

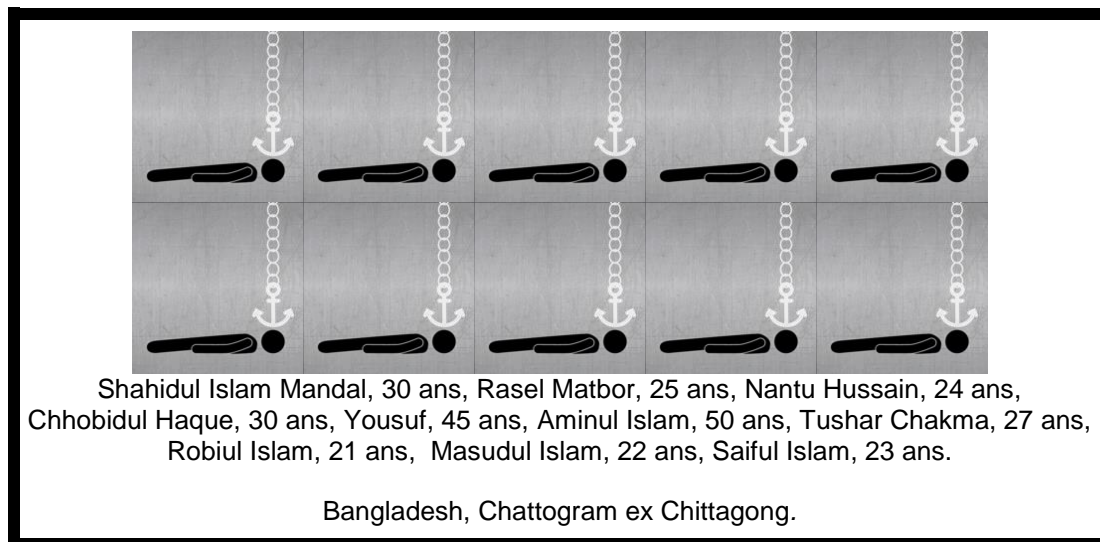
ROBIN DES BOIS

A la Casse

Bulletin d'information et d'analyses sur la démolition des navires
n° 57, du 1er juillet au 30 septembre 2019

27 novembre 2019

La démolition tue



La démolition est une fête

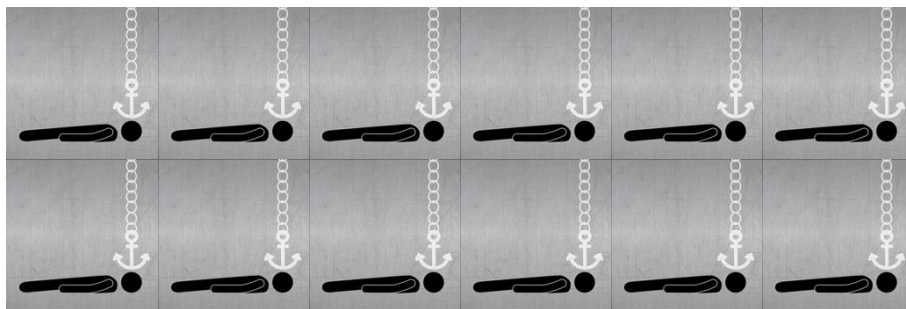


Devant l'épave du *Crystal Gold*. Parki Beach, Bangladesh (p 65).

Sommaire

Été meurtrier	2	Ferry/navire à passagers	23	Tanker chimiquier	58
La Royal Navy anticipe le Brexit	4	Transporteur de bétail	25	Tanker transporteur de gaz	60
La mort lente du <i>Rio Tagus</i>	5	Navire de pêche	25	Vraquier	63
Élargissement de la liste européenne	7	Cargo polyvalent	26	Transporteur de calcaire	71
Europe-Afrique: le trafic continue	8	Porte-conteneurs	37	Transporteur de granulats	71
Cameroun: 45 navires sous pavillon de complaisance ou sous pavillon pirate?	9	Voiturier	43	Cimentier	72
Forum Trade Winds sur la démolition des navires - conclusion	18	Cargo réfrigéré	44	Drague	72
Les navires accidentés n'ont pas survécu	20	Navire de recherches sismiques	46	Roulier	74
Bilan du 3ème trimestre: le crash	21	Navire de forage	46	The END: <i>Just Noran</i>	75
		Navire de service offshore	47	Sources	78
		Navire support de plongée	51		
		Tanker pétrolier	50		

Été meurtrier



10 morts au Bangladesh
2 morts en Inde

L'été 2019 a marqué un répit pour les navires à démolir. Pour les ouvriers de la démolition il a été meurtrier. Quatre pays européens, Chypre, la France, la Grèce et les Pays-Bas mériteraient d'être poursuivis à des titres divers en tant qu'armateur, État du pavillon ou État du port pour avoir vendu ou laissé partir des navires dans des chantiers sous normes.

Bangladesh

Officiellement, 10 ouvriers sont morts dans des chantiers de Chattogram, Bangladesh, ou aciéries attenantes, entre juillet et octobre 2019. Selon le syndicat IndustriALL, depuis le début de l'année, le bilan est de 23 morts.

- 23 juillet, chantier Kabir Steel Breaking. Shahidul Islam Mandal, 30 ans, se tue en tombant d'un navire en cours de démolition. L'enquête pointe les mauvaises conditions de sécurité et divers manquements à la législation (Ship Recycling Rules 2011). Le chantier est suspendu, il a interdiction d'acheter des navires à démolir pour une durée de trois mois. Selon M. Shamsul Arefin du Ministère de l'Industrie il pourrait être fermé définitivement si les prescriptions en matière d'organisation des déplacements dans le chantier, de fourniture d'équipements de sécurité et de formation ne sont pas respectées.

- 31 juillet, chantier MAK Corporation. Rasel Matbor, 25 ans, Nantu Hussain, 24 ans, et Chhobidul Haque, 30 ans, découpent des tuyaux dans la salle des machines du tanker indonésien *Medelin Atlas*. Les 3 ouvriers meurent asphyxiés par une fuite de gaz, 3 autres sont intoxiqués. Selon leurs collègues, ils portaient des casques mais pas de masques. Le même jour, chez Nazia Re-rolling Mill, un laminoir attendant aux chantiers, Yousuf, 45 ans, est mortellement blessé par la chute d'une pièce de métal.



Chantier du tanker *Medelin Atlas*
© IndustriALL

- 31 août, chantier Ziri Subedar Ship-Breaking. Un câble métallique tombe sur les ouvriers qui démolissent l'ex porte-conteneurs *CSL Virginia*. Aminul Islam, 50 ans, et Tushar Chakma, 27 ans, sont tués. 13 autres ouvriers sont blessés, 3 sont hospitalisés. La responsabilité d'au moins 3 pays de l'Union Européenne est engagée dans ce drame. En octobre 2018, après sa collision avec le ferry tunisien *Ulysse*, les autorités françaises avaient autorisé le *CSL Virginia*, pavillon Chypre, armateur grec, à gagner un chantier de réparation en Roumanie, quand bien même sa démolition était la seule issue vraisemblable. Après une escale en Grèce, un rafistolage en Turquie, un changement de nom et deux dépavillonnages, le *CSL Virginia* s'était échoué au Bangladesh. (Voir "[A la Casse](#)" n° 54 p 15). Compte tenu des différentiels entre les prix d'achat pratiqués en Turquie et au Bangladesh, la vente a rapporté à l'armateur grec quelque 5 millions US\$ supplémentaires. La mort des deux ouvriers bangladais n'est pas inscrite au passif de l'opération.

- 7 octobre, chantier HM Shipbreaking. Il est minuit passé. L'équipe de nuit est au travail. Robiul Islam, 21 ans, est blessé à la tête par la chute d'une tôle. A 6h20, il décède à l'hôpital.

- 12 octobre. Dans la nuit du samedi au dimanche, Masudul Islam, 22 ans et Saiful Islam, 23 ans découpent une citerne supposée contenir des eaux polluées sur l'ex navire de service à l'offshore *Vos Primrose*, devenu l'anonyme *Sierra II* (voir p 50). Les deux ouvriers perdent connaissance, sont emmenés à l'hôpital mais déclarés morts à leur arrivée au Medical College Hospital de Chattogram. 15 ouvriers travaillaient sur le navire, 3 autres sont intoxiqués et hospitalisés mais ont pu quitter l'hôpital deux jours plus tard. Selon l'inspection du Département des Explosifs, aucune information préalable ne donnait à penser que cette citerne contenait des gaz toxiques mortels. Une enquête est en cours. L'ex-*Vos Primrose* avait pour armateur le hollandais Vroon Offshore Services. Il avait été échoué le 6 octobre.



L'ex *Vos Primrose*, plage d'échouage de Chattogram. © IndustriALL

- 14 octobre, chantier Sagorika Shipbreaking. Apu Marak Chakma, 28 ans, et Tapan Marak Chakma, 30 ans, sont grièvement blessés par l'explosion d'une bouteille de gaz.

Lors d'une conférence de presse tenue le 11 septembre, le syndicat bangladais des travailleurs de la démolition des navires a formulé à nouveau plusieurs demandes relatives à la sécurité dans les chantiers. Parmi les points soulevés figuraient la fourniture par les chantiers d'équipements de protection individuels, la dépollution et la mise en sécurité des navires avant les opérations de démantèlement, une enquête post accidentelle systématique, l'inculpation des chantiers pour négligence ayant entraîné la mort et leur obligation d'indemniser les ouvriers blessés (1,5 million de takas, 18.000 US\$) ou les familles en cas de décès (1 million de takas, 12.000 US\$).

Inde

En Inde, les syndicats ne sont pas aussi organisés et soutenus par les avocats qu'au Bangladesh. Deux accidents mortels ont été rapportés. Peu d'informations ont filtré. Les circonstances et les retours d'expérience n'ont pas été communiqués. Le sujet est d'autant plus sensible que les infrastructures locales sont insuffisantes: l'hôpital capable de traiter les blessés graves est situé à Bhavnagar, à 55 km des chantiers.

- 29 juillet, chantier Priya Blue. Un morceau de métal heurte la tête de Subash Vishwakarma, 50 ans. Il meurt à son arrivée à l'hôpital.

- 3 septembre, chantier Shree Ram. Un ouvrier est tué par une explosion lors d'opérations de découpe, un autre est grièvement blessé.

Ces deux chantiers sont candidats à l'inclusion dans la liste des chantiers agréés par l'Union Européenne. Le rapport publié en janvier 2019 par Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd suite aux visites des sites pointait des non conformités par rapport aux standards européens notamment dans les domaines de la protection de l'environnement, de la gestion des déchets et du suivi sanitaire. Le manque de transparence sur les circonstances des derniers accidents et sur les retours d'expérience et de mauvaise augure pour la sécurité des travailleurs.

La ratification de la Convention de Hong Kong par l'Inde est annoncée depuis plusieurs mois. Le processus suit son cours. Il vient de franchir un nouveau palier. Le Comité des Affaires Économiques présidé par le premier Ministre a approuvé le principe de ratification et la nouvelle mouture de la loi sur la démolition des navires (Recycling of Ships Bill 2019). Avant ratification officielle, la loi doit maintenant être votée par le parlement de l'Union Indienne.

La Royal Navy anticipe le Brexit

Les navires démolis au Royaume-Uni se comptent sur les doigts de la main. On se souvient des *Sir Percival* L3036, *Grey Rover* A 269 (Cf. "A la Casse" n°18) et *HMS Intrepid* L11 démolis à Liverpool en 2009-2010 ainsi que de la frégate *HMS Cornwall* F99 démolie en 2013 à Swansea (Cf. "A la Casse" n°38). Poutant le Royaume-Uni dispose de 4 chantiers inclus dans la liste des chantiers agréés par l'Union Européenne: Able UK (Hartlepool), Harland and Wolff (Belfast), Swansea Drydock Ltd (Swansea) et Dales Marine Services (Edimbourg).

A la mi août 2019, les tankers ravitailleurs de la Royal Navy *Gold Rover* et *Black Rover* ont quitté Portsmouth en remorque à destination d'Aliaga (Turquie). Il ne s'agit pas d'une nouveauté. Pour des raisons financières, le DESA (Defense Equipment Sales Authority, ex DSA, Disposal Service Authority) du ministère de la Défense britannique en charge de la liquidation des surplus de l'armée a pris l'habitude d'envoyer les retraités de la Royal Navy dans le chantier turc Leyal, agréé par l'Union Européenne depuis le 30 novembre 2018, destinataire dans le passé des porte-avions *HMS Illustrious*, *HMS Invincible*, *HMS Ark Royal* et d'une flotte de destroyers et frégates. Aujourd'hui le Ministère de la Défense britannique anticipe le Brexit et fait le choix de tourner le dos au règlement européen : les deux vieux tankers ravitailleurs seront démolis dans un chantier non agréé au moment de l'attribution du marché.

Les *Black Rover* A 273 et *Gold Rover* A 271 appartenaient à la classe *Rover*, une série de 5 tankers ravitailleurs de la Royal Navy, les *Green Rover*, *Grey Rover*, *Blue Rover*, *Gold Rover* et *Black Rover*. Ces vétérans ont été construits à Wallsend par le chantier Swan Hunter entre 1969 et 1974. Leur mission était de ravitailler les navires de la flotte britannique en carburant ainsi qu'en munitions diverses et en marchandises réfrigérées pendant les exercices, les opérations militaires ou les missions humanitaires. Les simples coques de la classe *Rover* ont été remplacés par les doubles coques de la classe *Tide*, construits par le chantier sud coréen Daewoo.

Black Rover A 273. OMI 7329338. Longueur 140,60 m, 4.808 t. Construit en 1973 à Wallsend (Royaume-Uni) par Swan Hunter. Le 11 août 2019, il quitte Portsmouth à la traîne du remorqueur maltais *Amber II* (OMI 9425423).

Gold Rover A 271. OMI 7306221. Construit en 1974 à Walsend (Royaume-Uni) par Swan Hunter. Désarmé le 6 mars 2017. Le 13 août 2019, il quitte Portsmouth à la traîne du remorqueur maltais *OpaI* (OMI 9489479).



Gold Rover et *Black Rover*

© Ministère de la Défense



Black Rover, 11 août 2019, au départ de Portsmouth, destination Aliaga.
Capture d'écran Portsmouth Proud.

Le ministère de la Défense britannique annonce la démolition des deux derniers *Rover* en août 2017. Les appels d'offres sont publiés en août 2018. Le règlement européen entre en vigueur le 1er janvier 2019. Les *Black Rover* et *Gold Rover* partiront à la démolition bien après cette date. A la fin de l'année 2018, le marché de démolition est attribué sans réserve au chantier turc Sök Denizcilik Tic. Ltd. Le chantier a posé sa candidature pour être inclus dans la liste des chantiers autorisés par l'Union Européenne. Il a fait l'objet d'une inspection les 17 et 18 octobre 2018 destinée à vérifier sa compatibilité avec le règlement européen. Il n'a pas été jugé conforme à ses standards. Le rapport de Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd relève des insuffisances concernant l'organisation du chantier et notamment l'absence de responsable HSE (Hygiène, Sécurité, Environnement), l'étanchéité des sols dans les zones de découpe et de stockage et des défaillances dans le repérage des substances dangereuses contenues dans les équipements retirés des navires et offerts à la vente pour réemploi. Les *Black Rover* et *Grey Rover* ont été construits dans les années 70. Ils contiennent des matériaux dangereux. Dans son appel d'offres, le Ministère de la Défense faisait en particulier état de 60 t d'amiante.

Les navires militaires sont exclus du champ d'application du règlement européen. Le démantèlement des navires de la Royal Navy doit cependant à minima être effectué en conformité avec la stratégie définie par le gouvernement britannique en 2007 (Ship Recycling Strategy 2007). Les lacunes constatées dans les pratiques du chantier Sök démontrent que ce chantier n'était pas conforme aux standards britanniques au moment de l'attribution du contrat.

La vente des deux navires a rapporté au ministère de la Défense britannique 1,5 million de livres, soit 190 US\$ la tonne.



Gold Rover et Black Rover, chantier Sök Denizcilik Tic. Ltd, Aliaga. © Selim San

La mort lente du *Rio Tagus*

A Sète, le feuilleton du *Rio Tagus* vient d'entrer dans sa dixième saison.

Arrivé avec une voie d'eau et un moteur en panne en octobre 2010, abandonné par un armateur américain basé au Panama, proposé sans succès à la vente à partir de 2013, finalement racheté 11.000 € par le ferrailleur espagnol Varadero en octobre 2016, hors d'état de naviguer et interdit de quitter le port en remorque en 2018 en raison de son délabrement, le *Rio Tagus* semblait pourtant voir le bout du tunnel après que le port de Sète ait lancé en février 2019 des appels à candidature pour sa démolition sur place.

Aujourd'hui, le feuilleton vire à l'absurde. Le 5 novembre 2019, le Tribunal Administratif de Montpellier a refusé au Port de Sète (EPR Port Sud de France) l'autorisation de commencer les opérations de démolition sous deux mois. Pour le Tribunal Administratif il n'y a pas de risque imminent de naufrage sous réserve que le système électrique des pompes mises en place pour écoper l'épave soit réparé. S'appuyant sur un rapport d'expert de septembre 2019 qui faisait état d'un risque de naufrage d'ici deux ans, le tribunal estime qu'il n'y a pas d'urgence et que la démolition peut attendre le déluge.

D'interminable, le feuilleton a viré à l'absurde avant de tourner prochainement au cauchemar. Quand le *Rio Tagus* aura coulé après une indisponibilité définitive des pompes ou un épisode cévenol particulièrement intense sur l'arc méditerranéen, il sera enfin urgent de démolir l'épave, après l'avoir renflouée. Le coût des opérations d'urgence sera bien sûr largement supérieur à celui d'opérations de démolition anticipées et planifiées.

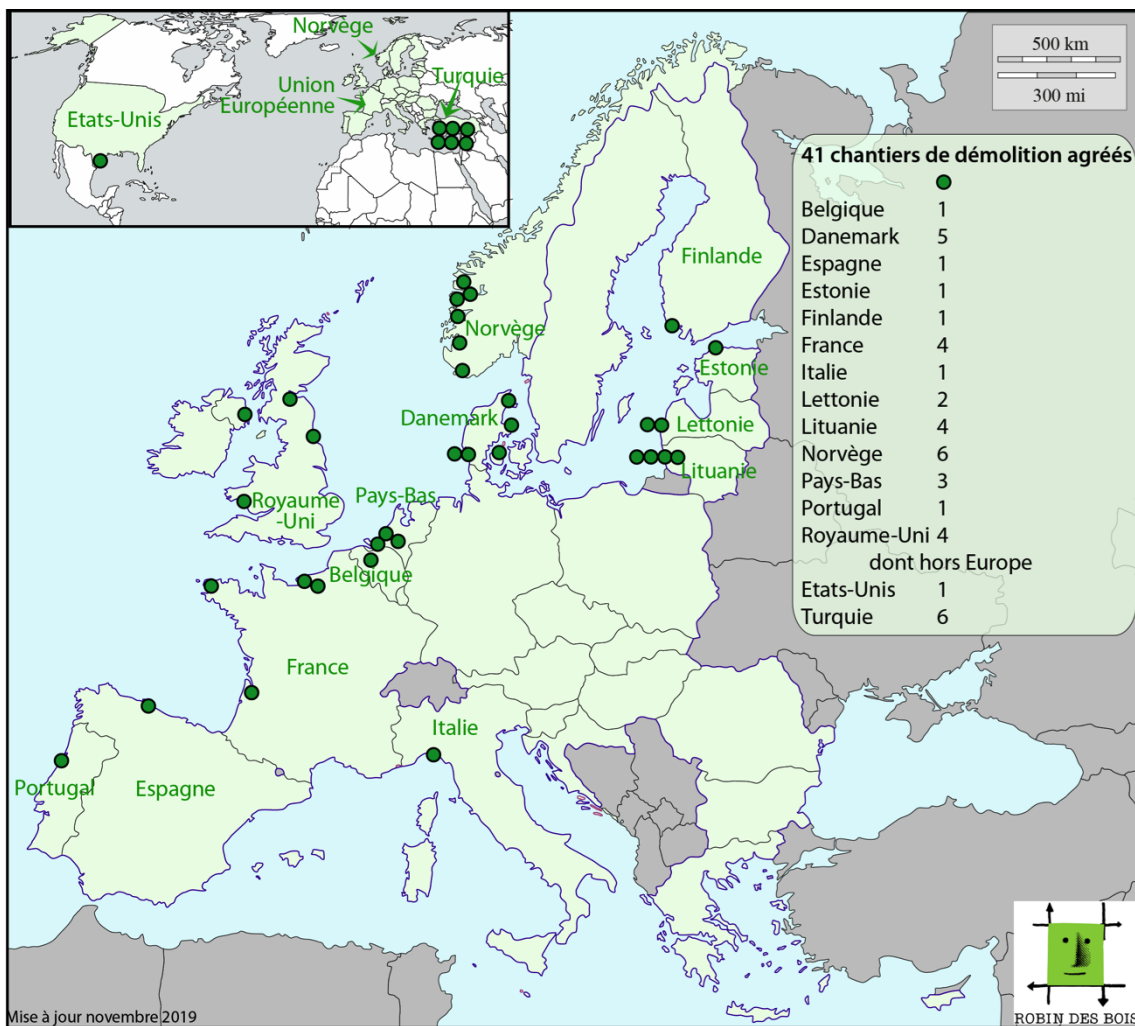
Le tribunal s'enlise dans les polémiques sur le statut du *Rio Tagus* - déchet ou navire - ou sur l'identité de son propriétaire - l'État français ou le ferrailleur Varadero - et écarte les atteintes à l'environnement consécutives au naufrage d'une épave polluée et à sa démolition dans des conditions difficilement maîtrisables.

Le Port de Sète prévoit malgré tout un nouvel appel d'offres qui lui permettra de sélectionner un prestataire et d'être prêt au cas où l'urgence serait reconnue avant que le *Rio Tagus* ne soit au fond du canal.



Rio Tagus, quai Paul Riquet, Sète, juin 2018. © Anthony Levrot

Élargissement de la liste européenne



La liste des chantiers de démolition des navires agréés par l'Union Européenne continue de s'étoffer. La Commission Européenne propose de la faire passer de 34 à 41. Les autorités de Lettonie, Lituanie, Norvège et Pays-Bas ont déclaré la conformité de 4 chantiers supplémentaires installés sur leur territoire national. Les trois chantiers turcs Ege Celik San, Öge Gemi Söküm et Sök Denizcilik seront inclus dans la liste lors de la prochaine mise à jour. Le chantier Sök Denizcilik avait fait l'objet de visites de site en 2018 et d'un rapport émettant des réserves quant à la conformité à certains points du règlement européen. Ces réserves ont été levées en 2019. Un an avant d'être inclus dans la liste des installations agréées, le chantier a été choisi par la Royal Navy pour réceptionner deux anciens pétroliers ravitailleurs et leurs déchets amiantés (voir p 4). Le Royaume-Uni montre le mauvais exemple aux armateurs de commerce.

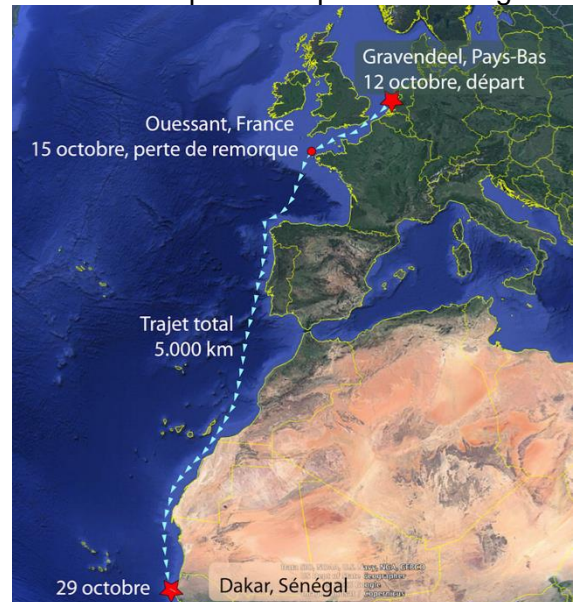
Dans le même temps, la Commission a ouvert une procédure contre 9 États-membres qui n'ont pas intégré à leur législation toutes les obligations définies par le règlement 1257/2013 relatif au recyclage des navires. L'Allemagne, Chypre, la Croatie, la Grèce, l'Italie, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie et la Suède sont priés de se mettre en conformité et notamment de désigner les autorités compétentes et de fixer les sanctions applicables. On remarque aussi que l'Allemagne et la Grèce, grands pourvoyeurs de navires à démolir ne disposent d'aucun chantier de démolition agréé sur leur territoire.

Europe-Afrique: le trafic continue

En novembre 2013, dans "A la Casse " n°33, Robin des Bois a alerté sur l'exportation de vieilles péniches tankers d'Europe vers l'Afrique. Ces péniches sont exploitées sur le Rhin et les canaux d'Europe du Nord. Quand elles sont en fin de carrière ou quand elles ne répondent plus aux normes européennes environnementales et de sécurité, au lieu d'être démantelées dans des chantiers spécialisés aux Pays-Bas ou en Allemagne, elles sont en routine expédiées vers l'Afrique. Beaucoup n'arrivent pas à destination. Les conditions du voyage des convois sont mal encadrées, les accidents sont fréquents. Pour rentabiliser le voyage, il arrive que les remorqueurs tractent deux péniches. Interrogées par Robin des Bois, la préfecture maritime et la commission européenne avaient mis en avant dans leurs réponses la réglementation internationale: il n'est pas possible d'interdire le transit de péniches en remorque dans les eaux européennes.

En 2019, cette filière d'exportation continue de frapper. Aucun frein n'a été mis à des trafics d'unités fluviales et sous-normes qui constituent une menace pour la sécurité maritime et l'environnement durant le périple transocéanique puis dans leur nouvelle zone d'exploitation.

Le 15 octobre 2019, un porte-conteneurs signale un objet dérivant au nord-est d'Ouessant. Il s'agit de la partie arrière de la péniche *Therese Straub* qui s'est brisée en deux. L'épave est prise en charge et remorquée à Brest par le remorqueur *Abeille Bourbon* dépêché sur zone. Le remorqueur sous pavillon moldave *Arion* n'avait pas fait part de cet accident aux pays riverains. Il n'avait pas davantage signalé son transit avec un "objet flottant" qui n'a jamais été conçu pour résister aux vagues de l'océan. Au mépris de la sécurité maritime, il a continué son voyage "sous surveillance" du CROSS avec la moitié avant de la péniche. La prudence la plus élémentaire aurait dû l'obliger à gagner le port le plus proche. Il est repéré le 18 octobre naviguant à vitesse réduite entre 3,8 et 4,7 nœuds, au large de La Corogne (Espagne). Le 20 octobre, il est au large du Portugal, sa vitesse affichée est de 6,7 nœuds. Il n'a officiellement touché aucun port où il aurait pu se délester de sa demi péniche. Il est en route pour l'Afrique. Il longe les côtes africaines à une vitesse de croisière de 7-8 nœuds. Annoncé initialement à Abidjan, (Côte d'Ivoire), il gagne finalement Dakar (Sénégal). Depuis le 29 octobre, il est resté au mouillage en baie de Gorée.



La moitié arrière de la *Therese Straub* devra être assainie et ferrillée à Brest; elle contient des hydrocarbures résiduels et de l'amiante dans le compartiment machines.

Le sort de la partie avant - coulée, récupérée au large de la péninsule ibérique, remorquée à Dakar ? - n'est à l'heure actuelle pas connu.

Therese Straub (ex-*Inge*). Péniche pétrolière. Longueur 109 m. Construite en 1970 à Bodenwerder (Basse-Saxe, Allemagne) par Arminiuswerft. Dernier armateur connu *Therese Straub Besitzges* (Würzburg, Allemagne).



Therese Straub, 1988. © Klaus Flemming



Octobre 2019. © Marine Nationale

Cameroun : 45 navires sous pavillon de complaisance ou sous pavillon pirate ?

Deux navires sont partis à la casse ce trimestre sous pavillon du Cameroun: l'*Aberdeen* (OMI 7800540) un roulier arrêté pour trafic de drogue en Italie et le *Sevastopol* (OMI 6523951) ex ferry sous pavillon ukrainien puis russe exploité dans le détroit de Kerch en mer Noire. Ils ont tous deux été dirigés vers les chantiers d'Aliaga Il s'agit des premiers navires échoués pour démolition sous ce pavillon corbillard émergent. La question se pose de savoir s'il s'agit d'immatriculations officiellement agréées par les autorités camerounaises ou si elles résultent en totalité ou en partie d'une usurpation facilitée par le manque de vigilance de l'administration du Cameroun. Dans les deux hypothèses, le gouvernement du Cameroun ne serait pas exempt d'imprudence et de reproche.



L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a alerté sur les immatriculations frauduleuses et étudie les cas des registres des Fidji, des Maldives, de la Micronésie, de Nauru, des Samoa, de la Tanzanie, de la République Démocratique du Congo et du Vanuatu.

La crainte que le registre du Cameroun soit à son tour contaminé par le virus de l'usurpation ou de la corruption mérite d'être dissipée.

Selon la base de donnée Equasis, la flotte camerounaise compte 117 navires dont le statut est "en service" parmi lesquels 63 navires de pêche. Pour 35% d'entre eux (soit 35 navires de commerce et 11 navires de pêche) l'immatriculation date de moins d'un an; ces navires sont enregistrés sous pavillon du Cameroun ou affichent le pavillon du Cameroun dans leur AIS (Automatic Identification System) alors que leur armateur n'est pas établi au Cameroun. Parmi ces nouveaux inscrits sur le registre du Cameroun, 18, toutes catégories confondues, sont âgés de 40 à 54 ans.

Parmi les 35 navires de commerce, 22 sont des cargos polyvalents, 2 des cargos réfrigérés, 2 des vraquiers et 2 des tankers. Leur âge moyen est de 34 ans. La majorité (19 navires) est exploitée en Méditerranée ou en mer Noire. Les armateurs sont principalement établis en Ukraine (7), en Russie (5), en Turquie (4), au Liban (2) ou aux Émirats Arabes Unis (2).

Les 11 navires de pêche appartiennent à des armateurs de pays tiers mais pêchent dans les eaux d'Afrique de l'Ouest à l'exception des *Astan II*, *Elonga* et *Oriental 77*. 9 sont des gros navires-usines construits pour les flottes de l'Union Soviétique et de ses alliés:

Archimedes, 117,50 m de longueur du type Sprut

Fredrikshamn, *Humpback Whale*, et *Trondheim*, 104,5 m de longueur, du type *Pulkovskiy Meridian*

Grey Whale, *Pilot Whale*, *Sei Whale* et *Vega*, 93,9 m de longueur, du type *Ivan Bochkov*

Elonga, 53,8 m de longueur, du type Alpinist

Cargo polyvalent

Agios Rafail (ex-*Louise*, ex-*Irmelin*, ex-*Westream*, ex-*Osteturm*). OMI 7118181. 48 ans. Propriétaire Vital Shipping Co (Albanie). Pavillon Cameroun depuis le 26 juillet 2019. Exploité en Méditerranée.

Dikili (Turquie), janvier 2014. © Ersin Aydoan



Aressa (ex-*Baltiskiy-103*). OMI 7612498. 41 ans. Propriétaire Baltrechtflot Ltd (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 22 février 2019. Exploité en Atlantique / mer du Nord.



Cerencan (ex-*Yuriy Kotsyubinskiy*). OMI 7644130. 42 ans. Propriétaire Ege Trade Inc (Turquie). Pavillon Cameroun depuis le 29 août 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Port de Bartin (Turquie), 6 novembre 2018. © Babur Halulu

Cameroun

Delphinus (ex-Volgo-Don 233). OMI 8871687. 40 ans. Propriétaire Kent Shipping & Chartering Ltd (Turquie). Pavillon Cameroun depuis le 1er juillet 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée.

Evgenia Z (ex-Yevgeniya Z, ex-Evgenia Z, ex-Volgo-Don 5022). OMI 8955653. 49 ans. Propriétaire TBS Shipping Co LLC (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 6 novembre 2018. Navire fluvio-maritime. Exploité en mer Noire.



Rostov-sur-le-Don, 8 août 2014 © Sychikov



Khalil 10 (ex-Goddess, ex-Cheng Gong No. 1, ex-Zhen Yu 3, ex-Umiji). OMI 8503125. 34 ans. Propriétaire Abdullah NGM (Koweït). Pavillon Cameroun depuis le 24 avril 2019 puis Tanzanie à partir d'août 2019. Exploité dans le golfe Persique. Racheté en août 2019, renommé *Senaz* sous pavillon Tanzanie.

Dubai, 22 septembre 2019 © Reza

Leonid Khotkin (ex-Volzhskiy-27). OMI 8949434. 30 ans. Propriétaire Marine Safety Management Ltd (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 16 septembre 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Lucas (ex-Merbey, ex-Omerbey 1, ex-Merbey, ex-Omerbey I). OMI 9075462. 25 ans. Propriétaire Barchester Holdings Ltd (Gibraltar). Pavillon Cameroun depuis le 24 mars 2018. Connu de l'OMI et d'Equasis comme *Merbey*. Son AIS le présente comme *Lucas*. Exploité en Afrique.

Lutuf (ex-Miwa Maru, ex-Daikyo Maru No. 5, ex-Taishin Maru). OMI 9109653. 25 ans. Propriétaire Polar Movement Shipping & Trading (Iles Marshall). Pavillon Cameroun depuis le 1 janvier 2019. Exploité en Méditerranée.



18 mai 2019, *Lutuf* at Alsancak Port, Izmir (Turquie) © Icozkan

Newlife (ex-Pavel Postyshev). OMI 8876510. 45 ans. Propriétaire Afdal Sharik Ltd (Émirats Arabes Unis). Pavillon Cameroun depuis le 1 juillet 2019. Exploité en Méditerranée / mer Noire.



Rijeka, 26 mars 2019. © Ribor

Nezha (ex-Alianca, ex-Inkeri, ex-Draco, ex-Rhein Agent, ex-Gitta, ex-Sagitta I, ex-Sagitta). OMI 7392593. 46 ans. Propriétaire GMZ Shipmanagement SA (Liban). Pavillon Cameroun depuis le 13 juillet 2019. Exploité en Méditerranée.



Colon, Panama, 24 avril 2015. © Pascal Breidel

Niky (ex-Bryan Joseph I, ex-Pioneer Star I, ex-Pioneer Star, ex-Arawak Clipper, ex-Cavalier Clipper, ex-Fokion, ex-Gritt Clipper, ex-Jonny H, ex-Jonny Ritscher, ex-Bell Victor). OMI 6805165. 52 ans. Propriétaire Puello SRC (Panama). Pavillon Cameroun depuis le 1 août 2019. Exploité en Amérique Latine.

Otto (ex-Ulfat, ex-Ulfet, ex-West Express, ex-Merchant Bravery, ex-Norwegian Crusader, ex-Jolly Giallo, ex-Stevi, ex-Norwegian Crusader). OMI 7724253. 41 ans. Propriétaire Care of Shega-Group SA (Albanie). Pavillon Cameroun depuis le 26 janvier 2019. Exploité en Méditerranée.

Palladiy (ex-Volgo-Don 5087). OMI 8856261. 35 ans. Propriétaire Yug-Dniprotrans Ltd (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 8 janvier 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Pawell (ex-Pal Palych, ex-Emhani Ana, ex-Gotland 1, ex-Gotland, ex-Euklid, ex-Sena, ex-Maelo, ex-Zuiderzee). OMI 8315499. 35 ans. Propriétaire Rost Ship Service Ltd (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 26 juillet 2019. Exploité en Méditerranée / mer Noire.



Mer de Marmara, 29 juillet 2019.
© Emre Celal Bozkurt



Peresvet (ex-Roelof, ex-BBC Frisia, ex-Calypso, ex-Annegret). OMI 8919879. 27 ans. Propriétaire Anship LLC (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 24 janvier 2019. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Roelof, au mouillage à Santander (Espagne), 9 septembre 2018. © Nachete Muccio

Polkovnik Fesenko (ex-Ivan Kudrya). OMI 7740491. 41 ans. Propriétaire World Line Ltd (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 9 septembre 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Rani (ex-Ramzi, ex-Mary Rose, ex-Nargys, ex-Sofia, ex-Wilja, ex-Listerland, ex-Aros Force, ex-Norrland). OMI 7700207. OMI 42 ans. Propriétaire Safe Sea Services SARL (Liban). Pavillon Cameroun depuis le 27 septembre 2019. Exploité en Méditerranée.



Ramzi, Le Pirée (Grèce), 28 avril 2017. © Sakis Antoniou

Sheksna. OMI 8876572. 25 ans. Propriétaire Aspol-Baltic Corp LTD (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 13 août 2019. Exploité en entre l'Afrique, la Méditerranée et l'Europe du Nord.



Solka 2 (ex-Volgo-Balt 126). OMI 8230120. 49 ans. Propriétaire Seatron Shipping Ltd (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 10 juillet 2019. Navire fluvio-maritime. Officiellement pavillon Tanzanie selon Equasis et l'OMI; son AIS l'annonce comme camerounais. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Solka 2, détroit du Bosphore, 26 août 2012.
© Marc Ottini

Sormovskij-122 (ex-Sormovo, ex-Sormovskiy 122, ex-Infinity, ex-Sormovskiy-122). OMI 8227410. 35 ans. Propriétaire Sormovo Gemi Kilamara ve Deniz (Turquie). Pavillon Cameroun depuis le 5 août 2019. Navire fluvio-maritime. Exploité en Méditerranée / mer Noire.

Victoria (ex-Vera 777, ex-Xin Long Zhou 155). OMI 9365415. 12 ans. Propriétaire Samtex Alliance Ltd (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 27 septembre 2019. Officiellement pavillon Comores selon Equasis et l'OMI; son AIS l'annonce comme camerounais. Exploité en mer Noire.



Chernomorsk (Ukraine), 19 septembre 2019. © Lansckoy

Cargo réfrigéré



Sunny Lisa (ex-Igloo Lion, ex-Lindo). OMI 7359278. 44 ans. Propriétaire Shipdeal Corp. Propriétaire (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 11 avril 2019. Exploité entre l'Afrique et l'Europe du Nord.

Sunny Lisa, IJmuiden (Pays-Bas), 15 juillet 2017.
© Patrick Deenik

Uthaiwan (ex-Renown Reefer, ex-Honor, ex-Wisdom Sea Reefer, ex-Chaicharoen, ex-New Sea Reefer, ex-Raiatea, ex-Dakota, ex-Jan Mayen, ex-Jan Willem). OMI 7637527. 42 ans. Propriétaire Marine Honor SA (Bélize). Pavillon Cameroun depuis le 10 septembre 2019. Exploité en Asie. Officiellement *Renown Reefer* selon l'OMI, *Honor* selon Equasis, pavillon inconnu; son AIS l'annonce comme camerounais *Uthaiwan*. Il est blacklisté par la Commission des Thons de l'Océan Indien depuis mai 2018 pour pratique de pêche illicite, non déclarée et non réglementée.



Wisdom Sea Reefer



Uthaiwan

© Trygg Mat Tracking

Vraquier

New Orion (ex-*Liberty Prudencia*, ex-*New Orion*). OMI 9250141. 16 ans. Propriétaire Vercaia Holdings Ltd (Chypre). Pavillon Cameroun depuis le 1 janvier 2019. Exploité entre la Chine et le Moyen-Orient.



Taichung (Taiwan), 6 septembre 2018. © Benson Lin

Solanjo (ex-*Stako*). OMI 8028486. 38 ans. Propriétaire inconnu. Pavillon Cameroun depuis le 5 mars 2019. Exploité en Afrique.



1er mai 2013, à Boma (RDC). © FeatureBox/vesseltracker

Tanker

Morgana (ex-*Bder*, ex-*Bdin*, ex-*Badr*, ex-*Peak*). OMI 9356426. 11 ans. Dernier propriétaire connu General National Maritime Transport Co (Libye). Pavillon Cameroun depuis le 6 août 2019. Exploité en mer Noire. Connu de l'OMI et d'Equasis comme *Bder*, pavillon Libye. Son AIS le présente comme *Morgana* sous pavillon Cameroun



Bosphore, 19 septembre 2017 © Cengiz Tokgöz



Trans Ocean (ex-*Trans Sea*, ex-*Geneve*). OMI 9039755. 27 ans. Propriétaire Safe Sea Services SARL (Liban). Pavillon Cameroun depuis le 12 août 2019. Exploité au Moyen-Orient.

Terminal pétrolier de Sohar (Oman), 28 juin 2014.
© Rik van Marle

Roulier



Aberdeen (ex-SC *Aberdeen*, ex-*Tungenes*, ex-*Astrea*, ex-*Erik Jarl*). OMI 7800540. 40 ans. Pavillon Cameroun depuis le 1 septembre 2019. Navire saisi pour trafic de drogue en Italie. Démoli en Turquie (voir p 74).

Aberdeen, Aliaga. © **Selim San**

Ferry



Sevastopol (ex-V *Admiral Klokachev*, ex-*Smorbukk*, ex-*Fenring*, ex-*Askoy*). OMI 6523951. 54 ans. Propriétaire Sevastopol Transport Systems (Ukraine). Pavillon Cameroun depuis le 7 août 2019. Exploité en mer Noire. Démoli en Turquie sous le nom de *Marti* (voir p 23).

Marti, ex *Sevastopol*, Aliaga. © **Selim San**

Remorqueur

Buddha 2 (ex-*Linge*). OMI 8613205. 32 ans. Propriétaire Deep Frontline Shippers Ltd (Nigéria). Pavillon Cameroun depuis le 24 septembre 2019. Ex navire de la Marine des Pays-Bas exporté en Afrique en mai 2019.

Linge, Slikkerveen, 19 janvier 2019. © **Gert Jan Kok**



Hani Sea. OMI 9616890. 8 ans. Propriétaire Kamal & Adel Sea Cargo LLC (Iran). Pavillon Cameroun depuis le 30 août 2019. Officiellement pavillon Panama selon l'OMI et Equasis, Cameroun selon son AIS. Exploité au Moyen-Orient.



Shark II, Dubai, 15 avril 2012. © **Ibraim Nassoura**

Lusca (ex-*Shark 2*). OMI 7930199. 39 ans. Propriétaire Gulf Beaches for Petroleum (Irak). Pavillon Cameroun depuis le 24 novembre 2018. Exploité au Moyen-Orient.

Tugelite (ex-*Dranske Y 1658*, ex-*Kormoran Y 1658*). OMI 8922565. 30 ans. Ex remorqueur de la Marine est-allemande puis transféré à la Marine de la République fédérale en 1990. En 2010 il est remorqué au Danemark pour démolition mais est revendu et part finalement pour le Nigéria. Propriétaire STT-Ships-Trading-Holding OU (Estonie). Pavillon Cameroun depuis le 1 juin 2018. Exploité en Afrique.



Y1658 *Dranske*, chantier de démolition de Frederikshavn (Danemark), 12 septembre 2011. © Göran Nilsson



Novembre 2012, Las Palmas (Canaries, Espagne), juste avant son départ pour le Nigéria © Rick Vince

Navire de soutien à la pêche

Light 1 (ex-*Explorer II*) OMI 9171644. 22 ans. Propriétaire Lighthouse Marine Service Co (Turquie). Pavillon Cameroun depuis le 4 décembre 2018. Exploité en Amérique Latine.

Navire de pêche

Archimedes (ex-*Kovas*, ex-*Rytas*, ex-*Archimedes*, ex-*Arkhimed*). OMI 7610426. 40 ans. Propriétaire Baltic-Atlant Shipping Lithuania (Lituanie). Pavillon Cameroun depuis le 8 juin 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.



Kovas, au large de Nouadhibou, Mauritanie, 2 septembre 2014. © Sergejus



Astan II (ex-*Atlas Khoramshahr*, ex-*Praia De Samil*). OMI 9306500. 16 ans. Propriétaire Tokayaka LTD (Sri Lanka). Pavillon Cameroun depuis le 16 avril 2019. Exploité dans l'océan Indien.

Atlas Khoramshahr en chantier aux Emirats Arabes Unis, 25 juillet 2017. © Atlas Seyd Kish

Cameroun

Elonga (ex-*Adexe Primero*, ex-*Shipunskiy*) OMI 8834823. 29 ans. Propriétaire Canarias Royal Fishing SL (Canaries, Espagne). Pavillon Cameroun depuis le 19 novembre 2018. Connu de l'OMI et d'Equasis comme *Adexe Primero*, pavillon Espagne, son AIS le présente comme le camerounais *Elonga*. Exploité en Europe du Nord.



Elonga, Klaipeda (Lituanie), 7 mars 2019. © Gena Anfimov



Fredrikshamn (ex-*King Ray*, ex-*Volga*, ex-*Motiejus Valancius*, ex-*Zarayusk*). OMI 8730132. 30 ans. Propriétaire Sundborn Management Ltd (Chypre). Pavillon Cameroun depuis le 28 août 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.

Kings Ray, Las Palmas, 2014-06-01 © Hans Hausmann

Grey Whale (ex-*Kazan*). OMI 7703962. 49 ans. Propriétaire Atlantic Whale Ltd (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 18 avril 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.

Humpback Whale (ex-*Valeriy Kravchenko*, ex-*Strelets*, ex-*Kapitan Solyanik*). OMI 9120281. 25 ans. Propriétaire Alians Marin Ltd (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 12 septembre 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.



Las Palmas, 10 décembre 2012. © Claes

Oriental 77 (ex-*Oryong No. 705*, ex-*Haeng Bok No. 106*). OMI 8619338. 32 ans. Propriétaire DJ Oriental Shipping Co Ltd SA (Panama). Pavillon Cameroun depuis le 17 octobre 2018. Exploité en Extrême-Orient pour le transport de poisson.



Oriental 77, Wakkanai, Japon, 17 octobre 2019. © Jong-nu kim

Cameroun

Pilot Whale (ex-*Mikhail Verbitskiy*, ex-*Pilot Whale*, ex-*Mikhail Verbitskiy*). OMI 7703986. 36 ans. Propriétaire Transco Co Ltd (Russe). Pavillon Cameroun depuis le 11 août 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.



Las Palmas (Canaries, Espagne), 23 octobre 2013.
© WG7000 Marine Traffic



Sei Whale (ex-*Seyval*, ex-*Sei Whale*, ex-*Yefim Krivosheyev*). OMI 7703950. 49 ans. Propriétaire Alians Marin Ltd (Russie). Pavillon Cameroun depuis le 7 mai 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.

Seyval, Las Palmas (Canaries, Espagne), 30 décembre 2018.
© Rolf Bridde

Trondheim (ex-*King Fisher*, ex-*Zaostrovye*). OMI 8832112. 29 ans. Propriétaire Sundborn Management Ltd (Chypre). Pavillon Cameroun depuis le 1er septembre 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.



Mars 2018, Abidjan, Côte d'Ivoire. Le cargo réfrigéré *Scombrus*, pavillon Îles Féroé, décharge des maquereaux pêchés par le *Trondheim* dans les eaux d'Afrique de l'Ouest, transbordés à Las Palmas, Canaries, Union Européenne puis transportés dans des conditions sanitaires indignes en Afrique de l'Ouest.

© C. Nithart/Robin des Bois

Vega (ex-*Skagen*, ex-*Gotland*, ex-*King Bass*, ex-*Sverdlovsk*). OMI 8325353. 35 ans. Propriétaire Pescado Ltd (Saint-Vincent-et-Grenadines). Pavillon Cameroun depuis le 1er septembre 2019. Exploité en Afrique de l'Ouest.



Skagen, Au large de l'Angola, 25 octobre 2017. © Vladimir Knyaz

Trade Winds Ship Recycling Forum. Hong Kong. 5-6 mars 2019

conclusion

La 1ère partie concernait les évolutions réglementaires, Convention de Hong Kong, réglementations nationales en Inde et au Bangladesh, règlement européen, inventaire des matériaux dangereux (voir "[A la Casse n° 55](#)", p 8-12). La 2^{ème} partie faisait état de certaines évolutions mises en œuvre concrètement par des armateurs et des chantiers dans le cadre de démarches « volontaires » (voir "[A la Casse n° 56](#)", p 9-15). Robin des Bois participait à cet événement.

Les intervenants ont affiché leur objectif d'améliorer les pratiques. Deux voies ont été explorées: la mise en place de réglementations ou la mise en place d'actions volontaires.

Règlementaire ou volontaire ?

Les réglementations nationales ou internationales s'imposent à tous. Le règlement européen adopté après des années de négociation est applicable depuis le 1er janvier 2019. Cependant, il peut être contourné à l'exemple du dépavillonnage dans les derniers mois ou jours d'un navire voué à la démolition. "A la Casse" a observé qu'en 2018 au moins 40% des navires appartenant à des armateurs européens ont abandonné leur pavillon d'exploitation avant la démolition. Dans leurs plaidoyers, les armateurs mettent en avant que les chantiers de la liste européenne sont dans l'incapacité de démolir des grands navires: le dépavillonnage et l'échouage seraient donc des obligations. En réalité, dans cette liste 6 chantiers sont capables d'accueillir de "grands navires" jusqu'à 290 m de longueur, voire 556 !

Aux contraintes qui viennent de l'extérieur, les armateurs préfèrent les engagements volontaires qui viennent de l'intérieur. Le shipping définit les standards qu'il souhaite appliquer en pondérant les objectifs de rentabilité, la sécurité des travailleurs des chantiers et la limitation des empreintes sur l'environnement ("profitable, safe, environmentally sound"). Cette démarche a l'avantage de pouvoir être mise en place rapidement mais elle ne concerne qu'une partie des acteurs - ceux qui sont sur le devant de la scène - et elle postule avec optimisme que la vertu l'emportera en toutes circonstances sur les effets d'aubaine. Il a été dit à plusieurs reprises au cours du forum que pour 90% des armateurs envoyant un navire à la démolition, le facteur le plus important sinon le seul était le prix d'achat à la tonne.

Dans l'idéal, les deux voies règlementaire ou volontaire pourraient converger mais en réalité elles restent parallèles pour ne pas dire divergentes. Ainsi Maersk et l'Union Européenne ont développé chacun de leur côté leurs listes de chantiers agréés. Pour l'heure, la Commission Européenne ne juge pas conformes à ses standards les chantiers jugés conformes par Maersk, comme la plupart des chantiers ayant obtenu un certificat de conformité à la Convention de Hong Kong délivrés par des sociétés de classification reconnues.

Mutisme sur la responsabilité sociale et environnementale

Les armateurs vantent des codes successifs de bonnes pratiques depuis la construction des navires, jusqu'à la démolition en passant par l'exploitation. Ces codes sont des engagements, ils n'entraînent pas d'obligations. Pendant le forum de Hong Kong, les questions de la gestion des déchets et de la sécurité des opérations de démolition ont été éludées, voire évitées.

Les armateurs ne se considèrent pas comme des producteurs de déchets et par conséquent ils ne souhaitent pas s'engager dans la démarche de traçabilité depuis le chantier de construction jusqu'au chantier de démolition. Il a été répété qu'un navire n'est pas un déchet et que les taux de recyclage pouvaient atteindre 98%, une performance jamais atteinte pour les déchets du BTP ou les déchets domestiques. Sur la base annuelle de 10 millions de tonnes lèges, une telle performance laisserait encore sur le tapis 200.000 t de déchets dangereux à gérer alors que les pathologies de l'amiante ou d'éléments traces métalliques se déclenchent à partir de quelques microgrammes ou milligrammes

inhalés ou ingérés. L'extraction préalable des substances dangereuses et leur éventuel retour pour traitement approprié dans les pays où des sites d'élimination de déchets dangereux sont disponibles n'ont évidemment pas été abordés. Selon une campagne menée début 2019 par le ministère de l'Environnement du Bangladesh, la plupart des chantiers inspectés ne disposaient pas d'équipements adéquats à la gestion des déchets (séparateur d'hydrocarbure, incinérateur, matériel de stockage...). Des amendes ont été prononcées; elles allaient de 50.000 à 80.000 takas (590 à 945 US\$).

La Convention de Hong Kong impose aux chantiers de démolition d'élaborer un plan de gestion du chantier (SRPF, Ship Recycling Facility Plan) selon les lignes directrices élaborées par l'OMI et incluant notamment des systèmes de contrôle et de suivi des performances, des méthodes et des réalisations. Le SRPF organise l'archivage de toutes les données disponibles pour chaque navire recyclé et en particulier les prélèvements et analyses, la traçabilité des déchets, les bordereaux d'expédition, les accidents éventuels et blessures. Il est recommandé de conserver ces données pendant au moins 5 ans. Le SRPF permet donc de disposer pour chaque navire d'un bilan matières. Il est communiqué aux armateurs. Il est regrettable que ces informations ne soient pas accessibles à toutes les parties intéressées. Les seuls armateurs à en faire état sont les marines militaires. A bien y regarder, les propriétaires des navires démolis et les chantiers qui n'intègrent pas dans leur prix d'achat le coût de la gestion des déchets ont un intérêt commun à se taire. Les premiers pour consolider la doctrine selon laquelle les navires en fin de vie ne sont pas des déchets, les seconds pour dissimuler leurs carences dans la gestion des déchets dangereux. Si les chantiers asiatiques intégraient dans le bilan de chaque opération de démantèlement les coûts de la gestion des déchets conformes aux standards en vigueur dans les pays occidentaux ils seraient obligés de baisser les prix d'achat et se heurteraient à la concurrence des chantiers européens et d'Amérique du Nord. Les armateurs occidentaux et les chantiers de démolition asiatiques ont un intérêt commun à faire croire que chaque transaction se résume à la vente et au recyclage de milliers de tonnes de métaux en occultant des centaines de tonnes de déchets dangereux.

La responsabilité en cas d'accident est un autre point noir. La responsabilité du dernier armateur n'est jamais engagée même quand les accidents mortels sont causés par un inertage insuffisant des citernes ou par la présence inattendue de substances dangereuses. Interrogé par Trade Winds, organisateur du forum de Hong Kong, l'armateur grec Polembros s'est dit non concerné par la mort de deux ouvriers en février 2019 à la suite d'une explosion pendant la démolition du *Greek Warrior* au motif que la compagnie n'était plus propriétaire de l'ex tanker. Assumer la responsabilité d'un tanker en fin de vie est un tabou et un fardeau trop lourd à porter pour les armateurs. Il n'est pas question d'exempter le chantier de ses responsabilités en matière de sécurité, mais le dernier armateur devrait dans certains cas être appelé à reconnaître et à assumer lui aussi une part de responsabilité.

L'omission du principe de proximité

Il serait absurde d'exiger que tous les navires exploités dans l'océan Pacifique et dans l'océan Indien par des armateurs européens reviennent en Europe pour y être démolis. Il ne l'est pas moins d'expédier en Asie, par leurs propres moyens ou en remorque, des navires marchands exploités en Arctique, dans les Grands Lacs d'Amérique du Nord ou entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

De même, les navires abandonnés pour des raisons diverses doivent être démolis dans ou au plus près des ports où ils gisent et se dégradent. Tous les trajets inutiles exposent des équipages de circonstances à des risques de naufrages et les écosystèmes marins et côtiers à des risques évitables. Le plus court est le plus sûr et il évite aussi de recourir inutilement à des carburants fossiles dont toute la communauté maritime est unanime à recommander l'économie. De toute évidence à Hong Kong, la proximité n'était pas d'actualité et la démolition des navires n'a pas échappé à la mondialisation sans limite.

Les navires accidentés n'ont pas survécu

Au troisième trimestre 2019, 6 navires victimes d'accidents récents ont été envoyés à la casse. Le *Candy* et le *KMTC Hongkong* victimes d'explosions ont été livrés avec leurs résidus de combustion aux chantiers d'Aliaga et de Chattogram. Le *Vos Primrose* mis au rebut après un incendie en chantier a empoisonné mortellement 2 ouvriers au Bangladesh. Le *Solomon Trader* échoué aux Iles Salomon et auteur d'une marée noire catastrophique a été renfloué puis remorqué sur 12.000 km jusqu'au Bangladesh. Le *Yusuf Celal* échoué sur la côte turque, et le *Framford* encastré dans un pont en Norvège ont été démolis dans des chantiers de proximité.

Incendies



1

Candy, p 60, Mer Noire → Turquie



2

KMTC Hongkong, p 39, Thaïlande → Bangladesh



3

Vos Primrose, p 50, Singapour → Bangladesh

Échouements



4

Solomon Trader, p 69, Iles Salomon → Bangladesh



5

Yusuf Celal, p 36, Turquie → Turquie

Collisions



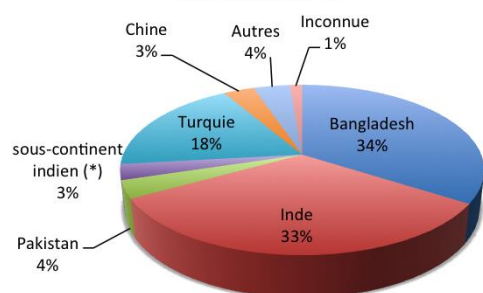
6

Framford, p 29, Norvège → Norvège

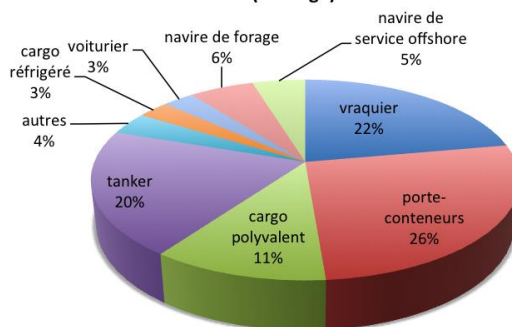
Crédits photos : 1 Euronews / 2 TNC / 3 Korabli.eu / 4 NewsHub / 5 Vira Haber / 6 RS Kristian Gerhard Jebsen

Bilan 3ème trimestre, juillet-août-septembre 2019: le crash

Parts de marché, 3ème trimestre 2019, tonnage démolé



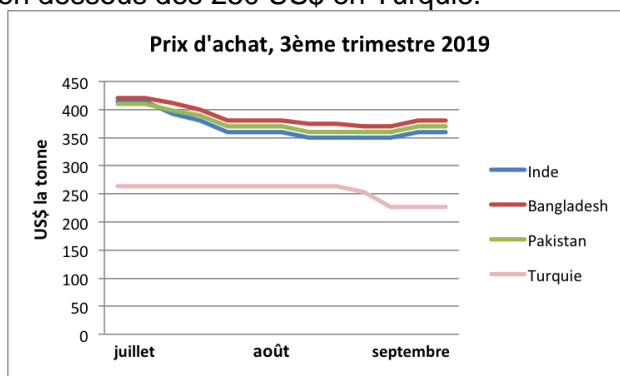
Catégories de navires, 3ème trimestre 2019 (tonnage)



(*) sous-continent indien, destination exacte non connue à ce jour

125 navires, moins 26 %. **763.000 tonnes**, moins 42 % par rapport au second trimestre 2019. Le Bangladesh (34%) et l'Inde (33%) sont au coude à coude. Dans le même temps, la Turquie qui a réceptionné le gros navire de forage grec *Ocean Rig Paros* (44.000 t) atteint 17% du tonnage recyclé. Le Pakistan n'attire toujours pas. La Chine ne démolit que les navires chinois.

La faiblesse des prix d'achats des chantiers incite les armateurs à différer la fin de vie de leurs navires. Dès le mois de juillet, les prix ont amorcé une baisse sensible, passant sous la barre des 400 US\$ dans le sous-continent indien, et en dessous des 250 US\$ en Turquie.



113 navires démolis en Asie, 95% du tonnage global. 39 construits en Union Européenne et en Norvège et 29 appartenant à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen.

57 navires (46%) détenus préalablement à la casse, dont les cargos polyvalents *Rafif* (35 ans) construit en Allemagne et *TK Rotterdam* (18 ans) construit en Roumanie, 13 détentions chacun et démolis en Turquie, le *Gypsumco*, 42 ans, construit au Royaume-Uni, démolé au Pakistan et le *Ayatt* 47 ans construit en Allemagne, démolé en Turquie, 11 détentions chacun.



Mai 2018, *TK Rotterdam*, Déroit de Chios, mer Égée. © Aegean Hawk



Octobre 2011, *Cevahir*, futur *Rafif*, Sotchi (Russie). © Ralf Grabbert

17 porte-conteneurs, 27% du tonnage, la 1^{ère} catégorie du trimestre devant les vraquiers, 22% du tonnage et les tankers (20%).

16 km, la longueur du convoi des démolis.

Le plus vieux, le laquier canadien *Cedarglen*, 60 ans, construit en Allemagne, échoué en Turquie comme sierra léonais *Eda* (p 64).

Le plus jeune, le navire de service à l'offshore *Vos Primrose*, 3 ans, construit en Chine, armateur néerlandais, victime d'un incendie lors de travaux en chantier, échoué au Bangladesh. Deux ouvriers sont morts pendant sa démolition (p 2 et 50).

47 navires dépavillonnés. 38% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard. Palaos (10) marque le pas et se fait rejoindre par les Comores. Le Gabon apparu le trimestre dernier, confirme sa place de n°3. 4 navires l'ont adopté: les 2 navires de services à l'offshore de l'américain Tidewater *John P Laborde* et *Wiggings Tide* (p 48 et 50) et les 2 porte-conteneurs taiwanais *Wan Hai 203* et *Wan Hai 205* (p 42).

Le remorqueur *Herakles*, ancien navire des garde-côtes britanniques a lui aussi adopté le pavillon du Gabon après sa vente à un spécialiste du rachat de vieilles coques. Il est toujours en service et est assigné au transport de la plate-forme pétrolière *GSF Rig 124* vers Alang. Sera-t-il lui aussi échoué dans les semaines ou mois à venir? Cette issue est la plus vraisemblable.

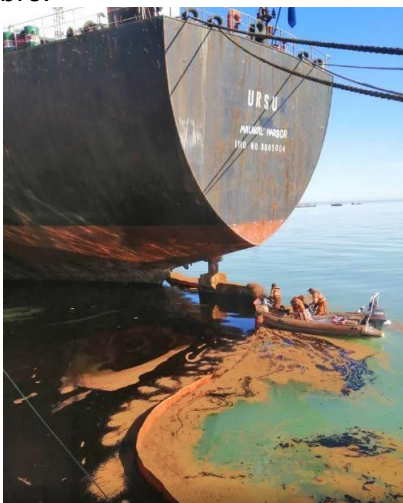
A suivre dans le prochain numéro.

Herakles (ex-*Anglian Prince*, ex-*Hispania*, ex-*Salvageman*). OMI 7725805. Longueur 69 m. Pavillon Malte puis Panama à partir de juillet 2019 et enfin Gabon. Connu pour avoir porté secours au sous-marin canadien *Chicoutimi*, ex britannique *Upholder* en octobre 2004 et au sous-marin nucléaire d'attaque de la Royal Navy *HMS Astute* en octobre 2010.

Un nouveau pavillon africain fait son apparition : celui du Cameroun avec 2 navires démolis en Turquie, l'ex-ferry de la mer Noire *Sevastopol* (p 23) et le roulier trafiquant de drogue *Aberdeen* (p 74). Les pavillons africains se diversifient dans la complaisance, à moins qu'ils ne soient victimes d'usurpation (voir à ce sujet "Cameroun: 45 navires sous pavillon de complaisance ou sous pavillon pirate ?" p 9).

Les nouvelles finales de l'*Ursus*

"**A la Casse**" n°56 (p 47) avait laissé le tanker *Ursus* (abrégé en *Ursu*) dans l'expectative. Après avoir répandu des hydrocarbures à Walvis Bay et sur le littoral namibien à cause d'un joint défectueux sur son arbre d'hélice, il était parti par ses propres moyens vers un chantier de démolition non précisé. Tombé en panne, il avait été sauvé in extremis de l'échouement par le remorqueur sud africain *SA Amandla* et avait trouvé refuge au Cap (Afrique du Sud). Une nouvelle fois, l'*Ursus* est reparti. Par chance, il a cette fois atteint son but, les chantiers de Chattogram, Bangladesh, où il s'est échoué le 6 octobre.



Mai 2019, marée noire à Walvis Bay
© Namib Times



Octobre 2019, l'*Ursu* échoué à Chattogram. © Fai Sel

Ferry / traversier

Hai Chang. OMI 9060132. Longueur 40 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Catamaran rapide construit en 1993 à Fremantle (Australie) par Austal Ships Pty Ltd. Il reliait à la vitesse de 32,5 nœuds Hong Kong au terminal ferry de Zhuhai en Chine continentale et pouvait embarquer 338 passagers. Propriétaire Zhuhai High Speed Passenger Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Zoushan.



capture d'écran



Terminal de China Ferry Kowloon, Hong Kong. © MK 2010 - CC BY-SA 3.0

Sevastopol (ex-*V Admiral Klokachev*, ex-*Smorbukk*, ex-*Askoy*). OMI 6523951. Longueur 52 m. Pavillon Russie, puis Cameroun pour son dernier voyage sous le nom de *Marti*. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1965 à Leirvik (Norvège) par Loland; rallongé en 1992 de 41 à 52 m.



Smorbukk, Norvège. © GAD



Sevastopol, Crimée. © Ministryofmineralwater

Il arrive en 2012 à Sébastopol, péninsule de Crimée, pour être exploité sous pavillon ukrainien et le nom de *V Admiral Klokachev*, du nom de Fedor Klokachev, le vice-amiral nommé par l'impératrice Catherine II de Russie pour diriger la flotte de la mer Noire. Après l'annexion de la Crimée par la Russie, il prend le pavillon russe et le nom de *Sevastopol* en juillet 2014. Il assure un service de ferry dans le détroit de Kerch entre Kerch sur la péninsule de Crimée et Kavkaz. L'ouverture en mai 2018 du pont de Crimée reliant Kerch à l'ouest, à la péninsule de Taman, kraï de Krasnodar à l'est, a rendu inutile le ferry obsolète.



Détroit de Kerch



Construction du pont de Crimée

Le 29 août 2019, l'ex *Sevastopol* devenu le camerounais *Marti* s'échoue à Aliaga dans le chantier Ege Gemi Söküm.

C'est le premier cas connu d'un départ à la casse sous le pavillon du Cameroun.
Immatriculation de complaisance d'un nouveau pavillon corbillard ou frauduleuse ? La question se pose. Voir à ce sujet le chapitre sur le pavillon du Cameroun p 9.

Marti à Aliaga. © Selim San



Navire à passagers

Adriana (ex-*Adriana III*, ex-*Adriana*, ex-*Aquarius*). OMI 7118404. Longueur 104 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1972 à Perama (Grèce) par United Sg Yard. Propriétaire Pacific Naval Register of London Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2007 à Cadix (Espagne) et à Brindisi (Italie). Vendu pour démolition en Turquie.



Adriana, remontée du Bosphore, 29 août 2014 © Marc Ottini



Août 2019, Aliaga. © Selim San



Septembre 2019. Réutilisation. © Selim San



Transporteur de bétail

Phoenix I (ex-Khalifeh Livestock, ex-Sea cross, ex-Alexandria Star, ex-Sun Wind, ex-Trade Wind, ex-Trade Link, ex-Atlantic Navigator, ex-Dania, ex-Ring). OMI 7026871. Ex cargo polyvalent converti en 2000. Longueur 82 m. Pavillon Panama. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1971 à Bilbao (Espagne) par Astilleros del Cadagua.



Période cargo. Avril 1998, Istanbul (Turquie).
© Ilhan Kermen



Période bétailière. Janvier 2018, Cengiz Tokgöz
(Turquie). © Anadoluhisari

Propriétaire Bovicom I BV (Pays-Bas). Détenu en 2001 à Sète (France), en 2005 à Koper (Slovénie), en 2006 à Las Palmas (Canaries, Espagne), en 2010 et 2011 de nouveau à Koper, en 2015 à Midia (Roumanie), en 2017 à Haïfa (Israël) et en 2018 de nouveau à Midia. Vendu pour démolition en Turquie.



Aliaga. 2019. © Selim San

Navire de pêche

Krasnoe Selo. OMI 8859902. Longueur 55 m, 834 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Un des 347 chalutiers du type *Vasilii Yakovenko* ou projet 502 EM sortis du chantier ukrainien Leninska Kuznya entre 1971 et 2009. Construit en 1992 à Kiev (Ukraine). Propriétaire Soyuz JSC (Russie). Son port d'attache était Mourmansk (Russie). Il s'échoue à Alang le 11 septembre.

Krasnoe Selo, Suez (Égypte). ©



Cargo polyvalent

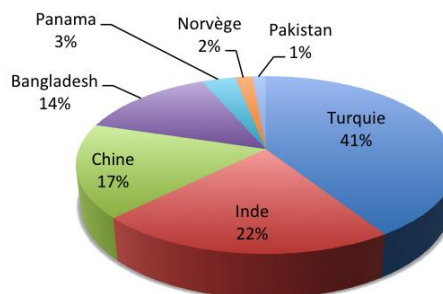
Les cargos polyvalents ou transporteurs de marchandises diverses transportent des produits ou des déchets en sacs, en caisses, en fûts, en cartons, généralement mis sur palettes ou des colis à nu, des engins roulants et des grumes. Certains peuvent aussi transporter des conteneurs en complément de cargaison.

Juin-juillet-août 2019

24 démolitions, 11% du tonnage total. Stable en unités, en hausse de 9% en tonnage. Six navires mesurent plus de 150 m représentant 60% du tonnage.

13 navires soit 41% du tonnage: la Turquie est la destination privilégiée des cargos polyvalents. Les autres se répartissent entre l'Inde (3 navires), la Chine (2 navires), le Bangladesh et le Pakistan (1 navire chacun). Le Panama a démoli 2 cargos abandonnés dans ses eaux depuis plusieurs années, la Norvège en a démoli un, accidenté dans un fjord norvégien.

Cargos polyvalents démolis au 3ème trimestre (tonnage)



34 ans: la moyenne d'âge au moment de la démolition. 9 cargos avaient plus de 40 ans. L'âge s'échelonne entre 9 ans pour le *Vsevolod Beletskiy* construit en Chine, pris dans un litige commercial et destiné au Bangladesh (p 33) et 48 ans pour le *Just Noran* construit en Allemagne, détenu pour trafic de drogue et échoué en Turquie (voir The END p 75).

58% : la part des cargos contrôlés par une société de classification n'appartenant pas à l'IACS (International Association of Classification Societies). Pour l'ensemble des navires démolis ce trimestre, elle est de 20%.

79% : le taux de détention préalable à la démolition. Le podium des navires sous-normes est occupé par 4 cargos polyvalents, le *TK Rotterdam* et le *Rafif* (13 détentions chacun) démolis en Turquie, et le *Gypsumco* démolé au Pakistan et le *Ayatt* démolé en Turquie (11 détentions chacun).

Abd Alkarim (ex-Farouk J, ex-North Sea, ex-Elise, ex-Sylvia Beta). OMI 7702918. Longueur 82 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Guardian Bureau of Shipping. Construit en 1978 à Delfzijl (Pays-Bas) par Appingedam Niestern. Propriétaire Transocean Marine Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2006 à Izmit (Turquie), en 2008 et 2010 à Pula (Croatie), en 2011 à Alexandrie (Égypte), en 2014 à Damiette (Égypte) et en 2016 de nouveau à Damiette puis à Iskenderun (Turquie). Vendu pour démolition en Turquie.



Abd Alkarim au mouillage à Alexandrie (Égypte), 19 octobre 2011. © Ralf Grabbert

Alican Kartal (ex-*Sea Falcon*, ex-*Sea Bird*, ex-*Koymenler 1*, ex-*Rifki Naiboglu*, ex-*Naiboglu IV*). OMI 7702748. Longueur 73 m. Pavillon Togo depuis décembre 2018. Société de classification Turk Loydu. Construit en 1979 à Izmir (Turquie) par Gultekin; rallongé en 1985 de 61 à 73 m. Propriétaire Tuzla Gemicilik Insaat Sanayi (Turquie). Détenu en 2001 à Setubal (Portugal) et Novorossiysk (Russie), en 2004 à Livourne (Italie), en 2005 et 2006 à Casablanca (Maroc), en 2011 à Eleusis (Grèce) et en 2016 à Bourgas (Bulgarie). Le 13 janvier 2015, le *Sea Bird* sous pavillon bolivien est au mouillage au large d'Antalya. Il chasse sur ses ancrs dans le mauvais temps et finit par atterrir. Il reprend ses activités, est revendu, passe successivement sous pavillon de la Mongolie, de la Tanzanie et enfin du Togo. Il s'échoue pour démolition à Aliaga le 21 août 2019.



Janvier 2015, *Sea Bird*. © Deniz Haber



Août 2019, *Alican Kartal*. © Selim San

Amr R (ex-*Pioner Yakutii*). OMI 7646750. Longueur 130 m, 3.940 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1977 à Vyborg (Russie) par Vyborgskiy SZ. Propriétaire Romalex Marine SAE (Égypte). Détenu en 2006 à Tyne (Royaume-Uni), en 2010 à Aliaga (Turquie) et Alexandrie (Égypte), en 2011 de nouveau à Alexandrie, en 2012 à Sotchi (Russie), en 2014 et 2015 à Damiette (Égypte) et en 2017 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.



Pioner Yakutii, Anvers (Belgique),
14 juillet 2000. © Stevo



Amr R, descente du Bosphore, 26 août 2014. © Marc Ottini

Arctic Pearl (ex-*Falcon Arrow*, ex-*Norsul Europa*, ex-*Westwood Belinda*). OMI 8512956. Longueur 200 m, 11.100 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1986 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire SMT Shipping Ltd (Pologne). Vendu pour démolition en Inde. 387 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Terneuzen (Pays-bas), 17 juin 2015
© Steve Greenwood



Arkadas (ex-*Moryak*, ex-*Alexey Tarasaov*, ex-*Samur 11*, ex-*Konstantin Kabanov*, ex-*ST-1302*). OMI 8881266. Longueur 87 m. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1983 à Rybinsk (Russie) par Volodarskogo. Propriétaire Open Air Global Ltd (Bélize). Détenu en 2015 à Ambarli (Turquie) et à Zonguldak (Turquie) et en 2017 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.



Construction du ST-1302. Collection Rayko Yury

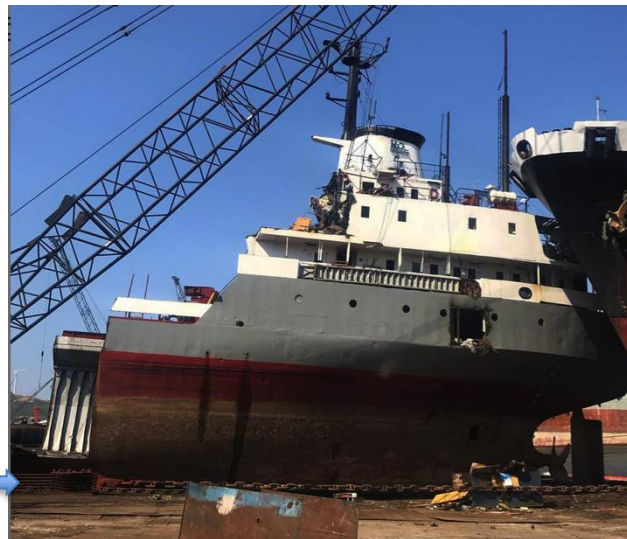


Sébastopol, 16 décembre 2014. © Yevgeniy B

Ayatt (ex-*Radeberg*). OMI 7229552. Longueur 105 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification inconnue. Construit en 1972 à Rostock (Allemagne) par Neptun VEB. Propriétaire Romalex Marine SAE (Égypte). Médaille de bronze des navires sous-normes du trimestre avec 11 détentions en 2008 à Novorossiysk (Russie), en 2009 à Damiette (Égypte) et Alexandrie (Égypte), en 2010 de nouveau à Alexandrie, en 2014 de nouveau à Damiette et à Novorossiysk, en 2015 de nouveau à Alexandrie et de nouveau à Novorossiysk, en 2016 à Kalymnos (Grèce) et en 2019 de nouveau à Novorossiysk puis à Tuapse (Russie). Il s'échoue pour démolition en Turquie le 9 août.



Istanbul, 19 février 2016. © Alper Boler



9 septembre 2019, un mois après l'échouage. © Selim San

Bangsaphan (ex-*Kinabalu Enambelas*). OMI 8103339. Longueur 114 m, 2.394 t. Pavillon Thaïlande. Sans société de classification selon la dernière inspection de l'État du port à Subic Bay (Philippines). Construit en 1981 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Wong Samut Navigation Co Ltd (Thaïlande). Détenu en 2007 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam) et en 2010 et 2011 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Delta de l'Irrawaddy (Birmanie), 15 janvier 2015. © Wallace Cray

Carol V (ex-*Seaway Star*, ex-*Mary D*, ex-*Kells*, ex-*Gotaland*). OMI 7622182. Longueur 79 m, 1.590 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Setoda (Japon) par Rinkai. Après une carrière européenne, le vénérable cargo (32 ans) est vendu en 2009 à la compagnie panaméenne Enridan Management SA. Il abandonne le pavillon de Chypre pour celui du Panama et part pour les Amériques. Détenu en 2014 à Nuevitas (Cuba). Racheté en 2016 par Transporte Y Logistica Maritima SA (Colombie). Depuis février 2017, il était abandonné au large de Colon (Panama). En 2019, l'Autorité Maritime de Panama délivre à la PAMERSA (Panama Metal Recycling SA), un ferrailleur local, une autorisation provisoire pour le démolir le long d'un quai du port de Colon.



Novembre 2017, Colon (Panama). © Roni Schneider



Juillet 2019, Colon (Panama). © Mo Roy

Framfjord (ex-*Ritske*, ex-*Hanse*, ex-*Hanse Contor*, ex-*Elena*). OMI 8913473. Longueur 80 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification inconnue. Construit en 1990 à Oldersum (Allemagne) par Diedrich. Propriétaire Fonnes Offshore AS (Norvège).

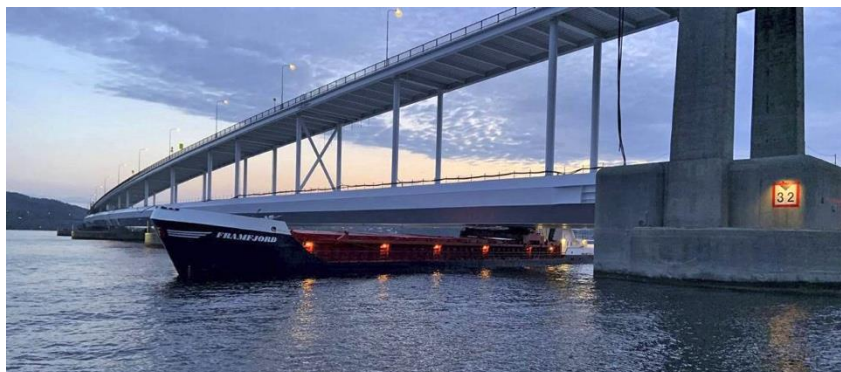


Framfjord © Ole Jacob Dingen



Pont de Nordhordland. © Samfoto/H. Sunde

Dans la nuit du 6 juin 2019, le *Framfjord* s'encastre sous le pont de Nordhordland. Inauguré en 1994, c'est un pont à haubans et pontons qui traverse le fjord norvégien de Salhus et relie Kordvik et Flatøy. Sa longueur est de 1610 m dont 1246 m de pont flottant. La voie utilisée par les navires passe sous la partie hauban mais le *Framfjord* s'est encasté dans la partie pontons où la hauteur n'est que de 5,5 m. Il gagne Steinestø par ses propres moyens mais est déclaré perte totale. Il doit être démolé par un chantier local.



© RS Kristian Gerhard Jebsen

Gypsumco (ex-*Nizar M*, ex-*Salim K*, ex-*Sinbad*, ex-*Friendship*, ex-*Zois*, ex-*Gauss F*, ex-*Gallic Fjord*). OMI 7614707. Longueur 91 m, 1.148 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Inclamar. Construit en 1977 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore Shipbuilders Ltd. Propriétaire Tala Maritime Corp (Qatar). Médaille de bronze des navires sous-normes du trimestre ex aequo avec l'*Ayatt* et 11 détentions en 1998 à Villagarcía de Arosa (Espagne), en 2001 à Anvers (Belgique), en 2002 à Séville (Espagne), en 2004 à Koper (Slovénie) et en 2011, 2012, 2013, 2014, à deux reprises en 2016 et enfin en 2017 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.



Juillet 2006. Polyvalence: transport de voitures d'occasion sur des planches. © Thalatta Management



Septembre 2019. Attente d'échouage. © Gadani Shipbreaking.

Just Noran (ex-*Just Mariiam*, ex-*Tege*, ex-*North Armac*, ex-*Atlantic Sprinter*, ex-*Atlas Scan*). OMI 7047344. Longueur 71 m. Pavillon Togo, Sierra Leone pour son dernier voyage sous le nom de *La!*. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1971 à Büsum (Allemagne) par Büsumer. Détenu en 2013 à Bodo (Norvège) et en 2014 à Lorient (France). En perdition au large de la Bretagne en février 2014, arrêté pour trafic de drogue dans les eaux italiennes en juin 2014. Voir la rubrique "The END" (p 75) au sujet de la fin de vie misérable de ce cargo quadragénaire. Démoli en Turquie.



5 avril 2011, le *Tege* à Bodo (Norvège) © Kristian Markus Pedersen

Le Chang. OMI 9177533. Longueur 169 m, 7.379 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1999 à Dalian (Chine) par Dalian Shipbuilding Industry. Propriétaire COSCO (Chine). Vendu pour démolition en Chine par le chantier Civet Guandong de Xinhui.



Le Chang, Port Kelang (Malaisie), août 2008. © Ivan Meshkov

Le Shun (ex-*Le Shan*). OMI 9183752. Longueur 169 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1999 à Canton (Chine) par Guangzhou Wenchong. Propriétaire COSCO Shipping (Chine). Détenu en 2004 à Houston (Texas, États-Unis). Dans la nuit du 20 janvier 2012, *Le Shan* transportant des camions bennes d'occasion, des barres de fer et diverses marchandises rate l'entrée du chenal d'accès au port de Tema (Ghana) et s'échoue sur un rocher près du port de pêche. Selon les autorités ghanéennes, le capitaine avait refusé qu'un pilote monte à bord pour guider le



navire et l'équipage fêtait le Nouvel An chinois (avec 3 jours d'avance). *Le Shan* est enfin libéré le 14 février par les équipes de Smit Salvage après allègement de la cargaison. En septembre 2019, devenu *Le Shun*, il est annoncé vendu pour démolition en Chine et arrive dans les chantiers de Jiangyin.

Le Shan, 16 avril 2016. © Ushaka

Luka (ex-*Ella*, ex-*Niledutch Portugal*, ex-*MSC Canada*, ex-*Rio Rubio*, ex-*Maruba Fitz Roy*, ex-*Rio Rubio*, ex-*Johann Oldendorff*). OMI 9186742. Longueur 153 m, 5.307 t. Pavillon Libéria, Belize pour son dernier voyage renommé *Mermaid*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Flensburg (Allemagne) par Flensburger Schiffbau GmbH & Co Kg. Détenu en 2007 à Lisbonne (Portugal) et en 2012 à Mersin (Turquie). Propriétaire Eurodevelopment Management SA (Grèce). Vendu en l'état au Pirée (Grèce) à Unifleet Management Co SA basé en Turquie pour démolition en Inde. 328 US\$ la tonne.



Luka, sur rade du Pirée, 3 mai 2013. © Marc Ottini

Megalochari (ex-*SHT Huseykin Akil*, ex-*Ephesus*, ex-*Orka*, ex-*Ork*, ex-*Orka*, ex-*Storm*, ex-*Maas*, ex-*Stern*, ex-*Maas*). OMI 8211801. Longueur 74 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Bulgarski Koraben Registar. Construit en 1983 à Heusden (Pays-Bas) par Vervako; rallongé en 1988 de 63 à 74 m. Propriétaire Geomar Shipmanagement SA (Grèce). Détenu en 2006 à Brême (Allemagne), en 2007 à Aviles (Espagne), en 2009 à Brunsbüttel (Allemagne) et Varna (Bulgarie), en 2012 à Constantza (Roumanie) et Novorossiysk (Russie), en 2013 de nouveau à Novorossiysk, en 2017 à Beyrouth (Liban), en 2018 à Yeysk (Russie) et en 2019 à Gabès (Tunisie). Vendu pour démolition en



Europoort (Pays-Bas), 14 avril 2009. © Ludwigson

Mekhanik Semakov. OMI 8904393. Longueur 85 m. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1991 à Korneuburg (Autriche) par Osterreichische. Propriétaire Northern Shipping Co (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.



Mekhanik Semakov, Montoir (France), 19 janvier 2008.
© Erwan Guéguéniat



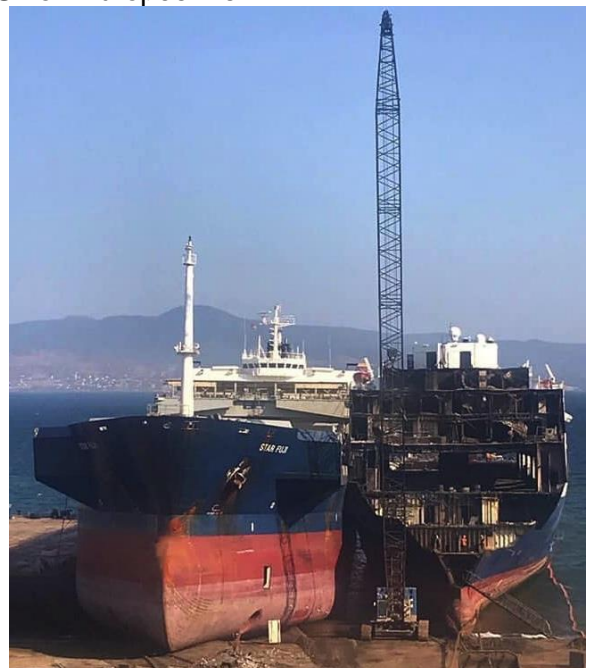
Mekhanik Semakov, sur l'Escaut, 22 juin 2017.
© Marc Ottini

Rafif (ex-*Lady Safia I*, ex-*Gulf Project*, ex-*Cevahir*, ex-*Southern Pearl NZ*, ex-*Southern Pearl*, ex-*Thor Simba*, ex-*Helvetia*, ex-*CPC Helvetia*, ex-*Global Express n°3*, ex-*CPC Helvetia*, ex-*Conti Helvetia*). OMI 8308757. Longueur 100 m, 2.845 t. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1984 à Neuenfelde (Allemagne) par J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. Propriétaire Salizar Group Ltd (Liban). Médaille d'or des navires sous-normes du trimestre ex aequo avec le *TK Rotterdam* et 13 détentions en 2000 à Hambourg (Allemagne), en 2001 à Canton (Chine) et Nanao (Japon), en 2002 à Dampier (Australie), en 2003 à Anvers (Belgique), en 2006 à Auckland (Nouvelle-Zélande), en 2009 à Izmit (Turquie), en 2014 à Alicante (Espagne), en 2015 à Koper (Slovénie), en 2016 à Alexandrie (Égypte), en 2017 de nouveau à Alexandrie puis à Mersin (Turquie) et en 2018 de nouveau à Alexandrie. Vendu pour démolition en Turquie.

Star Fuji. OMI 8309830. Longueur 187 m. Pavillon Norvège. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1985 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Remplacé dans la flotte de l'armateur norvégien Grieg Star AS par le *Star Damon* construit en 2012, le *Star Fuji* s'échoue pour démolition en Turquie le 21 août. Il succède au *Star Gran* dans le chantier Leyal, un des chantiers d'Aliaga inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne.



Star Fuji, Bremerhaven (Allemagne), 15 septembre 2013
© bassheiner



Aliaga, à gauche, le *Star Fuji*. © Selim San

TK Rotterdam (ex-*Aras*, ex-*TK Rotterdam*, ex-*Gaiesti*). OMI 9045613. Longueur 131 m, 3.398 t. Pavillon Libéria. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 2001 à Braila (Roumanie) par Braila SN. Propriétaire Pasifik Gemi Isletmeciligi (Turquie).



TK Rotterdam, 13 octobre 2017, Montoir (France).
© Erwan Guéguénat



TK Rotterdam, devant Canakkale (Turquie), 5 octobre 2014. © Marc Ottini

Médaille d'or des navires sous-normes du trimestre ex aequo avec le *Rafif* et 13 détentions en 2003 à Anvers (Belgique) et Sorel (Canada), en 2005 à Novorossiysk (Russie), en 2006 de nouveau à Anvers puis à Douarnenez (France), en 2007 à Gijon (Espagne) et à deux reprises à Tarente (Italie), en 2008 à Iskenderun (Turquie), en 2010 à Szczecin (Pologne), en 2016 à Achladi (Grèce) et en 2018 en janvier à Gand (Belgique) puis en mars à Oristano (Sardaigne, Italie).

A Oristano, l'inspection est consécutive à la blessure d'un marin: 24 déficiences sont constatées. L'année chaotique du *TK Rotterdam* se poursuit. Le 9 octobre 2018, il entre en collision en mer de Marmara avec un autre navire turc, le vraquier *Bosphorus King*. Le *TK Rotterdam* parti d'Haïfa (Israël) se rendait à Kavkaz (Russie), le *Bosphorus King* venu de Reni (Ukraine) était en route pour Castellon de la Plana (Espagne). Après inspection des dommages et réparation, les deux navires reprennent leurs activités. Quelques mois plus tard, en juillet 2019, le *TK Rotterdam* est enfin vendu pour démolition et échoué à Aliaga.



Détention à Oristano, mars 2018. © Unione Sarde



Démolition à Aliaga, août 2019. © Selim San

Vsevolod Beletskiy (ex-*Christoffer Oldendorff*, ex-*Lucy Snug*). OMI 9530307. Longueur 179 m, 9.450 t. Pavillon Russie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 2010 à Jiangdu (Chine) par Yangzhou Ryuwa. Propriétaire Murmansk Shipping Co (Russie). Le 16 novembre 2017, le *Vsevolod Beletskiy* parti de Rio Grande (Brésil) accoste au port d'Haldia (Bengale Occidental, Inde) avec 20.035 tonnes de coke de pétrole calciné servant à la fabrication d'anodes utilisées par les industries de l'acier et de l'aluminium. Rigveda Maritime Ltd, affréteur du navire pour le voyage, réclame à l'armateur 442.490 US\$ de dommages pour non respect de la charte-partie définissant les clauses du contrat

d'affrètement. Rigveda Maritime Ltd craint un départ précipité du *Vsevolod Beletskiy*, demande son arrestation et l'obtient le 24 novembre. Dans le même temps, le cargo est détenu pour 22 déficiences techniques constatées par les inspecteurs de sécurité maritime. Au fil du temps, d'autres créanciers portent plainte pour les factures impayées qui s'accumulent, frais de quai, fourniture de vivres et fioul tant que l'équipage est encore à bord (en décembre 2018, un arrêt de la Cour fait encore état de 13 marins). Les procédures judiciaires s'éternisent d'autant que la Murmansk Shipping Co au bord de la faillite est incapable de payer la caution libératoire de son navire.

En juillet 2019, la Haute Cour de Kolkata autorise l'autorité portuaire de Kolkata, gestionnaire du complexe portuaire d'Haldia, à vendre le navire en règlement des diverses créances.

Il est mis en vente aux enchères et attribué pour 3,7 millions US\$, soit 396 US\$ la tonne. La destination finale n'est pas connue à ce jour mais le port d'Haldia est situé sur le Golfe du Bengale près de Chattogram.

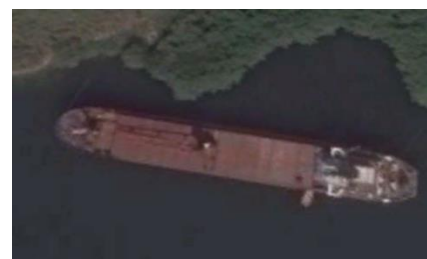


Istanbul (Turquie), 13 octobre 2016. © Minthi

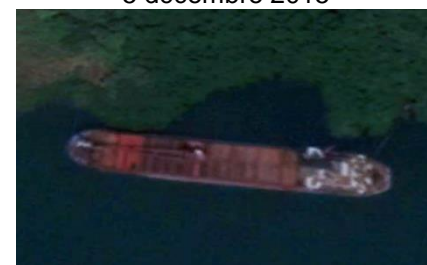
Wisdom (ex-Petrel, ex-Side, ex-Swallow, ex-Hinden, ex-Vaermland II, ex-Vaermland). OMI 7626877. Longueur 79 m, 1.342 t. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Imabari (Japon) par Nishi Zosen. Détenu en 2000 à Novorossiysk (Russie), en 2001 à Lisbonne (Portugal), en 2005 à Séville (Espagne), en 2007 à Cagliari (Italie) et en 2011 à Mariel (Cuba). Après une exploitation européenne principalement par des armateurs allemands et néerlandais, le cargo est vendu à l'âge de 30 ans et part pour l'Amérique Centrale. Son dernier propriétaire était la Enridan Management SA. Il était abandonné à Samba Bonita près de Colon (Panama) depuis 2015. Comme le *Carol V*, il doit être ferrailé par la PAMERSA à flot à Colon.



Rio Haina (République Dominicaine), 1er février 2012. © Marine Traffic



5 décembre 2015



10 février 2018

Yara J (ex-*Tarik Emir*, ex-*S Naz*, ex-*Naftobulk IV*, ex-*Yellow Blue*, ex-*Apollonia Naiad*, ex-*Aditya Rashmi*, ex-*Helene*, ex-*Eighteen Venture*). OMI 8001517. Longueur 106 m, 2.037 t. Pavillon Syrie. Société de classification Guardian Bureau of Shipping. Construit en 1980 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Propriétaire Zeina Maritime Company SA (Bélize). Détenu en 2001 à Hambourg (Allemagne), en 2006 à Bordeaux (France) et à Mersin (Turquie), en 2007 à Izmir (Turquie), en 2008 à Foynes (Irlande), en 2014 à Zonguldak (Turquie) et en 2016 et 2019 à Novorossiysk (Russie). Vendu pour démolition en Turquie.



Novorossiysk (Russie), 26 juin 2017. © Yevgeniy B

Yas (ex-*Shinline 5*, ex-*Sanjose Ace*, ex-*Pacific Tiger*). OMI 8514801. Longueur 98 m, 2.251 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage et rebaptisé *Oasis III*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Détenu en juin 2016 à Bintulu (Malaisie). En panne et en dérive dans le golfe du Bengale en octobre 2016, il avait été remorqué à Colombo (Sri Lanka) avant de regagner le Yémen, pays de son armateur.

Selon la base de données Equasis, le *Yas* était déclaré perte totale depuis le 22 octobre 2016. Il n'a été revu dans aucun port depuis. En 2019, il quitte pourtant le Yémen par ses propres moyens. Pendant le voyage, une bagarre éclate entre le cuisinier Abdul Hakim Mohsin, 54 ans, et un marin de l'équipage Masel Mohammad Quaid, 41 ans, tous deux yéménites. Le cuisinier est poignardé à mort. Le meurtre est déclaré à l'arrivée à Alang. L'ambassade du Yémen est contactée.

Le *Yas* avait été racheté en février 2019 par Oasis Global Marine Services basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.



Shinline 5, détroit de Kanmon (Japon), 24 janvier 2012.
© Vladimir Tonic

Yusuf Celal (ex-*Osman Eksioglu*). OMI 7937874. Longueur 66 m. Pavillon Turquie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Tuzla (Turquie) par Desan Tersanesi; rallongé en 1982 de 55 à 66 m. Propriétaire OF Shipping & Trading Co (Turquie). Détenu en 2007 à Alexandrie (Égypte) et en 2012 à Novorossiysk (Russie).



Osman Eksoglu, Bosphore, 9 juin 2006. Avec mâtures et mâts de charge. © Marc Ottini



Yusuf Celal, à quai à Bartin (Turquie). © Babur Halulu

Le 13 mars 2019, le *Yusuf Celal* chargé de gravier s'échoue à une cinquantaine de mètres de l'île de Marmara. Sa coque est fissurée, l'eau s'engouffre, le cargo finit par couler. Les 6 marins sont secourus par les garde-côtes et des pêcheurs.



Naufrage. © Vira Haber

Le site de l'accident est balisé et des barrages anti pollution mis en place. Le navire est déclaré perte totale. Il constitue un danger pour la navigation en mer de Marmara, antichambre du détroit du Bosphore. Il est allégé de sa cargaison puis renfloué le 27 juin avant d'être définitivement échoué à Aliaga le 9 juillet.



Renflouement. © DHA

Porte-conteneurs

Juillet-août-septembre 2019

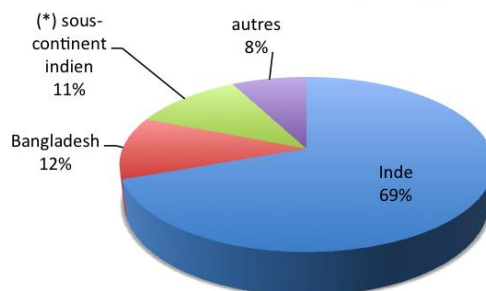
17 démolitions. Un tonnage cumulé de 202.000 t soit 27% du tonnage total. La baisse par rapport au 2ème trimestre est -20% mais la baisse générale atteint -43%. Du coup, les porte-conteneurs retrouvent la 1ère place des démolis.

La plupart (12 navires, 70%) sont des "petits" porte-conteneurs de moins de 2500 boîtes. La capacité de l'ensemble des démolis du trimestre est de 40.459 evp, soit seulement l'équivalent de deux mega port-conteneurs.

La moyenne d'âge de la catégorie au moment de la démolition est de 25 ans. Le taux de détention de la catégorie est de 24%.

L'Inde capte 69% des démolitions et en particulier les navires vendus avec une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Porte-conteneurs, destination de démolition
3ème trimestre 2019 (tonnage)



(*) sous-continent indien, destination exacte inconnue à ce jour

Le *KMTC Hongkong* ravagé par un incendie en Thaïlande le 25 mai 2019 a été échoué à Chattogram le 2 septembre. La destination du porte-conteneurs états-unien *Matson Producer* demeure mystérieuse; tout renseignement à son sujet est bienvenu.

APL Korea. OMI 9074535. 4850 evp. Longueur 276 m, 24.132 t. Pavillon Malte jusqu'en juillet 2018, puis Libéria jusqu'en décembre 2018 et enfin Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Korea*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire APL, filiale de CMA CGM (France). Revendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) au cash buyer NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition en Inde. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec la Convention de Hong Kong.



Port de Yokohama (Japon), septembre 2009. © Umikuma

APL Singapore. OMI 9074547. 4850 evp. Longueur 276 m, 24.132 t. Pavillon Malte jusqu'en juillet 2018, puis Libéria jusqu'en décembre 2018 et enfin Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Singapore*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1995 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire APL, filiale de CMA CGM (France). Revendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) au cash buyer NKD Maritime Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition en Inde. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec la Convention de Hong Kong.



Port de Busan (Corée du Sud), 7 mai 2014.
© MSC_Michi

Asia Ipsa (ex-Sally, ex-Saylemoon Rickmers, ex-CMA CGM Oman, ex-Saylemoon Rickmers, ex-APL Mumbai, ex-Saylemoon Rickmers). OMI 9270816. 1858 evp. Longueur 196 m, 10.599 t. Pavillon Iles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Ipsa I*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2003 à Jiangyin (Chine) par Jiangsu Yangzijiang. Propriétaire Fairmont Shipping (Canada). Vendu en l'état à Singapour pour démolition au Bangladesh.

Détroit de Kanmon (Japon), 4 juin 2017.
© Vladimir Tonic



Ever Delight. OMI 9142162. 4211 evp. Longueur 294 m, 21.820 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1998 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2013 à Shenzhen (Chine). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition en Inde. 372 US\$ la tonne.



Ever Delight, à l'entrée du Havre (France), 4 juin 2018. © Pascal Bredel

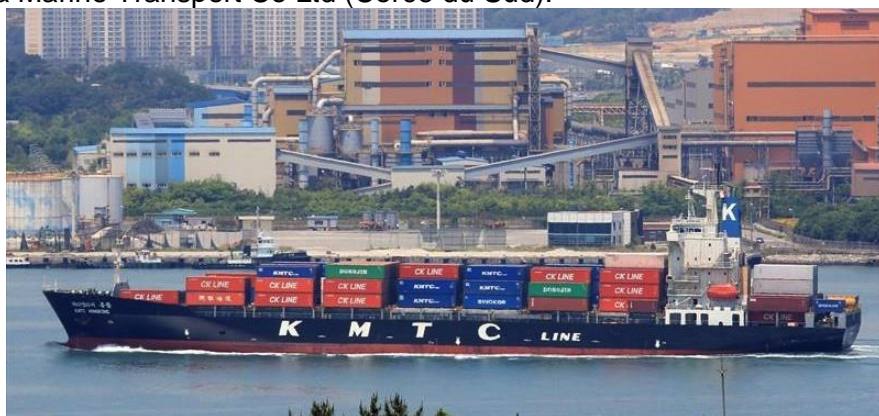
Ever Unique. OMI 9116606. 5364 evp. Longueur 285 m, 24.018 t. Pavillon Singapour. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1997 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Ningbo (Chine) pour démolition en Inde. 372 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Ever Unison. OMI 9116591. 5364 evp. Longueur 285 m, 24.018 t. Pavillon Singapour. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1996 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Hong Kong pour démolition en Inde. 372 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Ever Unison en sortie de Hong Kong, 17 décembre 2018. © Marc Ottini

KMTC Hongkong. OMI 9157753. 1585 evp. Longueur 169 m, 7.119 t. Pavillon Corée du Sud. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1998 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Korea Marine Transport Co Ltd (Corée du Sud).



Arrivée à Kwangyang (Corée du Sud), 27 mai 2017. © Vladimir Tonic

Le 25 mai 2019, le *KMTC Hongkong* est à quai au terminal A2 de Laem Chabang (Thaïlande). Il a déchargé 443 des 676 conteneurs à bord à son arrivée. A 6h45 heure locale, un conteneur sur le pont avant explose. Le navire s'embrase, une fumée noire toxique recouvre le terminal portuaire et les zones adjacentes. 3 quais sont évacués. Au moins 228 personnes sont hospitalisées: elles souffrent d'irritation des yeux, de la peau et de blessures et brûlures causées par les éclats. D'autres sont moins gravement atteints mais selon le directeur du port le nombre total de victimes s'élève à 1225. Les pompiers sont mobilisés pendant 18 heures pour circonscrire l'incendie.



Capture d'écran TNC



© Bangkok Post

Dans un premier temps, les autorités portuaires minimisent l'accident, affirmant que les conteneurs étaient remplis de jouets et de poupées. Une zone rouge est pourtant déclarée dans un rayon de 15 km. Rapidement, il s'avère que le porte-conteneurs transportait des matières dangereuses non déclarées dont 13 conteneurs chargés de 325 tonnes d'hypochlorite de calcium. La mauvaise déclaration des chargeurs de même que l'absence ou l'insuffisance des contrôles de l'armateur sont mises en cause.

En juillet 2019, le *KMTC Hongkong* est vendu pour démolition au Bangladesh. 425 US\$ la tonne incluant 390 t de carburant. Il est échoué à Chattogram le 27 août.

Voir à ce sujet "[Les porte-conteneurs sont des bombes](#)", 29 mai 2019.

Lily Queen (ex-*Caecilia Schulte*, ex-*Ridege*, ex-*Caecilia Schulte*, ex-*CGM Cayenne*, ex-*Caecilia Schulte*, ex-*Atika Delmas*, ex-*CMBT Antarctica*, ex-*Caecilia Schulte*). OMI 9111462. 1162 evp. Longueur 163 m, 5.695 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Szczecin



(Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Chelsea Ship Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2004 à La Spezia (Italie), en 2012 à Durban (Afrique du Sud) et en 2015 et 2018 à Kolkata (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 380 US\$ la tonne.

CGM Cayenne, à l'entrée du Havre (France), 5 octobre 2000. © Pascal Bredele

Matson Producer (ex-*Horizon Producer*, ex-*CSX Producer*, ex-*Sea-Land Producer*, ex-*New Zealand Bear*). OMI 7366312. 1526 evp. Longueur 220 m, 12.387 t. Pavillon États-Unis. Société de classification États-Unis. Construit en 1974 à Sparrows Point (États-Unis) par Bethlehem Steel Corp.

Navire conforme au Jones Act sur le transport domestique états-unien : construit aux États-Unis, sous pavillon États-Unis, propriété de citoyens ou résidents des États-Unis, armé par un équipage national. Le navire était affecté depuis 2007 à la liaison de 14 jours aller/retour entre Houston (Texas) et San Juan (Porto Rico). En mai 2015, après le rachat de son armateur Horizon Lines par Matson Navigation, il avait gagné la côte ouest des États-Unis. Rebaptisé *Matson Producer*, il était désarmé depuis décembre 2015 à Tacoma (État de Washington, États-Unis). Sa destination de démolition n'est pas connue.



Matson Producer, 2 décembre 2016, désarmé à Tacoma. © sonofmidnight@att.net

Meratus Ambon (ex-*Unicorn Brave*, ex-*Angola*, ex-*Melfi Canada*, ex-*Secil Angola*). OMI 9012549, 650 evp. Longueur 124 m, 3.334 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Singapour par Atlantis. Propriétaire Meratus Line PT (Indonésie). Détenu en 2006 à Port Saïd (Égypte), en 2008 à Singapour et en 2011 à Ho Chi Minh Ville (Vietnam). Vendu en l'état à Singapour



pour démolition dans le sous-continent indien. 370 US\$ la tonne incluant 175 t de carburant. Sa dernière localisation le situait à Surabaya (Indonésie).

Embouchure du Barito, Kalimantan du Sud (Bornéo, Indonésie), 12 avril 2018. © Iwan Afwan

MSC Sierra II (ex-Maersk Maryland, ex-Endurance, ex-Ibn Jubayr, ex-CMB Dolphin). OMI 9007829. 1928 evp. Longueur 181 m, 8.309 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Vendu pour démolition en Inde. 418 US\$ la tonne.

Oleander III (ex-Oleander). OMI 8901406. Porte-conteneurs roulier. Longueur 119 m, 3.257 t. Pavillon Iles Marshall, Panama pour son dernier voyage rebaptisé *Wonder I*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1990 à Krimpen a/d IJssel (Pays-Bas) par Van der Giessen-de-Noord. Pendant 27 ans l'*Oleander* a été exploité par Bermuda Container Lines (BCL) sur son service hebdomadaire reliant Port Elizabeth (New Jersey) à Hamilton, Bermudes. Il pouvait transporter 360 conteneurs et, à l'intérieur de son pont garage, 44 véhicules. En mars 2017, BCL annonce la commande d'un nouvel *Oleander* au chantier chinois Jiangsu Newyangzi Shipbuilding. En 2018, pour éviter la confusion, l'*Oleander* devient l'*Oleander III*. Le 18 mars 2019, il arrive pour la dernière fois à Hamilton et y croise son successeur arrivé de Chine trois jours plus tôt via le canal de Panama.

Le vieil *Oleander* est vendu en avril 2019 à Transport Projects Ltd enregistré en Turquie, propriétaire de ce seul navire. Il s'échoue pour démolition à Aliaga le 17 septembre.



L'ancien *Oleander*. © Royal Gazette



et son successeur. © Bernews

Les deux porte-conteneurs de la compagnie sud-coréenne SM Line Corp ont été vendus pour démolition en juillet 2019. Le contrat de vente prévoit une livraison "tardive" ("late delivery"). Rebaptisés Bangkok et Lila minh, ils effectuent leurs ultimes rotations notamment à Chattogram. La destination finale n'est pas précisément connue. Les deux navires étaient aux dernières nouvelles dans la zone d'attente spéculative de Singapour où les derniers détenteurs peuvent chercher pendant plusieurs mois le chantier le plus offrant au Bangladesh, en Inde ou au Pakistan. Leur statut est toujours "à démolir".

SM Bangkok (ex-Spirit of Bangkok, ex-Sean Rickmers ex-Delmas Zambia, ex-Sean Rickmers, ex-Kindia, ex-Indiamex Kindia, ex-Kindia). OMI 9197349. 1620 evp. Longueur 168 m, 7.296 t. Pavillon Corée du Sud, Panama depuis juillet 2019. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire SM Line Corp (Corée du Sud). Il est racheté par Victoria Oceanway Ltd (Grèce) en juillet 2019, abrégé en *Bangkok*, son statut dans la base de données Equasis devient "à démolir". 445 US\$ la tonne.



A Laem Chabang (Thaïlande), 25 février 2019. © Pattaya

SM Hochiminh (ex-*Hansa Centurion*, ex-*Tiger Far*, ex-*Hansa Centurion*, ex-*Maersk Athens*, ex-*Hansa Centurion*, ex-*CMA Kobe*, ex-*Hansa Centurion*). OMI 9152600. 1601 evp. Longueur 160 m, 6.989 t. Pavillon Corée du Sud, Libéria depuis septembre 2019. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire SM Line Corp (Corée du Sud). Revendu en septembre 2019 à Asian-Alliance Ship Management basé à Singapour, il est dépavillonné, renommé *Lila Hochiminh*. Il a effectué plusieurs livraisons à Chattogram ces derniers mois mais en est reparti. 445 US\$ la tonne.



Hansa Centurion, quai de l'Europe, Le Havre (France) 24 décembre 2008. © Pascal Bredel

Uni-Ample. OMI 9143336. 1164 evp. Longueur 165 m, 5.129 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Vendu en l'état à Tanjung Pelapas (Malaisie) pour démolition en Inde. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



Tanjung Pelepas, Malaisie, 24 juillet 2019. © SMP/Marine Traffic

Wan Hai 203. OMI 8914013. 1183 evp. Longueur 174 m, 7.071 t. Pavillon Hong Kong, Gabon pour son dernier voyage renommé *Wan Chai 2*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1990 à Setoda (Japon) par Naikai. Détenu en 2002 à Hong Kong (Chine). Propriétaire Wan Hai Lines Ltd (Taiwan). Vendu en l'état à Taiwan en même temps que le *Wan Hai 205* pour démolition en Inde. 355 US\$ la tonne.

Keelung Taiwan, 28 octobre 2015.

© Chun-Hsi



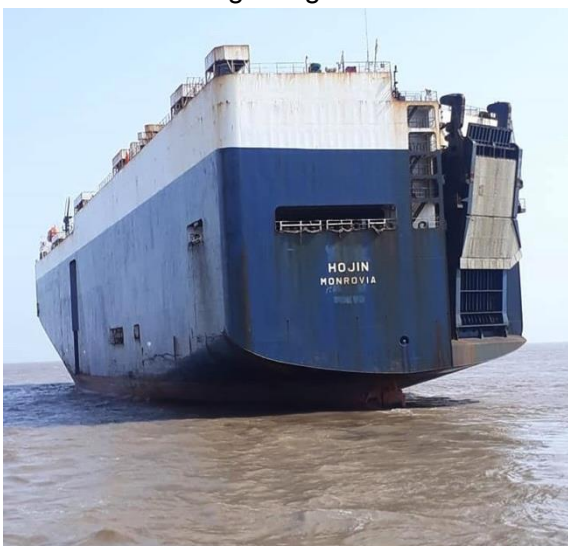
Wan Hai 205. OMI 8914025. 1183 evp. Longueur 174 m, 7.124 t. Pavillon Singapour. Société de classification China Classification Society. Construit en 1990 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Wan Hai Lines Ltd (Taiwan). Vendu en l'état à Singapour pour démolition. 355 US\$ la tonne. En septembre, le *Wan Hai 205* est au mouillage au large d'Hong Kong: il devient le *Wan Chai 1* sous pavillon du Gabon, le nouveau pavillon corbillard en vogue, ce qui annonce un départ imminent même si le statut officiel du porte-conteneurs reste "en service". Il effectue d'ultimes escales en Chine et au Japon puis va s'échouer à Alang.



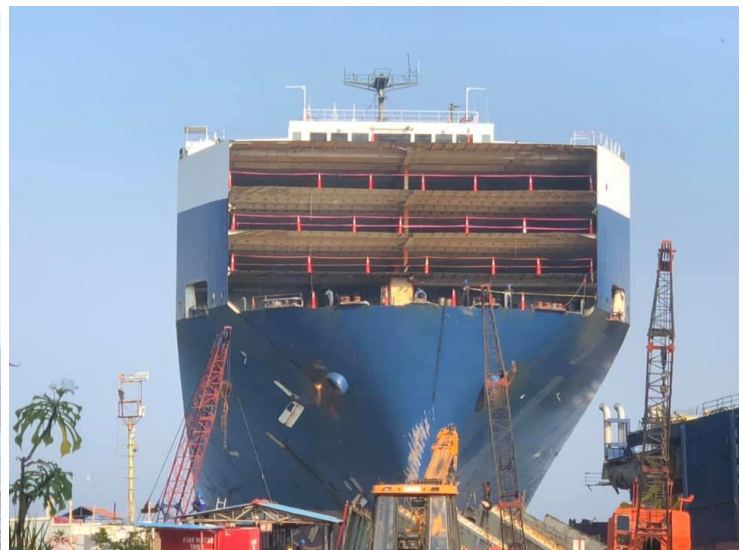
Wan Hai 205, en sortie de Hong Kong, 4 juin 2008. © Marc Ottini

Voiturier

Hojin. OMI 8916267. Longueur 200 m, 15.194 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Nippon Yusen KK, NYK Line (Japon). Détenu en 2001 à Savone (Italie) et en 2003 à Tokuyama (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 410 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu de Nippon Kaiji Kyokai une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.



9 septembre 2019. © Vishnu Kumar Gupta



© Anish Gupta

Miyako Maru (ex-*Yamato Maru*). OMI 9154048. Longueur 157 m, 6.127 t. Pavillon Japon, Belize pour son dernier voyage abrégé en *Akomar*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Setoda (Japon) par Naikai. Revendu par son armateur japonais MOL Ferries à Ocean Exim Trading Ltd basé aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Cargo réfrigéré

Avelona Star (ex-*Tundra Queen*, ex-*Del Monte Quality*). OMI 8816168. Longueur 158 m, 7.012 t. Pavillon Bahamas, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Velona*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Séville (Espagne) par AESA. Propriétaire Siem Shipping UK Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 1999 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2005 à Savone (Italie) et en 2008 à Anvers (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.



Avelona Star, 12 mars 2018, canal de Kiel (Allemagne). © insel

Gripo (ex-*Taisetsu*, ex-*Taisetsu Maru*). OMI 8603133. Longueur 92 m, 2.027 t. Pavillon Kiribati. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1986 à Kochi (Japon) par Kochi. Propriétaire Fairport Shipping Ltd (Grèce). Détenu en 2007 à Shanghai (Chine), en 2009 à Villagarcía de Arosa (Espagne) et en 2011 à Las Palmas (Canaries, Espagne). En décembre 2011, le *Taisetsu* en provenance de Mauritanie avait été détenu par les autorités portuaires de Port Harcourt (Nigéria) avec une cargaison de maquereaux pourris. Les ouvriers du port avaient été alertés par l'odeur pestilentielle qui s'échappait des cales du cargo. Vendu pour démolition en Inde. 351 US\$ la tonne.



Walvis Bay (Namibie), 17 novembre 2017. © Graham Curran



Alang, août 2019. © Yuvrajsinh Zala

Hai Feng 898 (ex-*Nova Liguria*, ex-*Ligurian Reefer*, ex-*Ligurian Universal*). OMI 8420751. Longueur 109 m, 3.190 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis jusqu'en 2018 puis faux pavillon Samoa puis en 2019 successivement Gabon puis Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Feng 9*. Société de classification China Classification Society. Construit en 1985 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. En 2007, il est racheté par la compagnie chinoise China National Fisheries Corporation qui l'exploite comme transporteur de poisson sous pavillon Panama puis à partir de 2013 sous pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. En juin 2018, il est revendu à une autre compagnie chinoise, la Zhongyu Global Seafood Corp. Il est

cargo réfrigéré

alors immatriculé sous le pavillon des Îles Samoa, un enregistrement qui s'avèrera fictif. Revendu une dernière fois à Scandi Navigation Pte Ltd enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition en Inde.



Hai Feng 898, Takoradi, Ghana,
30 septembre 2011.
© **PG McCardle**

Platte Reefer (ex-*Royal Reefer*, ex-*Diamond Reefer*, ex-*Frost Cetus*, ex-*Frost Delphi*, ex-*Friigo Asia*). OMI 7812098. Longueur 103 m, 2.410 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1980 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles. Propriétaire Albafrigo SA (Espagne). Vendu pour démolition en Inde.



A quai à Ceuta (enclave espagnole au Maroc), 23 août 2015. © **Benjamin Marfil**

Swan Chacabuco (ex-*Chacabuco*). OMI 8907876. Longueur 152 m, 7.032 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1990 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Chartworld Shipping Corp (Grèce). Vendu pour démolition au Pakistan.



Swan Chacabuco, à l'entrée du Havre (France), 16 octobre 1998. © **Pascal Breidel**

Navire de recherches sismiques

Geo Gangasagar (ex-*Sagar Sandhani*). OMI 8416970. Longueur 70 m, 1.930 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1986 à Singapour par Southern Ocean Shipbuilding. Propriétaire Hind Offshore Pvt Ltd (Inde). Désarmé depuis décembre 2013. Échoué pour démolition en Inde à Mumbai.

Photo Hind Offshore



Munin Explorer (ex-*Newfoundland*, ex-*Newfoundland Otter*). OMI 8915782. Ex navire de pêche reconverti en 2007 en navire de recherches sismiques. Longueur 60 m, 1.405 t. Pavillon Chypre. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Stavanger (Norvège) par Kvaerner Rosenberg. Propriétaire Ocean Venture AS (Norvège). Désarmé depuis mai 2018 après l'annulation de son affrètement par SeaBird en difficultés financières. Vendu pour démolition à Esbjerg (Danemark).

Teknik Perdana (ex-*Hakurei Maru*). OMI 7353999. Longueur 87 m, 2.027 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Perdana*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1974 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire TL Geo Hydrographics SDN BHD (Singapour). Détenu en 2012 à Tanjung Priok (Indonésie). Racheté par SOMAP International basé à Singapour avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Teknik Perdana au large de Chaguaramas (Trinidad), 26 février 2014. © G.C. Dijkdrenth

Navire de forage

Ocean Rig Paros (ex-*Cerrado*). OMI 9541198. Longueur 228 m, 44.202 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2011 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. En 2016, l'ex-*Cerrado* avait été racheté pour 65 millions US\$ par Ocean Rig UDW Inc, exploitant de plates-formes semi-submersibles et navires de forage contrôlé par l'armateur grec George Economou: la vente aux enchères du navire était consécutive à la faillite de l'armateur brésilien du *Cerrado*. En décembre 2018, Ocean Rig UDW à son tour au bord de la faillite est racheté par le suisse Transocean. En dépit de son âge, 8 ans, l'*Ocean Rig Paros*, est en mauvais état selon son nouveau propriétaire. Il était désarmé à Eleusis (Grèce). Transocean qui a annoncé une perte net de 379 millions US\$ au premier semestre 2019 choisit de le vendre pour démolition en Turquie à Rota Shipping Inc. enregistré à Panama. 230 US\$ la tonne, soit un peu plus de 10 millions d'US\$. La plate-forme semi-submersible *Eirik Raude*, qui appartenait également à Ocean Rig UDW a été échouée à Aliaga début juillet.



Au Pirée (Grèce), 26 juillet 2016. © Pireas Pireaus

Navire de service offshore

Al Dalow (ex-*Barton Tide*). OMI 8115928. Longueur 55 m, 887 t. Pavillon Émirats Arabes Unis. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1982 à New Iberia (États-Unis) par McDermott. Détenu en 2008, 2009, 2012, 2013 et 2017 à Khark Island (Iran). Propriétaire Inter Gulf Marine LLC (Émirats Arabes Unis). Racheté en août 2019 par Whitesea Shipping & Supply basé aux Émirats Arabes Unis avant son départ pour démolition en Inde.



Terminal pétrolier d'Hamriyah (Émirats Arabes Unis),
24 mars 2012. © Vladimir Knyaz

Al Haml (ex-*Gulf Fleet n°66*). OMI 8301125. Longueur 58 m, 721 t. Pavillon Émirats Arabes Unis. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1983 à Saint Louis (États-Unis) par Pott Industries Inc. Propriétaire Inter Gulf Marine LLC (Émirats Arabes Unis). Revendu à Whitesea Shipping & Supply (Émirats Arabes Unis) en août 2019. Vendu pour démolition en Inde.

ASD Jaguar (ex-*los Jaguar*, ex-*Sea Jaguar*, ex-*Mutiara*, ex-*Seabulk Giant*, ex-*Gmmos Giant*, ex-*Scan Purveyor*, ex-*Sea Discoverer*, ex-*Sea Panther*). OMI 7423861. Longueur 63 m, 1.667 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification International Maritime Bureau. Construit en 1975 à Singapour par Singapore Slipway. Propriétaire All Seas Gold Services Co Inc (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2017 à Khark Island (Iran). Remorqué pour démolition en Inde.



© Ati Sazan Persia Company

Challenger (ex-*Awalco 4*, ex-*Charger 2*, ex-*Anglian Knight*, ex-*Union One*). OMI 7403483. Longueur 44 m, 795 t. Pavillon Bahrein, Comores pour son dernier voyage. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1975 à Hendrik-Ido-Ambacht (Pays-Bas) par Jonker & Stans. Propriétaire Awal Contracting & Trading Co (Bahrein). Détenu en 2006 et 2011 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.



Dolphin Princess (ex-*Dolphin Queen*, ex-*Gulf Fleet n°46*). OMI 8107995. Longueur 53 m, 775 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1981 à Houma (États-Unis) par Quality Shipyard. Propriétaire Industrial Tools International (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2016 à Lavan (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

© Gadani Shipbreaking

offshore : navire de service - supply

Gerard Jordan. OMI 9163348. Longueur 78 m, 2.896 t. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Moss Point (États-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Seacor Offshore LLC (États-Unis). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée. Sa dernière position le situait à Amelia (Louisiane, États-Unis).



Port Fourchon, Louisiane. © John Lee

Hurricane III (ex-Salvaree). OMI 9206360. Longueur 48 m, 910 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2000 à Singapour par President Marine. Propriétaire depuis 2017 Hermes Maritime Services Pvt Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Dubai, 29 décembre 2017. © Rolf Bridde



Ima Atisi (ex-Maersk Rider). OMI 8108119. Longueur 67 m, 2.474 t. Pavillon Panama, Palaos pour son dernier voyage renommé *Oasis IV*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1982 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Halani International Ltd (Inde). Revendu en mai 2019 à Oasis Global Marine Services basé aux Émirats Arabes Unis, rebaptisé et dépavillonné avant son départ pour démolition en Inde.



Ima Atisi, 10 avril 2014, Onne (Nigeria) © featurebox

John P Laborde. OMI 9259771. Longueur 86 m, 5.144 t. Pavillon Vanuatu, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *John*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2004 à Yantai (Chine) par Yantai Raffles. Propriétaire Tidewater Marine Inc (États-Unis). Détenu en 2016 à Port Saïd (Égypte). Vendu pour démolition en Inde.

Red Sea Diamond (ex-*Sea Diamond IX*, ex-*Gulf Fleet n°36*). OMI 7914597. Longueur 53 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1979 à Houma (États-Unis) par Quality Equipment. Propriétaire Red Sea International (Égypte). Détenu en 2014 à Port Saïd (Égypte). Vendu pour démolition. La destination finale n'est pas connue.



Au mouillage à Suez, 13 mars 2017. © Alexander Demin

Sarku Santubong (ex-*Cable Installer*, ex-*Star Hercules*). OMI 7803566. Ex navire de services à l'offshore converti en 1995 en câblé puis redevenu navire de service à l'offshore en 2003. Longueur 89 m, 2.586 t. Pavillon Malaisie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *S Santu*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1980 à Appledore Royaume-Uni par Appledore SB. Propriétaire Sapura Marine Ventures (Malaisie). Racheté par SOMAP International basé à Singapour avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Star Hercules, sur la Medway (Royaume-Uni).
© Alan Beattie



Sarku Santubong. © Sapura Energy

Seacor Vanguard. OMI 9163336. Longueur 78 m, 3.370 t. Pavillon États-Unis. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1998 à Moss Point (États-Unis) par Halter Marine. Propriétaire Seacor Offshore Llc (États-Unis). En 2010, Le *Seacor Vanguard* est mobilisé pour tester un équipement de dépollution pendant la marée noire consécutive à l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon le 22 avril 2010. En août 2019, le *Seacor Vanguard* est à démolir. Sa destination finale n'est pas connue. Sa dernière position le situe à Amelia (Louisiane, États-Unis).



Seacor Vanguard, opérations "d'écémage" de la marée noire dans le golfe du Mexique. © US Navy

Sheng Li 261. OMI 8831027. Longueur 59 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1985 à Wuhan (Chine) par Wuchang Shipyard. Propriétaire Sinopec Shengli Oilfield Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Valkyrien (ex-Far Senior, ex-Stad Senior). OMI 8008541. Longueur 68 m, 2.388 t. Pavillon Norvège. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein Hatlo. Après un début de carrière comme navire de services à l'offshore, il est racheté en 1993 par la Marine Nationale de Norvège qui l'utilise sous l'immatriculation A 535 comme navire d'assistance logistique de sa flotte. Vendu pour démolition en Norvège.



© Bjorn Owe Hjelle

Vos Primrose. OMI 9697519. Longueur 80 m, 2.731 t. Pavillon Gibraltar, Niue pour son dernier voyage renommé *Sierra* en remorque du *Masindra 15* (OMI 8022561). Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2016 à Fuzhou (Chine) par Fujian Southeast Shipyard. C'est le 3ème d'une série de 8 navires de ravitaillement commandés par Vroon Offshore Services Ltd (Pays-Bas). En avril 2019, le *Vos Primrose* entre au chantier ST Engineering de Singapour. Il doit y subir des modifications avant de partir pour son nouveau contrat au Moyen-Orient. Dans la soirée du 3 mai, un incendie éclate dans la salle des machines. Le feu est éteint le lendemain. On ne déplore aucune victime. Le navire reste à Singapour pour enquête. Le *Vos Primrose* n'a que 3 ans, mais son armateur néerlandais juge les dégâts trop importants pour qu'il soit réparé. En août 2019, il est vendu à Check In Enterprises Pvt Ltd basé en Inde et part pour démolition au Bangladesh en remorque du *Masindra 15* (OMI 5022561). Une décision funeste. L'ex *Vos Primrose* est échoué le 6 octobre. Le 12 octobre, deux ouvriers travaillant à sa démolition meurent asphyxiés. (Voir p 3).



Lancement du *Vos Primrose*. © setcorp.ru



Otaru (Japon), 4 juin 2017. © Minkara

Wiggins Tide (ex-DMS Conquest). OMI 9263978. Longueur 60 m, 1.732 t. Pavillon Vanuatu, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Wiggins*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2002 à Taizhou (Chine) par Kouan SB Industry Co. Propriétaire Tidewater (États-Unis). Racheté par Hermes Maritime Services Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition en Inde.

Navire support de plongée

Mystic Viking (ex-*Bergen Viking* ex-*Veslik Viking*, ex-*Highland Challenger*, ex-*Offshore Challenger*, ex-*Balder Challenger*). OMI 8209377. Ex supply converti en 1993 en navire de support de plongée pour les constructions sous marines. Longueur 72 m, 2.424 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1983 à Marystown (Terre-Neuve, Canada) par Marystown Shipyard. Détenu en 2006 à La Nouvelle-Orléans (États-Unis).



Bergen Viking. © Frank Iversen



Mystic Viking. © David C Martin

Désarmé en octobre 2015 à Berwick (Louisiane, États-Unis). Mis en vente par son armateur états-unien Everest Hill Marine Ltd dans un état jugé de moyen à médiocre (fair/poor) en décembre 2016. Le rapport du bureau accrédité d'expertise navale Pope Marine Inc note en particulier le mauvais état et la corrosion du pont et de la superstructure en raison de l'absence d'entretien depuis son désarmement. Officiellement racheté par Deepcor Marine Inc puis par NMS Viking Inc, ce dernier enregistré aux Îles Marshall. Il n'y a cependant pas trace d'une reprise d'activité du navire. En août 2019, il est annoncé vendu pour démolition. La destination finale n'est pas connue.



Photos Pope Marine Inc.



Bordé tribord



Pont principal arrière

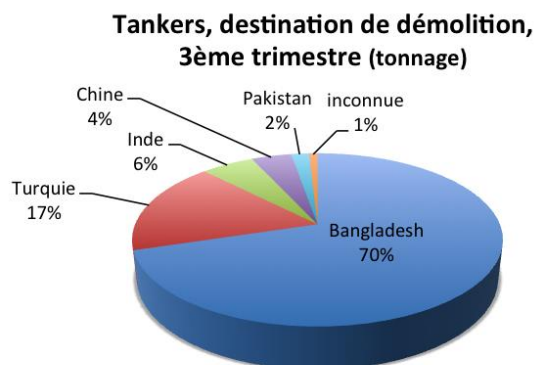
Tanker

Juillet-août-septembre 2019

29 démolitions. 23% des navires, 20 % du tonnage. Le nombre de tankers démolis est stable par rapport au précédent trimestre. Le tonnage est en chute libre: il a été divisé par 2,5.

Le Bangladesh a réceptionné les trois quarts des tankers démolis. La Turquie se classe 2ème. Aucun tanker n'a été démolé en Europe.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 32 ans; il est de 27 ans pour les tankers chimiques, 30 ans pour les transporteurs de gaz, 34 ans pour les pétroliers.



Tanker pétrolier

20 démolitions. Plus des deux tiers des tankers. Au moins 11 (55%) a été dépavillonnés avant le départ à la casse.

Aucun supertanker VLCC (Very Large Crude Carrier) n'est parti à la casse ce trimestre. Seulement deux navires avaient un port en lourd compris entre 80.000 et 200.000 t. Tous les autres étaient de "petits" pétroliers de moins de 80.000 tpl.

Les 6 pétroliers appartenant à des armateurs ou des États européens ont été démolis en Turquie dont seulement 2 (les *Dan Eagle* et *Eko 3*) dans le chantier Leyal inclus dans la liste des chantiers autorisés par l'Union Européenne. Carton rouge pour le Royaume-Uni qui a envoyé deux anciens ravitailleurs de la Royal Navy dans un chantier non agréé (cf. p 4).

L'âge des pétroliers au moment de la démolition va de 55 ans pour le transporteur de bitume *Jaguar*, construit en Allemagne (p 56) à 20 ans pour le tanker navette norvégien *Dan Eagle* (p 55). Tous deux ont été démolis en Turquie. L'âge moyen est de 34 ans.

Agiri (ex-*Astro Sirius*). OMI 9120932. Double coque. Longueur 248 m, 16.984 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage renommé *Iris*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Pentacontinent DMCC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2010 à Kurnell (Nouvelle-Galle-du-Sud, Australie). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis) pour démolition au Bangladesh. 401 US\$ la tonne.



Terminal pétrolier de Bassorah (Irak),
28 février 2017. © Sukhpal Singh



Plage de Chattogram.
© Arman Hossen

tanker pétrolier

Akrotiri (ex-Torm ASia). OMI 9007752. Double coque. Longueur 180 m, 8.703 t. Pavillon Singapour, Comores pour son dernier voyage renommé *Krok*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard. Propriétaire World Tankers Management Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh.



© Fazlur Rahman

Alizea (ex-Maersk Cassandra, ex-Bro Alexandre, ex-Port Alexandre). OMI 9079183. Double coque. Longueur 183 m, 9.107 t. Pavillon Libéria, Comores depuis septembre 2018. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Incheon (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Olimpex Nigeria (Nigéria). Détenu en 2010 à Rotterdam (Pays-Bas) et à Zhuhai (Chine). L'*Alizea* quitte Lagos (Nigéria) le 15 juillet, annonce se diriger vers Gadani et s'échoue finalement à Chattogram le 11 septembre. 420 US\$ la tonne.



Maersk Cassandra, Rotterdam (Pays-Bas), 22 avril 2012. © lindebrielle

Alizea, Chattogram, septembre 2019.
© Mohammad Islam



An Yun. OMI 8914532. Longueur 191 m, 9.793 t. Pavillon Taiwan, Comores pour son dernier voyage renommé *Yumi*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1991 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire CPC Corp Taiwan (Taiwan). Vendu en l'état à Taiwan pour démolition au Bangladesh. 377 US\$ la tonne. Le prix de vente inclut un inertage basique incompatible avec des travaux de découpe à chaud. Risque d'explosion?



Keelung (Taiwan), 17 avril 2012. © Chun-Hsi



Chattogram. © Fazlur Rahman

Ankleshwar. OMI 9074860. Double coque. Longueur 274 m, 22.257 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Ank*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1994 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Shipping Corporation of India (Inde). Le 2 août 2019, le navire est mis en vente en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition ou continuation d'exploitation aux bons soins de MSTC (Metal Scrap Trade Corporation Limited) fondé en 1964 pour l'exportation de ferrailles. MSTC est à 64,75% détenu par l'État indien et est devenu un spécialiste du e-commerce pour les administrations et compagnies d'État souhaitant vendre des ferrailles, vieilles installations industrielles et machines, minéraux, produits agricoles, parcelles de terrain, et matériaux divers. Les enchères sont menées sur internet le 14 août. Le navire est attribué pour 368 US\$ la tonne. Il s'échoue au Bangladesh le 8 octobre.



Octobre 2012. © Adinda Petillion

Bonnie B (ex-*Bonnie*, ex-*Aptity*, ex-*Achatina*, ex-*Shell Craftsman*, ex-*Ardrossan*). OMI 6810055. Longueur 84 m. Pavillon Chypre, Tanzanie pour son dernier voyage abrégé en *Bon*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1968 à Aberdeen (Écosse, Royaume-Uni) par Hall Russel; jumboisé en 1991 et rallongé de 76 à 84 m. Propriétaire Daha Oils & Gas Ltd (Malte). Échoué pour démolition dans le chantier Bereket Gemi Söküm, qui n'a pas posé sa candidature pour être inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européennes.



A Limassol (Chypre), 17 février 2013. © John Pitcher



Aliaga. © Selim San

BPP 21 (ex-*Nam Sun n°7*, ex-*Cosmo Maru*). OMI 8503319. Longueur 88 m, 1.578 t. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1985 à Nandan (Japon) par Teraoka. Propriétaire BPP Supply Co Ltd (Thaïlande). Vendu pour démolition au Bangladesh.

BS Marmara-1 (ex-*Dnestr*, ex-*BSEC-Marmara 1*, ex-*Bunkerovshchik 3*). OMI 8328692. Longueur 78 m. Pavillon Ukraine. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1983 à Rousse (Bulgarie) par le chantier Ivan Dimitrov. Propriétaire port de Youzhnyy (Ukraine). Vendu pour démolition en Turquie.



Izmit (Turquie), 25 juillet 2013. © Big Edison

tanker pétrolier

Bum Jin n°3 (ex-Mee Yang). OMI 8873142. Longueur 86 m, 1.200 t. Pavillon Corée du Sud, Mongolie pour son dernier voyage. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1993 à Yeosu (Corée du Sud) par Shinyoung SB Industry Co. Propriétaire Bum Jin Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Ulsan, (Corée du Sud), 1er mai 2017. © Seongwoo Seo

Dan Eagle (ex-Freja Pacific, ex-Soundlessex-Hellas Serenity). OMI 9183609. Double coque. Longueur 183 m, 9.582 t. Pavillon Danemark. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Knot Shuttle Tankers 22 AS (Norvège). Vendu pour démolition au chantier Loyal, un des chantiers d'Aliaga inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne.



Brest (France), 18 mai 2014. © Erwan Guéguéniat

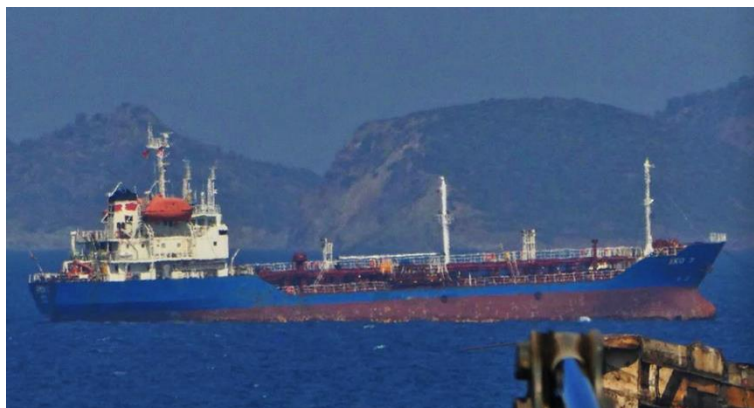


Aliaga. © Marko Elstner

Eko 3 (ex-Athina, ex-Castor). OMI 8813130. Longueur 89 m, 1.351 t. Pavillon Grèce, Togo pour son dernier voyage. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Détenu en 2008 à Barcelone (Espagne). Propriétaire Kinetic Shipping Co (Grèce). Racheté par Dido Steel Corp SA enregistré au Libéria avant son départ pour démolition en Turquie par le chantier Loyal.



Le Pirée (Grèce), 23 décembre 2018.
© Sakis Antoniou



Septembre 2019, arrivée à Aliaga.
© Selim San

Fateh 1 (ex-*Almar*, ex-*Birgit Jurgens*). OMI 8002729. Ex cargo polyvalent converti en 2001 en tanker transporteur d'huile végétale. Longueur 86 m, 1.139 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1980 à Neuenfelde (Allemagne) par J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. Propriétaire Blue Sea Oasis General Trading LLC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2001 à Rotterdam (Pays-Bas) pendant 359 jours, en 2009 à Hambourg (Allemagne), en 2011 à Asaluyeb (Iran), en 2013 à Chah Bahar (Iran), en 2015 à Bushire (Iran), en 2016 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2017 de nouveau à Bushire. Vendu pour démolition en Inde.



Période cargo. A quai à Llanddulas (Pays-de-Galle, Royaume-Uni), années 90. © **Glyn Jones**



Période tanker. Avril 2009, Europoort, Rotterdam, (Pays-Bas). © **Patrick Hill**

s (ex-*Galaxy X*, ex-*Helexon I*, ex-*Vassiliki*, ex-*Ionion*, ex-*Bitumenjo*, ex-*Spiekeroog*). OMI 6417748. Tanker transporteur de bitume. Longueur 74 m. Pavillon Togo, Tanzanie pour son dernier voyage abrégé en *Jag*. Société de classification Columbus American Register. Construit en 1964 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. Propriétaire Daha Oils & Gas Ltd (Malte). Détenu en 2014 à Eleusis (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie par Bereket Gemi Söküm, un chantier de démolition qui n'a pas posé sa candidature pour être inclus dans la liste agréée par l'Union Européenne.

Helexon I, au mouillage dans la baie d'Eleusis (Grèce), 6 octobre 2012. © **Marc Ottini**



Pelita Bangsa (ex-*Ocean Venture*, ex-*Mary Ann*, ex-*Joyce*). OMI 8308795. Converti en 2011 en stockage flottant FSO (Floating, Storage, Offloading). Longueur 229 m, 12.573 t. Pavillon Indonésie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé *Light*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1986 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire PT Trada Maritime (Indonésie). Vendu en l'état en Indonésie pour démolition au Bangladesh. 340 US\$ la tonne. Le navire devra être remorqué, l'inertage total des citernes n'est pas inclus dans le prix de vente. En septembre 2019, le *Pelita Bangsa* devient le *Light* sous pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Il est échoué à Chattogram le 13 novembre.



Pelita Bangsa. © **Trada Alam Minera**

Reem 5 (ex-*Bhagavaty*, ex-*Asphalt Merchant*, ex-*Bitumen Glory*, ex-*Arabian Glory*, ex-*Green Maru n°5*). OMI 8300767. Transporteur de bitume. Longueur 76 m, 1.128 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1983 à Komatsushima (Japon) par Tokushima Sangyo. Propriétaire Aurum Ship Management FZC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2002 à Durban (Afrique du Sud) et en 2019 à Port Qaboos (Oman). Vendu pour démolition au Pakistan.

Sea Adventurer (ex-*Hilda Knutsen*). OMI 8716863. Longueur 142 m, 5.516 t. Pavillon Nigéria, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Adventurer*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonesa. Propriétaire Sea Transport Services (Nigéria). Racheté par Aquamarine & Trading Services Ltd basé au Royaume-Uni avant son départ pour démolition au Bangladesh.



1er septembre 2019, le tanker *Adventurer*, ex-*Sea Adventurer* au mouillage à Port Louis (Île Maurice) pendant son dernier voyage vers le Bangladesh.

© Bhavik Naginlal Modi

SW 1 (ex-*Hai Soon 16*, ex-*Hua Fu*, ex-*Kyrnikos*, ex-*Eastern Navigator*, ex-*Pacific Glory n°1*, ex-*Pacific Glory*). OMI 7903287. Longueur 108 m, 2.053 t. Pavillon Mongolie. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1979 à Yawatahama (Japon) par Kurinoura. Propriétaire Jin Hao Ship Management Co Lt (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Keelung (Taiwan), 20 novembre 2017. © Wei Jen Liang

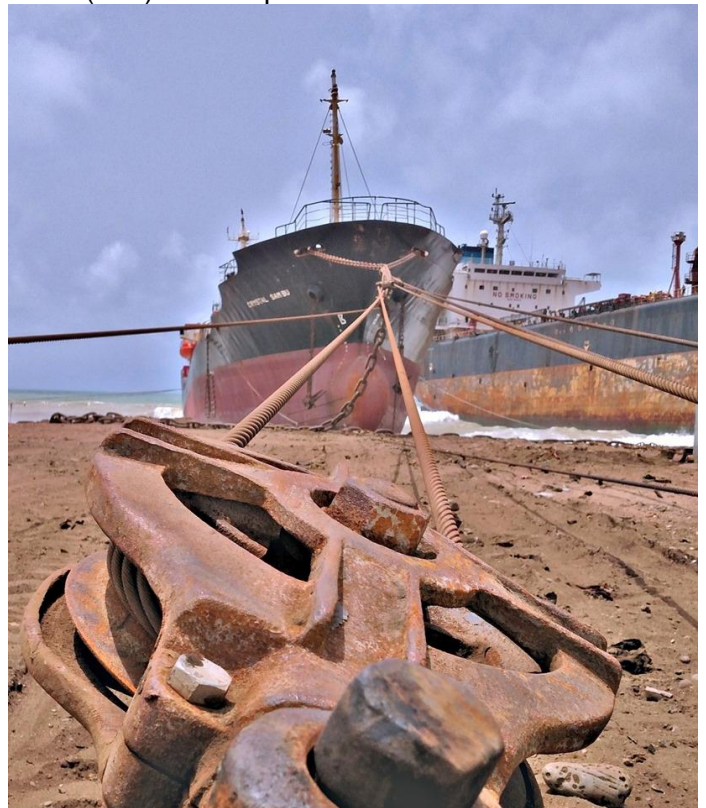
Zhong Gang Yong He (ex-*Da Qing 437*). OMI 9063093. Longueur 159 m, 6.451 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1994 à Dalian (Chine) par Dalian Shipyard Co. Propriétaire Nanjing Zhonggang Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Tanker chimiquier

Crystal Sambu (ex-*Chun Kyung*). OMI 8717908. Ex cargo polyvalent converti en tanker chimiquier en 1993. Longueur 98 m, 1.727 t. Pavillon Comores. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Busan (Corée du Sud) par Dae Sun SB & E Co. Propriétaire Etihad Engineering & Marine (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2015 à Bushire (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.



Emirats Arabes Unis, 24 février 2016.
© Capt Arshad Bhat



Crystal Sambu Plot No 60, 20 août 2019.
© Gadani Ship Breaking

Indradi (ex-*Jipro Sky*). OMI 9043744. Longueur 132 m, 3.848 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1993 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire PT Berlian Laju Tanker (Indonésie). Détenu en 2018 à Gunsan (Corée du Sud). Vendu pour démolition en Inde. 536 US\$ la tonne incluant 800 t d'inox, le prix à la tonne le plus élevé du trimestre.

Ocean Pride (ex-*TMT Pinyamas*, ex-*Sichem Dali*, ex-*Dali*, ex-*Rava*). OMI 8520989. Longueur 120 m, 3.437 t. Pavillon Panama, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage renommé *VH-29*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1988 à Pula (Croatie) par Uljanik. Détenu en 2006 à Bandar Khomeini (Iran). Racheté par BBN Shipmanagement Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition en Inde.



Rava © Rivanj / Navi e Armatori

tanker chimiquier

Sea Grace (ex-*Torill Knutsen*, ex-*Vinga Knutsen*. OMI 8806682. Double coque. Longueur 142 m, 5.561t. Pavillon Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Grace*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonesa. Détenu en 2009 dans le Canal Welland (Canada). Propriétaire Sea Transport Services Ltd (Nigéria). Vendu à Electra Maritime Ltd enregistré à Anguilla avant son départ pour démolition. Il quitte Lomé (Togo) le 10 juillet, escale à Port-Louis (Île Maurice) et s'échoue à Chattogram le 30 septembre.



Torill Knutsen, en montée pour Rouen (France) au moment du changement de pilote, 3 octobre 2008.
© Pascal Breidel

Sulphur Glory. OMI 9072862. Longueur 93 m, 1.592 t. Pavillon Panama, Belize pour son dernier voyage renommé *JB-88*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1993 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Daiichi Tanker Co Ltd (Japon). Détenu en 2013 à Changzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Theresa Success (ex-*Tambov*). OMI 9112753. Double coque. Longueur 181 m, 9.453 t. Pavillon Tuvalu. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1996 à Split (Croatie) par Brodosplit. Propriétaire Raffles Shipmanagement Services (Singapour). Détenu en 2003 à St Croix (Iles Vierges états-uniennes). Le *Theresa Success* a une attirance inéluctable pour la terre ferme.

Le 13 janvier 2017, il quitte San Lorenzo, Argentine, à destination de l'Inde puis de la Malaisie. Il s'échoue au km 361 en amont de l'embouchure du Parana. Il est dégagé rapidement mais s'échoue de nouveau quelques jours plus tard avant d'atteindre le Rio de la Plata, dans un secteur où le fleuve divisé en plusieurs bras est plus étroit; il bloque le trafic pendant plusieurs jours avant de repartir avec sa cargaison de glycérine et d'huile de soja.

Le 17 février 2019, une fois de plus le *Theresa Success* s'échoue, cette fois près d'Istanbul, pendant des opérations de ravitaillement en carburant. Après inspection de sa coque, il reprend du service.

Le 28 septembre 2019, cette fois il s'échoue définitivement au Bangladesh.



11 juin 2016, San Lorenzo (Argentine).
© Nicolas Ubeda



Échouement en Turquie, février 2019.
© Seanews.

Transporteur de gaz

Alpha Gas. OMI 8910811. Longueur 99 m, 2.109 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Hakata (Japon) par Murakami Hide. Propriétaire Vietnam Gas & Chemicals (Vietnam). Détenu en 2000 à Nankin (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Sur le Yangtze, 3 décembre 2009. © balalay

Candy (ex-Venice, ex-Green Energy, ex-Ocean Primus, ex-Gerda Kosan, ex-Tarquín Mariner). OMI 9005479. Longueur 99 m. Pavillon Tanzanie. Société de classification Lloyd's Register of SHipping jusqu'en octobre 2015. Construit en 1992 à Hessel (Royaume-Uni) par Dunston. Propriété depuis 2015 de Milano Shipping Ltd enregistré à Anguilla. Détenu en 2005 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2016 à Temryuk (Russie) et en 2017 à Kalymnos (Grèce).



23 avril 1995, *Tarquín Mariner*, remontant la Seine à destination de Port Jérôme (France). © Pascal Bredel

21 janvier 2019. La veille au soir, le *Candy* et son équipage de 9 marins turcs et 8 indiens ont quitté le port de Temryuk (Russie) en mer d'Azov après avoir chargé du GPL. Le *Candy* a franchi dans la nuit le détroit de Kerch et s'est mis au mouillage aux environs d'1h45 à 12 milles nautiques de la côte, dans la zone autorisée aux opérations de transbordement. Il doit transférer sa cargaison à bord du *Maestro* (OMI 8810700), un autre navire transporteur de gaz avec à son bord 7 marins turcs, 7 indiens et un apprenti libyen. Les deux navires appartiennent respectivement à Milano Shipping Ltd et Maestro Shipping Ltd, deux sociétés qui partagent la même boîte postale n°727 à Anguilla, un territoire britannique d'outre-mer situé dans les Caraïbes. Milano Shipping Ltd et Maestro Shipping Ltd serviraient de sociétés écrans à la compagnie turque Milenyum Denizcilik Gemi sanctionnée



par le département du trésor américain en 2015 pour transport illégal de GPL vers les zones contrôlées par le gouvernement syrien. Le *Candy* et le *Maestro* battent tous deux pavillon de la Tanzanie, mais selon l'OMI, il semble que le *Maestro* ait usurpé ce pavillon. Les deux navires ont coupé leur système automatique d'identification (AIS), la dernière position disponible du *Maestro* date du 11 janvier alors qu'il naviguait en Méditerranée au large de la Turquie.



Capture d'écran Euronews



© Réseaux sociaux / Maritime Executive



Capture d'écran Euronews

Les opérations de transbordement commencent à 12h30 heure locale, elles sont prévues pour durer 10 heures. A 16h30, 800 tonnes de GPL ont été transférées du *Candy* au *Maestro*. A 17h, une explosion retentit, les deux navires s'embrasent. Le bilan est lourd. Sur les 32 marins, seuls 12 ont été secourus par les navires d'intervention russes arrivés sur le lieu du sinistre. Par crainte d'autres explosions, il a été décidé de laisser la cargaison se consumer et l'incendie s'éteindre de lui même. Dans un premier temps, le navire russe *Spasatel Demidov* reste sur zone à distance. Par la suite, un autre navire est chargé d'arroser les coques pour les refroidir. Fin février, 44 jours après l'explosion initiale, les derniers points chauds à bord des deux navires sont déclarés éteints. Le *Candy* et le *Maestro* doivent être remorqués pour déterminer les causes de l'explosion. Selon les déclarations des survivants, une mise à la terre défailante et des étincelles sur les moteurs des pompes de transfert sont à l'origine de la catastrophe.

Les deux navires ont été déclarés perte totale. Le *Candy* a été jugé remorquable. Il est échoué à Aliaga le 31 juillet 2019. Le sort du *Maestro* n'est pas connu.



Transit dans le Bosphore. © Denishaber



Aliaga, août 2019. © Selim San

tanker transporteur de gaz

Pacific Ethylene. OMI 8413007. Longueur 74 m. Pavillon Japon. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1985 à Sasebo (Japon) par Sasebo H.I.. Propriétaire Uyeno Transtech Ltd (Japon).



Détroit ouest de Kurushima, Imabari, (Japon), 21 février 2017. © Kenro Oshita

Sa destination de démolition n'a pas été spécifiée. En septembre, le statut du *Pacific Ethylene* dans la base de données Equasis devient "démoli". Sa dernière position le situait à Kudamatsu (Japon), dans une zone dotée d'une barge grue et d'un slipway susceptible de servir à la démolition d'un navire de ce gabarit. Il est donc possible que le navire ait été démolé au Japon.



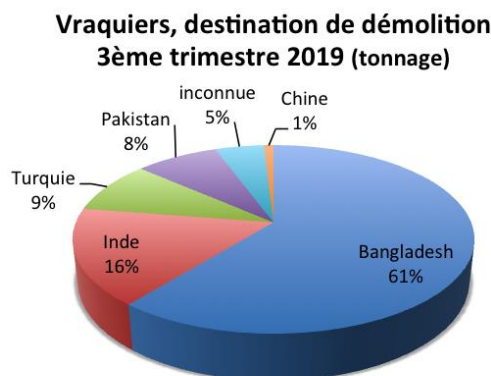
Localisation du *Pacific Ethylene*, 29 juin 2019. Marine Traffic

Vraquier

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

Juin-juillet-août 2019

15 démolitions. 169.000 tonnes, un tonnage divisé par plus de 2 par rapport au second trimestre. Avec 22% du tonnage, c'est pourtant la 2ème catégorie du trimestre.



Le Bangladesh absorbe 61 % du tonnage. Les 2 super minéraliers du trimestre (les *Anangel Haili* et *Atlantic Merchant*) lui étaient destinés. La part totale du sous-continent indien s'élève à 85%. L'âge moyen au moment de la démolition est de 30 ans. Le plus jeune est le *Qing An*, 15 ans, construit en Chine, le plus âgé est le laquier canadien *Cedarglen*, 60 ans, remorqué jusqu'en Turquie.

Le hongkongais *Solomon Trader*, auteur d'une marée noire aux îles Salomon après son échouement a été remorqué au Bangladesh.

Anangel Haili (ex-*Astro Luna*, ex-*Tango*, ex-*Diamond Iris*). OMI 9082350. Ex super tanker converti en 2009 en super minéralier. Longueur 322 m, 31.817 t. Pavillon Grèce, puis Libéria et enfin Comores. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1995 à Nagasaki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire Anangel Maritime Services Inc (Grèce). Vendu en l'état à Singapour à Lyra Trading enregistré au Libéria. En septembre 2019, déjà abrégé en *Haili* sous pavillon du Libéria il devient le comorien *Hulk*. Son départ pour démolition est imminent. La destination finale n'est pas précisée mais les trois navires de l'armateur grec partis à la démolition cette année (*Anangel Destiny*, *Anangel Destiny* et *Anangel Zhongte*) se sont tous échoués au Bangladesh. 427 US\$ la tonne incluant 800 t de carburant.



Période tanker, l'*Astro Luna* au mouillage à Khor Fakkan (Émirats Arabes Unis), janvier 2007. © Françoise Massard



Période minéralier, l'*Anangel Haili* au terminal de Ponta da Madeira (Brésil), mars 2013. © Attelco 21

Atlantic Merchant (ex-*General*, ex-*Hebei General*, ex-*Shinyo Clipper*, ex-*Astro Lynx*, ex-*Cosmo Pleiades*). OMI 9002673. Ex supertanker converti en superminéralier en 2009. Longueur 324 m, 36.280 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1992 à Ariake (Japon) par Hitachi. Propriétaire Sinokor Merchant Marine Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh. 405 US\$ la tonne incluant 1285 t de carburant.

Cedarglen (ex-*Cartierdoc*, ex-*Montcliffe Hall*, ex-*Ems Ore*). OMI 5103974. Longueur 222 m, 7.770 t. Pavillon Canada, Sierra Leone pour son dernier voyage abrégé en *Eda*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1959 à Hambourg (Allemagne) par Schlieker. A l'origine, c'était un minéralier de 166 m de longueur construit pour une filiale d'US Steel et le transport de minerai de fer du Vénézuéla vers l'Europe. Il faisait partie d'une série de 8 navires. En 1976, l'*Ems Ore* est racheté avec 2 de ses sisterships, les *Rhine Ore* et *Ruhr Ore*, par la compagnie québécoise Hall Corporation Shipping Ltd. Il doit être utilisé pour acheminer le minerai de fer du Labrador vers les aciéries d'Hamilton (Ontario, Canada). Il est tout d'abord jumboïsé par le chantier Davie Shiplbuilding de Lauzon (Québec, Canada). La partie avant est remplacée, le château situé au milieu du navire est déplacé à l'arrière. Le navire est rallongé de 166 à 222 m, un gabarit adapté pour les nouvelles dimensions de la Voie Maritime du Saint-Laurent. En novembre 1977, la partie avant d'origine est remorquée pour démolition à Brownsville (Texas, États-Unis); elle s'évade deux jours après son départ, est finalement rattrapée mais à son arrivée en décembre percute une balise dans le chenal de Brownsville.



Ems Ore.
Collection Stan Ditcham



Écluse 3, Canal Welland, Canada.
12 avril 2016. © Shiphotos/Fleetmon

L'ex-*Ems Ore* démarre sa carrière de laquier en février 1979 sous le nom de *Montcliffe Hall*. Il passe sous contrôle de N. M. Paterson & Sons en 1988 en tant que *Cartierdoc* puis de Canada Steamship Lines (CSL) en 2002 qui le renomme *Cedarglen*. Le sexagénaire *Cedarglen* ne reprend pas ses activités après son dernier hivernage à Toledo en décembre 2018. En mai 2019, il gagne Montréal et la "section des moribonds". Il y attend l'inévitable *VB Hispania* (OMI 9476018), le spécialiste des remorquages au long cours de navires à démolir (entre autres *Peter R Cresswell* - "A la Casse" n°44, *Modern Express* - "A la Casse" n° 45, *Obva* - "A la Casse" n°47, *John B Aird* - "A la Casse" n°48, *Algoma Olympic* - "A la Casse" n°52). Le convoi quitte Montréal le 21 juillet et arrive à Aliaga le 26 août.



VB Hispania, Québec (Canada), 18 juillet 2019.
© Marc Boucher



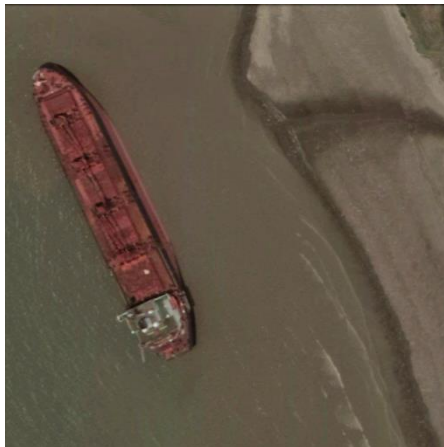
Aliaga, août 2019, au centre le "*Eda*". © Selim San

Crystal Gold (ex-*Vanessa A*, ex-*Kavo Alexandros II*, ex-*Baltic Bulker*, ex-*Vilos*, ex-*First Lady*, ex-*Sanko Pobity*). OMI 8400244. Longueur 168 m. Pavillon Bangladesh. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1986 à Tamano (Japon) par Mitsui. Propriétaire Crystal Navigations Ltd (Bangladesh). Détenu en 2003 à Cagliari (Italie), en 2011 à Vishakhapatnam (Inde), en 2012 à Quangninh (Vietnam) et Chennai (Inde), en 2013 à Bandar Abbas (Iran) et en 2014 à Zhenjiang (Chine).

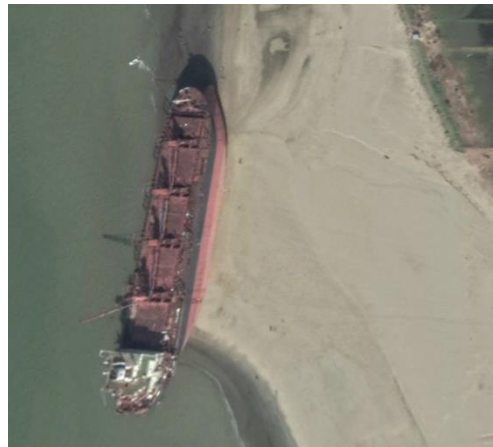
En mars 2014, le *Crystal Gold* avait tenu la vedette dans la presse bangladaise après avoir échappé à une attaque de pirates somaliens en mer d'Arabie. Par des manœuvres inattendues dont un changement de cap à pleine vitesse, il avait pu trouver refuge auprès de la Marine Nationale pakistanaise.



Mora à son arrivée sur les côtes du Bangladesh. © Japan Meteorology Agency



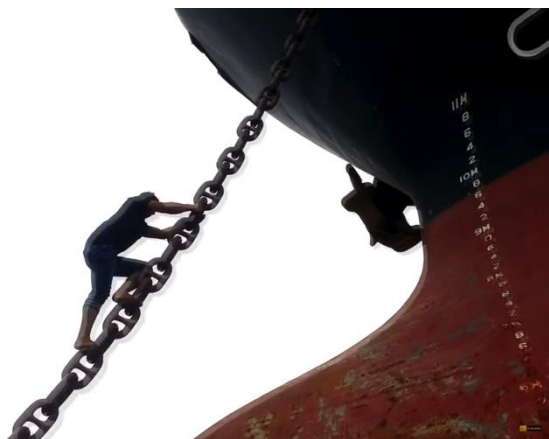
4 août 2017



18 janvier 2019

Capture d'écran Google Earth

En mai 2017, le cyclone de catégorie 1 Mora se forme sur le Golfe du Bengale. Après avoir déferlé sur le Sri Lanka et les îles indiennes d'Andaman-et-Nicobar, il touche le Bangladesh le 30 mai, faisant 5 morts et endommageant des dizaines de milliers d'habitations. Le *Crystal Gold* est parmi les victimes. En attente à Chattogram dans la zone de mouillage extérieure, il chasse sur ses ancrs et finit par s'échouer au sud de l'embouchure de la Karnaphulí, à proximité de la plage de Parki. L'épave est déclarée perte totale. Au fil des mois, elle est poussée par le vent et les courants et se retrouve ensablée.



Capture d'écran "A day at Parki Beach" - Yeasin Tanim



Tourisme à Parki Beach. © Daily Sun

L'armateur Crystal Group vend l'ex vraquier à Four Star Enterprise, un démolisseur de Chattogram. Le 25 octobre 2018, la Haute Cour ordonne la démolition du navire qui représente en l'état une menace pour l'environnement. Four Stars commence la démolition in situ en décembre. L'entreprise n'a pas demandé l'autorisation du Département de l'Environnement (DoE) de Chattogram. Le 7 janvier 2019, le DoE lui inflige une amende de 20.000.000 takas (240.000 US\$) après avoir constaté que le début de démolition avait pollué la plage et les hauts de plage sur 6000 m². Le ministère de l'Industrie confirme ne pas avoir été informé des opérations sur cette plage où la démolition est interdite; il demande à ce que toutes les mesures soient prises pour se conformer à la réglementation en vigueur (Bangladesh Ship Recycling Act 2018).

Le 16 janvier 2019, la Cour Suprême suspend l'ordonnance antérieure de la Haute Cour. Four Stars dit

avoir acheté le navire aux enchères à la condition de le démolir sur place car il est impossible à déplacer.



Capture d'écran "A day at Parki Beach" - Yeasin Tanim

Les avis sont partagés voire contradictoires. Pour certains, l'épave qui se dégrade est une menace pour l'environnement et la sécurité des usagers de la plage: il faut d'urgence la démolir. Pour d'autres, la démolition sur place est une menace sanitaire et environnementale: il faut la remorquer vers un chantier. Pour d'autres encore, le *Crystal Gold* pourrait devenir une attraction et booster l'économie touristique locale.



Capture d'écran "A day at Parki Beach" - Yeasin Tanim

Le 10 avril 2019, le DoE accepte la reprise de la démolition et l'assortit de 31 prescriptions censées garantir la protection de l'environnement. A la mi-juin il annonce avoir approuvé le plan de démantèlement présenté par le démolisseur. L'autorisation officielle est imminente. Un représentant du DoE devra être présent en permanence sur le chantier de démolition et s'assurer du respect des prescriptions.



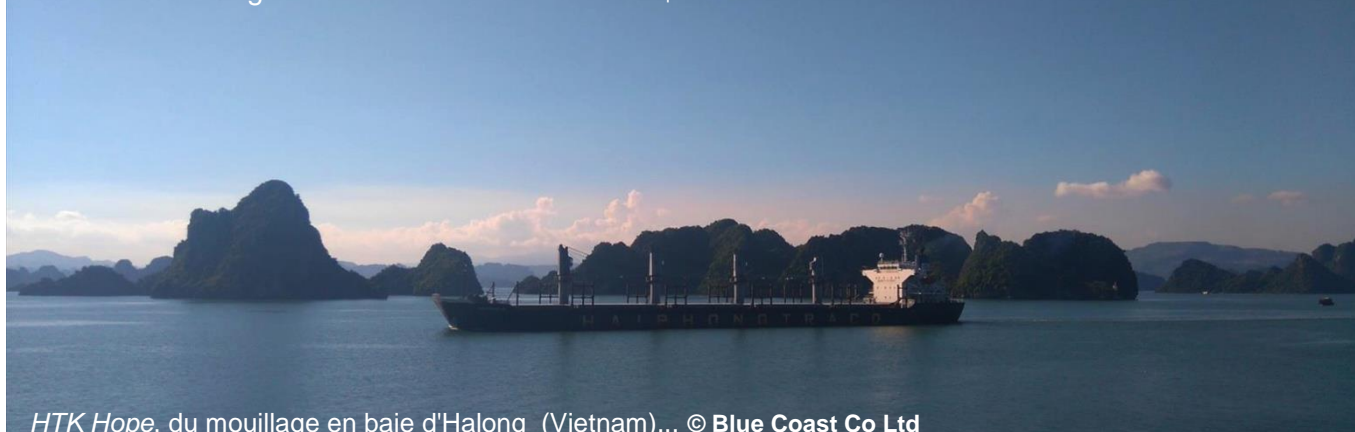
© Miui Photography Team

Eastern View (ex-Sagarkiran, ex-Spar Vega, ex-Doric Herald). OMI 9075682. Longueur 225 m, 10.642 t. Pavillon Panama Togo pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Carina Shipping (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2008 à Gladstone (Queensland, Australie) et en 2019 à Chennai (Inde). L'*Eastern View* était arrivé le 22 avril 2019 à Chennai pour réparation. Suite à une inspection de routine le 2 mai, il est détenu par les autorités du port pour des déficiences diverses relatives à la sécurité maritime et aux conditions de travail; en outre, l'équipage de 21 marins n'était pas payé depuis 2 mois. Le navire ne sera pas réparé. En juillet, il est vendu pour démolition et échoué au Bangladesh. 415 US\$ la tonne.



En détention à Chennai. © **New Indian Express**

HTK Hope (ex-Hai Phong 06, ex-Polar Star, ex-Flying Hawk, ex-Mindoro Sampaguita, ex-Atlantic Star). OMI 8323654. Longueur 160 m, 5.740 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Vietnam Register of Shipping. Construit en 1984 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire HTK Shipping & Import Export (Vietnam). En août 2019, il quitte le Vietnam par ses propres moyens et s'échoue au Bangladesh début octobre. 385 US\$ la tonne.



HTK Hope, du mouillage en baie d'Halong (Vietnam)... © **Blue Coast Co Ltd**

... aux chantiers de démolition de Chattogram (Bangladesh). © **Salah Uddin**



Jaohar UK. OMI 8005721. Longueur 135 m, 3.249 t. Pavillon Togo. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1980 à Shimoda (Japon) par Shimoda DY Co. Propriétaire Diamond Maritime DMCC (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2018 à Asaluyeb (Iran). Le 17 août 2019, le *Jaohar UK* quitte le port soudanais de Bosaso et se dirige vers Alang.

Jupiter (ex-Daishin Maru). OMI 9136917. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux de bois. Longueur 195 m, 7.972 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Glory Ship Management Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Pakistan. 375 US\$ la tonne.



Singapore, 13 avril 2016. Transport de copeaux de bois... et de grumes. © John Regan



Jupiter, parcelle no 13. © Gadani Ship Breaking

Meridian. OMI 9140360. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux de bois. Longueur 209 m, 9.164 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1996 à Oshima (Japon) par Oshima. Propriétaire Mitsui OSK Lines Ltd - MOL (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 387 US\$ la tonne. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Omar B (ex-Riomare, ex-Riomar, ex-Lux Creator, ex-Prion). OMI 8012243. Longueur 136 m, 5.241 t. Pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1983 à Gijon (Espagne) par Juliana Gijonese. Propriétaire Bayazid Shipping Co (Liban). Détenu en 2000 à Port Arthur (Texas, États-Unis), en 2001 à Hambourg (Allemagne) et en 2014 à Mersin (Turquie). Vendu pour démolition au Pakistan. 375 US\$ la tonne.



Port de Caen-Ouistreham (France). © Xavier Leroy



Plage de Gadani, parcelle 64. © Gadani Shipbreaking

Ore Moatize (ex-Penelope, ex-Mineral Columbia). OMI 9120803. Longueur 273 m, 18.403 t. Pavillon Singapour. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1997 à Sakaide (Japon) par Kawasaki. Propriétaire Vale Shipping (Brésil). Détenu en 2002 à Dunkerque (France), en 2009 à Dampier (Australie) et en 2014 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition en Inde. 425 US\$ la tonne incluant 618 tonnes de carburant. Le contrat de vente inclut une clause spécifiant que le chantier choisi devra avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong.

Ptolemeos (ex-*Azure Sky*, ex-*Shipping-Land 6*, ex-*VOC Iris*, ex-*Grand Iris*). OMI 9104081. Longueur 186 m, 7.809 t. Pavillon Libéria. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Probulk Shipping & Trading SA (Grèce). Détenu en 2002 à Yantai (Chine), en 2015 à Tianjin (Chine) et en 2018 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu en l'état à Djibouti. La destination de démolition n'est pas connue à ce jour. 290 US\$ la tonne.

Qing An. OMI 9327126. Longueur 80 m. Pavillon Bélice. Société de classification China Classification Society. Construit en 2004 à Jiaonan (Chine) par Qingdao Lingshan. Propriétaire Yantai Golden Ocean Shipping Co Ltd (Chine). Annoncé vendu pour démolition en juillet 2019. Sa destination de démolition n'est pas encore connue. Il prolonge son service en extrême-orient.

Vladivostok (Russie), 26 mai 2018.
© **Sergei Skriabin**



Solomon Trader (ex-*Ocean Amber*, ex-*Noble Union*, ex-*Nueva Union*, ex-*Doric Chariot*). OMI 9075670. Longueur 225 m, 10.642 t. Pavillon Hong Kong, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Solo*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire King Trader Ltd (Hong Kong, Chine). Détenu en 2005 à Hay Point (Queensland, Australie) et en 2012 à Paradip (Inde).



Doric Chariot. DR

Dans la nuit du 4 au 5 février 2019, le *Solomon Trader* chargé de minerai de bauxite s'échoue sur un récif de l'île de Rennel (Îles Salomon), à la lisière d'un site classé au patrimoine de l'Unesco. Du fioul se répand en mer et pollue le littoral et les zones de pêche.



© Tehakatuu Tribe Association



Baie de Kangava. © Australian High Commission



Captures d'écran Newshub

Après allègement, le *Solomon Trader* est déséchoué à la mi mai. Il reste sur place: une brèche de 25 m de longueur doit être colmatée et renforcée avant l'extraction complète de la cargaison et le pompage des eaux qui se sont engouffrées dans les cales.

A l'été 2019, 6 mois après son échouement, le navire quitte les îles Salomon à destination des chantiers de démolition de Chattogram en remorque du *Lanpan 27* (OMI 9663556).



Le Solo, échoué à Chattogram. © Md Sala Uddin

Le *Solomon Trader* avait un lourd passif accidentel. Le 29 juillet 2002, il s'échoue sur un récif de de l'île de Piper dans la Grande Barrière de corail en tant que *Doric Chariot* sous pavillon grec. Le 20 février 2013, un marin indien est tué par l'explosion du moteur de son treuil de relevage de l'ancre bâbord alors que le navire, alors *Ocean Amber*, est au mouillage à Richards Bay (Afrique du Sud).

Quant aux conditions d'exploitation et de transport de bauxite, elles constituent une menace permanente et criminelle pour l'île de Rennel. Faute de terminal susceptible d'accueillir en sécurité les navires, le minerai est chargé sur des barges puis transbordé. Le 5 juillet 2019, une barge chargée de 5000 tonnes de bauxite chavire et pollue la baie de Kangava.



Chargement de bauxite. Réseaux sociaux



Après le noir, le rouge. Baie de Kangava, juillet 2019. © Derek Pongi

Au sujet du *Solomon Trader* voir aussi ["Marée noire à cause de la bauxite"](#), 30 avril 2019
["A la Casse" n°55](#), p 3.

Stadacona (ex-CSL Yarra, ex-River Yarra, ex-Audax, ex-Star Kanda, ex-Ocean Trader). OMI 8010934. Longueur 183 m, 7.182 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1984 à Kawajiri (Japon) par Kanda Zosen. Vraquier auto déchargeur propriété de la filiale australienne de Canada Steamship Lines. Vendu pour démolition en Turquie.



A Brisbane (Queensland, Australie), 27 mars 2006. © AIS-Split



Aliaga. © Selim San

Minéralier spécialisé dans le calcaire

Iolkos II. OMI 9034901. Longueur 83 m. Pavillon Grèce. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1992 à Perama (Grèce) par Nafs Shipyards Philippou Brothers. Propriétaire Heracles General Cement Co SA (Grèce). Vendu pour démolition en Turquie où il est échoué comme *Almyros II*.



Iolkos II. © MarineTraffic



Almyros II, arrivée à Aliaga. © Selim San

Transporteur de granulats

Hoyo Maru. OMI 8811077. Longueur 91 m, 1.752 t. Pavillon Japon, Tuvalu pour son dernier voyage. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1988 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. Revendu par son armateur japonais Sanyo Kaiun Kk à PK Shipping & Agency Co Ltd basé en Thaïlande avant son départ pour démolition. Il quitte Kasado (Japon) le 26 juin et s'échoue au Bangladesh le 15 juillet.



Oita (Japon), 21 août 2018. © Katuragi Minato

Cimentier

Ocean Sparkle (ex-Bulk Arrow, ex-Liyan, ex-Nakaoki Maru). OMI 6916201. Longueur 161 m. Pavillon Indonésie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1969 à Kudamatsu (Japon) par Kasado Dockyard. Détenu en 2006 à Novorossiysk (Russie), en 2010 à Suez (Égypte) et en 2014 à Malaga (Espagne).



Malaga 16 septembre 2014. © Santiago Mena Saez

Le 25 mars 2015, l'*Ocean Sparkle* arrive au port d'Algésiras (Espagne). Son armateur est jordanien, il est géré par une compagnie grecque. Le capitaine est philippin, l'équipage composé de 20 marins philippins, 8 indonésiens, 2 pakistanais, 1 géorgien, 1 grec et 1 polonais. L'*Ocean Sparkle* est arrêté sur décision de la Cour de Cadix pour non respect de la Convention sur le travail maritime (MLC, Maritime Labour Convention). Le total des impayés de salaires des 33 marins et du capitaine s'élève à 646.858 US\$. Le navire et son équipage sont abandonnés; les hommes sont ravitaillés par la Croix Rouge et l'association Caritas, l'ITF se charge des négociations pour le rapatriement dans leurs pays respectifs. Les 20 premiers partent entre le 7 et le 13 août 2015, les 13 derniers le 4 septembre.

Les salaires n'ont pas été payés, la procédure judiciaire suit son cours. Le 31 mai 2019, l'*Ocean Sparkle* est mis aux enchères et attribué pour 450.000 €. Le 17 août 2019, il quitte le port d'Algésiras sous pavillon des Comores. Compte tenu de son âge et de son état, il a été vendu pour démolition mais est annoncé dans un premier temps au Pirée. En réalité, il se dirige vers Aliaga à la traîne du remorqueur *Christos XXII* (OMI 7230135), une vieille connaissance. Construit en 1972, le *Christos XXII* a été remarqué par ses remorquages défaillants (cf. "[Christos XXII, le remorqueur qui porte la poisse](#)"). Pourtant il continue d'acheminer les navires vers les chantiers de démolition turcs: *Ocean Countess* (ex *Cunard Countess*, "[A la Casse n°35](#)" p 60, *European Express* "[A la Casse](#)" n°55 p 16. L'*Ocean Sparkle* vendu par les autorités espagnoles a été échoué dans le chantier Ersay Gemi Geri Dönüşüm, un chantier qui n'a pas posé sa candidature pour être inclus dans la liste des chantiers agréés par L'Union Européenne.



Ocean Sparkle, août 2019, départ pour Aliaga. © El Estrecho



Échouage à Aliaga. © Selim San

Drague

CMS Seahawk (ex-*Ogmore*). OMI 6620010. Drague porteuse à benne. Puits 440 m³. Longueur 47 m. Pavillon Sierra Leone, Tanzanie pour son dernier voyage abrégé en *Hawk*. Société de classification inconnue. Construit en 1967 à Hull (Royaume-Uni) par Drypool Engineering & Dry Dock pour British Dredging Co Ltd. Propriétaire Cassar Marine Services (Malte). Vendu pour démolition en Turquie par Bereket Gemi Söküm un chantier qui n'a à ce jour pas posé sa candidature pour être inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne.



Ogmore. © Dredgepoint.org



CMS Seahawk, Jorf Lasfar (Maroc), 25 avril 2008. © Lubo

Omkara Prem. OMI 9521576. Puits, 4500 m³. Longueur 100 m, 3.401 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2008 à Daishan County (Chine) par Zhejiang Fusen. Propriétaire Mercator Ltd (Inde). En juin 2019, l'*Omkara Prem* est à quai à Portbandar (Gujarat, Inde). Les inspecteurs du MMD (Mercantile Marine Department) de Jamnagar ont relevé le mauvais état général du navire et des équipements de survie, les pannes des instruments de navigation et les blackouts récurrents, le manque d'approvisionnement en nourriture et en carburant. Le navire est impropre à la navigation, les autorités refusent de le laisser partir en l'état. Le capitaine envoie un signal de détresse et ordonne l'évacuation des 32 marins à bord. Ils n'ont pas été payés depuis avril, mais faute d'un équipage remplaçant, ils doivent revenir à bord.

L'armateur Mercator en difficulté financière a déjà vendu 2 navires pour "restructurer" sa flotte. En septembre 2019, l'*Omkara Prem* est annoncé vendu pour démolition. Il quitte Portbandar par ses propres moyens le 23 septembre, longe la côte du Gujarat et s'échoue à Alang le 30 septembre.



Omkara Prem. © DNA India

Roulier

Les rouliers chargent ou déchargent par des rampes ou des portes des engins roulants dont des camions ou des remorques mais aussi des caisses et fardeaux transférés à l'aide de chariots et entreposés sur un ou des ponts-garages.

La manutention est dite horizontale par opposition à la manutention traditionnelle verticale à l'aide de grues ou de portiques. Ce type de navire est connu sous le nom de Ro-Ro (Roll On/Roll Off).

Aberdeen (ex-SC *Aberdeen*, ex-*Tungenes*, ex-*Astrea*, ex-*Erik Jarl*). OMI 7800540. Longueur 109 m, 2.182 t. Pavillon Togo, puis Cameroun pour son dernier voyage. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1980 à Kragero (Norvège) par Tangen Verft. Propriété à partir de mai 2014 de Just Mariam Shipping Inc enregistré à Washington DC (États-Unis). L'*Aberdeen* est l'un des navires trafiquants de drogue cités par Robin des Bois dans "[A la Casse](#)" n°50, p 88-94, "Les cargos de la drogue et du cannabis". Il est été arraisonné le 23 juin 2014 par la Marine italienne au large de l'île de Pantelleria, entre la Tunisie et la Sicile, alors qu'il tentait de se dérober au contrôle en gagnant les eaux internationales. A bord, un conteneur en pontée renferme 42 tonnes et 672 kg de haschich. L'équipage de 4 marins libanais et 12 indiens est emprisonné, condamné à 4 ans de prison en 1ère instance puis acquitté en appel en juin 2016. L'*Aberdeen* est remorqué à Trapani. Le port sicilien, qui détenait déjà le remorqueur *Abou Cherif* se transforme en un centre de détention pour trafiquants de drogue avec l'arrivée du *Just Noran* quelques jours plus tard. Après plusieurs tentatives de vente, les *Aberdeen* et *Just Noran* ont été vendus pour démolition puis remorqués en Turquie. (Voir p 75 le chapitre The END sur le *Just Noran*).



SC *Aberdeen* 5 août 2006. © Ianjohn



14 juillet 2016, Trapani. © Marc Ottini

Été 2019. L'*Aberdeen* passe sous pavillon du Cameroun. Le 4 septembre 2019 il est inspecté à Trapani. Deux préludes à un remorquage vers les chantiers de démolition. Les deux déficiences rapportées ne justifient pas une détention. Le 5 septembre, le remorqueur *World Tug 1* (OMI 7000724) quitte le port sicilien. C'est un spécialiste du dernier voyage (Cf. "[A la Casse](#)" n°51, *Puma* p 14 et *Resolve Blizzard* p 29 et "[A la Casse](#)" n°52 *Panagia Parou* p 57). Il se dirige vers Aliaga dans des conditions de "manœuvrabilité restreinte", c'est à dire chargé du dernier voyage de l'*Aberdeen*.

Septembre 2019, Aliaga. © Selim San



Shaker 1 (ex-*Ajman Maya*, ex-*Maya I*, ex-*Marco V*, ex-*Mario*). OMI 7929102. Longueur 111 m, 2.385 t. Pavillon Togo, Comores depuis juin 2018. Société de classification Pacific Marine Services. Construit en 1981 à Porto Viro (Italie) par Visentini. Propriétaire Hom Management Consultancy (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2009 et 2012 à Suez (Égypte). En juin 2018, le navire est annoncé vendu pour démolition, abrégé en *Aker* et dépavillonné. Le 17 juillet 2019, un an plus tard, il est finalement échoué à Alang.

The END *Just Noran*

13 juillet 2019. Le cargo polyvalent *Lal* est échoué pour démolition dans les chantiers d'Aliaga. Il est âgé de 48 ans, il bat pavillon de la Sierra Leone, il a quitté l'Italie en remorque. C'est l'un parmi tant d'autres petits navires usés jusqu'à la corde et finalement exportés hors Europe pour gagner quelques dollars de plus.

Lal est un nom d'emprunt de dernière heure. Le navire a été construit en 1971 sur la mer du Nord à Büsum, commune allemande du Land de Schleswig-Holstein, pour l'armateur danois Rederi K/S Unit Tramp. A ses débuts, il s'appelle *Atlas Scan*, son port d'attache est Aarhus (Danemark) mais il s'aventure à l'occasion jusqu'au Canada sur la Voie Maritime du Saint-Laurent. Il est renforcé glace.



Atlas Scan.
collection Yvon Perchoc



Novembre 1973, entrée du canal Welland (Canada).
© Al Sagon-King, collection J. Cameron

En 1978, il est vendu à Maya Marine Ltd, devient l'*Atlantic Sprinter* sous pavillon chypriote puis en 1982 le libérien *North Armac*. En 1984, retour à un pavillon scandinave, celui de la Norvège. Il est transformé en 1985 par Yantar, un chantier russe installé sur les rives de la mer Baltique, pour pouvoir acheminer des marchandises et 77 conteneurs dont 66 peuvent être réfrigérés. Sous le nom de *Tege* et les flamboyantes couleurs vert et jaune de Toll Post Globe, il est exploité par la compagnie de transport norvégienne pendant 29 ans le long des côtes scandinaves.



Le *Tege* avant transformation. Photo extraite du livre de Torkel Lien & Fred B Nielsen sur l'histoire de la Toll Post Globe



Après transformation, 19 mai 2011, Hadsselfjorden dans l'arctique norvégien. © Harlov/MarineTraffic

En 2013, il a 42 ans. Il a besoin d'être rénové et mis aux normes. Trop cher pour Toll Post Globe qui choisit de remplacer son navire par des camions. Le *Tege* aurait dû prendre une retraite méritée, c'est le début de sa déchéance. En novembre, il est racheté par un armateur libanais, la Just Mariiam Inc domiciliée à Beyrouth aux bons soins de la Faros Shipping Company, gestionnaire du navire. Il devient le *Just Mariiam*, port d'attache Giugiuilesti, en Moldavie. Avant son départ de Norvège en décembre 2013, il est détenu à Bodo avec 17 déficiences au compteur concernant entre autres la certification et l'entraînement de l'équipage, les équipements de lutte anti incendie et diverses infractions à la Convention MARPOL pour la prévention de la pollution marine par les navires.



28 décembre 2012, Hornafjörður (Islande). © Sverrir Adalsteinsson

Dans la nuit du 10 au 11 février 2014, le *Just Mariam* tombe en avarie électrique totale (blackout) au large de Belle-Île (Bretagne, France). Parti de Reykjavik (Islande) avec un équipage de 8 marins, il a pour destination Tripoli au Liban. Il transporte une cargaison de ferraille et en pontée des voitures et des engins de travaux publics qui menacent de tomber à l'eau.

Le cargo est secouru par le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Bourbon* positionné en alerte à Ouessant et arrivé sur zone à 9h. Après des difficultés dues aux conditions de mer qui se sont dégradées, le *Just Mariam* est finalement pris en remorque jusqu'au port de Lorient où il accoste le lendemain, 12 février, à 11h30. Il y a des tensions à bord. Le capitaine et le chef mécanicien sont libanais, les autres marins sont roumains. 5 d'entre eux demandent à être relevés au vu des mauvaises conditions de vie et de sécurité à bord. Après inspection, le vieux cargo est détenu pour des déficiences relatives à la sécurité de la navigation et aux conditions de vie et de travail de l'équipage. En dépit de son âge et de son état, il est autorisé à quitter le port breton le 8 mars 2014 après quelques réparations de fortune et la relève des marins. Dès avril 2014, il est rebaptisé *Just Noran* et passe sous pavillon du Togo. Il aurait été revendu à la même époque mais son nouvel armateur reste inconnu de la base de données Equasis.

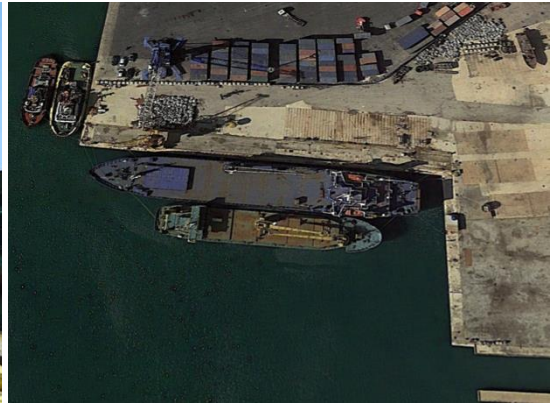


En perdition, 11 février 2014. © Douane Française-Marine Nationale

La carrière de ce barge flottant s'interrompt brutalement - on osera dire enfin - le 29 juin 2014. Il est intercepté au sud de l'île de Pantelleria, située en Méditerranée entre la Sicile et les côtes tunisiennes. Il a quitté le port égyptien d'Alexandrie quelques jours plus tôt. La Brigade financière italienne découvre 28 tonnes de haschich à bord. L'équipage de 6 marins indiens et 4 syriens est arrêté, condamné et passera 2 ans en prison avant d'être acquitté en appel en juin 2016. Le *Just Noran* est remorqué dans le port sicilien de Trapani qui accueille d'autres navires trafiquants de drogue arrêtés en Méditerranée dans les mois précédents: l'*Abou Cherif*, arrêté en février 2014 et l'*Aberdeen* le 23 juin 2014.



Trapani, 29 juin 2014, fouille à bord du *Just Noran*.
© Ornella Fulco



13 août 2014, Aberdeen (en haut, en bleu) et *Just Noran*. Capture d'écran Google Earth

Septembre 2017. Une décision de justice ordonne la vente aux enchères des trois navires. Les prix de départ des *Aberdeen*, *Just Noran* et *Abou Cherif* sont fixés à 1 million €, 720.000 € et 35.000 €. Le 12 décembre 2017, la première tentative échoue. La procédure prévoit de recommencer l'opération en proposant des prix abaissés de 20%.



17 septembre 2016. © Comis / Nave e Armatori

Mars 2018. Les trois navires n'ont toujours pas trouvé preneurs. Pour la nouvelle tentative, les prix sont abaissés à 692.000 €, 460.800 € et 22.400€. Trois nouvelles dates sont planifiées pour tenter de conclure la vente. Ni le nombre de tentatives qui ont été nécessaires aux autorités italiennes pour se débarrasser des 3 repris de justice, ni le prix final ne sont connus.

En juillet 2019, Le *Just Noran* est échoué à Aliaga sous le nom de *Lal* et le pavillon de la Sierra Leone. Selon les informations dont dispose Robin des Bois, le *Just Noran*, bien que sous la responsabilité de l'État italien, n'a pas été vendu à un chantier faisant partie de la liste des chantiers agréés par l'Union Européenne. En septembre, il est rejoint par l'*Aberdeen* (Cf. p 74). Le sort de l'*Abou Cherif* n'est pas connu.



Lal à Aliaga. © Selim San

Sources:

Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; Alpemar Shipping Agency; American Bureau of Shipping; American Shipper; Anchor Shipbroking; Arx Maritime; Austal; Baird Maritime; Baltic Shipping; Bangkok Post (the); Barcos en Malaga; BBC; BD News 24; Bergens Tidende; Bergenshavisen; Black Sea Memorandum of Understanding; Black Sea News; Boatnerd; Bureau Veritas; Chittagong Port Authority (the); Commission Européenne; Corriere della Sera (il); Daily Champion (the); Daily Star - Bangladesh (the); Daily Star - India (the); Daily Sun - Bangladesh (the); Deniz Haber Ajansi; Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Dhaka Tribune (the); DNA India; Equasis; Estrecho (el); Europa Sur; Fleetmon; G Captain; Global Marketing Systems; Guardian (the); High Court of Kolkata; Hilco Industrial; Hind Offshore; Hindu Business (the); Hurriyet; Indian Express (the); Indian Ocean Memorandum of Understanding; IndustryALL Union; Insurance Marine News; International Transport Workers' Federation; Korabli.eu; Kyiv Post (the); Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; Macau Hub (the); Marin (le); Marine Traffic; Marine-Marchande.net; Maritime Executive; Maritime Journal (the); Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Metal Scrap Trade Corporation Limited; Ministère de la Défense - Royaume-Uni; Miramar Ship Index; Modern Ghana; Nation - Thailand (the); New Age - Bangladesh (the); New Indian Express (the); Newshub; Nippon Kaiji Kyokai; NRK-Norsk rikskringkasting; Offshore Energy Today; Optima Shipbrokers; Organisation Maritime Internationale; Ouest France; Pope Marine Inc; Port to Port; Portsmouth News (the); Préfecture Maritime de l'Atlantique; Reuters; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Royal Gazette (the); Russian Maritime Register of Shipping; Safety 4 Sea; Safety at Sea; Salvex; Scotsman (the); Seacor Marine; Seaman Fan; Seaneews; Shipspotting; ShipwreckLog; Splash 247; Strait Times (the); Télégramme (le); Thai News; Thai PBS World; Times (the); Times of India (the); Tokyo Memorandum of Understanding; TP 24; Trapani Oggi; Unione Sarda; United States Coast Guard; Verdad (la); Vessel Finder; Vessel Tracker; Vira Haber

Rédaction Christine Bossard et Jacky Bonnemains,
Documentation et illustrations : Christine Bossard,
Directeur de la publication : Jacky Bonnemains.

**Merci à tous les shipspotters,
en particulier Pascal Bredel, Erwan Guéguénat, Eric le Rouge, Marc Ottini et Yvon Perchoc.**