-*Contship Auckland*, ex-*Bonavia*). OMI 9064334. 2063 evp. Longueur 188 m, 10.540 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Gdynia (Pologne) par Gdynia Stocznia. Propriétaire Herm Dauelsberg GmbH & Co KG (Allemagne). Annoncé pour démolition en Inde, il livre des conteneurs à Chittagong le 29 novembre, reste au mouillage pendant près d'un mois puis s'échoue pour démolition le 27 décembre. 440 US$ la tonne.



CMA CGM Simba (ex-*TMM Durango*, ex-*MSC Nigeria*, ex-*P&O Nedlloyd San Pedro*, ex-*Kent Merchant*, ex-*Maersk Libreville*, ex-*Antje*, ex-*Lanka Amila*, ex-*Antje*). OMI 9072111. 1048 evp. Longueur 158 m, 5.514 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. Propriétaire CMA CGM SA (France). Vendu en l'état à Mumbai (Inde) pour démolition en Inde. 403 US$ la tonne. Sistership du *Delmas Swala* ci-dessous.

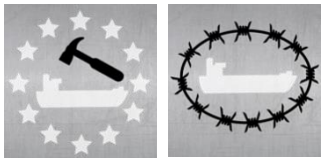
Doha (Qatar), 20 mars 2015
© Dimitar Stoyanov Dimitrov



Delmas Swala (ex-*Macandrews Swala*, ex-*CMA CGM Swala*, ex-*Elbstrom*, ex-*Cala Puebla*, ex-*Elbstrom*, ex-*P&O Nedlloyd Dakar*, ex-*Urundi*, ex-*Elbstrom*, ex-*Ub Lion*, ex-*Lanka Ruwan*, ex-*Elbstrom*). OMI 9072094. 1048 evp. Longueur 158 m, 5.514 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1994 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. Propriétaire CMA CGM (France). Vendu pour démolition en Turquie. 293 US$ la tonne.

1996, *Lanka Ruwan*, remontée de l'Escaut.
© Marc Ottini

2000, *P&O Nedlloyd Dakar*, entrée au Havre (France).
© Pascal Bredel



Fortunate (ex-*MSC Fortunate*, ex-*Fortune*, ex-*Hyundai Fortune*). OMI 9112272. 5551 evp. Longueur 275 m, 23.050 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Goldenport Shipmanagement Ltd (Grèce). Détenu en 2015 à Haifa (Israël) et en 2017 à Hambourg (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. 467 US$ la tonne.

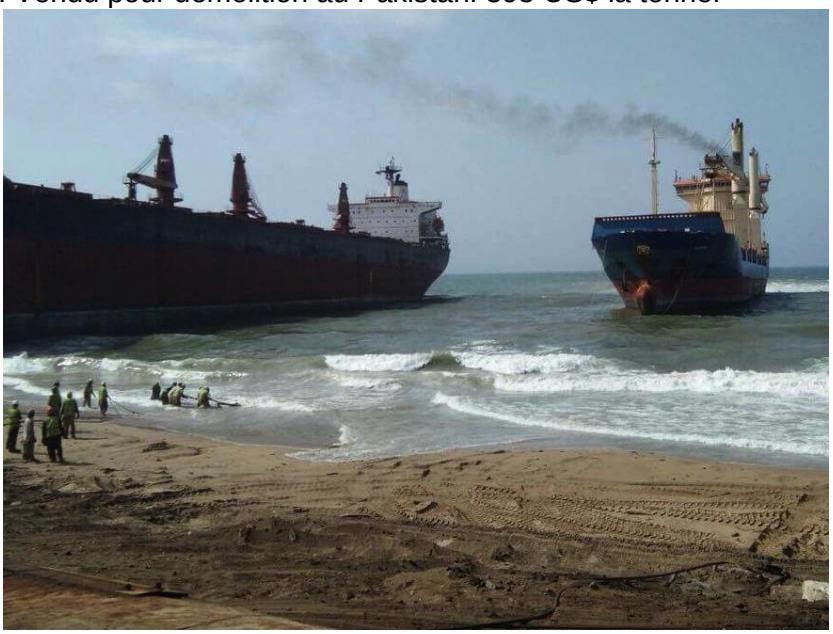
23 mai 2009
© Erwan Guéguéniat

MSC Fortunate, Le Havre (France)

15 septembre 2013
© Pascal Bredel

Gitte (ex-*Nedlloyd Cagliari*, ex-*Thor Gitte*, ex-*Maersk Santos Tomas*, ex-*Gitte Sif*, ex-*Maersk Lima*, ex-*Gitte Sif*). OMI. 972 evp. Longueur 134 m, 4.527 t. Pavillon Malte. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire Goldenport Shipmanagement (Grèce). Détenu en 2006 à Cagliari (Italie), en 2008 à Santa Cruz de Tenerife (Espagne) et en 2012 à Gemlik (Turquie). Vendu pour démolition au Pakistan. 395 US$ la tonne.

14 septembre 2008, Valence (Espagne).
© Manuel Hernandez



Echouage à Gadani. **© Gadani Ship Breaking**

Hyundai Highness (ex-*MSC Highness*, ex-*Hyundai Highness*). OMI 9128166. 5551 evp. Longueur 275 m, 23.034 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hyundai Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Busan (Corée du Sud) pour démolition au Pakistan. 390 US$ incluant le carburant du voyage.

Terminal conteneurs Hutchison, port de Busan, Corée du Sud, le 4 mars 2012**. © Bodolinsky**

Mentari Perkasa (ex-*Huan Dao*, ex-*Lu Jiang*). OMI 8891974. Longueur 85 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1994 à Weihai (Chine) par Shandong Weihai. Propriétaire Mentari Sejati Perkasa Pt (Indonésie). Victime d'un incendie le 23 février 2017 pendant un voyage de Surabaya (île de Java) à Makassar (île de Sulawesi). Déclaré perte totale, il est en cours de démolition sur l'île de Madura. Voir aussi le chapitre sur la démolition en Indonésie p 6-7.

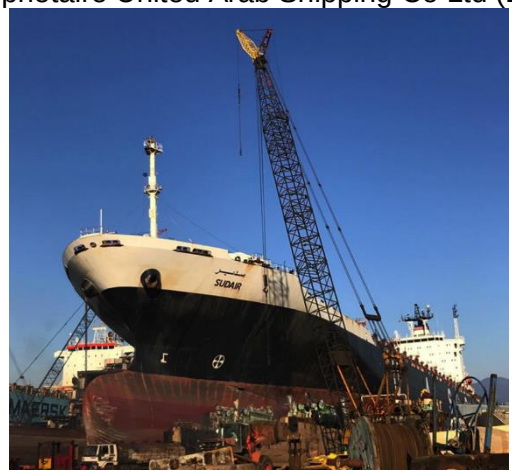
Tanjung Perak, Surabaya, 19 février 2017. © **Yosef Dianpe**

23 février 2017. © **eMaritim.com**

Nimet (ex-*Luca*, ex-OS Istanbul, ex-*Melfi Venezuela 1*, ex-*OS Istanbul*, ex-*Mount Ida*, ex-*Yardimci*, ex-*Mark V*). OMI 9127887. 724 evp. Longueur 127 m. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1997 à Tuzla (Turquie) par Yardimci. Propriétaire Yardimci Shipping Group (Turquie). Détenu en 2014 au Pirée (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie.

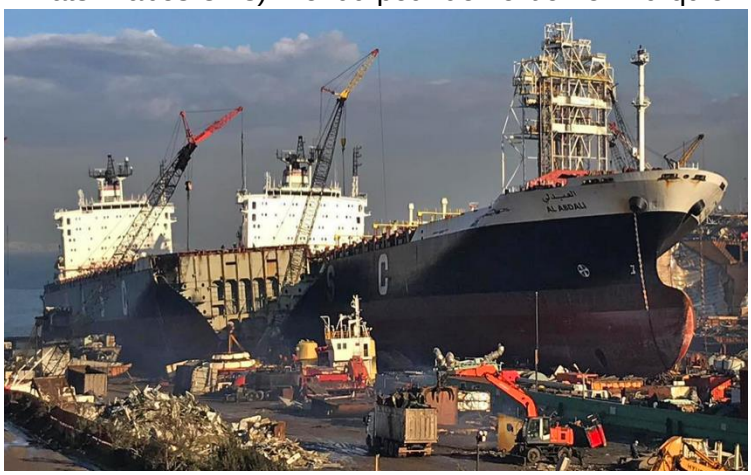
SSL Sagarmala (ex-*Oel Victory*, ex-*Orient Victory*, ex-*Diligence Container*). OMI 8812734. 569 evp. Longueur 124 m, 3.276 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1989 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Shreyas Shipping & Logistics (Inde). Détenu en 2000 à Bangkok (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh. 400 US$ la tonne.

Sudair (ex-*Al Noof*). OMI 9149770. 3802 evp. Longueur 276 m, 18.807 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire United Arab Shipping Co Ltd (Emirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Turquie.



© **Selim San**

7 décembre 2017, le *Sudair* à Aliaga.



© **Selim San**

23 janvier 2018, le *Sudair* a presque disparu. Son sistership *Al Abdali* vient de le rejoindre.

Tanto Sayang (ex-*Korean Pearl*). OMI 9036416. 333 evp. Longueur 115 m, 2.543 t. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Ayan*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1990 à Busan (Corée du Sud) par Dae Sun Shipbuilding. Revendu par son armateur indonésien Tanto Intim Line Pt à Somap International Pte Ltd basé à Singapour avant son départ pour démolition au Bangladesh. 365 US$ la tonne.

Tian Xin (ex-*Da Xin Hua Ying Kou*, ex-*Ville de Mars*, ex-*Australian Endurance*, ex-*Lykes Challenger*, ex-*CGM Pasteur*, ex-*Nedlloyd Pasteur*, ex-*CGM Pasteur*, ex-*Ville de Virgo*, ex-*CGM Pasteur*). OMI 8905957. 2690 evp. Longueur 242 m, 13.202 t. Pavillon Chine, Palaos pour son dernier voyage transformé en *Inox*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1990 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Tianjin Marine Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2004 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 388 US$ la tonne.

CGM Pasteur : arrivée inaugurale au Havre (France) en décembre 1990. © **Pascal Bredel**

Octobre 1991, devenu *Ville de Virgo*. © **Pascal Bredel**

Woolamai (ex-*ANL Woolamai*, ex-*California*, ex-*Zim California*). OMI 9231793. 4839 evp. Longueur 294 m, 19.889 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire XT Management Ltd (Israël). Détenu en 2008 Shenzen (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 427 US$ la tonne.

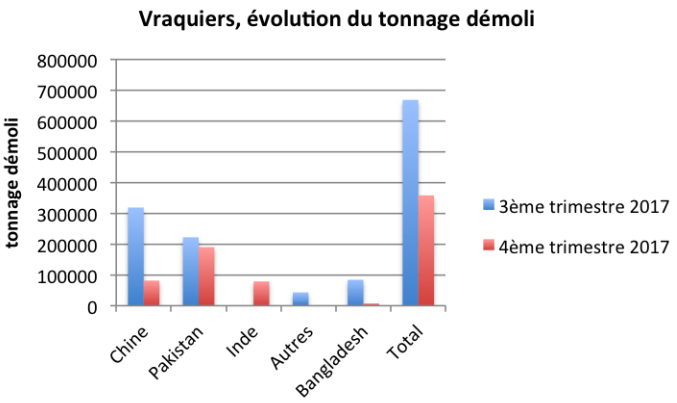
Woolamai échoué à Gadani, poste 122, novembre 2017. © **Gadani Ship Breaking**

Vraquier

Les vraquiers transportent des cargaisons non liquides en vrac : grain, charbon, minerais divers comme le fer ou la bauxite. Les vraquiers de taille moyenne sont souvent dotés de grues qui leur permettent de desservir les ports secondaires mal équipés.

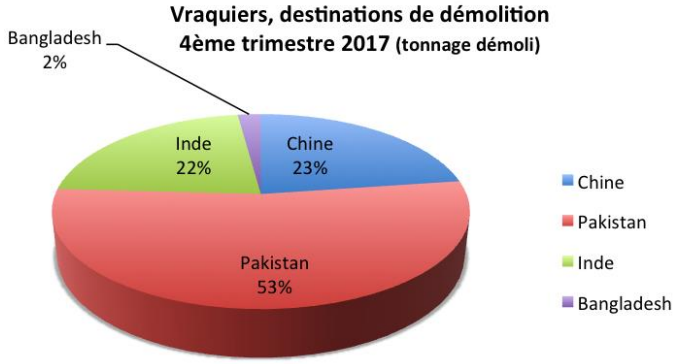
Octobre-novembre-décembre 2017

29 démolitions. Le nombre a été divisé par plus de 2 par rapport au trimestre précédent (64 unités). En tonnage la baisse à peine moins sensible atteint 46%. Dans les 2 principaux pays démolisseurs de vraquiers, le tonnage est resté stable au Pakistan mais s'est effondré en Chine.



L'âge moyen au moment de la démolition est de 25 ans. Il s'échelonne entre 13 ans pour le vraquier accidenté *Melite*, et 38 ans pour les deux frères russes de construction est-allemande *Alexandr Suvorov et Mikhail Kutuzov.*

Les vraquiers constituent depuis longtemps la catégorie préférée des démolisseurs pakistanais. Pour compenser l'interdiction prolongée d'échouage et de démolition des tankers ils ont offert des tarifs suffisamment attractifs pour capter les plus gros des vraquiers et en particulier les navires capesize de plus de 110.000 t de port en lourd. Le Pakistan absorbe plus de la motié du tonnage démoli de la catégorie.



A l'inverse, la Chine continue de souffrir des prix les plus faibles du marché et surtout de la suspension des activités par les autorités chinoises invoquant les risques environementaux.

La vente du *Pos Dedicator* à un chantier du Pakistan a rapporté près de 11 millions US$ à l'armateur et aux intermédiaires.

POS Dedicator, 24 ans, 24.724 t. © **Gadani Ship Breaking**

Aleksandr Suvorov. OMI 7721237. Longueur 180 m, 8.476 t. Pavillon Russie, Palaos pour son dernier voyage sous le nom de *Cyber*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft; jumboïsé en 2004 et rallongé de 162 à 180 m. Navire renforcé glace classé Arc4 pour la navigation dans les mers arctiques et des glaces d'une épaisseur de 0,8 m (été/automne) et 0,6 m (hiver/printemps). Propriétaire Murmansk Shipping Co (Russie). Vendu à Nabeel Shipmanagement basé aux Emirats Arabes Unis avant son départ pour l'Inde.

Mer de Kara. © **D Lobusov**

Alexander Carl. OMI 9039169. Longueur 311 m, 24.928 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Hyundai Glovis Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Pyeongtaek (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 434 US$ la tonne.

COS Knight. OMI 9253480. Longueur 190 m, 8.419 t. Pavillon Panama. Société de classification China Classification Society. Construit en 2002 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire COSCO Singapore (Singapour). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

COS Knight, arrivée à Herøya (Norvège), 26 février 2012.
© Tomas Østberg- Jacobsen

Dong Jiang Hao (ex-*Hellenic Breeze*, ex-*Rubin Energy*). OMI 9057587. Longueur 225 m, 9.686 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Tianjin ChangmingShipping Group Co Ltd (Chine). Détenu en 1999 à Los Angeles (Californie, Etats-Unis). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

17 novembre 2008, canal de Suez. © **Melchiore Murenu**

Gem of Paradip (ex-*Yaqui*, ex-*Sanko Venus*). OMI 8307806. Longueur 185 m, 7.626 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1984 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire West Asia Maritime Ltd (Inde). Détenu en 2002 à Calcutta (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 396 US$ incluant 220 t de carburant.

Gulmar (ex-*Atlantic Promise*, ex-*Navision Loger*, ex-*Torm Eastern*, ex-*Ocean Opal*, ex-*Negros Sampaguita*, ex-*Glory Solar*, ex-*Sanko Solar*). OMI 8400543. Longueur 165 m, 5.888 t. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1986 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Gulnak Denizcilik (Turquie). Détenu en 2002 à Gove Harbour (Territoire du Nord, Australie), en 2007 à Houston (Texas, Etats-Unis), en 2008 à Liverpool (Royaume-Uni), en 2010 à Durban (Afrique du Sud), et en 2012 à Rio Grande (Brésil) et Ploce (Pologne). Vendu pour démolition au Pakistan. 390 US$ la tonne.

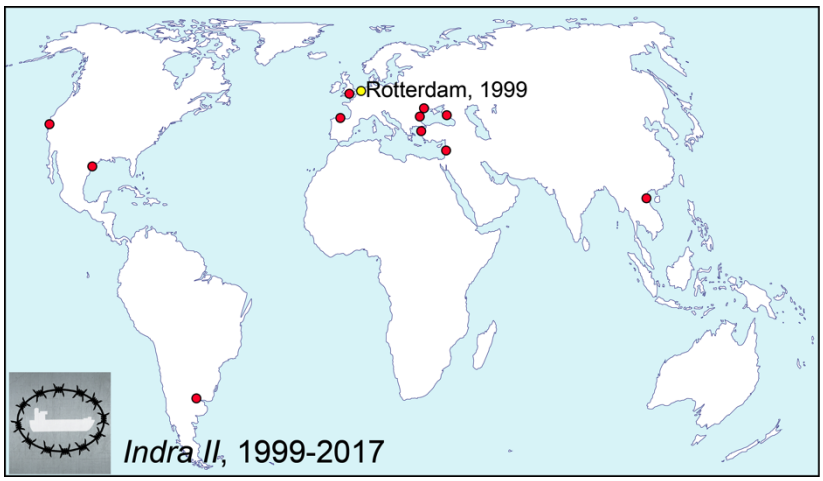
9 octobre 2017, Tarragone (Espagne).
© Fran-tgn/Shipspotting

Novembre 2017, Pakistan. **© Gadani Ship Breaking**

Hai Wang Xing. OMI 9086851. Vraquier auto déchargeur. Longueur 187 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1995 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. Propriétaire Shanghai Time Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Zoushan.

Indra II (ex-*Pacific Bangshen I*, ex-*Shan King*, ex-*Princess Castle*). OMI 8301668. Longueur 153 m, 5.166 t. Pavillon Comores. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1984 à Kochi (Japon) par Shin Yamamoto. Propriétaire Bulcom Ltd (Chypre). Médaille d'argent des navires sous normes avec 12 détentions en 1999 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2001 à Aviles (Espagne) et Quangninh (Vietnam), en 2006 à Constantza (Roumanie), en 2007 à Corpus Christi (Texas, Etats-Unis) et San Francisco (Californie, Etats-Unis), en 2011 à Aliaga (Turquie), en 2012 à San Lorenzo (Argentine), en 2013 à Southampton (Royaume-Uni), en 2015 à Varna (Bulgarie) et en 2017 à Beyrouth (Liban) et Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Inde.

Indra II, 8 septembre 2015, Odessa (Ukraine). **© Vladimir Knyaz**



Les détentions mondiales de l'*Indra II*.
Carte Robin des Bois

Jin Niu Ling (ex-*Falcon Trident*, ex-*Jin Shan Ling*, ex-*Silver Wing*). OMI 9060209. Longueur 169 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1992 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire COSCO Guangzhou (Chine). Détenu en 2007 à Albany (Australie) et en 2010 à Geraldton (Australie). En cours de démolition pour démolition en Chine à Xinhui.

Jin Niu Ling, 14 novembre 2013, Durban (Afrique du Sud). © **Dave Leonard**

Krakow (ex-*Panli*, ex-*Chile*, ex-*Cast Muskox*). OMI 8015661. Vraquier auto-déchargeur. Longueur 235 m, 15.324 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1982 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire SMT Shipping Ltd (Pologne). Détenu en 1998 à Cardiff (Royaume-Uni), en 1999 à Anvers (Belgique), Portland (Oregon, Etats-Unis) et Hambourg (Allemagne), en 2000 à Port Hedland (Australie), en 2003 à Amsterdam (Pays-Bas), en 2007 à Taean (Corée du Sud) et en 2012 et 2015 à Sept-Îles (Canada). A la mi décembre, le *Krakow* quitte Tema (Ghana) pour se diriger vers Alang. 430 US$ la tonne.

Krakow © **iy-mariner/Vesseltracker**

Melite. OMI 9284881. Longueur 225 m, 10.159 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2004 à Tadotsu (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Diana Shipping Services (Grèce). Le 25 juillet 2017, le vraquier s'échoue au large de l'île de Pulau Laut (Indonésie) au sud est de Kalimantan avec une cargaison de 70.000 t de charbon. Il est déclaré perte totale. En octobre, il est vendu en l'état pour démolition. 255 US$ la tonne. En novembre, renommé *Elite*, il passe sous pavillon des Comores et se dirige vers les chantiers de démolition de Zoushan.

Melite, 11 janvier 2016, Santos (Brésil). © **Michael Schindler**

Mikhail Kutuzov. OMI 7721249. Longueur 180 m, 8.476 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1979 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft; jumboïsé en 2004 et rallongé de 162 à 180 m. Détenu en 2002 à Anvers (Belgique), en 2012 à Brest (France), en 2015 de nouveau à Anvers (Belgique) et en 2016 à Hambourg (Allemagne).

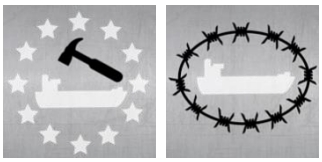
Le chantier est-allemand a construit une série de 12 navires de ce design dit UL-ESC 1 pour la Murmansk Shipping Co (Russie). Certains comme le *Mikhail Kutuzov* ont été jumboïsés. Beaucoup ont été démolis. Les ex *Aleksandr Nevskiy* (OMI 7721213) et *Yelelyan Pugachyov* (OMI 7721287) ont été reconstruits avec de nouvelles parties arrière, remotorisés et enregistrés sous de nouveaux numéros OMI; ils sont toujours exploités par la Murmansk Shipping Co sous les noms de *Novaya Zemliya* (OMI 9549281) et *Gruman* (OMI 9385879). De la série originelle restaient en activité le *Mikhail Kutuzov* et l'*Aleksandr Suvorov* également annoncé à la casse dans cette édition (cf. p 72) et le survivant *Kuzma Minin* (OMI 772126).

© Erwan Guéguéniat

Le 28 août 2012, le *Mikhail Kutuzov* est repéré à 220 km au sud-ouest de Penmarc'h par un avion des douanes françaises avec une traînée irisée de 20 km de long dans son sillage. Il se rendait de Gdansk (Pologne) à Safi (Maroc) avec une cargaison de soufre. Soupçonné de dégazage volontaire, il est dérouté et mis au mouillage en rade de Brest. L'équipage est interrogé, le navire est inspecté; après correction des déficiences relevées par les inspecteurs de sécurité maritime et paiement par l'armateur d'une caution de 500.000 €, le *Mikhail Kutuzov* est autorisé à reprendre sa route. L'incident déclenche une nouvelle polémique sur la dégradation des capacités de traitement de la station de déballastage de Brest. Parmi les exigences des inspecteurs figurait l'obligation d'évacuation de 60 m3 d'eaux mazoutées; elles ont été pompées et transférées sur une barge puis envoyées pour traitement ... à Saint-Malo, petit port breton à 200 km de Brest. Le refus, ou l'incapacité, de traitement de la station de déballastage de Brest est une source de difficultés récurrentes susceptibles de compromettre les escales commerciales voire de navires prévus à la réparation. En outre, le *Mikhail Kutuzov* n'avait pas été autorisé à se mettre à quai pour des motifs non spécifiés; crainte de voir s'incruster un nouveau *Captain Tsarev*, cargaison dangereuse, fantômatique radioactivité mourmanskienne.
Le 11 juin 2013, le tribunal correctionnel de Brest a condamné l'armateur Murmansk Shipping Company et le capitaine à 800.000 € d'amende. L'amende a été confirmée en appel à Rennes en 2016.

30 août 2012, rade de Brest. **© Erwan Guéguéniat**

Le *Mikhail Kutuzov* s'est échoué pour démolition au Pakistan le 24 décembre 2017. 373 US$ la tonne.



Navios Gemini S (ex-*Gemini S*, ex-*Energy Prosperity*). OMI 9072173. Longueur 224 m, 9.744 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kayji Kyokai. Construit en 1994 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Navios Shipmanagement Inc (Grèce). Détenu en 2012 à Mackay (Queensland, Australie. Vendu pour démolition au Pakistan. 443 US$ la tonne.

Canal de Kiel, 19 octobre 2015. © **Arne Luetkenhorst**

Navios Gemini S, Gadani, 22 décembre 2017
© **Gadani Ship Breaking**

Ocean Master. OMI 9108685. Longueur 269 m, 17.677 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Pan Ocean Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2014 à Newcastle (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie). Vendu en l'état à Samcheonpo (Corée du Sud), il quitte la Corée du Sud en début d'année et se dirige vers Gadani. 420 US$ la tonne.

Ocean Master, 29 mars 2017, Vanino (Russie). © **Andy.Ru73/MarineTraffic**

POS Dedicator. OMI 9037719. Longueur 311 m, 24.724 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 440 US$ la tonne.

POS Harvester. OMI 9039183. Longueur 269 m, 17.213 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire H-Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 440 US$ la tonne.

27 mars 2010, au mouillage à Hay Point (Australie), en attente de chargement de charbon. © **Tropic Maritime Images**

Prema One (ex-*Pelagia*, ex-*Ocean DUke*). OMI 9104108. Longueur 224 m, 9.985 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Propriétaire Five Stars Chartering Pvt Ltd (Inde). Détenu en 2016 à Gdynia (Pologne). Vendu pour démolition au Pakistan. 403 US$ la tonne. Il n'a pas encore quitté l'Indonésie.

Sea Boss (ex-*Hakufu*, ex-*Blue Mary*). OMI 8603224. Longueur 167 m, 5.522 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Seamasters International SA (Grèce). Détenu en 2010 à Galveston (Etats-Unis). Vendu pour démolition en Inde.

3 mars 1996, *Hakufu* quitte Otago from Port Chalmers (New Zealand)
avec des grumes de pin de Monterey (*Pinus radiata*) destinées à la Corée du Sud. © **Wayne ACourt**

Shi Dai 7 (ex-*Pelorus Island*, ex-*Four Sterling*, ex-*Unisterling*, ex-*Lautan Star*, ex-*Oceanic Star*). OMI 9063641. Longueur 225 m, 9.686 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Shanghai Time Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Silver Express (ex-*Aquabella*, ex-*Merchant Prestige*). OMI 9077355. Longueur 280 m, 20.039 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2000 à Hambourg (Allemagne) et en 2017 à Newcastle (Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 428 US$ la tonne.

Silver Voyager (ex-*Rubin Hope*). OMI 9187576. Longueur 289 m, 20.622 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2006 à Dampier (Australie Occidentale, Australie) et en 2008 à Gladstone (Queensland, Australie). Vendu pour démolition au Pakistan. 461 US$ la tonne incluant 1200 t de carburant.

Silver Voyager, Gadani. © **Bilal Gujjar**

Song Hai. OMI 9155327. Longueur 190 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1998 à Shanghai (Chine) par Hudong-Zhonghua Shipbuilding. Propriétaire COSCO Bulk (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Tamil Kamaraj. OMI 8221430. Longueur 210 m, 10.210 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Milko*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1987 à Maizuru (Japon) par Hitachi. Propriétaire Poomphur Shipping Corp Ltd (Inde). Vendu pour démolition au Pakistan. 392 US$ la tonne.

Tamil Kamaraj, à Haldia, Inde, 4 juillet 2009.
© Snip/Shipspotting

Devenu *Milko* à Gadani, poste 119, octobre 2017.
© Gadani Ship Breaking Yard

Theofano Star (ex-*Oriental Sun*). OMI 9177997. Longueur 225 m, 9.971 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1998 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Seamax Marine Inc (Grèce). Vendu en l'état à Khor Fakkan (Emirats Arabes Unis) pour démolition au Pakistan. 367 US$ incluant 450 t de carburant.

Tong Hai. OMI 9166302. Longueur 187 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1999 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire COSCO Bulk (Chine). Détenu en 2009 à Mangalore (Inde). Vendu pour démolition en Chine à Zoushan.

Wooyang Venus (ex-*Ever Young*, ex-*Darya Preeth*). OMI 9080649. Longueur 225 m, 10.747 t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégée en *Woo*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Détenu en 2005 à Hay Point (Queensland, Australie) et en 2008 à Gladstone (Queensland, Australie). Revendu par son armateur coréen Woo Yang Shipping Co Ltd à Scope Maritime basé en Inde avant son échouage pour démolition au Pakistan.

Yin Shi (ex-*Maria C*, ex-*May Star*). OMI 9103166. Longueur 188 m, 7.639 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Shanghai Time Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Zoushan.

1er mai 2016, *Yin Shi*, au mouillage de Taboneo, Banjarmasin (Indonésie), prêt au départ vers la Chine. **© Iwan Afwan**

Zhen Fen 13. OMI 9008225. Longueur 164 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1991 à Tianjin (Chine) par Tianjin Xingang. Propriétaire Shanghai Youhao Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Zoushan.

Zhen Fen 13, 27 novembre 2015, à Shanghai (Chine), sur le fleuve Huangpu. © **Justin Zhuyan**

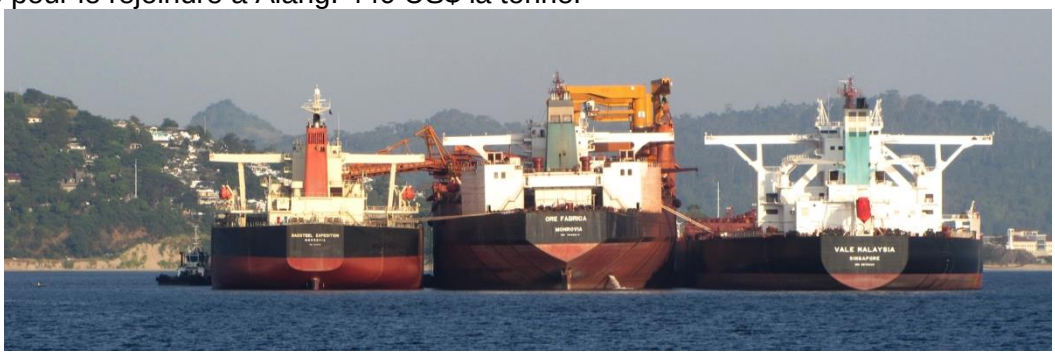
Navire de transbordement

Ore Fabrica (ex-*Front Duchess*, ex-*Sea Duchess*). OMI 9046019. Ex super tanker. Longueur 322 m, 44.362 t. Pavillon Iles Cook. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Converti en 2010 en vraquier minéralier puis en 2012 en navire de transbordement. Propriétaire Vale SA (Brésil). Comme l'*Ore Sossego (*démoli à Alang au printemps 2017), l'*Ore Fabrica* faisait partie du programme de diversification du conglomérat minier brésilien dans le transport maritime.

Période tanker, le *Front Duchess*.
© **A Kamladze**

Période transbordeur, le *Ore Fabrica*, Subic Bay (Philippines), 12 janvier 2013. © **Darian Sclaunich**

Après l'interdiction des navires de plus de 300.000 t de port en lourd dans les ports chinois, les 2 navires avaient été de nouveau convertis et positionnés à Subic Bay aux Philippines pour former un hub flottant de transbordement. Après la normalisation des relations avec les autorités chinoises, le hub est devenu inutile. Voir aussi « A la Casse n°48 », p 83. L'*Ore Fabrica* avait précédé l'*Ore Sossego* à Subic Bay, il est en route pour le rejoindre à Alang. 440 US$ la tonne.



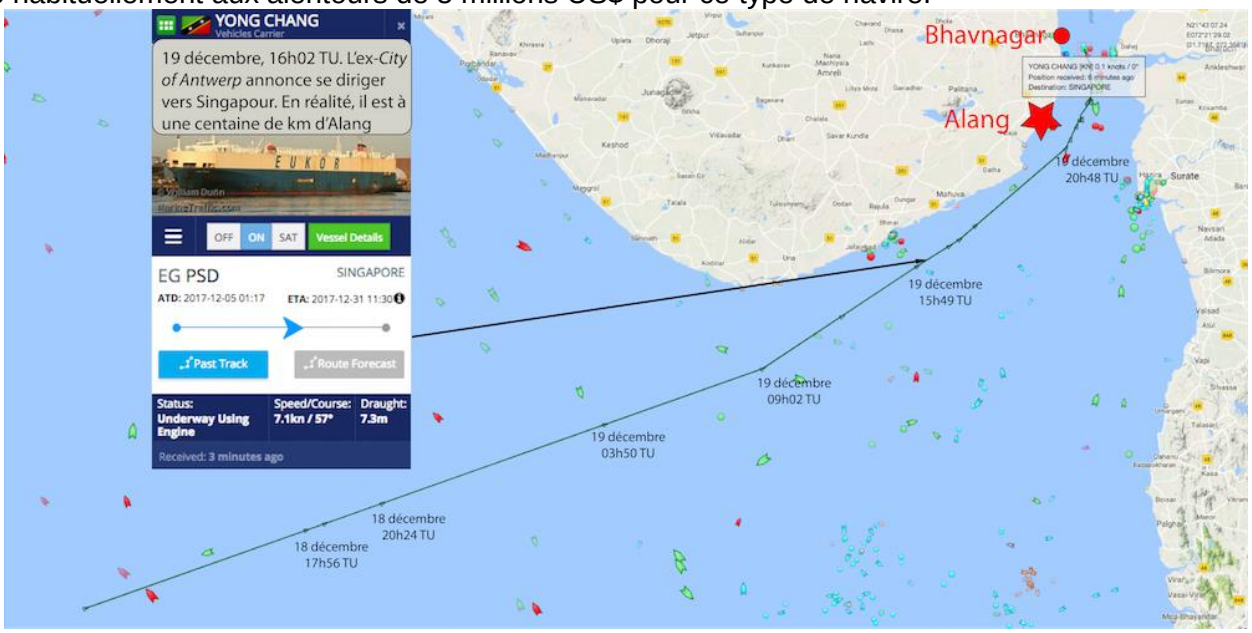
Opérations de transbordement depuis le *Vale Malaysia* à droite (OMI 9572343, 402.285 t de port en lourd) sur l'*Ore Fabrica* au centre puis vers le *Baosteel Expedition* (OMI 9346184, 203.198 t de port en lourd). © **Tyke Mariner**

Voiturier

City of Antwerp (ex-*Hyundai n°203*, ex-*Atlantic Beauty*, ex-*Hyundai n°203*). OMI 8709133. Longueur 184 m, 12.374 t. Pavillon Panama puis Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1987 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Abou Merhi Lines SAL (Liban). Détenu pendant 220 jours en 2014 puis en août 2015 à Anvers (Belgique).

Pour A la Casse n°49, le *City of Antwerp* était destiné à la démolition (Cf. "L'évadé de la casse en Europe", p 77-78). Après avoir quitté Anvers en août et effectué un passage en Turquie en septembre, il s'était mis au mouillage à Port-Saïd à l'entrée du canal de Suez. Histoire de démarrer des négociations avec un chantier plus offrant?

Effectivement, début décembre, l'ex-*City of Antwerp* rebaptisé *Yong Chang* entame sa descente du canal de Suez. Il arrive au large d'Alang le 18 décembre 2017 tout en prétendant se diriger vers Singapour. Il avait été acheté en Belgique pour 2,26 millions €, soit 2,7 millions US$. Un chantier indien offre habituellement aux alentours de 5 millions US$ pour ce type de navire.



L'arrivée de l'ex *City of Antwerp* à Alang. Tracking Marine Traffic. **Carte Robin des Bois**

Zahra Sofia (ex-*Zara*, ex-*Caribbean Emerald*, ex-*Bellflower*). OMI 8418930. Longueur 151 m, 6.920 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Cido Shipping HK Co Ltd (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Zahra Sofia, détroit de Singapour, 1er août 2017. © **Vladimir Knyaz**

Roulier

Les rouliers chargent ou déchargent par des rampes ou des portes des engins roulants dont des camions ou des remorques mais aussi des caisses et fardeaux transférés à l'aide de chariots et entreposés sur un ou des ponts-garages.
La manutention est dite horizontale par opposition à la manutention traditionnelle verticale à l'aide de grues ou de portiques. Ce type de navire est connu sous le nom de Ro-Ro (Roll On/Roll Off).

Cosette

n° 35

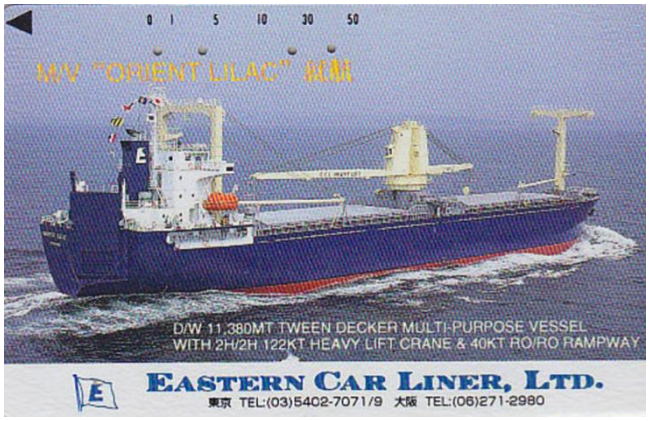
p 1-2

Zanoobia © **Editions CETIM**

L'émotion a été grande chez Robin des Bois, éditeur d'A la Casse quand en remontant la généalogie de la *Cosette* paralysée et abandonnée à Fort-de-France, port français des Caraïbes, il a été découvert que le vieux roulier cachait l'ex-*Zanoobia* le syrien, pionnier en 1988 du transport de déchets toxiques entre l'Europe riche et l'Afrique démunie. Quand un bateau a la poisse, elle ne le quitte plus et le *Zanoobia* du nom de la reine de Palmyre, poubelle errante de la Méditerranée était devenue la *Cosette* du nom de l'héroïne de Victor Hugo et exploitée jusqu'à l'épuisement pour des trafics divers entre la côte est des Etats-Unis et Haïti et retour.
Faute de chantier de démolition en Martinique, *Cosette* a été dynamitée par la Marine française et repose à côté du *Master Endeavour*, un cargo de la cocaïne (voir p 88, "Les cargos de la cocaïne et du cannabis).

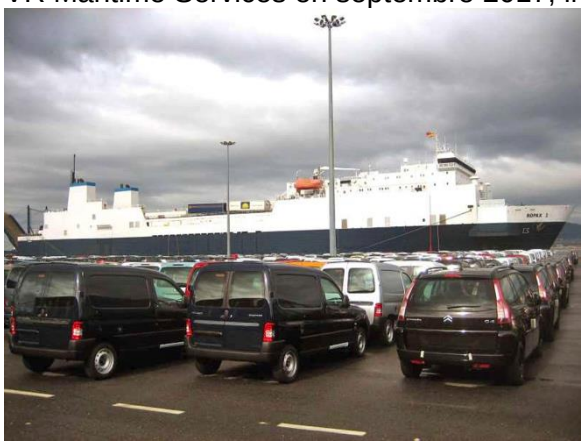
"A la Casse n° 35", p 1-2, "Sensationnel: le passé resurgit dans les Caraïbes"
"A la Casse n°38", p 70-73, "The END: ils ont coulé l'ex-*Zanoobia*".

CSC Tai Hai (ex-*A She Kyae*, ex-*Orient Lilac*). OMI 9135171. Longueur 128 m, 4.389 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. Propriétaire Yangtze Navigation HK Co Ltd (Chine). Détenu en 2001 à Nagoya (Japon). Vendu pour démolition en Chine.



16 juillet 2014, Siam Seaport, Thaïlande). © **Geir Vinnes**

Olympus (ex-*Ropax 2*, ex-*Lübeck Link*, ex-*Finnrose*). OMI 7822859. Navire roulier marchandises aménagé en 1990 pour accueillir 200 passagers. Longueur 193 m, 14.013 t. Pavillon Royaume-Uni, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage en remorque. Société de classification Det Norske Veritas/ Germanischer Lloyd. Construit en 1980 à Oskarshamn (Suède) par Oskarshamns Varv. Détenu en 2008 à Nantes (France). A cette époque, il assurait le service roulier France-Espagne. En 2012, il est affecté à la liaison entre les ports d'Adabiya (Egypte) et Dhuba (Arabie Saoudite). En mars 2013, suite à une panne moteur, il avait du revenir en remorque à Adabiya où il était depuis resté immobilisé. Racheté par VR Maritime Services en septembre 2017, il est dépavillonné et échoué à Alang fin novembre.

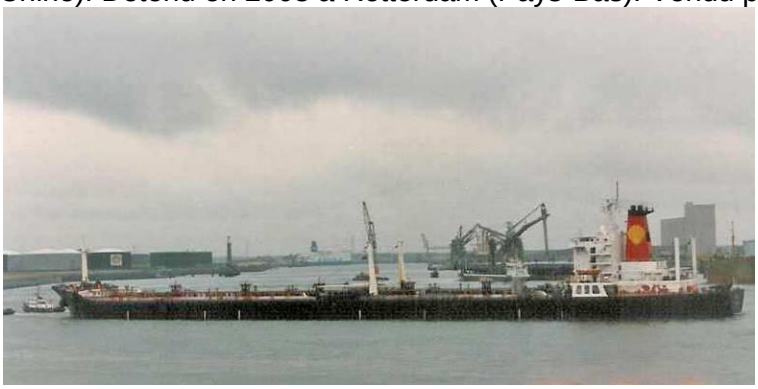


Vigo (Espagne), 18 janvier 2008.
© Angel L Godar Moreira

Ropax 2, Montoir (France), 16 février 2008.
© Erwan Guéguéniat

Transporteur de colis lourds

Zhen Hua 10 (ex-*Panos G*, ex-*Tomis Liberty*, ex-*Thorstar*, ex-*Jarmona*, ex-*Eva*). OMI 7917410. Ex tanker converti en 2005 en transporteur de colis lourds semi submersible comme son sistership le *Zhen Hua 11* (Cf « A la Casse n°49 », p 80). Longueur 244 m, 15.463 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification China Classification Society. Construit en 1981 à El Ferrol (Espagne) par Astano pour Armadora basé au Libéria; il est affrété par Maritime Shell France de 1986 à 1989. Vendu à des intérêts norvégiens en 1989 puis grecs en 1993. En 2005, il a 24 ans et met un terme à sa carrière de tanker. Il part pour la Chine où il est converti. Propriétaire Shanghai Zhenhua Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2008 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Pakistan.



Le tanker *Eva* de la Shell à Rotterdam (Pays-Bas).
© Reinier Meuleman

Zhen Hua 10, Février 2008.
© Ed van den Hoek

Drague

Xin Hai Jing (ex-*World Lapis*, ex-*Epta*, ex-*Kalapati*, ex-*Port Royal*, ex-*Cape Trafalgar*). OMI 7433048. Ex vraquier converti en 2002 en drague, puits d'une capacité de 12.871 m^3. Longueur 173 m, 7.654 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1981 à Niteroi (Brésil) par CCN Maua. Propriétaire CHEC Dredging Co Ltd (Chine). Détenu en 1997 à Brême (Allemagne) et en 2000 à Liverpool (Royaume-Uni). La *Xin Hai Jing* est annoncée vendue pour recyclage en Chine mais son statut dans la base de données Equasis est toujours "en service".

Le vraquier *Epta*, 5 décembre 1990, Delfzijl (Pays-Bas) **© Frits Olinga**

La drague *Xin Hai Jing*, 21 mai 2016, Shanghai (Chine). **© Vladimir Knyaz**

Navire minier

SA Explorer (ex-*Sakawe Explorer*, ex-*Seaspan*, ex-*Strong Cajun*, ex-*Bigorange X*, ex-*Big Orange X*). OMI 7729071. Ex navire de stimulation converti en 1993 en cargo roulier, puis en 2004 en navire minier. Longueur 84 m, 2.235 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines, Comores pour son dernier voyage devenu le *KSA Explorer*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1979 à Port-Arthur (Etats-Unis) par Burton Shipyard pour Dowell Schlumberger, fournisseur de services et équipements aux entreprises pétrolières formé en 1960 par Schlumberger et Dow Chemicals.

Période pétrolière, le *Bigorange X*.

A ces débuts, c'était un navire utilisé sur les champs pétroliers offshore pour "stimuler" les puits et augmenter leur rendement. A l'aide de pompes puissantes, il injectait un gel à base de gas oil ou d'acide chlorhydrique et fracturait le sous-sol des puits pour faciliter le drainage du pétrole. Il a notamment participé dans les années 80-90 aux campagnes de "stimulation" d'Elf Cameroun au large de l'Afrique de l'Ouest.

Il est jumboïsé en 1993, rallongé de 64 à 84 m, élargi de 14,7 m à 19,6 m et converti en roulier.

divers: drague/navire minier

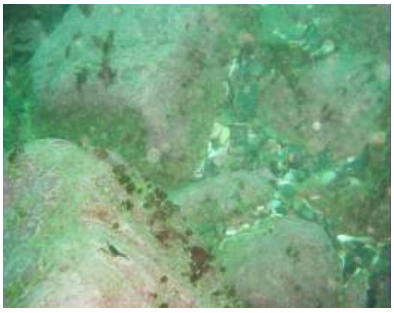
Le navire de stimulation *Bigorange X*, 1980. © **stephen-s**

Le roulier *Seaspan*, 2002. © **Pilot Frans**

En 2004, il est pris en affrétement avec une option d'achat à 3 ans par la Sakawe Mining Corp (SAMICOR), un conglomérat formé par la compagnie israelienne LL Mining, le gouvernement namibien et divers intérêts. L'ex-*Bigorange X* doit être reconverti pour la drague des diamants: il est capable de forer à 8 m dans des profondeurs d'eau de 200 m et embarque des installations de pré traitement et de tri des diamants. SAMICOR a obtenu des licenses d'exploitation couvrant 15.000 km2 le long des côtes namibiennes au nord de l'embouchure du fleuve Orange. Selon ses campagnes exploratoires, les réserves de diamants à extraire des sédiments marins sont de 12 millions de carats.

Avant, faune à l'état initial

Après exploitation minière, ile de Plumpudding



Les intérêts économiques passent avant la protection de l'environnement. Le rapport du ministère de la Pêche et des Ressources Marines sur la proposition d'une aire marine protégée des iles namibiennes pointe les risques de destruction des habitats, de pollution par les panaches de sédiments dragués et clapés sur site et par les rejets des navires ou des installations minières à terre. Les homards, ressource des pêcheurs locaux, et tous les autres organismes marins ont peu de poids face aux carats.

En 2013, le *Sakawe Explorer* est vendu à l'italien Argo Srl et devient le *SA Explorer*. Sa fin de vie est trouble. En juin 2017, il est passé sous pavillon corbillard des Comores et le nom à peine modifié de *KSA Explorer.* Son statut mis à jour à plusieurs reprises l'annonce "à démolir" puis "démoli" sans précision de date.

La drague de diamants *SA Explorer*, février 2012. © **Szubi**

La démolition des dragues de diamants se fait dans la discrétion. En 2013, un autre navire de ce type, la *Douglas Bay,* avait bénéficié d'une "dépollution" des éventuelles pierres précieuses oubliées dans les pompes, tamis et tuyauteries, avant d'être envoyée à la démolition au Pakistan où elle avait été entourée d'un périmètre de sécurité. Cf. "A la Casse n°32", p 24, "*Douglas Bay*, la drague des diamants".
La *KSA Explorer* aurait été démolie en Inde, ou est en passe de l'être.

Pousseur-barge

Les ITB (Integrated Tug Barge) et ATB (Articulated Tug Barge) sont des ensembles constitués d'un pousseur qui s'encastre à l'arrière de la partie barge. Le système une fois verrouillé est rigide dans le cas de l'ITB, il reste articulé dans celui de l'ATB. Ce type d'attelage s'est développé aux Etats-Unis pour des motifs de rentabilité financière : la réglementation applicable à l'origine était celle des remorqueurs, moins contraignante en terme d'inspection, d'équipage et de coûts salariaux.

Coastal 202 (ex-*Barbara Kessel*, ex-*Ita Jamie Baxter*, ex-*Jamie A Baxter*). OMI 7532741. Remorqueur pousseur ITB. Longueur 44 m. Pavillon Etats-Unis, Niue pour son dernier voyage sous le nom d'*Astal*. Société de classification American Bureau of Shipping jusqu'en novembre 2017 puis International Ship Classification. Construit en 1977 à Sturgeon Bay (Etats-Unis) par Peterson Builders. Associé à la barge *Florida Enterprise* (OMI 8637043). Vendu en novembre 2017 à Ace Ship Recycling Pte Ltd basé à Singapour spécialiste du rachat de navires à démolir et partenaire du chantier de démolition indien JRD Industries (poste 30). Le 18 novembre, le *Coastal 202* quitte la Nouvelle-Orléans (Etats-Unis) et annonce se diriger vers Alang. Fin janvier 2018, changement de destination de dernière minute, il va s'échouer au Pakistan.

Le pousseur ITB *Jamie Baxter* **© Fred Miller II**

Le *Coastal 202* et la barge *Florida Enterprise*, La Nouvelle-Orléans (Etats-Unis), 19 mai 2017. **© Roni Schneider**

Navire de surveillance

CSO Centurion (ex-*SVS Centurion*, ex-*Kagoshima Maru*). OMI 8029181. Ex navire de pêche reconverti en navire école puis utilisé comme patrouilleur en mer Rouge. Longueur 69 m, 1.360 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1981 à Takuma (Japon) par Naikai Shipbuilding. Propriétaire Consolidated Ship Owner Ltd (Ile Maurice). Vendu pour démolition en Inde.

SVS Centurion **© Specialised Vessel Services**

CSO Centurion, 24 octobre 2016. **© Baskaja**

Navire à passagers

Lyubov Orlova

n° 36

p 66-69

Lyubov Orlova, le bateau fantôme, **d'après nedcruise.info/ Paul Kerrien © Robin des Bois**

L'US Navy sait sans doute exactement où le paquebot qui porte le nom d'une star de cinéma des années Staline git au fond de l'Atlantique glacial dans les eaux subarctiques. Mais le *Lyubov Orlova* est entré dans la légende et ne peut plus en sortir grâce aux négligences de Transports Canada et au *Charlene Hunt*, un remorqueur chétif et délabré battant pavillon des Etats-Unis.
L'Irlande a cru le voir arriver dans les brumes de l'hiver avec à bord des milliers de rats enragés prêts à débarquer. Tout récemment, la Californie a cru voir le fantôme d'acier vomi par l'océan Pacifique s'écraser à l'aube sur une plage. Ce n'était que l'épave enfouie du *Monte Carlo*, un ex casino flottant et clandestin des années 1930.
Un jour, le *Lyubov Orlova* atterrira au bord de l'océan Indien en évitant Gadani, Alang et Chittagong et bien plus tard une alerte *Lyubov Orlova* jettera le trouble du côté de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

"A la Casse n°36", p 66-69, The END

Ferry / traversier

Med Star (ex-*La Paz Star*, ex-*Strada Corsa*, ex-*Stena Transporter*, ex-*Flanders*, ex-*Pride of Flanders*, ex-*Nordic Ferry*, ex-*Merzario Hispania*, ex-*Merzario Espania*). OMI 7528659. Longueur 151 m. Pavillon Chypre, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Star*. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1978 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai pour Stena Container Line. Détenu en 2003 à Dublin (Irlande).

Le *Med Star* a eu mille vies et autant de couleurs. A partir d'août 1978, c'est d'abord un roulier affrété par la Merzario Line sous le nom de *Merzario Hispania*, puis en 1980 par Townsend Thoresen European Ferries comme *Nordic Ferry*. Entre décembre 1980 et février 1981, il est jumboïsé dans les chantiers Hapag Lloyd Werft de Bremerhaven (Allemagne) pour augmenter sa capacité passagers.

1980, version 1, le *Nordic Ferry* avant jumboïsation © **Tony Garner**

1er mai 1984, version 2, le *Nordic Ferry* au départ de Felixstowe (Royaume-Uni). © **BrianFisher**

En mai 1982, il est réquisitionné par la Royal Navy pour le transport de troupes et de matériel dans le cadre de la guerre des Malouines. Il retourne à la vie civile en août 1982 et reprend son service régulier entre Felixport (Royaume-Uni) et Europoort (Pays-Bas).

En mars 1986, il est transformé, cette fois par le chantier hollandais Wilton Jijenoord BV ce qui lui permet d'héberger 124 passagers dans 27 cabines et d'assurer un service de ferry pour la P&O Ferries comme *Nordic Ferry* puis *Pride of Flanders*.
En novembre 1995, direction les chantiers Harland & Wolff de Belfast pour une nouvelle refonte. Le frêt redevient la priorité. En 2002, il est vendu à la Stena Line de Göteborg qui l'opère sous le nom de *Flanders* puis *Stena Transporter* sur différentes lignes.

25 mai 1994, version 3, le *Pride of Flanders* à l'entrée de Zeebrugge (Belgique) © **Pascal Bredel**

20 juillet 2005, version 4, le *Stena Transporter*. © **Derek Sands**

En juin 2009, il est vendu à l'italien Strade Blu et part pour la Méditerranée où il assure la liaison entre Livourne et Olbia (Sardaigne).
En octobre 2013, nouveau changement d'horizon. Racheté par Baja Ferries, il quitte l'Europe pour l'Amérique et une carrière entre La Paz (Basse-Californie, Mexique) et les ports de Mazatlan ou Topolobampo sur la côte pacifique mexicaine.

22 juillet 2013, *Strada Corsa* sous les couleurs de Corsica Ferries/ Sardinia Ferries à son départ d'Olbia. © **Marc Ottini**

La Paz Star. © **El Informante**

En décembre 2016, il est vendu au grec Medferry Shipping Co et repart vers la Méditerranée. Il traverse le canal de Panama en janvier 2017, franchit le détroit de Gibraltar en février et arrive en Grèce. A Drapetsona, son nouvel armateur fait effectuer d'importants travaux de renovation en particulier dans les ponts garage et sur la rampe arrière. Le 15 juin 2017, le *Med Star* vient de quitter Rhodes (Grèce) à destination de l'île de Santorin après avoir chargé 33 véhicules. Un incendie se déclare dans la salle des machines et gagne les locaux d'habitation. 20 passagers et membres d'équipage évacuent dans un canot de sauvetage; 12 marins restent à bord pour éteindre l'incendie. Le *Med Star* est remorqué à Rhodes puis au chantier de réparations Spanopoulos à Perama. Finalement, il est échoué pour démolition à Aliaga le 8 décembre.

Med Star, à quai le long de la digue de Drapetsona en avril 2017. © **Marc Ottini**

Les cargos de la cocaïne et du cannabis

Il n'y a pas que des cargos. Il y a aussi des remorqueurs. Pour la plupart, ils battaient des pavillons sous-normes. Les armateurs européens et libano-syriens sont majoritaires. Leurs compagnies sont enregistrées dans des paradis fiscaux. Les équipages sont multi nationaux, originaires de l'est de l'Europe, d'Afrique Noire et de la Méditerranée orientale. Les navires sont petits, vieux, voire vétustes. Ils ont le profil de navires occasionnellement dédiés au trafic de migrants ou d'armes. La vente de navires en fin de vie par des armateurs du Nord de l'Europe à des compagnies obscures et insaisissables pour continuation d'exploitation facilite le trafic de drogue en Méditerranée. La démolition quand elle est avérée se fait le plus souvent en Turquie ou dans les pays de déroutement. Elle peut être réalisée dans des délais rapides quand les navires traffiquants sont saisis en Italie et en Espagne et différée quand il s'agît de la France.

Sous la pression internationale, la Tanzanie, directement impliquée, vient de suspendre l'inscription à son registre des navires appartenant à des intérêts étrangers. Après plusieurs saisies de stupéfiants, une enquête sur les 470 navires arborant le pavillon national a aussi été ordonnée.

10 décembre 2015, *Carib Palm*

Le *Carib Palm* battait pavillon moldave. Il était exploité par Carib Coastal Marine Shipping basé à Saint-Vincent-et-Grenadines et se consacrait depuis 2002 à des activités de cabotage dans les Caraïbes. Il venait de Carthagène en Colombie et se dirigeait vers Gdansk, Pologne. Son commandant était géorgien, son second turc et les 10 autres membres de l'équipage étaient ukrainiens. A la fin de l'année 2017, ils étaient tous maintenus en détention provisoire dans l'attente du bouclage de l'enquête.

Au mouillage à Bequia (archipel des Grenadines), 11 janvier 2007. © **Yvon Perchoc**

Il a été intercepté le 10 décembre 2015 en mer du Nord par la Marine française après un travail de renseignements coopératifs entre le MAOC-N (Maritime Analysis Operation Center-Narcotics), la National Crime Agency britannique et les Douanes françaises.

Il était annoncé vide, il transportait 2306,40 kg de cocaïne derrière une fausse cloison de la salle des machines. Avec un indice de pureté supérieur à 70%, la marchandise cachée du *Carib Palm* correspond à 10 t sur le marché noir de la vente au détail.
Le *Carib Palm,* 75 m, construit en 1977 à Husum (Allemagne) par Husumer Dock und Reparatur Gmbh & Co, détenu en 2015 à Saint Eustache (Antilles Néerlandaises) transportait une valeur de 5 à 600 millions d'euros. Après deux tentatives de vente aux enchères en janvier 2017 (600.000 € de mise à prix) et en octobre 2017 (mise à prix en baisse à 250.000 €), le *Carib Palm* n'a pas trouvé de nouvel armateur, seulement un démolisseur dans le port de Brest. En décembre, son départ sous remorque était imminent; fin janvier, il était toujours à Boulogne-sur-Mer. Le port de Brest a programmé son arrivée pour le 20 février.

Saisi à Boulogne-sur-Mer (France), 26 février 2016.
© **Marc Ottini**

23 avril 2015, *Hamal*

Le remorqueur *Hamal* battant pavillon tanzanien, exploité par un armateur ukrainien, Kiev Shipping and Trading Corp, a été intercepté et arraisonné par la Royal Navy en mer du Nord à 160 km à l'est d'Aberdeen dans les eaux internationales le 23 avril 2015. Après une fouille minutieuse, 3,2 tonnes de cocaïne pure d'une valeur approximative de 512 millions de livres (577 millions d'euros) ont été mises au jour. Le *Hamal* aurait chargé la marchandise grâce à un transbordement en pleine mer cinq jours après avoir quitté Georgetown, Guyana, Amérique du Sud. La cocaïne selon les plans de la filière aurait dû être transbordée sur un navire non identifié en mer du Nord au large de la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas.

Les 9 membres de l'équipage étaient de nationalité turque. Le commandant et son second ont été condamnés à 22 et 20 ans de prison. Les sept autres marins ont été relaxés. Il semble que le *MV Hamal* n'en était pas à son coup d'essai. Avant d'être dérouté sur Aberdeen par la Royal Navy, il avait notamment fait plusieurs escales suspectes à Ténérife aux îles Canaries, plaque tournante de la cocaïne entre l'Amérique du Sud, l'Afrique de l'Ouest et l'Europe du Nord. Lancé en 1979, l'ex-*Hamal* poursuit désormais sa carrière sous le nom de *Formidable*. Il a été racheté par Quest Underwater Services et bat le pavillon du Royaume-Uni.

23 avril 2015, interception du *Hamal*. © **UK National Crime Agency**

28 juin 2014, l'*Aberdeen* dans la brouillasse *Just Mariiam*.

Le 11 février 2014, un cargo polyvalent dénommé *Just Mariiam*, battant pavillon Moldave a fait un black-out au large de la Bretagne et a été pris en charge jusque dans le port de Lorient par le remorqueur de haute mer *Abeille Bourbon*. Son armateur était la Just Mariiam Inc domiciliée à Beyrouth aux bons soins de la Faros Shipping Company se présentant comme le gestionnaire du navire. Le *Just Mariiam* venait d'être vendu par l'armateur norvégien Tollpost Globe et se rendait à Tripoli (Liban) avec des engins de travaux publics et des véhicules en pontée. Il s'appelle le *Just Noran* sous pavillon Togo depuis le 1er avril 2014. A notre connaissance, il n'est pas parti à la casse malgré ses 47 ans.

Le 17 février 2014, un petit car-ferry Ro Ro nouvellement dénommé *Just Mariam* (avec un seul "i") battant pavillon du Togo a été controlé par les douanes françaises dans la zone d'attente du port du Havre. Le *Just Mariam* se rendait lui aussi à Tripoli sous la responsabilité de la Faros Shipping. Il venait d'être acheté à un armateur allemand et faisait sous le nom d'*Uthlande* la navette entre le continent et les îles d'Amrun et de Föhr. Aujourd'hui rebaptisé *Med Dream*, l'ex-*Just Mariam* zone du côté du Yemen sous pavillon de la Micronésie après avoir écopé de plusieurs jours de détentions techniques dans les ports turcs de Mersin et de Tasulu.

Le 28 juin 2014, l'*Aberdeen* battant pavillon togolais a été arraisonné entre la Sicile et la Tunisie par la Marine italienne renseignée par les douanes françaises. Les 15 membres d'équipage étaient libanais, syriens et indiens. La résine de cannabis (42 tonnes et 672 kg) provenait sans doute du Maroc et devait être débarquée en Libye, en Grèce ou encore en Albanie. "Il est peu probable que la cargaison équivalant à deux camions semi-remorques pleins ait été chargée à l'insu de tous les membres d'équipage" disaient à l'époque les services douaniers français. Un mois avant son interception et son déroutement sur le port sicilien de Trapani, l'*Aberdeen* était à Hambourg où les inspecteurs de la sécurité maritime avaient détecté à bord 13 déficiences techniques.

L'ex-*Tungenes* faisait du cabotage en Norvège entre 2001 et 2013. Seatrans basé en Norvège l'a vendu fin 2013 à la Just Mariiam Shipping Inc mais cette fois la furtive compagnie était basée à Washington D.C., Etats-Unis d'Amérique.

L'*Aberdeen* à ce jour n'a pas été envoyé à la casse. Son numéro OMI est le 7800540.

Aberdeen, en cale sèche à Hambourg (Allemagne), 26 mai 2014. © **M Classens**

8 septembre 2013, *Luna S*

Le *Luna S*, 82 m de long battant pavillon tanzanien a été arraisonné le 8 septembre 2013 par la Marine nationale française dans les eaux internationales entre la Sardaigne et l'Algérie. Juste avant l'intervention, un incendie à l'arrière du navire a en partie calciné la cargaison de résine de cannabis.
Difficile par conséquent de confirmer le tonnage transporté (environ 20 tonnes). Les 8 membres de l'équipage se sont présentés comme syriens. Les quatre derniers Etats du pavillon du cargo construit en 1974 sont le Bélize, la République Démocratique de Corée du Nord, les Comores et la Tanzanie.

Dans le passé, le *Luna S*, ex-*Lady Mary*, ex-*Lady Nemat*, ex-*Lady Hesen*, ex-*Seebrise*, ex-*Hispania*, ex-*Isle of Man*, ex-*Lindaunis*, était ciblé dans toute l'Europe depuis la Roumanie jusqu'à la Suède. Entre 1998 et 2016 plus de 450 déficiences ont été relevées sur le cargo dont le dernier armateur est la Zain Shipping Company enregistrée aux Iles Marshall et basée à Tartous (Syrie).
L'avenir du *Luna S* n'est pas encore éclairci. Il est évidemment voué à la démolition. La Préfecture maritime de Toulon recherche la meilleure option pour la fin de vie du navire en attente depuis plus de 5 ans dans la base militaire.

Arraisonnement. © **Marine Nationale**

15 février 2014, Toulon. © **G.Gyssels**

6 septembre 2013, *Gold Star*

Le *Gold Star* battant pavillon tanzanien a été arraisonné par la Marine italienne le 6 septembre 2013 dans les eaux internationales en Méditerranée. Juste avant l'intervention, un incendie s'est déclaré à l'arrière du navire. Une partie des 30 tonnes de résine de cannabis de contrebande est partie en fumée.
L'équipage était composé de 9 marins syriens et égyptien ou prétendant l'être. Le *Gold Star* construit en 1975 à Palma de Majorque, ex-*Ibrahim Junior*, ex-*Breogan I*, ex-*Breogan*, ex-*Estela del Mar*, ex-*Inezgane*, ex-*Puerto Suances*, ex-*Suecia* a battu successivement les pavillons de l'Espagne et de la Géorgie avant de se rallier au pavillon tanzanien. Son dernier armateur serait lui aussi syrien, caché sous la Gold Star Shipping Company domiciliée à Majuro, Iles Marshall.
Le cargo était connu dans beaucoup de ports européens de la mer Noire à La Rochelle en France comme un cancre de la sécurité maritime (près de 200 déficiences). Malgré la singularité de l'affaire et sa complexité policière et juridique, le *Gold Star* a été rapidement remorqué sur Aliaga pour destruction à la mi janvier 2014.

© Armed Forces of Malta Press Office

18 avril 2013, *Adam*

Saisie de 20 t de résine de cannabis à bord de l'*Adam* battant le pavillon des Comores. L'intervention a eu lieu dans les eaux sous juridiction italienne au large de l'île de Pantelleria. A 3 milles près, l'*Adam* aurait pu continuer sa route vers la Libye, les Comores ayant refusé son arraisonnement dans les eaux internationales de la Méditerranée. Selon les autorités italiennes, l'*Adam* a été chargé au large de Casablanca ou de la frontière entre l'Algérie et le Maroc. Il a été dérouté sur le port sicilien de Marsala, les six membres d'équipage étaient syriens.

© Guardia di Finanza

20 décembre 2009, *Destiny Empress*

Le *Destiny Empress*, ex navire de recherches sismiques converti en navire de plaisance, a été intercepté en mer par un patrouilleur de la Marine espagnole en coopération avec les autorités anglaises et italiennes et escorté à Vigo. 2 jours après, une tonne de cocaïne a été découverte à l'intérieur de la double coque. Il battait pavillon du Canada et a été pris en remorque le 5 juillet 2011 dans le port d' El Ferrol à destination d'Aliaga, Turquie, pour démolition.

18 mai 2009, St. Johns, Antigua. © **Tony Hogwood**

5 juillet 2011, au départ d'El Ferrol, Espagne. © **Romarin**

Avril 2008, *Abbira*.

Le remorqueur de haute mer *Abbira* battant pavillon du Sierra Leone a été immobilisé à quai au Royaume-Uni en avril 2008. 14,5 tonnes de résine de cannabis ont été saisies à bord. Les 6 membres d'équipage ont été arrêtés. Il a été détruit en novembre 2010 à Portsmouth par Pounds Shipbreakers Il avait été construit en 1965. L'Abbira Shipping Company était domiciliée à Limassol, Chypre, Union Européenne.

29 décembre 2007, Malte. © **Capt Lawrence Dalli**

9 février 2008, *Junior*

Sur sollicitation de l'OCRTIS (Office Central pour la Répression du Trafic Illicite de Stupéfiants) et en coopération avec le MAOC-N (Maritime Analysis Operation Center-Narcotics, un groupe de travail intergouvernemental regroupant sept Etats, l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et le Royaume-Uni), la Marine française a arraisonné le Ro Ro *Junior* battant pavillon panaméen à 300 km au large de Conakry, Guinée, et l'a remorqué jusqu'au port de Brest où 107 colis de 30 kg de cocaïne ont été débarqués et par la suite incinérés. Le *Junior* se rendait, semble-t-il, du Brésil en Algérie. Juste avant l'interception, la drogue avait été larguée en mer grâce à un ingénieux dispositif spécialement conçu mais au final inefficace puisque les marins français ont récupéré la marchandise d'origine colombienne avant qu'elle ne coule. Ce dispositif d'éjection était avant tout destiné à faciliter le transbordement de la marchandise dans le golfe de Guinée sur un navire non identifié.

L'armateur du *Junior*, Seascape Management Co, était basé à Athènes, Grèce. L'équipage était composé de sept marins de Sierra Leone et d'un guinéen. Le commandant et son second étaient grecs et auréolés d'une réputation de vieux brigands des mers versés dans des trafics illicites divers.

Février 2008, arrestation. **© Marine Nationale**

Le 11 février 2008, deux jours après l'arraisonnement, le gouvernement du Panama avait informé la France qu'il renonçait à sa compétence juridictionnelle sur le *Junior* et que le sort de l'équipage, du navire et de la cargaison dépendait par conséquent de l'Etat français.
Trois ans et demi plus tard, l'administration française vendait le *Junior* à l'armateur norvégien Finn Olsen Rederi. Rebaptisé *Fjordlast II*, l'ex *Junior* fait désormais du cabotage de marchandises palettisées à partir du port de Bodø. Un retour aux sources puisque le Ro Ro de 47 m de long avait été lancé dans le port norvégien de Gjerdsvika sous le nom *Fjordlast*.

11 juillet 2008, base navale de Brest, France.
© Michel Floch

12 décembre 2014, Bodø, Norvège.
© Mats Brevik

Le 1er mars 2014, deux grecs considérés comme des cerveaux du trafic et les officiers du *Junior* ont été condamnés en appel à des peines de 12 à 22 ans de prison. 5 marins sierra léonais ont été condamnés à 1 an de prison ferme couvert par la détention provisoire; ils avaient été acquittés en première instance. En Grèce, l'armateur aurait été condamné dès 2009 à la prison à perpétuité.

26 décembre 2007, *Blue Atlantic.*

Samedi 26 décembre, la Marine française alertée par le MAOC-N intercepte le *Blue Atlantic* ex-*Bue Scarba*, ex-*Capella*, ex-*Hornbeck Capella*, ex-*Seabord Capella*, ex-*Granit Viking*, ex-*Granit* au large de Monrovia, Libéria. Juste avant l'arraisonnement, 90 bidons contenant chacun 26 kg sont jetés à la mer mais ils sont récupérés par les commandos français. Les 2,34 tonnes de cocaïne ont été remises officiellement au gouvernement du Libéria représenté par son Premier ministre et ont été détruites sous le contrôle des autorités locales et de l'ONU en présence de l'ambassadeur français.
Les 9 marins ghanéens ont été reconnus coupables d'un trafic évalué à 500 millions d'US$. Le commandant du *Blue Atlantic* revendiquait le pavillon du Libéria. L'histoire du *Blue Atlantic* est floue. En tant que *Granite,* il battait pavillon norvégien et était exploité en tant que chalutier renforcé glace dans les eaux arctiques. Il a été construit par le chantier Aukra Bruk à Aukra en Norvège. Courant 1990, il a été converti en navire d'assistance et de sécurité de l'industrie offshore. Le navire est présumé avoir été vendu en Australie en 2002.
Il battait jusqu'alors pavillon du Royaume-Uni. Son numéro OMI est 6806559. A l'heure actuelle, il ne serait pas détruit.

© Marine Nationale

27 février 2006 - *Master Endeavour*

Le *Master Endeavour* transportait 600 t de blocs de marbre en provenance d'Amérique du Sud et 1,8 tonne de cocaïne pure. La drogue a été découverte à la suite d'une course contre la montre grâce aux conseils avisés de douaniers français et à l'obstination des commandos de la Marine Nationale sous le local poubelle opportunément plein d'immondices ou derrière des fausses cloisons d'une soute à carburant. Le *Master Endeavour* battant pavillon panaméen et exploité par l'armateur Angara Maritime Corp basé à Panama City venait d'être arraisonné par la Marine Nationale française à 1500 km au large de la Guinée-Bissau, son pays de destination. Malgré la présence à bord de 14 marins de diverses nationalités, la prise de contrôle du navire s'est déroulée sans incident majeur. Il était traqué depuis plusieurs mois par la coopération internationale contre le trafic de drogue. Constatant le mauvais état du *Master Endeavour*, les autorités françaises après avoir envisagé de l'escorter jusqu'au port de Brest ont jugé qu'il était dangereux de l'affronter à la traversée du golfe de Gascogne en plein hiver et ont décidé de le diriger sur Fort-de-France en Martinique dans l'arc Caraïbe. Panama, Etat du pavillon, avait demandé à la France que le navire soit accueilli "dans un port sûr".

Il est vrai que le *Master Endeavour* avait été détenu pendant 43 jours dans le port américain de Mobile à cause de 18 déficiences. Il est vrai aussi qu'à cette époque, la préfecture maritime de Brest était déjà embarrassée par l'enlisement dans les ports de l'ouest de la France de plusieurs bateaux-poubelle dont le *Winner*. Il est vrai aussi qu'escorter le *Master Endeavour* dans un port de Guinée-Bissau ou de la République de Guinée n'était pas une solution "sûre" dans la mesure où ces deux pays étaient déjà connus comme des terres hospitalières pour les cartels de la cocaïne de Colombie.

Baie de Fort-de-France, 19 août 2007. © **Yvon Perchoc**

Mais Fort-de-France n'était pas non plus le bon choix. Arrivé début mars 2006 à Fort-de-France vidé, de son équipage et de la cocaïne immédiatement incinérée dans une installation industrielle, le *Master Endeavour* toujours chargé de ses 600 t de marbre à été mis à l'ancre dans la baie en attendant la fin de la procédure judiciaire et une hypothétique destination de démolition. Frappé de plein fouet par le cyclone Dean en août 2007, le cargo a dérapé et s'est encastré et envasé dans la mangrove. Il est resté deux mois et demi dans cette position dangereuse pour un environnement fragile menacé par les fuites d'hydrocarbures. Une semaine a été nécessaire pour l'alléger de sa cargaison de marbre et de ses bras de charge et pour le dégager grâce aux moyens de la compagnie locale de remorquage SOMARA. Le 13 novembre, il a été mis à coffre dans la baie.

Photo M. Porry/Somara - collection Yvon Perchoc

"Pour l'heure, le faible nombre de cargos saisis limite l'ampleur du problème mais ça risque de s'aggraver si l'on ne met pas sur pieds une filière adaptée au traitement de ces bateaux-poubelles" déclarait alors la direction centrale de la police judiciaire. Un an plus tard, au début de la saison des cyclones, le préfet de la Martinique décidait de couler le navire après une dépollution sommaire à 20 km au large de Fort-de-France par 2700 m de fond à l'aide d'explosifs posés par les artificiers de la Marine Nationale. Le *Master Endeavour* sera rejoint dans son cimetière sous-marin par le *Cosette* en novembre 2014 (Cf "A la Casse n° 38", p 70-73).

Photo Pierre Martin collection Yvon Perchoc ***Marine-Marchande.net*** **Collection Benoit Dehaine**

13 juin 2002, *Winner*

Le *Winner* a été un loser. Avant d'être le *Winner*, il a eu 8 noms. Son nom d'origine était le *Kobe Maru n°7*, construit à Hashihama, Japon. Ce petit cargo polyvalent battant pour dernier pavillon celui du Cambodge a été polyvalent jusqu'au bout. Le 13 juin 2002, *Winner* a été arraisonné par la Marine Nationale française dans les eaux internationales au large des îles Canaries. L'intervention a été brutale, un membre de l'équipage a été tué. En provenance de Cuba, le *Winner* transportait aussi 2850 t de ferraille à destination d'une aciérie espagnole. Seulement 80 kg de cocaïne ont été retrouvés à bord mais l'équipage est soupçonné d'en avoir jeté à la mer près de 2 t.

Après 7 ans d'immobilisation à coffre dans la rade militaire du port de Brest, pointe ouest de la France, après 7 ans de délabrement, de gîte, de voies d'eau, le *Winner* est devenu en Europe le symbole des cargos captifs et inaptes aux remorquages de longue ou même de moyenne distance. En juillet 2007, le capitaine grec du *Winner*, le mécanicien chypriote et un matelot chilien ont été condamnés en appel par la justice française à 20, 17 et 12 ans de prison. (Cf. "A la Casse n° 18", p 24).
Il a bien fallu que la Marine Nationale sous les coups de boutoir des ONG Robin des Bois et Mor Glaz et sous le poids de l'évidence se résolve à consacrer pendant plusieurs mois son bassin n°4 réservé à la maintenance de la flotte militaire à la démolition d'un bateau civil. Cette opération a été le signal du renouveau de la démolition des navires marchands et de pêche en Bretagne et en France.

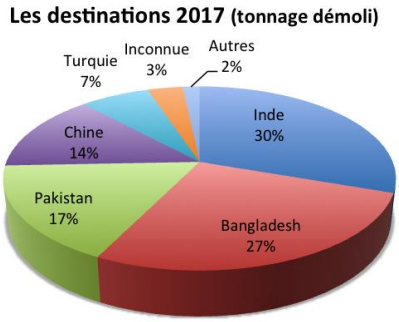
Brest, le *Winner* à la base navale, 27 juillet 2007,
© Michel Floch

en démolition au bassin n°4, 25 novembre 2010
© Erwan Guéguéniat

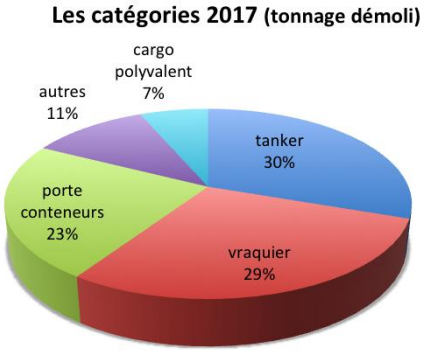
2017

Bilan tonnes.

881 navires démolis. Un convoi de 148 km. 8 millions de t à recycler, en baisse de -19% par rapport à 2016. C'est la 3ème plus mauvaise année pour le marché de la démolition depuis 2009. Les pays du Top 5 ont absorbé 95% des navires à la casse.

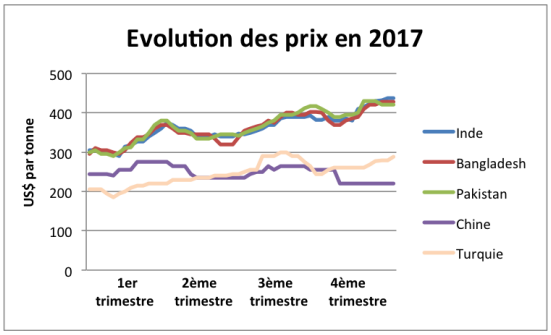


Le tonnage des tankers a été multiplié par 2,5. C'est la catégorie n°1 de l'année, une 1ère depuis 2010. Porte-conteneurs (-39%) et vraquiers (-46%) sont en chute libre.



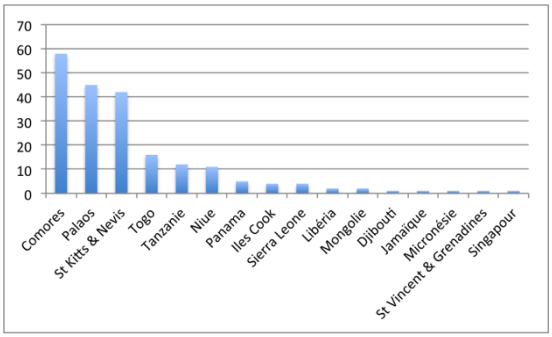
Bilan cash.

Les prix d'achat à la tonne sont en hausse constante depuis le début de l'année sauf en Chine où ils sont à peine supérieurs à 200 US$ la tonne. Ils s'approchent des 450 US$ dans le sous-continent indien et des 300 US$ en Turquie.



Pavillons du dernier voyage

La proportion des dépavillonages pour le dernier voyage n'en finit pas de grimper: 13% en 2014, 16% en 2015, 20% en 2016 et 23% en 2017. Le trio de tête Comores (58 navires), Palaos (45) et Saint-Kitts-et-Nevis (42) est inchangé mais Palaos a doublé Saint-Kitts. Togo, Tanzanie et Niue suivent à plusieurs longueurs dans la course à l'attractivité fiscale et déréglementaire.



Les armateurs européens sont soucieux d'éviter les contraintes réglementaires de l'Union Européenne : 46% des 158 navires dépavillonnés leur appartenaient. 100% ont été démolis hors Europe.

Bilan environnement: la Chine fait le ménage, l'Europe fait l'autruche, l'Inde et le Bangladesh font du charme

La démolition des navires est une activité dangereuse et polluante qui doit être encadrée. La convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée en 2009 n'a été ratifiée que par 6 pays représentant 21% de la flotte mondiale: en 2017, le Danemark a rejoint la Belgique, le Congo, la France, la Norvège et le Panama. Il faut 15 parties représentant 40% de la flotte pour qu'elle puisse entrer en vigueur.

La Chine a frappé du poing sur la table. Ses chantiers de démolition ont été jugés non conformes aux lois nationales environnementales et sociales. Quasiment toutes les activités ont été suspendues.

L'Europe avait publié en décembre 2016 une liste de chantiers agréés pour le recyclage des navires. Les armateurs européens ont passé l'année 2017 à l'ignorer: ils ont envoyé au loin 90% de leurs navires à démolir. En Europe, la réglementation s'applique mais plus tard et surtout ailleurs, en 2019, quand la liste des installations autorisées inclura des chantiers non européens.

L'Inde se proclame la plus avancée en ce qui concerne les procédures de déclaration de conformité. En 2016, 4 chantiers avaient été déclarés officiellement compatibles avec la Convention de Hong Kong par les sociétés de classification Nippon Kaiji Kyokai et RINA. En 2017, les industriels de la démolition et les

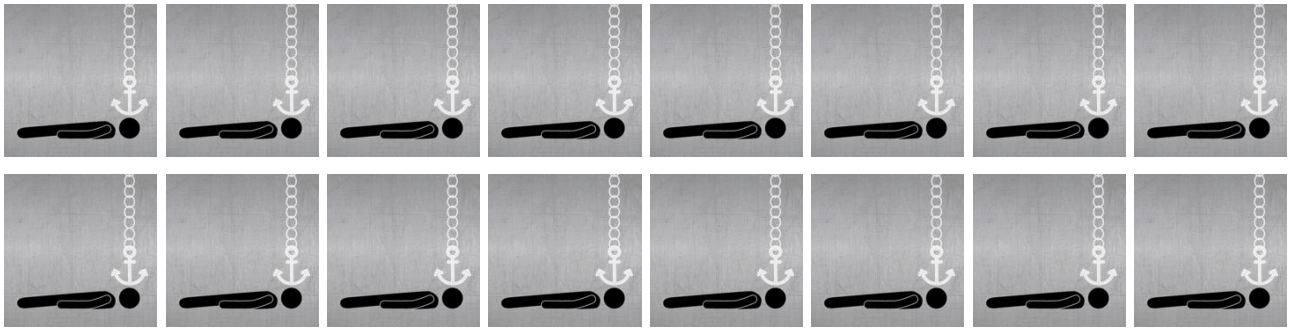
autorités du Gujarat affirment que 55% des installations sont prêtes pour la Convention de Hong Kong. Une nouvelle campagne d'investissements d'un montant total de 111 millions US$ va être lancée. Elle est financée pour 76 millions par un prêt à 30 ans de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale. Elle est destinée à l'amélioration de 70 chantiers sur 5 ans et portera notamment sur la construction de dalles étanches, l'achat de matériel de levage et la mise en place de moyens mobiles de lutte contre les pollutions. "Zéro rejet polluant en mer, zéro accident" est le but de la campagne. Avec des opérations de casse des navires toujours prévues sur le sable des plages, la vision est optimiste.

Le 10 octobre 2017, le chantier PHP Ship Breaking & Recycling Ltd a été déclaré conforme aux exigences de la Convention de Hong Kong par la société de classification RINA. C'est le 1er chantier du Bangladesh à obtenir cette déclaration de conformité. PHP dit avoir investi 35 millions de takas bangladais, c'est à dire 4,2 millions US$, le prix d'achat à la ferraille d'un petit porte-conteneurs de 2000 boîtes. Les efforts ont porté sur l'acquisition de moyens de levage, la construction d'une piste d'atterrissage pour hélicoptère et la réorganisation de la zone de stockage des ferrailles sur une dalle en dur.

22 octobre 2014 PHP Ship Breaking & Recycling Ltd 5 février 2017

Au Bangladesh, en 2017, 16 ouvriers ont trouvé la mort sur les chantiers. Le 14 novembre, Mohammad Mizan, 28 ans est mort après être tombé du navire sur lequel il travaillait.

L'activité de démolition des navires fournit plus de la moitié des métaux aux aciéries du Bangladesh. La réglementation nationale de 2011 qui est applicable à cette filière n'est pas respectée faute de sanctions dissuasives. A terme la filière pourrait être menacée par la mise en place de standards internationaux non pris en compte au Bangladesh. Pour rendre contraignante la loi, le parlement a approuvé le 24 janvier 2018, un projet qui prévoit des amendes et des peines de prison: de 12.000 à 36.000 US $ ou 2 ans de prison pour l'exploitation d'un chantier sans autorisation ou en dehors de l'emprise autorisée et pour l'importation d'un navire sans permis, de 6.000 à 24.000 US $ ou 5 ans de prison pour falsification de permis. Côté protection sociale et protection environnementale, les amendements imposeraient aux chantiers une assurance-vie obligatoire pour tous leurs ouvriers et prévoieraient la mise en place sous trois ans par l'Etat d'installations de stockage, de traitement et d'élimination des déchets produits par les activités de démolition des navires.



Bangladesh - pertes humaines 2017.

(Voir aussi: A la Casse n°48, p 3, "Bangladesh, la démolition qui tue")

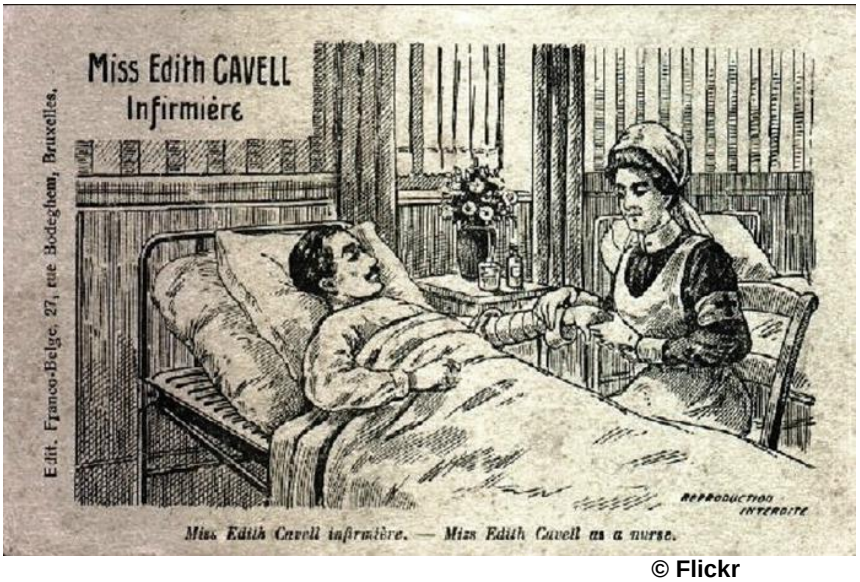
2018 démarre mal. Le 28 janvier, Abul Hossain, 30 ans, meurt après avoir inhalé du gaz toxique. Le 30 janvier, Md Borhan, 48 ans meurt après avoir été heurté par une tôle d'acier. Selon les chantiers habitués à minimiser les accidents de travail dans leurs installations, le premier serait mort d'un arrêt cardiaque, le second écrasé par un camion. L'enquête est en cours.

The END
Edith Cavell

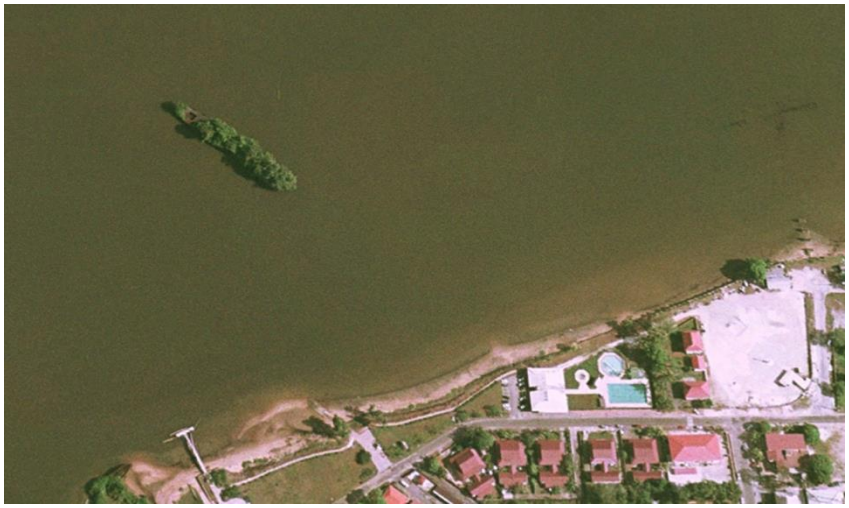
Saint-Laurent-du-Maroni, l'*Edith Cavell*. © **ShareGuyane.canalblog**

L'Edith Cavell colonisée par les arbres tropicaux porte le nom d'une héroïne anglaise de la Première Guerre mondiale, une infirmière en chef fusillée en 1915 par les soldats allemands pour avoir caché et soigné à Bruxelles dans l'hôpital civil qu'elle dirigeait des soldats britanniques, canadiens, belges et français. Edith Cavell aurait été trahie par un collabo français ou par l'imprudence d'un rescapé anglais qui lui aurait envoyé un courrier de remerciements intercepté par le commandement allemand.

© edithcavell.org.uk



© Flickr



Robin des Bois - Capture d'écran Google Earth

L'*Edith Cavell*, 106 m de long, 14,2 m de large, est une annexe insulaire de la Guyane française depuis le 30 novembre 1924 quand à l'aproche du quai de l'administration du bagne de Saint-Laurent-du-Maroni elle s'est empalée sur un écueil où malgré les tentatives de renflouement elle a pris racine.

© Anton Rijsdijk

L'*Edith Cavell*, ex-*Wagner* construite en 1897 par Bartram & Sons à Sunderland South Dock (Royaume-Uni) était exploitée par la Sefton Steamship Company, filiale anglaise de la SGTM (Société Générale des Transports Maritimes) basée à Marseille.

101 ans après sa mort, Edith Cavell dont la dépouille a été après la guerre rapatriée en Angleterre dispose loin de la Cathédrale de Norwich où elle repose d'un arboretum inattendu et sauvage en Amérique du Sud.

Juillet 2017. © **Tyana Jacolot**

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; Alsantiri.gr; American Bureau of Shipping; Argonia Holdings; ASR Ace Ship Recycling; BBC; Black Sea Memorandum of Understanding; Bloomberg; Bureau Veritas; Chittagong Port Authority (the); Corriere del Veneto; Delaunay-Kourou.overblog; Dépêche de Nouvelle-Calédonie (la); Dernière Heure; Det Norske Veritas; Diana Shipping; Douanes Françaises; Dover Ferry; Ehayes.com; Engineering News; Equasis; Figaro (le); Fleetmon; France Bleu; G Captain; Garde Côtière du Canada; Germanischer Lloyd; Global Marketing Systems; Globe Newswire; Gouvernement du Canada- appel d'offres pour le démantèlement et l'élimination du Kathryn Spirit, l'enlèvement du remblai provisoire et la remise en état du site; Haut-Commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie; Heavy Lift News; Helderline; Hellenic Bureau for Marine Casualties Investigation (Interim Report on the Grounding of M/V Cabrera); Hermes Maritime Services Pvt Ltd; Indian Navy; Indian Ocean Memorandum of Understanding; Info Antilles; InfoSuroit; International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation; Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Marin (le); Marine Insight; Marine Link; Marine Traffic; Marine-Marchande.net; Maritime Executive (the); Maritime Herald (the); Martime Bulletin; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Micoperi; Ministry of Fisheries and Marine Resources: Namibian Marine Protected Area; Miramar Ship Index; Monde (le); Namibian (the); New Zealand Maritime Index; Nippon Kaiji Kyokai; Nouvelles Calédoniennes (les); Nuova Venezia; Optima Shipbrokers; Ouest France; Parisien (le); Port to Port; Pravda; Préfecture Maritime de l'Atlantique; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Russian Maritime Register of Shipping; Semaine dans le Boulonnais (la); Ship Nostalgia; Shipspotting; Shipwrecklog; Smedegaarden; Soleil de Châteauguay (le); Soviet Trawler.narod; Splash 24/7; St Martin's Week; Stuff.co; Télégramme (le); Timaru Herald (the); Tokyo Memorandum of Understanding; Torres Gonzalez, Froilan-Faculdad de Mecanica, Universidad Technologica de la Habana, Cuba (Calibracion y potencial de desguace del astillero recyclador de Bahia Honda); Trade Winds; Trait d'Union (le), société française des pétroles BP; Tribunale Ordinario de Venezia (Esecuzioni Immobilari N 362/2013, GU N 87 30-7-2015); United States Coast Guard; Vessel Tracker; Voix du Nord (la); World Maritime News; Xinhua

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