A la Casse

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

n° 60, du 1er avril au 30 juin 2020

4 août 2020

Sur le Don (Russie), janvier 2019. © **Nautic/Fleetphoto**

Le maritime est un sorcier. Sans lui, comment une *Renaissance* construite en ex Tchécoslovaquie, attachée à la Tanzanie, ambassadrice de la culture italienne et française, transportant consciencieusement des marchandises diverses sur des eaux glacées de Russie aurait-elle pu l'année d'après sous la garde d'une société de classification d'Ukraine se retrouver à la casse en Turquie avant d'être recyclée en casseroles ou en containers ?

Sommaire

Wanted	2	Cargo polyvalent	12	Voiturier	36
Péniche fluviale à la mer	4	Porte-conteneurs	18	Drague, transporteur de pierres	39
Le FLOC des VLOC ex VLCC	5	Roulier	26	Navire de service à l'offshore	40
Celui qui a échappé à la casse	6	Transporteur de colis lourds	27	Navire de recherches	42
Galères (suite)	7	Tanker pétrolier	28	The END:	44
Bilan 2ème trimestre 2020	8	Transporteur de gaz	30	sortez vos mouchoirs!	
Ferry	10	Tanker chimiquier	31	Sources	55
Navire de croisière	11	Vraquier	32		

WANTED

Despina Andrianna. © **OD/MarineTraffic**

Reçu le 29 juin 2020 de Hong Kong (en anglais). traduction française

(...) Notre compagnie (...) fournit des emprunts garantis de 1er rang à des armateurs du monde entier.

Nous vous écrivons au sujet d'informations sur des navires parues dans votre bulletin "Shipbreaking" #58 disponible en ligne: http://robindesbois.org/wp-content/uploads/shipbreaking58.pdf. En particulier nous avons des questions sur 2 navires:

Despina Andrianna (Page 41)
· Nous comprenons qu'il a été renommé Zara et dépavilloné aux couleurs des Comores
· D'après l'Autorité portuaire de Chittagong (document joint), il a été envoyé à la démolition par un agent local, “MOSTAFA” fin novembre 2019
· Le document précise également que le navire appartenait à “RED SNAPPER MARITIME”

Jacob (Page 28)
· Nous comprenons qu'il a été renommé PAUL et dépavilloné aux couleurs des Comores
· D'après l'Autorité portuaire de Chittagong (document joint), il a été envoyé à la démolition par un agent local, “MOSTAFA fin october / début novembre 2019
· Le document ne dit pas qui était le propriétaire au moment de la démolition

Nous voudrions vérifier si votre compagnie:
· a des contacts au Bangladesh qui peut clarifier l'identité de “MOSTAFA”?
· a des contacts au Bangladesh qui peut clarifier l'identité de “RED SNAPPER MARITIME”?
· connaitrait quelqu'un qui aurait des photos de Zara et PAul échoués au BAngladesh.

(...)

Réponse de Robin des Bois, le 1er juillet 2020

Nous déduisons de votre demande et de votre secteur d'activité que les deux navires que vous mentionnez ont été vendus pour démolition sans que vous en ayez été informés alors que peut être votre compagnie avait prêté de l'argent à l'armateur pour les acheter. Nous avons été alertés de 2 ou 3 cas similaires depuis que nous publions notre bulletin. A ce sujet, vous pouvez consulter "A la Casse "n°59, p 47-48. Merci de nous confirmer cette lecture. Pour le moment voici les informations dont nous disposons:

A notre connaissance, il n'y a pas eu de mise à jour dans les bases de données officielles concernant la propriété des navires *Despina Andrianna* et *Jacob*.

Le dernier propriétaire connu du *Despina Andrianna* (OMI 9182667) depuis 2014 était Ballito Bay Shipping Inc enregistré à Monrovia, Libéria, un prête-nom pour l'armateur grec Proper In Management Inc. Le navire a été sanctionné par le Département du Trésor américain en avril 2019 pour avoir transporté du pétrole vénézuélien. D'après des lettres d'informations de courtiers parues semaine 48, le navire a été vendu à un acheteur bangladais non précisé. D'après la base de données Equasis, il a été renommé *Zara* et dépavillonné sous les couleurs des Comores le 1er novembre 2019; son status est devenu "à démolir" le 25 novembre 2019 puis "démoli" le 13 December, 2019. Il est arrivé à Chittagong le 29 novembre et s'est échoué le 13 décembre comme mentionné sur le site internet de l'autorité portuaire de Chittagong.

Nous ne connaissons pas Red Snapper Maritime Ltd comme un armateur habituel. Nous supposons qu'il s'agît d'une société écran d'un intermédiaire ou d'un cash buyer.
Suite à une recherche rapide, nous avons trouvé que cette compagnie avait été en conflit en Inde avec SHITAL ISPAT PVT. LTD, un démolisseur d'Alang (https://indiankanoon.org/doc/63077680/). Il n'y a pas de précision sur l'adresse ou sur un contact de "Red Snapper Maritime". Il semble que la compagnie soit installée aux Émirats Arabes Unis (https://www.rimeib.com/Main/19,1,283,0-11216172.aspx).

Le dernier propriétaire connu du *Jacob* (IMO 9300166) depuis juin 2018 était Jacob Maritime Ltd-MAI enregistré aux Iles Marshall c/o Hermes Maritime Services pvt basé à Mumbai, Inde. Hermes Maritime Services est une compagnie indienne qui se présente comme un gestionnaire de navires mais achète à l'occasion des navires en fin de vie avant leur dernier voyage. D'après des lettres d'informations de courtiers parues semaine 43 le navire a été vendu à un acheteur bangladais non précisé. *Jacob* a été renommé *Paul* et dépavillonné sous les couleurs des Comores le 1er octobre 2019. IL s'est échoué à Chittagong le 30 octobre 2019.

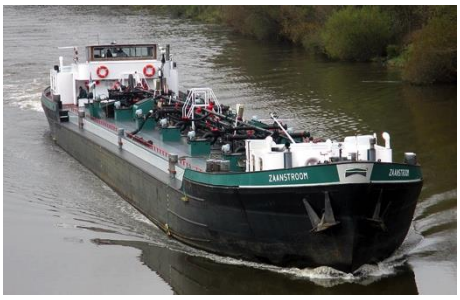
Mostafa apparait régulièrement en tant qu'agent pour les navires à démolir, notamment dans le cas des *Zara* et *Paul*. Nous ne disposons pas d'annuaire des agents à Chittagong. Vous devriez contacter l'autorité portuaire de Chittagong à ce sujet (...).

Jacob © **M Buckley**

Des rumeurs dans les milieux du shipping évoquent la possibilité que le *Jacob*/*Paul* n'ait pas été démoli et qu'il continuerait à être exploité sous un nouveau nom et en se livrant à des trafics non identifiés
Pour éclaircir la situation, nous demandons à nos lecteurs de nous faire parvenir des photos de l'échouage et de la casse du *Jacob*/*Paul* et du *Despina Andrianna*/Zara sur les plages d'échouage des chantiers de Chattogram ou de nous faire parvenir toute information sur leur éventuel maintien en exploitation.
Adresse: contact@robindesbois.org

Péniche fluviale à la mer (suite de "A la Casse" n°33, p 4-6 et "A la Casse" n°57, p 8)

Après la péniche allemande *Therese Straub*, brisée en deux au large de la Bretagne pendant son convoyage en remorque vers l'Afrique (Cf. "A la Casse n° 57", p 8), une autre péniche hollandaise a rappelé l'absurdité et le danger de ce type de trafic. Le 12 mai 2020, la Marine tunisienne repère la partie arrière d'un navire nommé *Lady Sandra* dérivant à 5 milles de l'île de Djerba. Dans un communiqué publié le 26 mai, elle annonce avoir pompé 45 tonnes de gazole puis remorqué l'épave jusqu'aux eaux internationales où elle a été torpillée par plus de 60 m de fond.



Zaanstroom. © **Binnenschifferforum**

Lady Sandra, mai 2020. © **Les épaves des côtes tunisiennes**

Le *Lady Sandra* était l'ex-*Zaanstroom*, une péniche pétrolière hollandaise construite en 1975, revendue à l'âge de 40 ans pour exploitation loin des fleuves d'Europe du Nord. La *Zaanstroom* quitte les Pays-Bas en 2015. Elle part pour la Roumanie dont elle adopte le pavillon mais conserve son nom. Son usage en Roumanie n'est pas renseigné.

En janvier 2019, elle est annoncée vendue à la Panafric Ocean and Energy Ltd basée au Nigéria. L'Afrique de l'Ouest et le Nigéria en particulier sont pour les péniches du Rhin des destinations de reconversion hasardeuse privilégiées par les armateurs sans scrupules. La vente semble ne pas avoir été menée à son terme car le navire ne quitte pas les eaux roumaines. En janvier 2020, la *Zaanstroom* est revendue à la Malta Islands Sea Cruise qui déclare vouloir l'utiliser comme tanker de ravitaillement. Fin janvier, elle quitte le port roumain de Sulina. Avant son départ, l'ex-*Zaanstroom* devient la *Lady Sandra* sous pavillon du Togo.

La *Lady Sandra* est repérée au large d'Istanbul le 6 février. Dans la soirée du 25 mars 2020, elle lance un appel de détresse. Elle se trouve à 13 milles nautiques au nord-est de Malte, brisée en deux, et menace de couler. L'équipage de 2 marins égyptiens et 1 roumain est secouru par le navire de la Marine maltaise *Melita* arrivé sur place juste à temps : le canot de sauvetage lui aussi commence à prendre l'eau. Les 2 morceaux de péniche sont abandonnés à leur sort et auraient pu sombrer dans l'oubli au fond de la Méditerranée si la demi-péniche arrière n'avait pas refait surface en Tunisie.

Mars 2020. © **Malta Coast Guard**

Depuis janvier 2020, La société de classification de la *Lady Sandra* était le Maritime Bureau of Africa basé au Cap (Afrique du Sud). Au cours de son voyage depuis la Roumanie, la *Lady Sandra* aurait de nouveau changé de pavillon : elle est enregistrée à l'OMI depuis mars 2020 sous le pavillon britannique. Le port d'attache mentionné à l'arrière du navire était pourtant Lomé, Togo.

© **Marine tunisienne**

***Lady Sandra* (ex-*Zaanstroom*). OMI 8335449. Ex péniche pétrolière enregistrée comme tanker transporteur de produits raffinés ou chimiques. Longueur 89,80 m. Construite en 1975 à Hedel (Pays-Bas) par Heermans & Zonen.**

Le FLOC des VLOC ex VLCC

A la fin des années 2000, les conversions des super tankers (VLCC, Very Large Crude Carrier) en super minéraliers (VLOC, Very large Ore Carrier) étaient une aubaine pour les armateurs. Elles permettaient à la fois une prolongation de la vie des VLCC simple coque interdits sur l'océan mondial par l'OMI à partir de 2010 et des économies d'échelle pour le transport des minerais. Le conglomérat brésilien Vale soucieux de gagner en compétitivité par rapport à ses concurrents australiens plus proches du marché chinois était particulièrement impliqué dans cette doctrine de conversion.

31 mars 2017, le *Stellar Daisy*, un VLCC devenu VLOC, coule au milieu de l'Atlantique sud. Il est exploité par le coréen Polaris Shipping Corp. 22 marins sont portés disparus, 2 sont miraculeusement sauvés. Après la catastrophe, la sécurité des VLOC convertis a été mise en cause. Le rapport d'enquête publié en avril 2019 par l'autorité maritime des Iles Marshall, État du pavillon du *Stellar Daisy*, confirme le défaut de résistance de la coque. Les contraintes du transport de minerai sur les différentes cloisons des navires ne sont pas les mêmes que les contraintes des hydrocarbures liquides. En 2017, Polaris Shipping Corp qui exploite encore 18 convertis s'engage à les inspecter, à les consolider si besoin et à les remplacer progressivement par des navires neufs.
Le retrait des navires Polaris s'est fait au compte-gouttes : 4 navires en 3 ans. Sur la cinquantaine de VLOC convertis exploités en 2017 par Polaris et d'autres armateurs, une quinzaine a été envoyée à la casse. Au 1er janvier 2020, il en restait encore 35. Leur sécurité est de plus en plus mise en question par les experts et les équipages. En tant que supertanker, le *Sunrise III* transportait 310.000 m^3 de pétrole brut, en tant que minéralier le *Stellar Daisy* (ex-*Sunrise III*) transportait 260.000 tonnes de minerai de fer.

Arrivée du VLOC ex VLCC *HBIS Sunrise* au Pakistan. © **Gadani Shipbreaking**

Fin avril 2020, Vale annonce renoncer aux ex VLCC reconvertis en VLOC pour transporter ses minerais. L'arrêt de mort est signé: Vale est le principal utilisateur de ce type de navire. La sortie de flotte se précipite: 6 convertis sont partis à la casse au cours du 1er trimestre 2020. Ce numéro 60 d'A la Casse en repère 9 autres qui ont gagné les chantiers de démolition du Bangladesh (7), de l'Inde (1) ou du Pakistan (1) au 2ème trimestre. Une grosse vague s'annonce pour les mois à venir. 14 navires sont en attente dans les antichambres habituelles de la démolition, au large de Singapour (1) et au nord de l'île de Bornéo au large de Labuan (13). En dépit de la baisse des prix offerts par les chantiers depuis la crise Covid-19, la vente des 9 ex-VLCC convertis en VLOC a rapporté ce trimestre plus de 100 millions US$ aux armateurs et aux intermédiaires.

Vendus à la casse au 1er trimestre 2020 **voir "A la Casse" n°59, p 54-55**
*Berge Elbruz (*OMI 8902424); *Berge Hua Shan (*OMI 9035450); *Ore Sudbury (*OMI 9000986); *Pacific Opal (*OMI 9077410); *Shagang Giant (*OMI 9002738); *Stellar Rio (*OMI 9060338).

Vendus à la casse au 2ème trimestre 2020 **voir p 32-35**
*Guofeng Enterprise (*OMI 9053579); *Handan Steel* (OMI 9082312); *HBIS Sunrise* (OMI 9003122); *Pacific Coral* (OMI 9110224); *Pacific Garnet* (OMI 9075723)*; Pacific Ruby* (OMI 9043720); *Stellar Iris* (OMI 9083093); *Stellar Knight* (OMI 9048134); *Stellar Samba* (OMI 9030967).

En attente à Labuan ou à Singapour
Berge Kibo (OMI 9036442); *Janice N* (OMI 9084190); *Sinocarrier* (OMI 9012252); *Sinotrader* (OMI 9038672); *Stellar Eagle* (OMI 9044229); *Stellar Galaxy* (OMI 9038438); *Stellar Hermes* (OMI 9060326); *Stellar Liberty* (OMI 9030955); *Stellar Magic* (OMI 9060314); *Stellar Neptune* (OMI 9030943); *Stellar*

Ocean (OMI 9030979); *Stellar Pioneer* (OMI 9048110); *Stellar Queen* (OMI 9030981); *Stellar Topaz* (OMI 9048122).

Officiellement en service
Anangel Shagang (OMI 9004786); *Berge Fuji* (OMI 9122590); *Berge Kangchenjunga* (OMI 9073438); *Berge Lhotse* (OMI 9083964); *Sinoglory* (OMI 9041198); *Wugang Atlantic* (OMI 9085352).

Le *Sinoglory* est au mouillage au large de Rio de Janeiro depuis plusieurs mois. L'*Anangel Shagang* fait des ronds dans l'eau au large de l'Afrique du Sud. A fin juillet, 4 navires sont localisés en mer de Chine: le *Berge Lhotse* au large de la péninsule de Malaisie, le *Berge Fuji* et le *Berge Kanchenjunga* au nord de Taiwan et le *Wugang Atlantic* à Zhanjiang, au nord de la Chine.

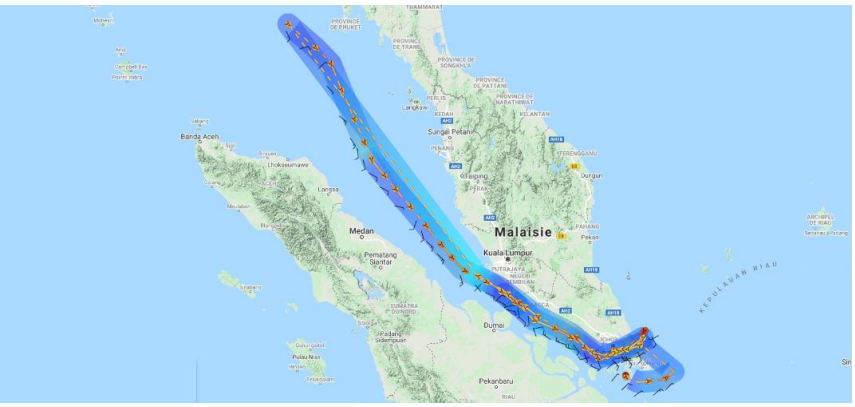
Celui qui a échappé à la casse

Le *Jesslyn Natuna* est un ex tanker converti en stockage flottant FSO (Floating Storage Offloading) en 2013. Propriété de la compagnie indonésienne Global Niaga Bersama PT, il était exploité sur le champ pétrolier d'Udang en mer de Chine du Sud, entre la péninsule de Malaisie et l'île de Bornéo. En janvier 2018, il cesse ses activités. Il a 35 ans, il est destiné à la casse.

J Nat. © **Daily Star**

En août 2019, il est racheté par Somap enregistré à Hong Kong c/o Prayati Shipping, spécialiste indien des navires en fin de vie, qui l'abrège en *J Nat* et le dépavillonne sous les couleurs de Palaos, le pavillon corbillard en vogue ces derniers temps. Au printemps 2020, le départ de l'ex-*Jesslyn Natuna* est finalement annoncé. L'association indonésienne Indonesian Environmental Care Committee porte plainte pour exportation illégale de déchets. Le FSO a accumulé des déchets d'exploitation et n'a pas été dépollué à la fin de son activité. Il est chargé de résidus et de boues d'hydrocarbures et de 1500 t de déchets dont les concentrations en composés mercuriels atteignent 395 mg/kg.

Le 18 avril 2020, le *J. Nat* quitte Batam (Indonésie) dans le détroit de Singapour à destination des chantiers de démolition de Chattogram en remorque du *S Cas* (OMI 8411047). Le 2 mai, la campagne de presse pousse le gouvernement du Bangladesh à interdire l'accès du navire aux eaux nationales. La marine est alertée. Les agences gouvernementales ont ordre de ne pas délivrer d'autorisation de démolition au navire, les membres de la Bangladesh Ship Breakers and Recylers Association (BSBRA) en sont informés. Le 11 mai, le convoi qui avance à 3,5 nœuds rebrousse chemin en sortie du détroit de Malacca et retourne à vitesse toujours réduite à Singapour. Le *J Nat* a échappé provisoirement aux chalumeaux.



L'aller-retour du convoi *J. Nat-S Cas* entre le 18 avril et le 13 juin 2020.
Capture d'écran Marine Traffic-Erwan Guéguéniat

***Jesslyn Natuna* (ex-*Niria*, ex-*Nicopolis*). OMI 8100909. Converti en stockage flottant en 2013. Longueur 228 m. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima.**

Galères (suite)

Dans "A la Casse n°59", Robin des Bois publiait un dossier sur 106 galères exploitées majoritairement en Méditerranée et en mer Noire et constatait que la majorité de ces navires sous-normes (76%) avait obtenu un certificat de classe de la part d'une société de classification de second rang installée dans l'Union Européenne. l'ONG a écrit à la Commission Européenne au sujet de ces société de classification sous-normes.

Courrier de Robin des Bois, 1er juillet 2020

(...) Nous constatons que plusieurs sociétés de classification certifiant des navires de charge au nom d'États comme les Comores, la Moldavie, le Togo, la Tanzanie et autres, sont établies dans des États-membres de l'Union Européenne et contribuent de par leurs activités à la poursuite d'exploitation de navires sous-normes bannis à titre provisoire ou permanent dans l'Union Européenne ou détenus à plusieurs reprises dans les pays signataires des Memorandums de Paris et de la mer Noire. Parmi ces sociétés de classification basées en Grèce, sur l'île de Chypre, en Bulgarie et au Royaume-Uni nous avons identifié Bulgarski Koraben Registar (Varna), Maritime Bureau of Shipping (Limassol), Mediterranean Shipping Register (Londres), Columbus American Register (Athènes), International Naval Surveys Bureau (Athènes), Phoenix Register of Shipping (Athènes) et Dromon Bureau of Shipping (Limassol). Les navires qu'elles certifient sont exploités par des armateurs endettés, insolvables et incapables pour des raisons diverses de procéder à des travaux indispensables de maintenance et de rénovation et de mises en conformité avec les amendements successifs des conventions internationales.
Ces sociétés de classification ne sont pas membres de l'IACS et prétendent délivrer des certificats indispensables à la circulation des navires dans des délais très courts et sans doute à des coûts défiant toute concurrence.
Nous estimons que les agissements de ces sociétés de classification retardent la sortie de flotte de ces navires dangereux pour les équipages et l'environnement et sont en contradiction avec la stratégie de l'Union Européenne visant à améliorer la sécurité maritime et à renforcer la filière de démantèlement des navires dans des chantiers agréés.
En conséquence, nous vous prions de nous faire savoir quelles sont les initiatives que l'Union Européenne envisage de prendre pour réduire ou supprimer l'influence néfaste de ces sociétés.
Pour développer si nécessaire vos connaissances sur le sujet, nous vous renvoyons au n° 59 du bulletin "A la Casse" et au communiqué "Les maux de mer" que Robin des Bois a publié à l'occasion de la journée internationale des gens de mer le 24 juin 2020. (...)

Réponse de la DG Transport, 9 juillet 2020

(...) Je tiens à vous remercier pour votre courriel et vos questions. Nous partageons vos préoccupations concernant les sociétés de classification établies dans les États membres de l'UE et fournissant des services uniquement à des pays tiers. Toutefois, le cadre juridique actuel ne réglemente pas l'implantation et les opérations des sociétés de classification en Europe, mais seulement les exigences auxquelles doivent se conformer les sociétés de classification qui concluent un accord d'agrément avec un État membre de l'UE (règlement (CE) n° 391/2009 qui définit les exigences minimales que les sociétés de classification doivent respecter et directive 2009/15/CE qui définit les obligations des États membres).

En d'autres termes, il appartient aux États membres de l'UE de stipuler toute exigence légale pour l'implantation et les opérations de sociétés de classification sur leur territoire, si ces sociétés ne fournissent des services qu'aux navires battant pavillon d'un pays tiers. Je vous suggère à cet égard de vous adresser à ces États membres.

Cela étant dit, la qualité du travail de ces sociétés de classification qui travaillent avec des pavillons de pays tiers est vérifiée dans le cadre des inspections de contrôle par l'État du port qui ont lieu au niveau de l'UE en application de la directive 2009/16/CE. L'objectif de cette directive est d'agir comme un second niveau de contrôle et d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les pavillons des États membres de l'UE et ceux des pays tiers. Conformément à l'article 11 du règlement (UE) n° 1257/2013 sur le recyclage des navires, les inspections de contrôle par l'État du port vérifient qu'un certificat d'inventaire ou un certificat de préparation au recyclage est conservé à bord.

Bilan 2ème trimestre, avril-mai-juin 2020

112 navires, 1,5 million de tonnes. C'est plus que la moyenne trimestrielle 2019. Après les semaines de confinement Covid-19, les autorités sous la pression des chantiers ont accepté la reprise des activités. Des navires en attente ont pu s'échouer. Les restrictions sur les équipages étrangers ont été assouplies; les quarantaines peuvent désormais être effectuées à terre. La crainte d'un nouveau blocus des chantiers de démolition n'est pas écartée en Inde et au Pakistan.

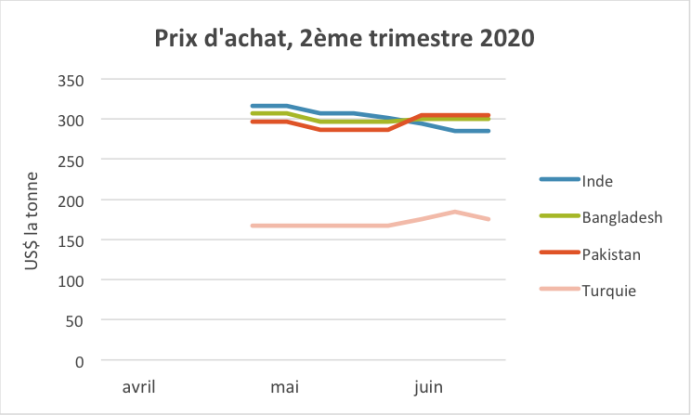
L'Inde (34%) et le Bangladesh (32%) sont au coude à coude. Ils précèdent la Turquie (18%). Le Pakistan (7%) revient dans le jeu. La catastrophe de l'*Aces* ex-*Federal 1* en novembre 2016 (officiellement 28 morts et des dizaines de blessés) avait été suivie d'une interruption des activités de démolition pendant plusieurs mois. Depuis, seuls des navires de taille modeste avaient été démolis à Gadani. Changement de braquet, les chantiers pakistanais ont réceptionné ce trimestre deux navires de près de 300 m de long et le gros minéralier *HBIS Sunrise* d'un poids de 38.000 tonnes.

tonnage recyclé	**navires**
1 Inde, 505.000 t (34%)	1 Inde, 35 (31%)
2 Bangladesh, 475.000 t (22%)	2 Bangladesh, 23 (21%)
3 Turquie, 265.000 t (18%)	3 Turquie, 22 (21%)
4 Pakistan, 107.000 t (7%)	4 Pakistan, 8 (7%)

La pandémie Covid-19 bouleverse les tendances et pousse vers la casse les navires de croisière désaffectés. En tonnage, avec 11%, les paquebots s'emparent de la 3ème place derrière les vraquiers (31%) et les porte-conteneurs (26%) mais devant les voituriers (9%) et les tankers (9%). Avec les navires de croisière battant un pavillon européen, la Turquie accueille à bras ouverts un nouveau marché.

tonnage recyclé	**navires**
1 : vraquier, 452.000 t (31%)	1 : porte-conteneurs, 25 (22%)
2 : porte-conteneurs, 381.000 t (26%)	2 : cargo polyvalent, 18 (16%)
3 : navire de croisière, 167.000 t (11%)	3 : vraquier 17 (15%)
4 : voiturier, 133.000 t (9%)	4 : tanker, 11 (10%)
5 : tanker, 126.000 t (9%)	5 : voiturier, 10 (9%)

Au 1er trimestre 2020, les incertitudes du marché avaient entraîné un effritement des prix d'achat des chantiers puis à partir de la mi-mars une interruption des transactions et des estimations. Elles ont repris à la mi-mai. Les chantiers sont saturés par le flux anormal des navires en quarantaine et le flux de routine post confinement. En même temps, la demande en acier reste morose. L'effritement des prix a persisté avant de se stabiliser un peu au-dessus de 300 US$ la tonne au Bangladesh et au Pakistan et un peu au dessous en Inde. En Turquie, en fin de trimestre les prix proposés s'établissent autour de 175 US$ la tonne.



91 navires démolis dans le sous-continent indien, en Chine et en Turquie, 94% du tonnage global.

55 navires (49%) appartiennent à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen et 52 (46%) ont été construits en Union Européenne et en Norvège.

49 ans. C'est l'âge des deux vétérans, le petit tanker russe *Icha* construit en Ukraine, parti de Vladivostok pour être démoli au Bangladesh (p 28), et le navire fluvio-maritime *Renaissance*, construit en Slovaquie et démoli en Turquie (p 15).

Icha en baie de Pierre le Grand, mer du Japon (kraï du Primorie, Russie), avril 2011. © **Igor Gl**

La moyenne d'âge toutes catégories confondues est de 27 ans.

Le plus jeune est un accidenté, le chimiquier indien *Nu-Shi Nalini*, 8 ans, construit en Chine, victime d'un incendie au large des côtes indiennes, puis d'un échouage pendant qu'il attendait d'être fixé sur le sort de sa cargaison et finalement remorqué pour démolition au Pakistan (p 31).

46 navires (41%) ont été détenus préalablement à la casse. Le podium des navires sous-normes est occupé par 3 cargos polyvalents démolis en Turquie. Le *Daylight* (42 ans) et l'*Arslan* (38 ans), 9 détentions chacun, et l'accidenté *Suzzy* (30 ans), 7 détentions (Cf. p 12, 13 et 16).

26 navires dépavillonnés. 23% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard. Saint-Kitts-et-Nevis (8) précède le Libéria (7), les Comores (3) et Palaos (2).

20,5 km, la longueur du convoi des démolis.
38 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 39 comprise entre 150 et 200 m et 35 plus de 200 m, parmi lesquels 13 navires de plus de 300 m. Le plus long est le porte-conteneurs *Sine Maersk*, 347 m, démoli en Turquie.

Sine Maersk, 347 m, capacité 9578 evp. Kaohsiung (Taiwan), septembre 2013. © **Hsu Hao-En**

Ferry

Melderskin (ex-*Nordfjord*, ex-*Herdia*). OMI 8412261. Longueur 90 m. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Hommelvik (Norvège) par Tronderverftet. Propriétaire Norled AS (Norvège). Le 28 juin il quitte en remorque le port de Sunde à destination du chantier de démolition Norscrap à Hanøytangen (Norvège).

Melderskin 30 avril 2012, Slovag (Norvège).
© Tom Gulbrandson

Vitsentzos Kornaros (ex-*Pride of Winchester*, ex-*Viking Viscount*). OMI 7358327. Longueur 129 m, 5.100 t. Pavillon Grèce, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Registro Italiano Navale depuis novembre 2019. Construit en 1976 à Aalborg (Danemark) par Aalborg Vaerft pour la Townsend Thoresen European Ferries basée à Douvres (Royaume-Uni). Il pouvait embarquer 1200 passagers et 275 voitures et effectue son voyage inaugural le 18 mai 1976 entre Felixtowe (Royaume-Uni) et Zeebrugge (Belgique). Il est exploité sur plusieurs lignes entre les ports anglais et le continent et devient le *Pride of Winchester* en 1989.

Viking Viscount, Le Havre (France), septembre 1987.
© Pascal Bredel

Pride of Winchester, en mouvement au Havre, 10 mars 1991. **© Pascal Bredel**

En 1991, il est revendu à Howill Shipping et affrété coque nue à P&O European Ferries. Il effectue sa dernière traversée de la Manche entre Portsmouth et Cherbourg en juillet 1994 puis quitte l'Europe du Nord pour la Grèce après son rachat par Lassithiotiki Shipping SA. Il devient le *Vitsentzos Kornaros,* du nom du poète crétois (1553-1613). Il est désarmé en 2017 à Salamine après plusieurs pannes mécaniques trop coûteuses à réparer. En avril 2020, il quitte Le Pirée (Grèce) en remorque du *Christos XI*, direction les chantiers de démolition d'Aliaga.

Vitsentzos Kornaros, lors de l'une de ses arrivées au Pirée (Grèce), 7 mai 2013. **© Marc Ottini**

Aliaga, juillet 2020.
© Selim San

Navire de croisière

Voir le chapitre "The END, Sortez vos mouchoirs!", p 44-54

Les premières démolitions post-Covid-19 de paquebots n'ont pas tardé. 6 navires sont annoncés "à démolir" ou ont déja gagné les chantiers de démolition d'Aliaga au 2ème trimestre 2020. Ils représentent 11% du tonnage à démolir et sont la 3ème catégorie du trimestre, derrière les vraquiers et les porte-conteneurs, devant les tankers.

Costa Victoria en attente à Piombino devant les caissons ayant servi au renflouement du *Costa Concordia*
© Corriere Maritimo

Carnival Fantasy (ex-*Fantasy*). OMI 8700773.

Carnival Inspiration (ex-*Inspiration*). OMI 9087489.

Costa Victoria. OMI 9109031.

Horizon (ex-*Pacific Dream*, ex-*Island Star*, ex-*Horizon*). OMI 8807088.

Monarch (ex-*Monarch of the Seas*). OMI 8819500.

Sovereign (ex-*Sovereign of the Seas*). OMI 8512281.

L'arrivée du *Monarch* dans les chantiers de démolition dAliaga.
© Cruise Life

Monarch et *Sovereign.*
© @lorycruise27 Instagram

Cargo polyvalent

Adamastos (ex-*Giuliana*, ex-*Dinteldiep*, ex-*UAL Rodach*, ex-*Dinteldiep*). OMI 9210696. Longueur 126 m, 4.717 t. Pavillon Kiribati. Société de classification China Classification Society. Construit en 2001 à Jingjiang (Chine) par Jingjiang Shipyard. Propriétaire Adamastos Lines SA c/o Isobel SA (Grèce). Détenu en 2010 à Anvers (Belgique), en 2013 à La Spezia (Italie) et en 2016 à Durban (Afrique du Sud). Vendu pour démolition au Pakistan. 295 US$ la tonne.

UAL Rodach dans le rail du Pas-de-Calais, 9 juin 2005.
© Marc Ottini

Parcelle 116, Gadani.
© Gadani Shipbreaking

Arslan (ex-*Maxal Gita*, ex-*Aghios Efstathios*, ex-*Chemi Star*, ex-*Gemini Star*). OMI 8109096. Longueur 92 m, 1.467 t. Pavillon Palaos. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1982 à Muroran (Japon) par Narasaki Zosen. Propriétaire Arslan Shipping & Trade Co Ltd (Turquie). Détenu en 2008 à Porto Nogaro (Italie) et Rouen (France), en 2011 à Eleusis (Grèce) et Novorossiysk (Russie), en 2012 à Kalamata (Grèce), en 2013 à Bourgas (Bulgarie), en 2013 à Bandirma (Turquie), en 2014 à Larnaca (Chypre) et en 2020 à Kherson (Ukraine). Vendu pour démolition en Turquie.

Clavigo. OMI 9014688. Longueur 88 m, 1.178 t. Pavillon Antigua & Barbuda. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Komarno (Slovaquie) par Slovenske Lodenice. Propriétaire Wessels Reederei GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2009 à Las Palmas (Canaries, Espagne), en 2012 à Chatham (Royaume-Uni) et en 2013 à Bourgas (Bulgarie).
Le 27 février 2020, le *Clavigo* est au mouillage devant Tuzla en mer de Marmara. Les conditions de mer sont mauvaises, il chasse sur ses ancres et s'échoue sur la digue brise-lames après avoir percuté le *Dede*, un autre cargo au mouillage. Les équipages des 2 navires sont évacués. Le *Clavigo* est déclaré perte totale et remorqué pour démolition à Aliaga le 20 mai.

Clavigo, remontant l'Escaut le 30 octobre 2010.
© Marc Ottini

Février 2020. © **yenisafak**

cargo polyvalent

Daylight (ex-*Volgo-Balt 207*). OMI 8230352. Longueur 114 m. Pavillon Panama. Société de classification Intermarine Certification services. Construit en 1978 à Komarno (Slovaquie) par le chantier Zavody Tazkeho Strojarstvo. Propriétaire Daylight Shipping & Trading (Turquie). Détenu en 2008 à Mykolayev (Ukraine), en 2009 à Izmit (Turquie), en 2011 à Bilhorod-Dnistrovskyi (Ukraine) et Gemlik (Turquie), en 2015 à Kocaeli (Turquie), en 2016 et 2017 à Azov (Russie), en 2018 à Yeysk (Russie) et en 2019 de nouveau à Azov. Échoué pour démolition en Turquie.

Daylight, avec sa belle livrée cache-misère lors d'une descente du Bosphore le 27 août 2014. © **Marc Ottini**

Hawk Arrow. OMI 8313685. Longueur 187 m, 15.553 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Gearbulk Ltd (Norvège). Détenu en 2002 à Brême (Allemagne) et en 2010 à Jinzhou (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Hijau Terang (ex-*Sky Bright*, ex-*Eagle Venus*, ex-*Tian Ming*). OMI 9141089. Longueur 132 m, 3.926 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1996 à Oldenburg (Allemagne) par Neue Brand Werft. Salam Pacific Indonesia Lines (Indonésie). Détenu en 2010 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 303 US$ la tonne.

Kaami (ex-*Marjolein*) OMI 9063885. Longueur 90 m, 1.517 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1994 à Foxhol (Pays-Bas) par Bijlholt BV. Propriétaire Misje Rederi AS (Norvège). Détenu en 2008 à Bordeaux (France) et en 2019 à Slovag (Norvège).

Cuxhaven (Allemagne), avril 2017.
© **Dr Claus Hein**

Mars 2020.
© **The Ross-Shire Journal**

Le 21 mars 2020, le *Kaami* quitte le port de Drogheda sur la côte est de l'Irlande à destination de Slite (Suède). Il transporte une cargaison de 1920 t de Combustibles Solides de Récupération (CSR) obtenus à partir de déchets de plastiques, bois, papier considérés comme non recyclables dans les conditions actuelles. Aux premières heures du 23 mars, il heurte un récif et s'échoue entre les îles de Skye et de Lewis (Écosse, Royaume-Uni). L'équipage de 8 marins est évacué par hélicoptère jusqu'à Stornoway sur l'île de Lewis. Le *Kaami* transporte aussi 63 t de carburant. Selon les équipes de sauvetage de Resolve Marine, 28 m3 de diesel se sont répandus en mer. Une zone d'exclusion de

500 m est mise en place autour de l'épave pendant les opérations de pompage du fioul résiduel et d'évacuation de la cargaison. Le 30 avril, les dernières tonnes de CSR sont extraites du cargo. Le navire est renfloué et remorqué au port de Kishorn. Il est en cours de démolition dans la cale sèche nouvellement remise en état pour la démolition des installations pétrolière offshore de mer du Nord.

Kishorn **© The Ross-Shire Journal**

Remorquage dans la cale sèche

© John Lawrie

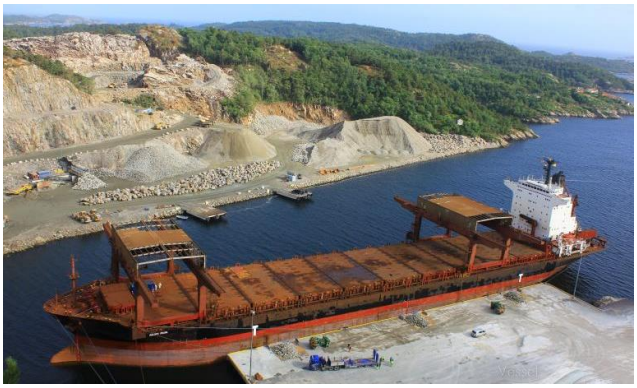
Le Min. OMI 9175420. Longueur 169 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1999 à Wuhu (Chine) par Wuhu Shipyard. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

PAC Altair. OMI 9265902. Longueur 178 m, 10.354 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2003 à Taizhou (Chine) par Kouan SB. Propriétaire PACC Ship Managers Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2006 à Wilmington (États-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh. 300 US$ la tonne.

Port Aransas, (Texas, États-Unis)
novembre 2018. **© Marlen/Vesselfinder**

cargo polyvalent

Pacific Pearl (ex-*Cotinga Arrow*, ex-*Westwood Anette*). OMI 8512982. Longueur 200 m, 11.054 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1987 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire SMT Shipping (Chypre). Détenu en 1999 à Seattle (État de Washington, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde.



Kristiansand (Norvège), 17 juin 2018.
© Kurt Ove leland

Renaissance (ex-*Seaduchess*, ex-*Sea Shuttle*, ex-*Krasnoyarsk*, ex-*350-Let Goroda Krasnoyarskogo*, ex-*Volgo-Balt 143*). OMI 8857875. Longueur 114 m, 970 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Ukraine Shipping Register. Construit en 1971 à Komarno (Slovaquie) par ZTS Yard. Navire fluvio-maritime du type Volgo-Balt 2-95A destiné au transport du charbon, des céréales, du sel, du bois et de marchandises diverses dont des conteneurs; 470 unités ont été construites entre 1969 et 1974. Propriétaire Fos Shipping Management Ltd (Russie). Détenu en 2000 à Taganrog (Russie), en 2017 à Mikolayev (Ukraine) et en 2019 à Azov (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.

Renaissance, pavillon Tanzanie, sur le Don (Russie) janvier 2019. **© Nautic/Fleetfoto**

Span Asia 5 (ex-*Thor Admiral*, ex-*Norasia Odessa*, ex-*Petra*, ex-*BBC Africa*, ex-*Petra*, ex-*Sloman Server*, ex-*Petra*, ex-*CGM Saint Elie*, ex-*Helene*, ex-*Carib Faith*, ex-*Helene*, ex-*Ville du Mistral*, ex-*Helene*, ex-*BCR Dusseldorf*, ex-*Helene*, ex-*BCR Helene*, ex-*Bacol Rio*). OMI 8405000. Longueur 117 m, 2.950 t. Pavillon Philippines, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Asia*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. Propriétaire Span Asia Carrier Corp (Philippines). Vendu à Last Voyage DMCC basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.

Manille, Philippines, 21 juillet 2014.
© Captain Turboboss

cargo polyvalent

Suzzy (ex-*Sun Pollux*, ex-*OonaCristina*, ex-*Ergul*, ex-*Banu Genc*, ex-*Histria*). OMI 9017800. Longueur 86 m. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Drobeta (Roumanie) par Drobeta TS. Propriétaire Genckaptan Denizcilik (Turquie). Détenu en 2001 à Ravenne (Italie), en 2011 à Scunthorpe (Royaume-Uni), en 2015 à Eleusis (Grèce), en 2016 à deux reprises à Haïfa (Israël), en 2018 à Damiette (Égypte) et en 2019 à Novorossiysk (Russie). Le 16 février, le *Suzzy* est au chantier naval de Tuzla (Turquie) pour travaux de maintenance. Un incendie se propage dans les quartiers d'habitation et le château. Compte tenu de son âge et de son état, début juin le navire est vendu et remorqué pour démolition à Aliaga.

11 septembre 2019, Kovanagzi (Turquie).
© Korhan Birol

© Maritime Bulletin

Zeaborn fondé en 2013 à Brême (Allemagne) était devenu l'un des principaux armateurs de cargos polyvalents et transporteurs de colis lourds après les rachats de Rickmers Linie, E.R. Schiffahrt et Intermarine. En dificultés financières, l'armateur allemand doit restructurer sa flotte. Les 5 sisterships *Zea Anvers*, *Zea Hamburg*, *Zea Jakarta*, *Zea Shanghai* et *Zea Tokyo* ont tous été dépavillonnés et renommés avant de se diriger vers les chantiers d'Alang. Selon les sources spécialisées, les contrats de vente des navires incluent une clause spécifiant que les chantiers sélectionnés devront avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong. Zeaborn a aussi envoyé à la casse une série de porte-conteneurs qu'il contrôlait depuis le rachat d'E.R. Schiffahrt (voir p. 20-21, *E.R. Amsterdam*, *E.R. Pusan et E.R. Seoul*).

Zea Antwerp (ex-*Rickmers Antwerp*). OMI 9253143. Longueur 193 m, 12.323 t. Pavillon Îles Marshall, Libéria pour son dernier voyage renommé *Lily Mumbai*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Xiamen (Chine) par Xiamen SB Industry Co. Vendu en l'état à Mumbai (Inde) pour démolition en Inde. 302 US$ la tonne.

Zea Hamburg, 2019. **© HHSpotter**

Zea Hamburg (ex-*Rickmers Hamburg*). OMI 9238818. Longueur 193 m, 12.254 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Hamburg*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Nankin (Chine) par Jinling Shipyard. Détenu en 2018 à Savannah (Georgie, États-unis) et en 2019 à Canton (Chine). Vendu en l'état à Mumbai (Inde) pour démolition en Inde. 300 US$ la tonne incluant 150 t de carburant.

Rickmers Hamburg, devant Terneuzen, 1er août 2016.
© Marc Ottini

Zea Jakarta (ex-*Rickmers Jakarta*). OMI 9292010. Longueur 193 m, 12.723 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Jakarta*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Xiamen (Chine) par Xiamen Shipbuilding Industry Co. Détenu en 2019 à Qingdao (Chine). Revendu en l'état à Mumbai (Inde) à NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition en Inde. 300 US$ la tonne incluant 150 t de carburant.

Rickmers Jakarta, passant devant Terneuzen (Pays-Bas), 12 mai 2010. © **Pascal Bredel**

Zea Shanghai (ex-*Rickmers Shanghai*). OMI 9244544. Longueur 193 m, 12.140 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Zea*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Shanghai (Chine) par Shanghai Shipyard. Vendu en l'état à Mumbai (Inde) à Best Beyond Investment enregistré aux Iles Vierges Britanniques c/o Machtrans Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition à Alang.

Zea Tokyo (ex-*Rickmers Tokyo*). OMI 9235995. Longueur 193 m, 12.408 t. Pavillon Îles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Kyo*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Xiamen (Chine) par Xiamen SB Industry Co. Vendu en l'état à Mumbai (Inde) pour démolition en Inde. 301 US$ la tonne.

Rickmers Tokyo, passant devant Walsoorden (Pays-Bas), 15 octobre 2009. © **Pascal Bredel**

Porte-conteneurs

Avril-mai-juin 2020

25 démolitions, 380.000 tonnes à recycler. Leur convoi de 5,5 km aurait pu transporter plus de 80.000 evp. 16 ont une capacité de moins de 2500 evp, 9 de plus de 4000.

Les porte-conteneurs sont de retour et en particulier les gros. Quand ils sont annoncés en route pour la démolition, les 3 sisterships *Kokura*, *Kure* et *Maersk Kawaski* construits au Danemark pour l'armateur danois Maersk, sont les plus gros porte-conteneurs jamais envoyés à la casse. 318 m de longueur, une capacité de 6400 evp. Quelques semaines plus tard, le record est battu: le *Sine Maersk*, 347 m, 9500 evp arrive dans les chantiers d'Aliaga. Le dernier armateur des *Kokura*, *Kure* et *Maersk Kawasaki* était l'armateur grec Costamare; ils battaient pavillon du Libéria et se sont échoués à Alang. L'armateur danois a choisi pour son *Sine Maersk* un chantier de démolition turc inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne. De son côté l'armateur français CMA CGM a lui aussi choisi un chantier turc agréé pour 2 navires qu'il contrôlait, les *APL China* et *CMA CGM Okapi.* A l'inverse, les *GSL Matisse* et *Utrillo* appartenant à Global Ship Lease dont CMA CGM est actionnaire minoritaire se sont échoués en Inde après dépavillonage.

Sur 25 navires, 17 appartenaient à des armateurs de l'Union Européenne. Hormis les 3 navires Maersk et CMA CGM déjà mentionnés, tous se sont dirigés vers le sous-continent indien.

La moyenne d'âge des porte-conteneurs au moment de la démolition est de 23 ans. Le taux de détention de la catégorie est de 60%. 15 sont destinés à l'Inde, les autres à la Turquie, au Bangladesh, au Pakistan. Le *Kauai* construit aux États-Unis devrait être démoli aux États-Unis.

Altonia (ex-*MOL Ultimate*, ex-*German Senator*, ex-*Safmarine Mgeni*, ex-*Altonia*, ex-*Safmarine Buffalo*, ex-*Maersk Felixtowe*, ex-*CSAV Marsella*, ex-*Altonia*). OMI 9217553. 1730 evp. Longueur 184 m, 7.852 t. Pavillon Madère (Portugal), Libéria depuis décembre 2019. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska. Propriétaire Emirates Shipping Line (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde. 317 US$ la tonne.

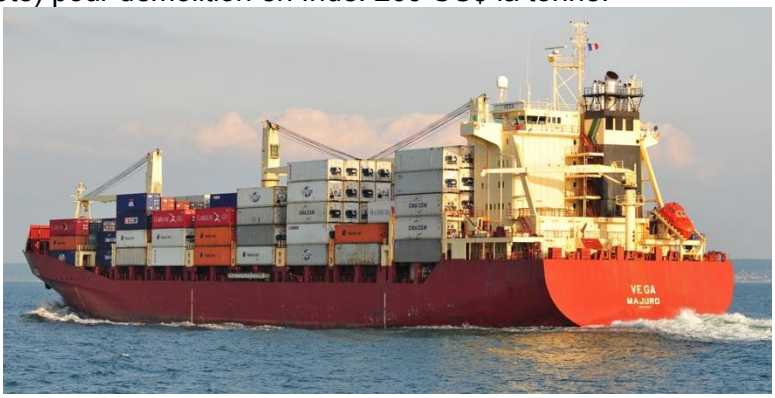
Singapour, octobre 2018. © **Sergei Skriabin**

APL China. OMI 9074389. 4850 evp. Longueur 276 m, 24.250 t. Pavillon Malte. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-Deutsche Werft AG. Propriétaire APL, filiale de la CMA CGM (France) depuis 2016. Détenu en 2000 à Seattle (États-Unis). Vendu pour démolition en Turquie dans un chantier agréé par l'Union Européenne.

APL China, à Los Angeles (Californie, États-Unis), février 2020. © **Evan/Vesselfinder**

Armada Purnama (ex-*Green Valley*, ex-*Mare Hibernum*, ex-*ACX Seagull*, ex-*Saudi Buraydah*, ex-*Mare Hibernum*). OMI 9101807. 1016 evp. Longueur 150 m, 5.253 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1995 à Szczecin (Pologne) par Stocznia Szczecinska SA. Propriétaire Salam Pacific Indonesia Lines (Indonésie). Détenu en 2010 à Hong Kong (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 303 US$ la tonne.

AS Vega (ex-*Vega*, ex-*Maersk Valparaiso*). OMI 9225433. 1835 evp. Longueur 194 m, 10.590 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ega*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à (Pologne) Gdynia par Gdanska-Gdynia. Propriétaire AS Vega GmbH & Co KG c/o Harper Petersen Holding GmbH & Co (Allemagne). Vendu en l'état à Port Saïd (Égypte) pour démolition en Inde. 269 US$ la tonne.



Vega, au Pirée (Grèce), 13 mai 2010. © **Marc Ottini**

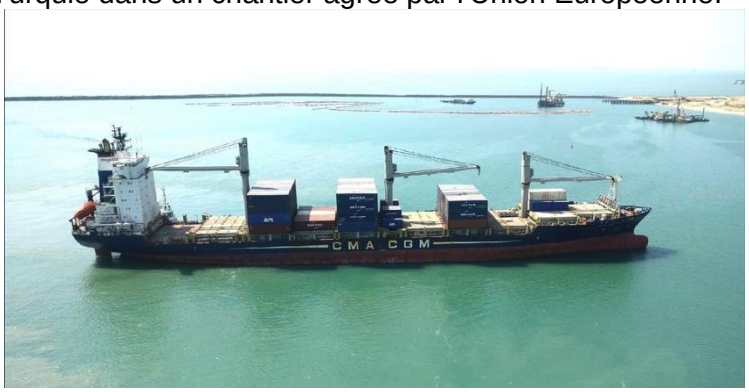
BFP Melody (ex-*Magnos*, ex-*Fernando M. Pereda*). OMI 9130339. 977 evp. Longueur 149 m, 5.048 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1998 à Vigo (Espagne) par J. Barreras. Propriétaire Alverton Shipping Ltd c/o Conmar Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 1998 à Gioia Tauro (Italie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 323 US$ la tonne.

BFP Melody sortant du port du Pirée (Grèce), 6 mai 2015. © **Marc Ottini**

BFP Melody, Chattogram, juin 2020. © **Mohammad Islam**

BLPL Grace (ex-*Ursula*, ex-*Zim Sao Paulo II*, ex-*Ursula Rickmers*). OMI 9134672. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.771 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire BLPL Singapore Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2018 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh.

CMA CGM Okapi (ex-*Mina K*, ex-*CMA CGM Sevilla*, ex-*Mina K*, ex-*Alianca Hamburgo*, ex-*Mina K*). OMI 9189160. 1730 evp. Longueur 185 m, 7.850 t. Pavillon Royaume-Uni, Bahamas depuis octobre 2019. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska Porta. Propriétaire CMA CGM SA (France). Détenu en 2007 à Shanghai (Chine). Vendu pour démolition en Turquie dans un chantier agréé par l'Union Européenne.



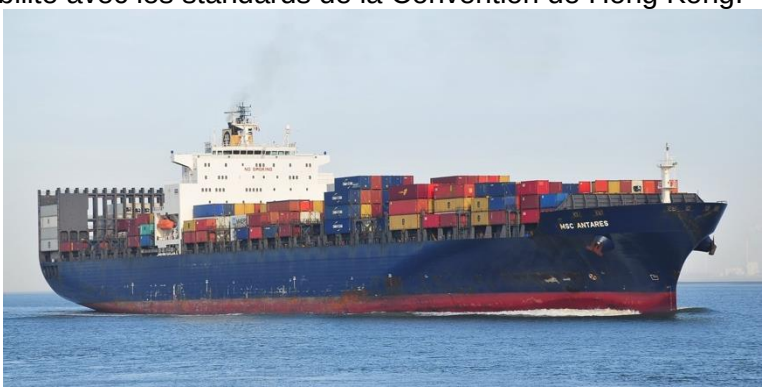
CMA CGM Okapi, Mundra (Inde), 3 octobre 2017. © **Jetvis 37**

Aliaga, juillet 2020. © **Selim San**

CMA CGM Utrillo. OMI 9192430. 2272 evp. Longueur 196 m, 11.676 t. Pavillon Chypre, Libéria pour son dernier voyage abrégé en *Utrillo*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Global Ship Lease 39 c/o Conchart Commercial Inc (Grèce). Navire affrété par la compagnie française CMA CGM. Le contrat d'affrètement est arrivé à son terme au 1er trimestre 2020. Vendu en l'état aux Émirats Arabes Unis pour démolition en Inde. 330 US$ la tonne.

CMA CGM Utrillo, arrivée au Havre (France),
26 mars 2005. © **Marc Ottini** 3 mai 2011. © **Pascal Bredel**

E.R. Amsterdam (ex-*MSC Antares*, ex-*E.R. Amsterdam*, ex-*P&O Nedlloyd Magellan, ex-E.R. Amsterdam*). OMI 9213571. 5514 evp. Longueur 277 m, 24.882 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Zeaborn Ship Management GmbH (Allemagne). Détenu en 2017 à Seattle (État de Washington, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde et abrégé en *Amsterdam*. 298 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



MSC Antares remontant l'Escaut, 5 mars 2015**.** © **Marc Ottini**

E.R. Pusan (ex-*OOCL Los Angeles*, ex-*E.R. Pusan*). OMI 9211169. 5762 evp. Longueur 277 m, 24.702 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Forty seventh Phoenix Shipping enregistré au Libéria c/o Zeaborn Ship Management GmbH & Cie KG (Allemagne). Vendu pour démolition en Inde. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

OOCL Los Angeles, passant devant Terneuzen, 29 mai 2009. © **Pascal Bredel**

E.R Pusan descendant l'Escaut, 17 août 2012. © **Marc Ottini**

E.R. Seoul (ex-*CSAV Houston*, ex-*E.R. Seoul*, ex-*OOCL Malaysia*, ex-*E.R. Seoul*). OMI 9208021. 5782 evp. Longueur 277 m, 24.717 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Zeaborn Ship Management GmbH & Cie KG (Allemagne). Détenu en 2008 à Shenzen (Chine) et en 2009 à Cagliari (Italie). Le 14 février 2020, au départ d'Anvers, l'*E.R. Seoul* percute l'écluse de Berendrecht. Il est réparé et reprend ses activités. Quelques mois plus tard, il est vendu pour démolition en Inde. 303 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

E.R. Seoul, mars 2020, sur l'Elbe (Allemagne).
© Nordwelle/Vesseltracker

Forum Samoa 4 (ex-*Micronesian Chief*, ex-*Papuan Chief*, ex*Capitaine Tasman*-, ex-*Papuan Chief*). OMI 8901705. 981 evp Longueur 158 m, 5.719 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1991 à Shimizu (Japon) par Miho; rallongé en 2005 de 130 à 158 m. Propriétaire China Navigation Co (Singapour). Détenu en 2003 et 2011 à Melbourne (Australie) et en 2016 à Sydney (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 270 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Melbourne (Australie), 9 juin 2018. **© Dave Wallace**

Godafoss (ex-*Maersk Quito*, ex-*Kirsten Sif, ex-TRSL Concord*). OMI 9086796. 1457 evp. Longueur 166 m, 7.195 t. Pavillon Îles Féroé (Danemark), Libéria pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Détenu en 2011 à Hambourg (Allemagne). Propriétaire Eimskip (Islande). Revendu à Nova One Maritime enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde.

Torshavn (Iles Feroé), avril 2019
© Martin Wennerstrom

Grand (ex-*MSC Granada*, ex-*Grand*, ex-*P&O Nedlloyd Chania*, ex-*Grand*, ex-*OPDR Tenerife*, ex-*Armada Sprinter*, ex-*Maersk Douala*, ex-*Maersk Recife*, ex-*Sea-Land Salvador*, ex-*Ankara*). OMI 8901925. 1012 evp. Longueur 150 m, 5.645 t. Pavillon Malte, Libéria pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Ariel Maritime Co (Malte). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 280 US$ la tonne.

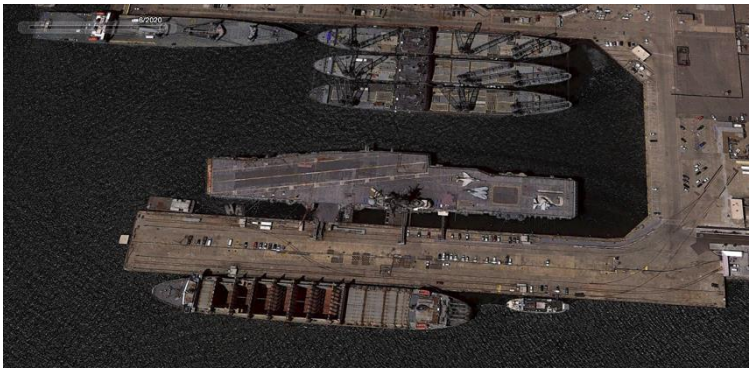
GSL Matisse (ex-*CMA CGM Matisse*). OMI 9192428. 2272 evp. Longueur 196 m, 11.676 t. Pavillon Chypre, Libéria depuis janvier 2020. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1999 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp pour la CMA CGM et affecté à la ligne "tour du monde" de la compagnie française. Il dessert alors la France, les Etat-Unis, Panama, Tahiti, la Nouvelle Calédonie, l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Angleterre et les Pays Bas. Cédé en 2007 à Global Ship Lease créé en 2007 par la CMA CGM qui en est aujourd'hui le second actionnaire. GSL est enregistré aux îles Marshall, coté à la bourse de New York depuis 2008 et géré depuis Londres. La compagnie revendique en 2020 sur son site internet 45 porte-conteneurs. Détenu en 2011 et 2015 à Melbourne (Australie). Le *GSL Matisse* était officiellement propriété depuis février 2020 de Global Ship Lease 37 LLC c/o Concart Commercial Inc (Grèce). Vendu en l'état aux Émirats Arabes Unis pour démolition en Inde. 330 US$ la tonne. Il s'échoue à Alang le 7 juillet.

CMA CGM Matisse, dans le rail du Pas de Calais, 6 mai 2007. **© Marc Ottini**

à quai au Havre (France), 20 août 2009. **© Pascal Bredel**

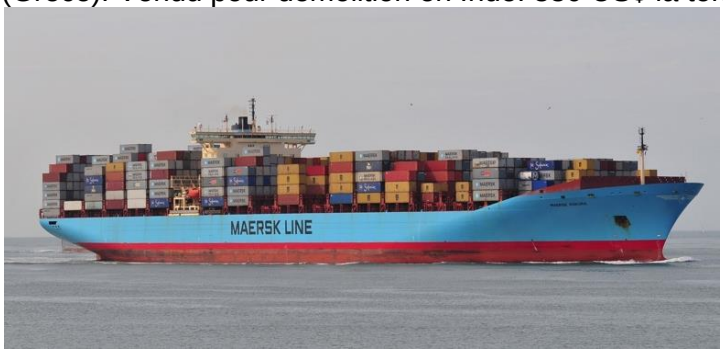
Kauai. OMI 7802718. 1750 evp. Longueur 220 m, 12.394 t. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1980 à Chester (Pennsylvanie, États-Unis) par Sun Shipbuilding Corp. Propriétaire Matson Navigation Co Navigation Co (États-Unis). Son statut officiel est "démoli" depuis le 25 mai 2020. Il était désarmé à Alameda (Californie, États-Unis) dans l'ancienne base navale de l'US Navy (US Naval AIr Station) fermée depuis avril 1997, à proximité de l'*USS Hornet* (CV-12), un porte-avions mis à l'eau en 1943 et ouvert à la visite comme musée en 1998.

Kauai, Oakland (États-Unis), juillet 2018. **© F Vornholt**



21 juin 2019, en bas, le *Kauai* désarmé à proximité de l'ex *USS Hornet*. **capture d'écran Google Earth**

Kokura (ex-*Niledutch Panther*, ex-*Kokura*, ex-*Maersk Kokura*, ex-*Katrine Maersk*). OMI 9085560. 6418 evp. Longueur 318 m, 34.318 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Lindo (Danemark) par Odense Stalskib. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 330 US$ la tonne.



Maersk Kokura, de passage devant Terneuzen, 5 août 2015.
© Marc Ottini

Kokura, échoué à Alang.
© Rohit Agarwal

Kota Juta. OMI 9226839. 1728 evp. Longueur 193 m, 7.500 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2001 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Hisashige Kisen Co Ltd (Japon). Détenu en 2012 à Melbourne (Australie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 308 US$ la tonne.

Kota Juta, dans le détroit de Malacca, 25 juin 2008. **© Marc Ottini**

Kure (ex-*Maersk Kure*, ex-*Regina Maersk*). OMI 9085522. 6418 evp. Longueur 318 m, 33.100 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Lindo (Danemark) par Odense Stalskib. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 318 US$ la tonne. Il est annoncé "à démolir" depuis le 6 juin, il se trouve en mer de Chine et annonce se diriger vers Hong Kong.

Information		Since
IMO number :	9085522	
Name of ship :	KURE	(since 01/03/2018)
Call sign :	D5MA7	
MMSI :	636017643	
Gross tonnage :	81488	(during 1997)
DWT :	84900	
Type of ship :	Container Ship	(during 1996)
Year of build :	1996	
Flag :	Liberia	(since 01/10/2016)
Status of ship :	To Be Broken Up	(since 08/06/2020)
Last update :	16/06/2020	

Maersk Kure, de passage devant Terneuzen, 7 septembre 2015. **© Marc Ottini**

Laxfoss (ex-*Dettifoss*, ex-*Maersk Santiago*, ex-*Maersk Durban*, ex-*TRSL Tenacious*, ex-*Helene Sif*). OMI 9086801. 1457 evp. Longueur 166 m, 7.199 t. Pavillon Îles Féroé (Danemark), Libéria pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire Eimskip (Islande). Détenu en 2018 à Bremerhaven (Allemagne). Vendu à Melinda Maritime Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Inde. Il quitte Reykjavik (Islande) le 1er mai, escale à Port Saïd (Égypte) le 20 mai, franchit le canal de Suez et s'échoue à Alang le 8 juin.

Hvalfjödur (Islande), 7 avril 2020. © **Josef Agir Stefansson**

Lila London (ex-*Vecchio Bridge*). OMI 9293454. 4738 evp. Longueur 294 m, 21.592 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2005 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Ossiano Shipping enregistré au Panama c/o la filiale indienne de l'armateur allemand Bernhard Schulte Shipmanagement. Détenu en 2018 à Bremerhaven (Allemagne). Vendu pour démolition au Pakistan.

Lila London en sortie du Havre (France), 24 mai 2019. © **Pascal Bredel**

Échoué à Gadani, parcelle 60. © **Gadani Shipbreaking**

Maersk Kawasaki (ex-*Kisten Maersk*). OMI 9107887. 6418 evp. Longueur 318 m, 34.318 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Détenu en 2013 à Shenzen (Chine). Le *Maersk Kawasaki* est abrégé en Kawasaki pour son dernier voyage. Vendu pour démolition en Inde. 318 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

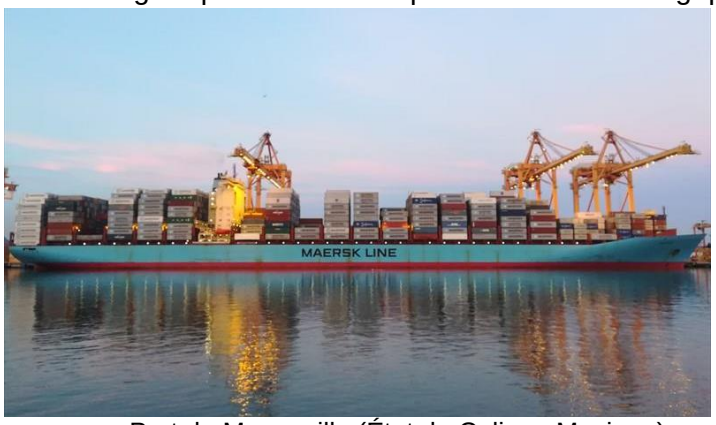
Maersk Kawasaki, de passage devant Terneuzen, 7 juillet 2016. © **Marc Ottini**

Kawasaki, chantier Bansal Group à Alang. © **Tofan Padhiali**

Port Klang (ex-*MTT Port Klang*, ex-*Asta Rickmers*, ex-*Hub Racer*, ex-*Asta Rickmers*). OMI 9212046. 1216 evp. Longueur 159 m, 6.461 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2001 à Ulsan (Corée du Sud) par Hanjin HI & Construction Co. Propriétaire Nautical Carriers Inc (Grèce). Détenu en 2003 et 2011 à Singapour et en 2012 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu pour démolition au Pakistan. 325 US$ la tonne.

Port Klang dans le détroit de Singapour, avril 2018. **© Jerzy Nowak**

Sine Maersk. OMI 9146455. 9578 evp. Longueur 347 m, 32.414 t. Pavillon Danemark. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire AP Möller Maersk AS (Danemark). Vendu pour démolition en Turquie dans un chantier agréé par l'Union Européenne. Parti de Singapour, il arrive à Aliaga le 29 juin.



Port de Manzanillo (État de Colima, Mexique), décembre 2017. **© Maximiliano Castaneda**

Juillet 2020, devant les chantiers d'Aliaga. **© Selim San**

Wan Hai 212 (ex-*Wan Hai 209*). OMI 9048586. 1329 evp. Longueur 175 m, 6.923 t. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage renommé *Wahan*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1993 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Wan Hai Lines (Singapour). Vendu pour démolition en Inde. 245 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Kaohsiung (Taiwan), janvier 2014. **© Hsu Hao-En**

Roulier

BFI-1 (ex-*Feruz*). OMI 9411874. Longueur 150 m, 3.859 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 2009 à Kherson (Ukraine) par Khersonskiy SZ. Propriétaire Sandra Shipping Co Ltd (Russie). Désarmé depuis 2015. Remorqué pour démolition à Aliaga.

Feruz, chargé de wagons de marchandises, mer d'Azov (Russie), 13 septembre 2012. **© Pavel Emelyanov ·**

BFI-1, découpé à Aliaga, juillet 2020. **© Selim San**

Eurocargo Trieste (ex-*Super-Fast Andalucia*, ex-*Bayard*). OMI 9131515. Longueur 185 m, 10.529 t. Pavillon Malte. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1997 à Ancone (Italie) par Fincantieri Italiani. Propriétaire Malta Motorways Of The Sea Ltd (Malte), filiale de l'armateur italien Grimaldi Group et exploité sur la ligne de son réseau d'autoroutes de la mer en Méditerranée Livourne-Savone-Barcelone-Valence.

Eurocargo Trieste en Adriatique le 25 septembre 2017. **© Marc Ottini**

Détenu en 2007 et 2008 à Nantes (France), en 2016 à Patras Grèce) et en novembre 2019 à Livourne (Italie) après avoir été victime d'un incendie. Dans la nuit du 20 au 21 novembre 2019, un feu éclate dans la salle des machines de l'*Eurocargo Trieste* peu après son départ de Livourne. Il transporte 278 camions-remorques dont certains chargés de batteries contenant des substances dangereuses. 25 marins sont à bord et combattent l'incendie pendant que les navires de secours arrivés sur zone refroidissent la coque. En fin d'après midi, le navire est remorqué et autorisé à se mettre à quai à Livourne. Il est détenu à Livourne pendant 37 jours puis remorqué le 8 janvier 2020 à Piombino plus au sud sur la côte toscane. Il est déclaré perte totale et finalement remorqué pour démolition en Turquie en mai 2020.

Novembre 2019. **© Pompiers de Livourne**

Mai 2020, Aliaga. **© Selim San**

Petrovsk (ex-*Slavutich-6*). OMI 8841474. Longueur 108 m, 1.565 t. Pavillon Russie, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Trove*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1986 à Kiev (Ukraine) par le chantier Leninskaya Kuznitsa SSZ. Conçu pour transporter 24 wagons ferroviaires et diverses marchandises. Propriétaire Anship LLC (Russie). Il quitte Kavkaz sur la mer Noire et s'échoue à Aliaga.

En mer d'Azov, 6 octobre 2017.
© Borodulin I.V.

Port Caucase, (kraï de Krasnodar, Russie),
5 mai 2016. **© Zamaleev Maxim**

Shin Oh Maru. OMI 9213832. Longueur 162 m, 6.778 t. Pavillon Japon, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Shin*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Ishinomaki (Japon) par Yamanishi. Propriétaire Japan Railway/Kuribayashi (Japon). Revendu à Almanac Ship Management LLC basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Shin Oh Maru , Tokyo (Japon), 10 juillet 2017.
© TS London

Transporteur de colis lourds

Agat (ex-*Agata M*, ex-*Thor Spirit*, ex-*Beluga Spirit*, ex-*BBC Egypt*, ex-*Beluga Spirit*, ex-*Ariana*). OMI 8710687. Longueur 115 m, 3.837 t. Pavillon Comores, Cameroun pour son dernier voyage. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1988 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. Détenu en 2006 à Houston (Texas, États-Unis), en 2010 à Naples (Italie), en 2013 à Callao (Pérou) et Dégrad Des Cannes (Guyane, France), en 2015 à Rotterdam (Pays-Bas) et en mars 2017 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriété en 2017 de Capital Marina Shipping enregistrée au Panama c/o Agat Ship Management Inc (Émirats Arabes Unis). En provenance d'Amérique du Sud, il est arraisonné en octobre 2017 par la marine portugaise pour trafic de drogue. Il transportait 1130 kg de cocaine. Il était abandonné depuis à Lisbonne (Portugal). En juin 2020, il est remorqué pour démolition en Turquie.

© Euronews

Lisbonne (Portugal), 18 avril 2018 **© Bergedorf**

Tanker

Avril-mai-juin 2020

Répît pour les tankers.
11 démolitions. 9 % du tonnage. 127.000 tonnes dont 60.000 t pour les deux méthaniers *Fortune FSU* et *Lucky FSU*. Le Bangladesh et l'Inde se partagent 85% d'un maigre butin.

Tanker pétrolier

Icha. OMI 7119458. Longueur 84 m, 1.254 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1971 à Kerch (Ukraine) par Zaliv. Propriétaire Portnefteservis LLC (Russie). Racheté par Trade Bridge Inc Ltd basé à Hong Kong avant son départ pour démolition. Il quitte Vladivostok dans l'Extrême-Orient russe le 1er avril 2020 et s'échoue au Bangladesh le 19 mai.

Livramento (ex-*Livramento BR*). OMI 8617108. Double coque. Longueur 177 m, 9.420 t. Pavillon Brésil. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Rio de Janeiro (Brésil) par EISA-Ilha. Propriétaire Transpetro (Brésil). Vendu en l'état au Brésil. La destination de démolition n'est pas connue à date de fin juillet. 195 US$ la tonne.

Mu Lan Wan. OMI 9360403. Tanker transporteur de bitume. Longueur 107 m, 3.244 t. Pavillon Hong Kong, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Lan Wan*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2007 à Ningbo (Chine) par Zhejiang SB Co. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Racheté par Hermes Maritime Services basé à Navi Mumbai (Inde) avant son départ pour démolition en Inde.

Mu Lan Wan. © **Cosco Shipping**

Lan Wan échoué à Alang, mai 2020. © **Rohit Agarwal**

Nanhai Shengkai (ex-*Sea Queen*). OMI 7370868. Tanker simple coque converti en stockage flottant FPSO en 1993 dans les chantiers Sembawang de Singapour. Longueur 259 m, 21.481 t. Pavillon Libéria, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1975 à Hiroshima (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire CNOOC Oilfield Facility Manager Co Ltd (Chine). Parti en remorque depuis la Chine pour démolition au Bangladesh. 310 US$ la tonne.

Nanhai Shengkai. © **Modec**

Petrojarl Cidade de Rio Das Ostras (ex-*Che Guevara*, ex-*St. Michaelis*). OMI 7920508. Converti en stockage flottant FPSO en 2008. Longueur 183 m, 13.611 t. Pavillon Bahamas, Panama pour son dernier voyage. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1981 à Brême (Allemagne) par Weser. Propriétaire TPO SIRI LLC, filiale enregistrée aux Iles Marshall de l'armateur norvégien Teekay Corp. Vendu en l'état au Brésil par Karatal Shipping enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis c/o Nabeel Shipmanagement FZE (Émirats Arabes Unis) avant son départ en remorque pour démolition. Il est échoué à Alang le 9 mai 2020.

Rio de Janeiro, 24 mars 2011. © **Carlos Cabral**

Mai 2020, Alang. © **Hk RaThod**

Seatac Dreams (ex-*Surya Kuber*, ex-*Pratibha Koyna*, ex-*Sovereign*, ex-*Presnya*). OMI 8913617. Longueur 183 m, 8.744 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage sous le nom de *Sun*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1992 à Incheon (Corée du Sud) par Halla Engineering HI. En novembre 2014, le *Surya Kuber* sous pavillon mongol est détenu dans le port de Khalifa Bin Samlan (Bahrein) pour une créance impayée. Son armateur singapourien 7 Seas Ship Management Pte doit 200.000 US$ au chantier de réparation Arab Shipbuilding & Repair Yard. Le *Surya Kuber* est abandonné avec son équipage. Les 17 marins philippins, indiens et birmans ne sont pas payés et vivent de riz et de lentilles pendant 6 mois. Ils sont rapatriés en mai 2015 sans avoir obtenu le paiement de leurs salaires. Le navire est racheté en 2015 par un autre armateur singapourien, Seatac Holdings Pte Ltd et rebaptisé. En 2020, il est racheté successivement par Last Voyage DMCC enregistré aux Émirats Arabes Unis en février 2020 puis par Machtrans Ship Management Pvt Ltd basé en Inde en mai 2020. Il quitte Sharjah (Émirats arabes Unis) le 24 mai et s'échoue pour démolition à Alang le 9 juin 2020.

Seatac Dreams, à Bahrein, 26 novembre 2018. © **Rutger Hofma**

Soulina (ex-*Arabian Sun*, ex-*Meridian Sun*). OMI 9001100. Longueur 86 m, 1.284 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Phoenix Register of Shipping. Construit en 1990 à Singapour par Atlantis Engineering & Construction. Propriétaire Ashraf Al Shareef General Trading (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2007 et 2010 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

17 mars 2012, terminal pétrolier d'Hamriyah, (Émirats Arabes Unis). © **Vladimir Knyaz**

Mai 2020, Gadani. © **Gulzar Khan**

Tanker transporteur de gaz

Deux méthaniers jumeaux construits à Dunkerque (France) sont arrivés en remorque pour démolition au Bangladesh. Ils faisait partie d'une série de 5 navires d'une capacité de 130.000 m3 construits pour l'armement malaisien MISC (Malaysia International Shipping Corporation). Ils ont été affrétés de 1984 à 2004 par Malaysia LNG, une filiale de la compagnie d'État malaisienne Petronas créée avec Shell tankers et Mitsubishi pour approvisionner le Japon en gaz naturel. Ils ont été convertis en stockage flottant. Le *Tenaga Satu*, lui aussi construit à Dunkerque, est toujours en activité. Le *Tenaga Empat*, toujours en service et le *Tenaga Lima* ont été construits à La Seyne-sur-Mer. Le *Tenaga Lima* a été démoli en 2018 au Bangladesh sous le nom de *Lima* et le pavillon des Comores; il avait alors été vendu au prix de 453 US$ la tonne (Cf. "A la Casse n°54", p33). En 2020, le prix n'est que de 245 US$ la tonne.

Fortune FSU (ex-*Tenaga Tiga*). OMI 7428471. Longueur 281 m, 29.558 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Dunkerque (France) par la Société Métallurgique et Navale Dunkerque-Normandie. Propriétaire Compass Energy Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état en Chine pour démolition au Bangladesh. Il arrive à Chatttogram abrégé en *Fort* en remorque du *Posh Commander* (OMI 9514286).

Tenaga Tiga. **Collection Auke Visser**

Fortune FSU, Chattogram. **© Fai Sel**

Fortune FSU. **© MH Anna**

Lucky FSU (ex-*Tenaga Dua*). OMI 7428469. Longueur 281 m, 29.251 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Dunkerque (France) par la Société Métallurgique et Navale Dunkerque-Normandie. Propriétaire LNG Easy S Pte Ltd (Singapour). Vendu en l'état en Chine pour démolition au Bangladesh. Il arrive à Chattogram abrégé en *Luck* en remorque du *Britoil 41* (OMI 9257230).

Melina (ex-*Ledagas*). OMI 8411243. Longueur 115 m. Pavillon Grèce, Togo depuis mars 2020. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Kiel (Allemagne) par Lindenau. Propriétaire Hellenic Petroleum Posidon Shipping Co (Grèce). Racheté en mars 2020 par Dido Steel Corp SA enregistré au Libéria. La destination de démolition n'a pas été spécifiée. Sa dernière position le situait en baie d'Eleusis (Grèce). Son dépavillonage fait déduire qu'il a été remorqué en Turquie.

Melina, en sortie d'Elefsina, 12 mai 2018. © **Marc Ottini**

Tanker chimiquier

Nu-Shi Nalini (ex-*Asia Glory*). OMI 9619608. Longueur 144 m, 5.373 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2012 à Jiangdu (Chine) par Jiangsu Longhai. Propriétaire Elektrans Shipping Pvt Ltd (Inde). Détenu en 2016 à Bandar Khomeini (Iran).

8 juin 2018. Le *Nu-Shi Nalini* quitte Mundra (État du Gujarat) au nord-ouest de l'Inde avec une cargaison de 2500 t de naphta destiné à Colombo (Sri Lanka). Peu après le départ, l'équipage détecte une fuite sur une citerne. Le naphta s'écoule dans la salle des pompes et la salle des machines. Le navire interrompt son voyage et se met au mouillage au large de Cochin (État du Kerala) dans le sud de l'Inde pour transférer le naphta de la citerne endommagée vers une citerne vide.

13 juin 2018. Les vapeurs de naphta s'enflamment et provoque une explosion dans la salle des machines. Un marin gravement brûlé meurt à l'hôpital. Le reste de l'équipage est évacué. Le *Nu-Shi Nalini*, reste au mouillage avec sa cargaison. Des opérations de pompage sont annulées suite à des défauts de paiement. La saga s'éternise. Un an plus tard, la Haute Cour du Kerala ordonne qu'il soit évacué vers une zone sûre. Le 15 juillet, le navire est remorqué jusqu'au port de Mormugao/Goa plus au nord sur la côte indienne où sa cargaison doit être transférée. Les doutes sur la qualité du produit et la taxe d'importation demandée par les douanes (le naphta vient du Pakistan) rebutent les acheteurs potentiels et retardent la demande d'autorisation de l'opération. Le 25 octobre 2019, avant qu'elle n'ait pû être réalisée, le *Nu-Shi Nalini* chasse sur ses ancres et s'échoue sur un récif en face de la plage de Dona Paula. Cette fois il y a urgence. Le navire est double fond mais la coque est endommagée. Des plongeurs contrôlent régulièrement son état. Fin novembre, la compagnie hollandaise Marine Master BV est chargée de renflouer le navire et de transférer la cargaison. Les opérations se terminent à la mi décembre. Le navire est vendu aux enchères début 2020. Il est remorqué et échoué à Gadani, Pakistan, le 6 juin 2020 sous le nom de *Silver Stone*.

Échoué à Dona Paula, octobre 2019. © **Times of India**

Départ de Goa, mai 2020. © **Prudent Media**

Échouage à Gadani, parcelle 91, juin 2020. © **Gadani Shipbreaking**

Vraquier

Avril-mai-juin 2020

17 démolitions, plus de 450.00 tonnes.
15% des navires mais près du tiers du tonnage à démolir. Les gros sont de retour et en particulier les minéraliers VLOC (Very Large Ore Carrier) de plus de 200.000 tonnes de port en lourd. 9 ex-tankers VLCC (Very Large Crude Carrier) convertis en VLOC (Cf. p 5) ont été démolis. Ils représentent les trois quarts du tonnage.
Les vraquiers sont la 1ère catégorie du trimestre. Avec 70% du tonnage, le Bangladesh reste leur destination de prédilection. L'âge moyen au moment de la démolition est de 25 ans.

Cape Orchid. OMI 9238571. Longueur 289 m, 21.221 t. Pavillon Afrique du Sud. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2001 à Tsu (Japon) par NKK Corp. Propriétaire Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 273 US$ la tonne.

Chargement de charbon à Banjarmasin (Indonésie), juillet 2018. © **iwan afwan**

Guofeng Enterprise (ex-*Silver* Jewel, ex-*Grand Mountain*, ex-*Mitsumine*). OMI 9053579. Converti en 2010. Longueur 330 m, 36.385 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Chiba (Japon) par Mitsui. Propriétaire Zodiac Maritime Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. 278 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Singapour, juillet 2015. © **Harvey Wilson**

Handan Steel (ex-*Golden Jewel*, ex-*Han-Ei*). OMI 9082312. Converti en 2009. Longueur 333 m, 38.047 t. Pavillon Libéria. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994 à Kure (Japon) par Ishikawajima Harima. Propriétaire Berde Shipping n°2 Inc enregistré au Panama c/o Zodiac Maritime Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Bangladesh. 274 US$ la tonne.

Chattogram, juillet 20020. © **Fazlur Rahman**

HBIS Sunrise (ex-*Orpheu Orchid*, ex-*Orpheus Orchid*). OMI 9003122. Converti en 2010. Longueur 315 m, 38.222 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Sinokor Maritime Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2019 à Rizhao (Chine). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Pakistan. 310 US$ la tonne incluant 2700 t de carburant et le salaire de l'équipage du dernier voyage.

HB Sunrise, 26 juin 2020, échoué parcelle 91, chantier Usman Steel. **© Gadani Shipbreaking**

Hope (ex-*Hope I*, ex-*Cape Hope II*, ex-*Cape Hope*). OMI 9218117. Longueur 299 m, 21.995 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2000 à Mihara (Japon) par Koyo Dock Co. Propriétaire Maritime Enterprise (Grèce). Détenu en 2008 à Gladstone (Australie), en 2014 à Newcastle (Australie), en 2016 de nouveau à Newcastle puis à Canton (Chine) et en 2019 à Zhuhai (Chine). Racheté par BBN Shipmanagement Pvt Ltd basé à Mumbai, Inde, avant son départ pour démolition au Bangladesh. 398 US$ la tonne.

Hope I, mars 2015, Hambourg (Allemagne).
© Nordwelle

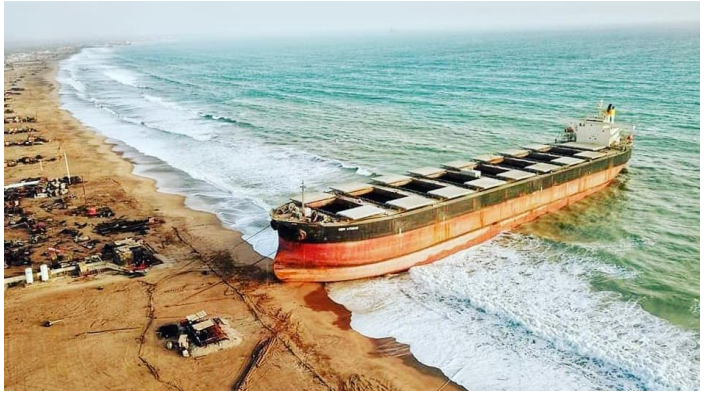
Hope, Chattogram, juin 2020.
© Fazlur Rahman

Iris Express (ex-*Stellar Iris*, ex-*MS Mercury*). OMI 8908777. Longueur 200 m, 9.508 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Nova Shipping & Logistics Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 301 US$ la tonne.

Mega Star (ex-*Trust Ace*, ex-*PU Aspiration*, ex-*Shaam*). OMI 8009533. Longueur 138 m, 3.457 t. Pavillon Turquie. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1981 à Takamatsu (Japon) par Shikoku Dockyard. Propriétaire Megatrans Uluslararasi Deniz (Turquie). Détenu en 2002 à Rizhao (Chine) et en 2006 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition en Turquie.

Minxi (ex-*Blackbird*, ex-*Coral Globe*, ex-*Coral Ranger*, ex-*Bunga Orkid Tiga*). OMI 9070797. Longueur 177 m, 8.011 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1994 à Ulsan (CDS) par Hyundai. Propriétaire Ever Glory Maritime Co Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2000 à Brême (Allemagne), en 2010 à Santander (Espagne), en 2011 à Setubal (Portugal) et en 2019 à Vanino (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 342 US$ la tonne.

New Athens (ex-*Cecilia*, ex-*Rubin Century*). OMI 9195303. Longueur 288 m, 21.155 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1999 à Imabari (Japon) par Namura. Propriétaire New Shipping Ltd (Grèce). Détenu en 2001 à Wakamatsu/Kitakyushu (Japon). Vendu pour démolition au Pakistan. 315 US$ la tonne



New Athens, échoué à Gadani, parcelle 37, juin 2020.
© Gadani Ship Breaking Yard

Opal Fortune (ex-*Queen Nadia*, ex-*Amira Nadia*, ex-*Symi*, ex-*Izola*, ex-*Blue Zenith*). OMI 9131034. Longueur 186 m, 7.814 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire FMK Maritime & Trade SA enregistré à Panama. Détenu en 2008 à Qingdao (Chine), en 2010 à Kwinana (Australie), en 2012 à Busan (Corée du Sud) et en 2019 à Sohar (Oman). Vendu pour démolition au Pakistan.

Juillet 2008, Amsterdam (Pays-Bas).
© Snaphaan/Vesseltracker

Juillet 2020, Pakistan.
© Gadani Shipbreaking

Pacific Coral (ex-*Katori*). OMI 9110224. Converti en 2011. Longueur 324 m, 28.455 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Cido Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 298 US$ la tonne.

Pacific Garnet (ex-*C Navigator*, ex-*Yukong Navigator*). OMI 9075723. Converti en 2011. Longueur 329 m, 43.801 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Cido Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 292 US$ la tonne.

Juin 2020, arrivée au chantier Ferdous Steel Corporation, Chatttogram. **© Ar Rabby**

Pacific Ruby (ex-*Atlantic Ruby*). OMI 9043720. Converti en 2008. Longueur 324 m, 39.793 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Sasebo (Japon) par Sasebo HI. Propriétaire Cido Shipping (Hong Kong, Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 290 US $ la tonne.

Pacific Ruby, Chattogram. © **Fazlur Rahman**

Stellar Iris (ex- *Hyundai Star*). OMI 9083093. Converti en 2011. Longueur 330 m, 35.038 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 295 US$ la tonne.

Le VLCC *Hyundai Star*. **Collection Dag Bjerke**

Le VLOC *Stellar Iris*. © **Fazlur Rahman**

Stellar Knight (ex-*Ore Corumba*, ex-*Pherkad Star*). OMI 9048134. Converti en 2010. Longueur 332 m, 45.803 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en avril 2019 à Zoushan avec 14 déficiences relatives à la sécurité de la navigation, la prévention des pollutions, les équipements de sauvetage et les conditions de vie et de travail de l'équipage. Après une dernière livraison en Chine en décembre 2019, il est vendu pour démolition et s'échoue au Bangladesh le 6 juin 2020. 295 US$ la tonne.

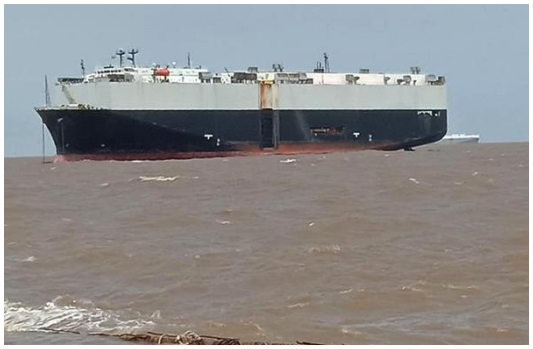
Stellar Samba (ex-*Ore Fazendao*, ex-*Al Bali Star*). OMI 9030967. Converti en 2010. Longueur 332 m, 46.934 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Victime d'un incendie dans la salle des machines le 26 mai 2018 à 150 milles nautiques au large du Brésil où il venait charger du minerai de fer. L'équipage avait pu éteindre le feu. Le *Stellar Samba* avait été réparé et avait repris ses trafics Chine-Brésil. Vendu pour démolition au Bangladesh. 295 US$ la tonne.

Xi Chang Hai (ex-*Xichanghai*, ex-*COS Diamond*). OMI 9127942. Longueur 175 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1997 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.

Voiturier

Aegean Leader (ex-*Ocean Beluga*, ex-*Mercury Diamond*). OMI 9054119. Longueur 180 m, 15.160 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Nippon Yusen KK [NYK Line] (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 285 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Aegean Leader, au départ du centre roulier du Havre, (France), 20 octobre 2008. **© Pascal Bredel**



Arrivée à Alang. **© Munnabhai Parmar**

Arcadia Highway. OMI 9078842. Longueur 180 m, 12.784 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (Japon). Détenu en 2010 à Seattle (États-Unis) et en 2018 à Fremantle (Australie). Vendu pour démolition en Inde. 288 US$ la tonne.

Asian Parade. OMI 9122954. Longueur 200 m. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Eukor Car Carriers Inc (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Turquie.

Asian Parade, à l'évitage devant son poste, Le Havre (France), 27 décembre 2018. **© Pascal Bredel**

Cougar Ace. OMI 9051375. Longueur 200 m, 13.768 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Mitsui OSK Lines Ltd (Japon).
19 juillet 2006. Le *Cougar Ace* quitte Yokohama (Japon) à destination de Vancouver (Canada), Tacoma (Washington, États-Unis) et Hueneme (Californie, États-Unis). Il emporte dans ses 14 ponts-garages une cargaison de 4703 voitures Mazda neuves et 109 véhicules Isuzu. Le 24 juillet, il entame une opération de déballastage destinée à éviter l'introduction d'espèces marines invasives dans les eaux du Canada et des États-Unis. Le planning d'exécution des transferts d'eau et sa réalisation sont mauvais et le navire développe en l'espace de 10 minutes une gîte bâbord qui atteint 80° degrés. Le *Cougar Ace* lance un appel de détresse. Les 23 marins - 2 singapouriens, 8 birmans et 13 philippins - sont évacués le lendemain par les hélicoptères des garde-côtes états-uniens. Le 30 juillet, une équipe de Titan Salvage arrive sur le site de l'accident pour prendre en charge les opérations de sauvetage et de remorquage. Un architecte naval glisse et se tue en quittant le bord. Le voiturier est pris en remorque

jusqu'à l'île aléoutienne d'Unalaska où il arrive le 8 août et est redressé. Il est par la suite réparé à Portland (Orégon, États-Unis) et reprend son activité, toujours pour Mitsui Osk Lines.

© US Coast Guard

Les voitures apparemment peu endommagées sont finalement détruites bien que dans un premier temps Mazda ait envisagé de les vendre comme voitures d'occasion. En 2020, le *Cougar Ace* part pour démolition en Inde. 300 US$ la tonne

Cougar Ace, sur rade de Barcelone (Espagne), octobre 2016. © **Pascal Bredel**

Alang, parcelle n° 15
© Sandeep Prajapati

Euro Spirit. OMI 9153551; Longueur 188 m, 12.739 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire issan Motor Car Carrier Co Ltd (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 285 US$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Fides. OMI 9030852. Longueur 178 m, 10.790 t. Pavillon Malte. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1993 à Lubeck-Siems (Allemagne) par Flender. Propriétaire Malta Motorways of the Sea Ltd (Malte) filiale de l'armateur italien Grimaldi Group et exploité sur son réseau d'autoroutes de la mer en Méditerranée. Il quitte La Valette (Malte) à la mi-juin et s'échoue à Aliaga. 182 US$ la tonne.

Volos (Greece), 2008. © **Mouratidis**

Aliaga, 2020. © **Selim San**

Glovis Phoenix (ex-*Asian Sun*). OMI 9114165. Longueur 185 m, 14.447 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hyundai Glovis Co Ltd (Corée du Sud). Détenu en 2001 à Los Angeles (Californie, États-Unis). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 314 US$ la tonne incluant 500 t de carburant.

Glovis Phoenix devant Terneuzen lors de sa montée vers Anvers, 14 octobre 2017. © **Marc Ottini**

Glovis Prime (ex-*Asian Venture*). OMI 9114177. Longueur 185 m, 14.498 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hyundai Glovis Co Ltd (Corée du Sud). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh. 314 US$ la tonne incluant 500 t de carburant.

Jingu (ex-*Jingu Maru*). OMI 9021423. Longueur 196 m, 11.404 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire NYK Line (Japon). Détenu en 2007 à Jacksonville (Floride, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 285 US$ la tonne incluant 500 t de carburant. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Eilat (Israël), février 2012. © **Jari Uitto**

Pegasus Highway. OMI 9078830. Longueur 180 m, 12.738 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Oshima (Japon) par Oshima SB. Propriétaire Fukunaga Kaiun Co Ltd) (Japon). Détenu en 2012 à Incheon (Corée du Sud) et en 2015 à Seattle (État de Washington, États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 287 US$ la tonne incluant 800 t de carburant. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier sélectionné devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Keelung (Taiwan), avril 2013. © **Chun-Hsi**

Drague

Odin R (ex-*Severnaya Dvina*). OMI 8422723. Longueur 80 m, 2.440 t. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Rostock (Allemagne) par Neptun Schiffswerft. Propriétaire Rohde Nielsen A/S (Danemark). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

Port de Grenaa (Danemark), avril 2010. **© Kim Pedersen**

Chantier de démolirtion de Grenaa.
© Leif Hansen

Transporteur de pierres

Jan Steen. OMI 8505707. Longueur 78 m. Pavillon Pays-Bas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme. Propriétaire Van Oord NV (Pays-Bas). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.

Jan Steen, en cours de démolition chez Galloo à Gand le 27 juin 2020. **© Marc Ottini**

Offshore

Navire de service à l'offshore - supply

Art Carlson. OMI 9258923. Longueur 79 m, 2.570 t. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Singapour par Singapore Technologies. Propriétaire Jackson Marine Ltd c/o (États-Unis). La destination de démolition n'est pas connue à ce jour. Sa dernière localisation le situait à Amelia (Louisiane, États-Unis).

Après rénovation à Las Palmas (Canaries, Espagne), juin 2013. © **Hans Hausmann**

Une série de 5 navires appartenant à Tidewater Marine UK, la filiale britannique de la compagnie états-unienne de fourniture de services à l'offshore Tidewater Inc, sont annoncés vendus en l'état pour démolition. Ils étaient tous stationnés à Sunderland (Royaume-UNi) depuis 2 à 5 ans. La destination de démolition n'est pas connue fin juillet 2020. Le prix de vente annoncé est de 125 US$ la tonne.

Highland Bugler. OMI 9249441. Longueur 68 m, 1.545 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2002 à Tulcea (Roumanie) par Aker Tulcea, achevé à Brattvag (Norvège) par Brattvaag Skips. En attente depuis juin 2015.

Highland Challenger (ex-*North Challenger*). OMI 9169677. Longueur 67 m, 1.954 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1997 à Brevik (Norvège) par Brevik Construction. En attente depuis octobre 2017.

Highland Courage. OMI 9249491. Longueur 80 m, 3.348 (2750) t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Tulcea (Roumanie) par Aker Tulcea; achevé à Sovik (Norvège) par Soviknes Verft. En attente depuis juin 2016.

Highland Rover. OMI 9161338. Longueur 72 m, 1.628 t. Pavillon Malte. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Brattvaag (Norvège) par Brattvaag Skipsverft. En attente depuis décembre 2015.

Highland Valour. OMI 9249506. Longueur 70 m, 3.431 t. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2003 à Tulcea (Roumanie) par Aker Tulcea; achevé à Sovik (Norvège) par Soviknes Verft. En attente depuis juin 2018.

Trinidad, *Highland Valour* et la plate-forme Ocean Lexington, juillet 2014. © **Callum Pottinger**

Maridive 87 (ex-*Off Vigo*, ex-*L. Albufera*, ex-*Golfo de Leon*). OMI 8212142. Longueur 60 m, 1.690 t. Pavillon Égypte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Guernica (Espagne) par Murueta. Propriétaire Maridive & Oil Services (Égypte). Vendu pour démolition non spécifiée.

Maridive XI. OMI 8310932. Longueur 56 m, 791 t. Pavillon Égypte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Lauenburg (Allemagne) par J.G. Hitzler Schiffswerft Und Maschinen. Propriétaire Maridive & Oil Services (Égypte). Vendu pour démolition non spécifiée.

Robert H. Boh. OMI 9258911. Longueur 80 m. Pavillon Vanuatu. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Singapour par Singapore Technologies. Propriétaire Jackson Marine Llc (États-Unis). Annoncé vendu pour démolition en avril 2020. Sa dernière localisation le situe à Amelia (Louisiane, États-Unis).

Navire de support offshore

Seven Pelican (ex-*DSND Pelican*, ex-*Seaway Pelican*). OMI 8420244. Longueur 92 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Sandefjord (Norvège) par Framnaes. Propriétaire Subsea 7 International Contracting Ltd (Royaume-Uni). La destination de démolition n'est pas connue à fin juillet. Sa dernière localisation le situe à Malte en mars 2020.

Amsterdam, décembre 2012. **© Robert van Helden**

Navire de surveillance en station

Putford Enterprise (ex-*Sterling Altair*, ex-*Star Altair*). OMI 8303032. Longueur 68 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Selby (Royaume-Uni) par Cochrane SB. Propriétaire Boston Putford Offshore Safety (Royaume-Uni). Vendu pour démolition au Danemark à Grenaa.

A IJmuiden (Pays-Bas), novembre 2018.
© Marcel Coster

Putford Enterprise, à Grenaa, juin 2020.
© Leif Hansen

Navire de recherches sismiques

Markab (ex-*Atlantic Voyager*, ex-*Markab*, ex-*STM Markab*, ex-*Stad Breeze*). OMI 7424724. Longueur 72m, 1.453 t. Pavillon Panama. Société de classification Registro Italiano Navale (. Construit en 1976 à Flekkefjord (Norvège) par Iversen. Rallongé en 1995 de 58 à 72 m puis converti en 2007 en navire de recherches. Propriétaire Jasmund Shipping GmbH & Co KG (Allemagne). Détenu en 2007 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition en Inde.

IJmuiden (Pays-Bas), février 2014. © **J Marechal**

Alang, juin 2020. © **Rohit Agarwal**

Osprey Explorer (ex-*Gepard*, ex-*Neftegaz-33*). OMI 8416906. Longueur 81 m, t. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Gdansk (Pologne) par les chantiers Lénine. Le dernier de la série des *Neftegaz* version B92, des remorqueurs ravitailleurs releveurs d'ancres construits entre 1983 et 1985 pour la flotte soviétique. Il avait pour port d'attache Ilyichyovsk -renommé Chornomorsk en 1976- sur la mer Noire. Converti en 2006 en navire de recherches sismiques. Propriétaire SeaBird Exploration Norway AS (Norvège). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.

1988, le soviétique *Gepard*.
Collection Lemachko B.V/ Nikita Prokhorov

Osprey Explorer, en cours de démolition chez Galloo à Gand, 27 juin 2020. © **Marc Ottini**

Polar Express (ex-*Southern Explorer,* ex-*Polar Explorer*, ex-*Sophie*, ex-*NDS Benguela*, ex-*Sophie*, ex-*Pacific Chile*, ex-*Sophie*). OMI 9042271. Ex cargo converti en 2012. Longueur 92 m. Pavillon Bahamas. Société de classification inconnue. Construit en 1992 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. Propriétaire Arrow Seismic ASA (Norvège). Vendu pour démolition à Hanøytangen (Norvège) par Norscrap AS.

Sophie, période cargo. **DR**

Southern Explorer, navire de recherches, mars 2014. © **Claus Hein**

navire de recherches sismiques

© **Geir Vinnes**

Polar Express en cours de démolition au chantier Norscrap.

© **Rikard Persson**

Sea Explorer (ex-*Marjata II*, ex-*Marjata*). OMI 7504249. Longueur 59 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1976 à Bergen (Norvège) par Mjellem & Karlsen; rallongé en 1983 de 46 à 59 m. Propriétaire Gardline Shipping Ltd (Royaume-Uni). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.

Sea Explorer, en cours de démolition chez Galloo Recycling, 27 juin 2020. © **Marc Ottini**

Surf Ranger (ex-*Seisranger*). OMI 9064657. Longueur 87 m, 4.124 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1993 à Nordfjordeid (Norvège) par Nordfjord. Propriétaire Go Offshore (Singapour). Vendu pour démolition à un chantier du sous-continent indien non connu à fin juillet.

THe END
Sortez vos mouchoirs!

Une procession de bateaux blancs se dirige vers la casse. Hier ils étaient présentés comme des paradis, aujourd'hui la réputation de navires-hôpitaux, de pénitenciers et de morgues flottantes leur colle à la peau. Ils portent pour la plupart des noms lyriques, romantiques et cosmiques et arborent des pavillons exotiques. Des jeunes mariés, des retraités, des esseulés en quête d'aventures y ont vécu des jours débridés souvent assombris par des gastro-entérites épidémiques carabinées ou des quarantaines impromptues pour cause de suspicion d'H1N1. La manière systématique dont tous les pays hôtes en temps normal sont devenus des pays hostiles aux passagers et aux équipages laissera des traces et des stigmates. Chez beaucoup, la phobie de ce dépaysement en mer restera ancrée. Les masques sont tombés.

Ceux qui partent à la casse sont en moyenne des petits pions sur l'échiquier de la croisière de masse. Ils transportaient entre 1500 et 2700 passagers et 520 à 920 membres d'équipage rien à voir avec les surhaussés et les surpeuplés d'aujourd'hui. Le *Symphony of the Seas* entré en service en 2018 accueille jusqu'à 6300 passagers et 2394 membres d'équipage.

Le convoi n'en finit pas de se rallonger. Déja 1520 m de paquebots sont partis à la casse ou sont à l'entrée des cimetières, turcs en particulier. La queue est longue, il faudra patienter. Le prix d'achat à la tonne d'un paquebot par un chantier turc est de 150 US$ fin juillet 2020. Il est en baisse notoire mais c'est toujours ça de pris pour des armateurs aux abois ou les liquidateurs judiciaires. Les frais de maintenance et de gardiennage d'un navire de croisière au chômage sont de 1 à 3 millions US$ par mois.

La seule démolition des 6 paquebots *Costa Victoria*, *Monarch*, *Sovereign*, *Horizon*, *Carnival Fantasy* et *Carnival Inspiration*, met au chômage 4690 membres d'équipage, indiens, philippins et cosmopolites.

⚓⚓⚓⚓⚓⚓

Costa Croisières

Costa Victoria. OMI 9109031. 24 ans. Longueur 253 m, 29.538 t. Pavillon Italie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1996 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan.

Le 23 juin, le *Costa Victoria* appartenant à Costa Croisières est le premier navire officiellement annoncé à la démolition. Son arrivée dans le port de Piombino en Toscane laisse dans un premier temps penser que le navire sera démoli en Italie. Les quais de Piombino faisaient partie des sites évoqués pour la destruction du *Costa Concordia*. En fait, Piombino Industry Maritime (PIM) est chargé des travaux préparatoires. Piombino est situé à 200 km au sud de Gênes. PIM est une filiale de San Giorgio del Porto qui exploite à Gênes le seul chantier italien agréé pour la démolition des navires. Il a mené à bien la démolition du *Costa Concordia*. Le chantier génois est occupé par la construction de deux navires. Il n'est pas disponible dans l'immédiat pour accueillir le *Costa Victoria.* Il se pourrait bien que le *Costa Victoria* soit en fait destiné à la démolition dans un des 6 chantiers agréés d'Aliaga.

21 juillet 1996, 1ère arrivée à Gênes.
© Matteo Fasce

19 septembre 2009, au départ de Venise.
© Patrick Kenealy

24 février 2014, terminal croisière de Sanya (Île d'Hainan, Chine). © **Joseph K.K. Lee**

7 mai 2017, Vladivostok (Russie). © **Sergei Skriabin**

Costa Victoria, juin 2020, Piombino. © **Corriere Maritimo**

Pullmantur

Dès le mois de mars, Pullmantur, filiale espagnole du groupe Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL), avait annulé ses croisières jusqu'au 15 novembre. Les *Monarch*, *Sovereign* et *Horizon* sont dans un premier temps mis sous cocon. La compagnie est mise en redressement judiciaire fin juin. Le statut des navires devient officiellement "à démolir" dans la base de données Equasis. Les *Monarch* et *Sovereign* sont à Naples à la mi-juin. Du mobilier, des éléments de décoration, des équipements de navigation y avaient été débarqués. Puis, les deux paquebots ont quitté Naples et se sont mis au mouillage au large de Malte en attente d'ordres. Le *Monarch* a été le 1er à être fixé sur son sort: il quitte Malte et mouille devant les chantiers de démolition d'Aliaga le 13 juillet.

Monarch (ex-*Monarch of the Seas*). OMI 8819500. 29 ans. Longueur 268 m, 28.800 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1991 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Avant la pandémie Covid-19, il avait été offert à la vente pour 125 millions US$ et continuation d'exploitation. Il n'avait pas trouvé preneur. La vente pour démolition au chantier turc rapporte à Pullmantur environ 4,2 millions US$.

Octobre 1991, avant sa livraison, se dirigeant vers Montoir (France). © © **Christophe Dedieu**

16 mars 2010, Bahamas. © **Oliver Bremer**

8 juin 2016, dans les fjords de Norvège.
© Tomas Østberg- Jacobsen

1er avril 2019, Willemstad (Curaçao).
© Adrian Hobson

13 juillet 2020, le *Monarch* devant Aliaga. **© Selim San**

Sovereign (ex-*Sovereign of the Seas*). OMI 8512281. 33 ans. Longueur 268 m, 28.797 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1987 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Détenu en 2011 Naples (Italie) et à Alicante (Espagne). Il a rejoint son sistership *Monarch* à Aliaga.

Avril 1991, *Sovereign Of The Seas*, Miami (États-Unis). © Brian Fisher

Octobre 2012, Barcelone (Espagne).
© Jean Yves Coz

3 janvier 2018, Paranagua (Brésil)
© Roberto Grupenmacher1991

25 mai 2019, devant Villefranche-sur-Mer (France). © **© Lozioteo/vesselfinder**

21 juin 2020, les deux sisterships *Monarch* et *Sovereign*, terminal passagers de la gare maritime de Naples (Italie). **© Ivo Joni Botica**

Horizon (ex-*Pacific Dream*, ex-*Island Star*, ex-*Horizon*). OMI 8807088. 30 ans. Longueur 208 m, 21.459 t. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Papenburg (Allemagne) par Jos L. Meyer. Rénové en 2009. Détenu en 2016 à Fort de France (Martinique, France). Avant la pandémie Covid-19, il avait été offert à la vente pour 65 millions US$ et continuation d'exploitation. Il n'avait pas trouvé preneur. En mars 2020, après l'annulation de ses croisières à cause du Covid-19, l'*Horizon* est mis à quai à Port Rashid (Dubai). En avril, 150 membres d'équipage sur les 250 à bord sont testés positifs au virus. Le navire est mis en quarantaine. En juin l'*Horizon* est utilisé pour rapatrier les membres d'équipage indiens de la RCCL jusqu'à Mumbai puis revient à Port Rashid. Il quitte Dubai et arrive au Pirée (Grèce) le 6 juillet 2020. Sa démolition à Aliaga semble inéluctable d'autant qu'il bat pavillon maltais et que selon la règlementation européenne il doit être démoli dans un chantier agréé. A ce jour, il n'y a pas en Inde, au Bangladesh, au Pakistan, de chantiers agréés par l'Union Européenne. La vente pour démolition de l'*Horizon* à un chantier turc rapporterait à Pullmantur environ 3,2 millions US$.

Mai 1990, l'*Horizon* à Southampton (Royaume-Uni). **© Brian Fisher**

16 décembre 2005, 1ère escale à Rio de Janeiro (Brésil). **© Daniel R Carneiro**

Escale à Calais (France).
© Jean-Pierre Brunet /Voix du Nord

Mykonos (Grèce), juillet 2018.
© Ioanna Samiotaki

Carnival

Le groupe Carnival, numéro 1 de la croisière, a d'ores et déjà annoncé son intention de se séparer de 13 navires, sans préciser s'ils seront vendus à d'autres compagnies pour continuation d'exploitation ou s'ils partiront à la démolition.

Les deux premiers navires à se détacher de la flotte de Carnival sont le *Carnival Fantasy* et le *Carnival*

Inspiration. Ils ont gagné très vite le port de Willemstad (Curaçao). Leur statut officiel est alors toujours "en service". Ils ont été dépouillés de divers équipements avant de quitter les Caraïbes et ont pris la direction d'Izmir, le port turc voisin des chantiers de démolition d'Aliaga.

Carnival Fantasy (ex-*Fantasy*). OMI 8700773. 30 ans. Longueur 261 m, 29.072 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Helsinki (Finlande) par Masa Yards. Propriétaire Carnival Corp (États-Unis). Dans la soirée du 13 juillet, le *Carnaval Fantasy* quitte Willemstad. Il arrive devant Aliaga le 28 juillet.

23 décembre 2006, *Fantasy* et *Ecstasy* à Cozumel (Mexique). © **Ralf Grabbert**

5 octobre 2009, à Progresso, Mexico © **MarineTraffic**

Carnival Inspiration (ex-*Inspiration*). OMI 9087489. 24 ans. Longueur 262 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Helsinki (Finlande) par Kvaerner Masa Yards. Propriétaire Carnival Corp (États-Unis). Le 17 juillet, il quitte Willemstad, direction la Turquie.

Inspiration, Tampa (Floride, États-Unis), 20 janvier 2007. © **Greatshippics.com**

Carnival Inspiration, 1er décembre 2010, Georgetown, Iles Caïman. © **S Jones**

Marella Cruises

Les *Marella Dream* et *Marella Celebration* appartenant à Marella Cruises (Royaume-Uni), filiale du groupe allemand TUI, quittent l'Espagne début juin 2020. Ils patientent au large de Malte pendant quelques semaines puis gagnent les eaux grecques et se rapprochent ainsi des chantiers d'Aliaga en Turquie. Ils battent pavillon maltais et doivent être démolis dans un chantier agréé. Les 6 chantiers turcs répondant à cette exigence affichent complet. Les navires *Marella* doivent attendre. Le *Marella Celebration* a été mis au mouillage en baie d'Eleusis. Le *Marella Dream* a gagné Zadar (Croatie). En décembre 2018, le *Marella Spirit*, sistership du *Marella Celebration*, avait été échoué pour démolition à Alang (Cf. "A la Casse" n°54, p 7). Avant son départ il avait abandonné le pavillon de Malte pour celui de Palaos et s'était échoué en tant que *La Spirit*. Un dépavillonage de dernière minute des deux navires ne peut donc pas être exclu, ce qui pourrait leur ouvrir la porte de chantiers de démolition asiatiques.

Marella Celebration (ex-*Thomson Celebration*, ex-*Noordam*). OMI 8027298. 36 ans. Longueur 215 m. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Détenu en 2006 à Safaga (Égypte). Depuis la suspension de ses croisières, le *Marella Celebration*, était à quai à Barcelone. Fin avril, l'armateur annonce vouloir se séparer du navire sans plus de précision. Son âge et sa vétusté, sans parler du marasme du marché, le poussent vers la démolition.

8 juin 2002, *Noordam* dans le fjord d'Oslo (Suède) **© Andreas Spörri**

15 octobre 2009, *Thomson Celebration* à quai à Yalta. **© Alex Kostin**

Marella Dream (ex-*Thomson Dream*, ex-*Costa Europa*, ex-*Westerdam*, ex-*Homeric*). OMI 8407735. 34 ans. Longueur 243 m. Pavillon Malte. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Papenburg (Allemagne) par Jos L Meyer; rallongé en 1990 de 204 à 243 m. Détenu en 2012 à Alicante (Espagne) et en 2015 à Toulon (France). 1er mars 2020, le *Marella Dream* entame une croisière de 8 jours au départ de Malaga avec escales prévues à Porto, Lisbonne, Cadix, Casablanca et Gibraltar. A peine partie, la croisière est victime de la pandémie de Covid-19. Elle est annulée, les passagers sont débarqués à Malaga le 15 mars après une quarantaine sanitaire. Le navire est mis au mouillage au large de Gibraltar. Un membre d'équipage indonésien âgé de 48 ans est contaminé et meurt à bord. Le *Marella Dream* a ordre de quitter les eaux de Gibraltar et accoste à Malaga le 28 mars pour débarquer le corps de la victime. Il n'est pas autorisé à rester à quai à Malaga et se met au mouillage au large d'Algésiras. Sa sortie de flotte devrait emprunter la même trajectoire que le *Marella Celebration*.

Thomson Dream, 19 janvier 2012, Basseterre (Saint-Kitts). **© John Pitcher**

Marella Dream, 28 mars 2020, à l'entrée de Malaga. **© J. C. Cilveti**

⚓⚓⚓⚓⚓⚓⚓⚓

Pour 29 autres navires de croisière, la partie n'est pas définitivement terminée. Ils jouent les prolongations. Ils se font tout petits sur des quais gardiennés pour éviter les squats et les pillages. Ils sont âgés de 16 à 40 ans. Leurs démolitions seront progressives et incontournables. Pour quelques uns d'entre eux, des projets fleuriront portés par des promoteurs immobiliers ou de loisirs, des associations de nostalgiques ou même des armateurs spécialisés dans le transport de bétail mais ils se faneront très vite.

Celestyal Crystal. OMI 7827213. 40 ans. Pavillon Malte.

Celestyal Crystal, Le Pirée (Grèce), juin 2018 **© Giwrgos Mertis**

Celestyal Olympia. OMI 7927984. 38 ans. Pavillon Malte.

Empress of the Seas. OMI 8716899. 30 ans. Pavillon Bahamas.

Empress of the Seas, Southampton (Royaume-Uni), juin 2020
© Les Rickman

Pacific Dawn. OMI 8521232. 29 ans. Pavillon Royaume-Uni.

Majesty of the Seas. OMI 8819512. 28 ans. Pavillon Bahamas.

Costa Neoromantica. OMI 8821046. 27 ans. Pavillon Italie.

Costa Neoromantica, Sydney (Australie), décembre 2012.
© Mick Prendergast

Maasdam. OMI 8919257. 27 ans. Pavillon Pays-Bas.

Pacific Aria. OMI 8919269. 26 ans. Pavillon Royaume-Uni.

Sun Princess. OMI 9000259. 25 ans. Pavillon Bermudes.

Sun Princess, Vladivostok (Russie), juillet 2016.
© Sergei Skriabin

Grandeur of the Seas. OMI 9102978. 24 ans. Pavillon Bahamas.

Veendam. OMI 9102992. 24 ans. Pavillon Pays-Bas.

Enchantment of the Seas. OMI 9111802. 23 ans. Pavillon Bahamas.

Rhapsody of the Seas. OMI 9116864. 23 ans. Pavillon Bahamas.

Carnival Elation. OMI 9118721. 22 ans. Pavillon Panama.

Sea Princess. OMI 9150913. 22 ans. Pavillon Bermudes.

Vision of the Seas. OMI 9116876. 22 ans. Pavillon Bahamas.

Vision of the Seas, Skagen (Danemark), août 2017
© Carsten Köhne

Pacific Princess. OMI 9187887. 21 ans. Pavillon Bermudes.

Celebrity Infinity. OMI 9189421. 19 ans. Pavillon Malte.

Celebrity Infinity, canal de Panama septembre 2016.
© Folofo/Vesseltracker

Celebrity Summit. OMI 9192387. 19 ans. Pavillon Malte.

MSC Armonia. OMI 9210141. 19 ans. Pavillon Panama.

Radiance of the Seas. OMI 9195195. 19 ans. Pavillon Bahamas.

Brilliance of the Seas. OMI 9195200. 18 ans. Pavillon Bahamas.

Brilliance of the Seas, août 2019, Saint Pétersbourg (Russie).
© Bernd U

Celebrity Constellation. OMI 9192399. 18 ans. Pavillon Malte.

MSC Sinfonia. OMI 9210141. 18 ans. Pavillon Panama.

Costa Mediterranea. OMI 9237345. 17 ans. Pavillon Italie.

MSC Lirica. OMI 9246102. 17 ans. Pavillon Panama.

Serenade of the Seas. OMI 9228344. 17 ans. Pavillon Bahamas.

Jewel of the Seas. OMI 9228356. 16 ans. Pavillon Bahamas.

MSC Opera. OMI 9250464. 16 ans. Pavillon Panama.

MSC Opera, Guernesey août 2012. © **Tony Victor Rive**

"A la Casse" en a repéré 20 autres tous âgés de plus de 25 ans. Ils ne correspondent plus aux attentes de la clientèle 2020. Ils sont tapissés d'amiante et imposeraient des investissements importants pour se conformer aux normes nouvelles de réduction des pollutions atmosphériques, des pollutions aquatiques et sur la gestion des déchets domestiques. L'*Astoria*, ex-*Stockholm* est élégant et mythique. Il mériterait d'être sauvé de la casse. Voir "Alerte en Arctique", 25 juillet 2012.

Astoria. OMI 5383304. 72 ans. Pavillon Portugal.

Astoria, Amsterdam (Pays-Bas), mars 2017. © **Rian Rotterdam**

Marco Polo. OMI 8217881. 55 ans. Pavillon Bahamas.

Magellan. OMI 8217881. 35 ans. Pavillon Bahamas.

Magellan, Tilbury (Royaume-Uni), mars 2020. © **John Pitcher**

Astor. OMI 8506373. 33 ans. Pavillon Bahamas.

Astor, sur la Weser (Allemagne), avril 2020. © **Leif Pape**

Colombus. OMI 8611398. 31 ans. Pavillon Bahamas.

Karnika. OMI 8521220. 30 ans. Pavillon Bahamas.

Asuka II. OMI 8806204. 30 ans. Pavillon Japon.

Asuka II, Hambourg (Allemagne), mai 2018.
© M Winter

Grand Classica. OMI 8716502. 29 ans. Pavillon Portugal.

Carnival Ecstasy. OMI 8711344. 29 ans. Pavillon Panama.

Carnival Ecstasy, au large de la province du Cap Occidental (Afrique du Sud), mai 2020. **© Francois de Bruyn**

Superstar Gemini. OMI 9008419. 28 ans. Pavillon Bahamas.

The Zenith. OMI 8918136. 28 ans. Pavillon Panama.

Carnival Sensation. OMI 8711356. 27 ans. Pavillon Bahamas.

Superstar Aquarius. OMI 9008421. 27 ans. Pavillon Bahamas.

Superstar Aquarius, Keelung (Taiwan), janvier 2014. **© Chun-Hsi**

Vasco de Gama. OMI 8919245. 27 ans. Pavillon Bahamas.

Carnival Fascination. OMI 9041253. 26 ans. Pavillon Bahamas.

Carnival Imagination. OMI 9053878. 25 ans. Pavillon Bahamas.

Crystal Symphony. OMI 9066667. 25 ans. Pavillon Bahamas.

Crystal Symphony, Valparaiso (Chili), janvier 2010.
© J Carlos

Piano Land. OMI 9050137. 25 ans. Pavillon Bermudes.

Marella Discovery 2. OMI 9070620. 25 ans. Pavillon Malte.

Marella Explorer 2. OMI 9072446. 25 ans. Pavillon Malte.

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; American Bureau of Shipping; Benar News; Binnenschifferforum; Black Sea Memorandum of Understanding; Bureau Veritas; Chittagong Port Authority (the); Corriere Maritimo; Cruise and Ferry; Cruise Deck; Cruise Industry News; Daily Star (the); Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Dover Ferry; Epaves des Côtes Tunisiennes (les); Equasis; Euronews; Fleetphoto.ru; G Captain; Global Marketing Systems; Goa News; Hindu (the); Indian Ocean Memorandum of Understanding; Insurance Marine News; Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Loadstar (the); Malaga Hoy; Malta Ship News; Malta Today; Marin (le); Marine Link; Marine Traffic; Maritime Bulletin (the); Medi Telegraph (the); Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Miramar Ship Index; Nippon Kaiji Kyokai; Optima Shipbrokers; Organisation Maritime Internationale; Port to Port; Project Cargo Journal (the); Prudent Media; Qui News; Réalités-Tunisie; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Ross-shire Journal (the); Russian Maritime Register of Shipping; Safety 4 Sea; Ship Mag.it; Shipping Italy; Shipspotting; Shipwreck Log; Splash 247; Steamship Mutual; TBS News; Telenord; The Points Guy; Times of India (the); Tokyo Memorandum of Understanding ; Trade Winds; United States Coast Guard; Vessel Tracker; Vesselfinder; We Love Stornoway.

ROBIN DES BOIS

Robin des Bois
Association de protection de l'Homme et de l'environnement
Depuis 1985
14 rue de l'Atlas 75019 Paris, France
tel : 33 (1) 48.04.09.36 - fax : 33 (1) 48.04.56.41
www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org

Rédaction et traduction en anglais : Christine Bossard et Jacky Bonnemains
Documentation et illustrations : Christine Bossard, Jacky Bonnemains et Charlotte Nithart
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains