

ROBIN DES BOIS

A la Casse

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

n° 58

Bilan du 1er octobre au 31 décembre 2019
+ Bilan global 2019

24 février 2020



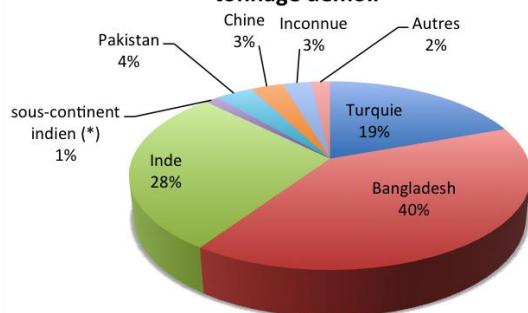
Le tanker *Vostok*, ex-*Kropotkin* du nom du prince russe auteur de "Parole d'un révolté", a fait ses adieux à Vladivostok pour rejoindre les chantiers de démolition de Chattogram, un périple de 8500 km. Ses ferrailles seront recyclées en fers à béton et les déchets dangereux, amiante, PCB, boues d'hydrocarbures etc, mettront à mal la santé des démolisseurs et l'environnement. Le recyclage des navires marchands et de pêche industrielle n'est pas le point fort de l'industrie russe. En 2019, 24 navires ont quitté les ports de mer Noire, de l'Arctique et de l'Extrême-Orient russe pour les chantiers du Bangladesh, de l'Inde et de Turquie et seulement 2 navires en fin de vie ont été ferrailés en Russie.

Sommaire

Bilan 4ème trimestre	2	Cargo réfrigéré	31	Navire de recherches	59
Fin de cavale pour l' <i>Arion</i>	4	Roulier	33	Drague	61
S.O.C., Save Our Cattle	5	Voiturier	34	Navire-usine	62
La fauche du <i>Foch</i>	7	Navire de forage	38	Navire de pêche	63
Courrier des lecteurs	8	Tanker pétrolier	40	Bilan global 2019	64
Navire à passagers / ferry	11	Tanker chimiquier	47	The END: <i>Seaway Invincible</i>	67
Vraquier	13	Transporteur de gaz	50	la fin d'un chasseur de	
Cargo polyvalent	22	Navire de services à l'offshore	52	trésors	
Porte-conteneurs	26	Remorqueur	54	Sources	72

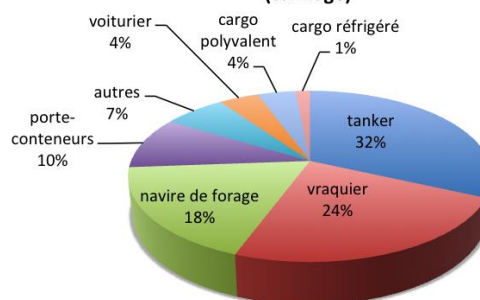
Bilan 4ème trimestre, octobre-novembre-décembre 2019

Parts de marché, 4ème trimestre 2019, tonnage démoli



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

Catégories de navires, 4ème trimestre 2019 (tonnage)



133 navires, à peine plus qu'au trimestre précédent (125) mais **1,2 million de tonnes**, soit une hausse de 51 %. Le Bangladesh (40%) a repris le large devant l'Inde (28%). La Turquie, destinataire de trois gros navires de forage Transocean (p 38), se classe 3ème avec 19% du tonnage à recycler. Le Pakistan et la Chine stagnent. Les trimestres se suivent et ne se ressemblent pas. Les tankers (32% du tonnage) passent de la 3ème à la 1ère place, les vraquiers (24%) restent seconds, les porte-conteneurs (10%), anciens numéro 1, quittent le podium, devancés par les navires de forage (18%).

116 navires démolis dans le sous-continent indien, en Chine et en Turquie, 95% du tonnage global. 46 construits en Union Européenne et en Norvège et 30 appartenant à des armateurs de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen.

61 navires (46%) détenus préalablement à la casse. La médaille d'or des navires sous normes du trimestre est le chimiquier algérien *Tamgout*, 24 ans, 10 détentions, démolé en Turquie (p 52). Il précède un autre chimiquier, le *Blue April*, 35 ans (p 50) et le tanker *Al Shroog*, 36 ans (p 41), 6 détentions chacun, tous deux démolis au Pakistan.

Tamgout, mai 2014, sur le Guadalquivir (Espagne).
© Juandofer



51 ans. L'âge des plus vieux, le gros chalutier islandais *Snaefell* construit en Norvège, démolé en Belgique (p 63), et l'ex navire russe de croisières arctiques *Polaris*, construit au Danemark, démolé en Corée du Sud (p 11).



Polaris, septembre 2007, à l'approche de Mourmansk (Russie). © evgenii 10



Snaefell, Hafnarfjordur (Islande), mars 2012.
© Ship-photos.net

La moyenne d'âge de toutes catégories confondues est de 30 ans.

Le plus jeune, le voiturier *Golden Ray*, 2 ans, construit en Corée du Sud, victime d'un accident sur la côte de Georgie (États-Unis), incendie suivi d'un chavirage ou l'inverse, ou erreur de ballastage, qui sera démolé in situ (p 36).

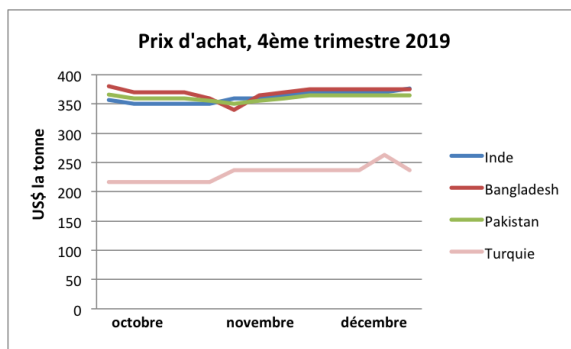


Golden Ray. © US Coast Guard

43 navires dépavillonnés. 32% des navires à démolir ont adopté un pavillon corbillard. Les Comores (11 navires) confirment leur retour et précèdent le revenant Saint-Kitts-et-Nevis (8). Le Gabon, apparu au second trimestre 2019, s'installe avec 6 navires d'origines variées: le navire-usine russe *Aeronavt* (p 62), les porte-conteneurs *Wan Hai 202*, taiwanais, et *Hai Su 1*, chinois, le tanker indien *Tala*, le remorqueur *Herakles* (ex-*Anglian Prince* de la garde-côtes britannique, p 57) et le vraquier nord coréen *Wise Honest* saisi par les États-Unis et remorqué pour démolition au Bangladesh (p 20).

20 km, la longueur du convoi des démolis.

Les prix d'achat des chantiers n'ont pas connu de variations remarquables; ils s'établissent aux alentours des 360 US\$ dans le sous-continent indien et des 240 US\$ en Turquie. Quelques navires, chimiquiers ou ex chimiquiers, ont atteint des prix à la tonne largement supérieurs, de 518 à 827 US\$ la tonne, en raison de leurs citernes en inox. Tous ont été achetés par des chantiers indiens.



La question du trimestre: le Bateleur est-il destiné à la démolition?

Le *Bateleur* avait accompagné le convoi de remorquage du porte-conteneurs *Maersk Honam* victime d'un incendie le 6 mars 2018 en mer d'Arabie. Il est souvent utilisé pour convoyer des navires à démolir vers les chantiers de Gadani (Pakistan) ou Alang (Inde). En octobre 2019, il livre l'*ASD Jaguar* à Alang (Cf. "A la Casse" n°57, p 47); avant l'échouage, son capitaine remarque 3 individus qui abordent le *Jaguar* et qui parviennent à s'échapper après leur larcin.

Dans la base de données Equasis, le statut du *Bateleur* est toujours "en service" mais selon les bases de données spécialisées dans la localisation des navires à partir de leur AIS, il est démolé, perdu ou désarmé. Pendant plusieurs semaines, ses dernières positions le situent en Inde, à Alang et à Mumbai. Il semble faire sa réapparition en janvier 2020 du côté de Sharjah (Émirats Arabes Unis). Son âge, 37 ans, en fait un candidat légitime à la démolition. A confirmer dans les mois ou semaines à venir ?

***Bateleur* (ex-*Pacific Maple*, ex-*Kaiko* n°11). OMI 8210106. Longueur 49 m. Pavillon Îles Cook. Société de classification Sing Lloyd. Construit en 1982 à Kure (Japon) par Imamura. Propriétaire Kenya Marine Contractors (Kenya).**

Vessel Information

General

IMO: 8210106
 Name: BATELEUR
 Vessel Type - Generic: Tug
 Vessel Type - Detailed: Offshore Supply Ship
 Status: Decommissioned or Lost

Marine Traffic



Ghogha, district de Bhavnagar (Inde), 18 août 2017. © Jadeja Kiritsinh

This vessel is no longer in service. It is reported to be decommissioned, scrapped or lost.

AIS Name: BATELEUR
 Type: Anchor handling...
 Flag: Cook Islands
 IMO: 8210106

Fleetmon

Fin de cavale pour l'Arion

"A la Casse" n°57 avait laissé le remorqueur *Arion* au mouillage devant Dakar (Sénégal). Il avait été repéré le 15 octobre 2019 après qu'une des péniches-tankers qu'il tirait depuis les Pays-Bas se soit brisée et que la partie arrière ait été récupérée et acheminée jusqu'à Brest par le remorqueur de sauvetage *Abeille Bourbon*. L'*Arion* n'avait pas été inquiété et avait poursuivi sa route vers l'Afrique sans s'arrêter. Arrivé le 29 octobre dans le port sénégalais, il en est reparti le 19 novembre.

Si l'on avait des doutes sur les garanties de sérieux et de sécurité de ce remorquage au long cours, ils sont aujourd'hui confirmés. L'*Arion* était bel et bien un engin destiné à la casse. Il a repris la direction du Nord, longé les côtes africaines, franchi le détroit de Gibraltar et est arrivé devant Aliaga à la mi décembre. Il s'est échoué dans le chantier de démolition Bereket Gemi Söküm. Dans cette aventure, l'autre inconnue était le sort de la partie avant de la péniche *Therese Straub*. Elle a été échouée dans le même chantier.

Bereket Gemi Söküm			
03/01/2020	ARION	MOLDOVA	Söküm İşleminde
03/01/2020	THERESE STRAUB	KAMERUN	Söküm İşleminde

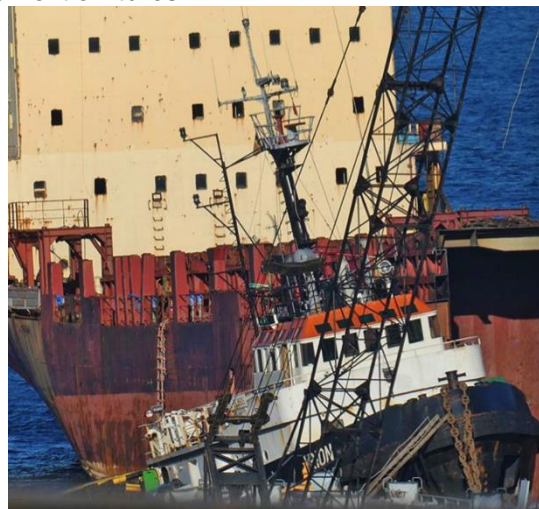
Extrait de la page " chantiers de démolition". Capture d'écran du site internet du port d'Aliaga

Résumé: un petit remorqueur hors d'âge a quitté les Pays-Bas avec deux péniches-tankers allemandes, en a perdu la moitié d'une au large des côtes françaises, a poursuivi son périple jusqu'au Sénégal avec une péniche entière et une demi péniche sans inquiéter les autorités maritimes néerlandaises, françaises, portugaises et espagnoles, a livré une péniche à Dakar et est reparti avec une demi péniche avant de s'échouer avec elle dans les chantiers de démolition turcs.



Arion, en relâche à Brest (France), 31 janvier 2013.

© Erwan Guéguéniat



Échoué à Aliaga, 30 décembre 2019.

© Selim San

***Arion*. OMI 81365006. Longueur 35,72 m. Pavillon Moldavie. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1982 à Gdynia (Pologne) par Stocznia Marynarki Wojenne im. Dabrowszczakow. Propriétaire Otto Wulf GmbH & Co Kg (Allemagne). Vendu pour démolition en Turquie**

Au sujet de l'*Arion* et de la péniche *Therese Straub* voir aussi "A la Casse n°57", p 8 "Europe-Afrique: le trafic continue".

S.O.C., Save Our Cattle

6 octobre 2015.

La bétailière *Haidar* sous pavillon libanais chavire à quai dans le port de Barcarena, État de Para, au Brésil. Elle vient de charger 5000 bovins à destination du Vénézuéla. 100 à 200 réussissent à s'échapper et sont secourus. Les autres se noient et pourrissent au fond du fleuve Para et sur les rives. Les 700 t de carburant provoquent une marée noire. Les activités de pêche sont interdites. Des milliers de familles sont sinistrées dans leur vie quotidienne par les miasmes, l'échouement des cadavres et la pollution bactériologique de l'eau, l'État du Para porte plainte. Le 6 février 2018, l'armateur Tamara Shipping, l'exportateur de bétail Minerva SA, l'agence maritime Trade Global, l'opérateur portuaire Norte Trading et le gestionnaire du port Companhia Docas do Pará sont condamnés à payer solidairement 13,7 millions de reals d'indemnités (3,4 millions US\$). En décembre 2018, une nouvelle pollution par hydrocarbures est attribuée à l'épave de l'*Haidar* qui gît toujours au fond de l'eau avec les carcasses de milliers de bovins. Un appel d'offres est lancé pour le renflouement de l'épave. Le moment venu, il s'agira aussi de trouver une filière réglementaire pour les déchets anatomiques. Il est attribué le 28 mai 2019 pour 44,7 millions de reals (11 millions US\$). A ce jour, l'épave est toujours au fond de l'eau.



Octobre 2015, *Haidar*, Barcarena (Brésil).
© Renato Pereira / Arquivo Pessoal



10 août 2019, barrage anti pollution à l'aplomb de l'épave, en place depuis 2015.
capture d'écran Google Earth.

24 novembre 2019.

La bétailière sous pavillon Palaos *Queen Hind* appartenant à un armateur roumain chavire en sortie du port de Midia (Roumanie). L'équipage est évacué mais les 14.600 moutons destinés à Jeddah (Arabie Saoudite) sont pratiquement abandonnés à leur sort. Le bilan final du naufrage de la *Queen Hind* fait état de 252 animaux ramenés à terre: 61 sont morts de leurs blessures ou ont dû être achevés, 181 ont survécu et ont été transférés dans le refuge de l'association de sauvegarde des animaux ARCA (Animal Rescue and Care). Les opérations de secours déclenchées par les autorités sont tardives et peu coordonnées. Elles sont suspendues le 29 novembre. 14.000 moutons restent prisonniers de la coque. Rien n'a changé depuis l'incendie de l'*Uniceb* en 1996 dans l'océan Indien à 700 km des Seychelles quand 70.000 moutons sont morts dans les flammes ou noyés. Il avait fallu attendre 9 jours pour que les premiers secours aux animaux soient réalisés.

La *Queen Hind* n'est officiellement pas considéré comme perdue. Selon son statut officiel, elle est simplement "accidenté" ou "en réparation". A 40 ans, on n'ose imaginer qu'elle puisse reprendre ses trafics.



Novembre 2019, *Queen Hind*, Midia (Roumanie). © ISU Constanta

L'*Haidar* et la *Queen Hind* sont les derniers serial killers du transport maritime de bétail vivant qui en vérité tue en routine quelques dizaines ou centaines de passagers bovins et ovins sans faire les gros titres et maltraite les survivants dans l'ombre et la puanteur de ponts sales et mal ventilés.

Les bétailières maritimes sont plusieurs dizaines sur l'océan mondial. La base de données Equasis comptabilise 137 navires d'une jauge de plus de 500 tonneaux enregistrés comme "transporteur de bétail vivant " et officiellement toujours "en service". Leur moyenne d'âge est de 35 ans. Une grosse moitié a plus de 40 ans, 19 navires (14%) ont même plus de 50 ans. La grande majorité (82%) est constituée d'anciens cargos polyvalents, porte-conteneurs, rouliers ou transporteur de voitures qui ont été convertis à un âge plus ou moins avancé pour ce type de transport; la moyenne d'âge des convertis grimpe à 40 ans. Les bétailières battent pavillon des Bahamas, des Comores, du Danemark, d'Indonésie, de la Jamaïque, du Koweït, du Liban, du Libéria, du Luxembourg, des Iles Marshall, de Palaos, du Panama, des Philippines, de la Sierra Leone, de Singapour, de la Tanzanie et du Togo. A eux trois Panama (30 navires), le Togo (23) et la Tanzanie (18) représentent 52% de la flotte.

Les bétailières maritimes constituent une menace chronique pour la sécurité maritime, pour celle des équipages et des animaux et pour l'environnement. A titre d'exemple, sur la vingtaine de bétailières ayant touché Sète en 2019, le principal port d'exportation de bétail en France, toutes avaient fait l'objet de détentions pour des déficiences relatives à la sécurité ou pour des infractions à la Convention sur le Travail Maritime. Le mauvais sort des équipages est régulièrement dénoncé. Le sort des passagers non humains est encore pire. La question du transport par mer d'animaux vivants est régulièrement abordée par les députés du Parlement Européen. La Commission Européenne reconnaît "qu'il est légitime de protéger les animaux dans la mesure du possible et de limiter les souffrances non nécessaires". Cependant, elle ne souhaite pas mettre en place une interdiction d'exportation des animaux vivants vers des pays hors Union Européenne. Son argument est que ce commerce est une composante importante des activités agricoles de l'UE et qu'une telle interdiction contreviendrait aux règles de l'Organisation Mondiale du Commerce.

Dans ses conclusions du 16 décembre 2019 sur le bien-être animal, le Conseil de l'Union Européenne a constaté la nécessité d'améliorer les conditions de vie des animaux transportés sur de longues distances et recommandé à la nouvelle Commission de travailler à une nouvelle stratégie sur la protection et le bien être animal et notamment à une mise à jour de la législation existante sur les conditions de transport [Règlement CE 01-2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport].

La mutation des réglementations européennes est très lente. Pour le malheur des animaux et des équipages, les bétailières vieilles de 30 et 40 ans ont encore du temps devant elles. Seuls les accidents les poussent vers la sortie, au prix de désastres écologiques et du mal-être animal.



Blue Moon I, Alger, 31 mars 2014.
© Yevgeniy B



Nada, Fremantle (Australie), 17 octobre 2014
© Tony Scott

La fauche du *Foch*

L'heure fatale est venue pour le frère jumeau du *Clemenceau*. Devenu le *NAeL Sao Paulo* en 2001, le *Foch* a rendu jusqu'à l'épuisement de 1963 à l'an 2000 de fiers services à la Marine Nationale française. On ne compte plus ses exploits, le plus notable est de s'être sorti indemne des opérations au large de l'ex-Yougoslavie entre 1993 et 1999 malgré les arthrites mécaniques dont il était affligé. Au temps de sa prime jeunesse, il a protégé les premiers essais nucléaires en Polynésie dès 1966.

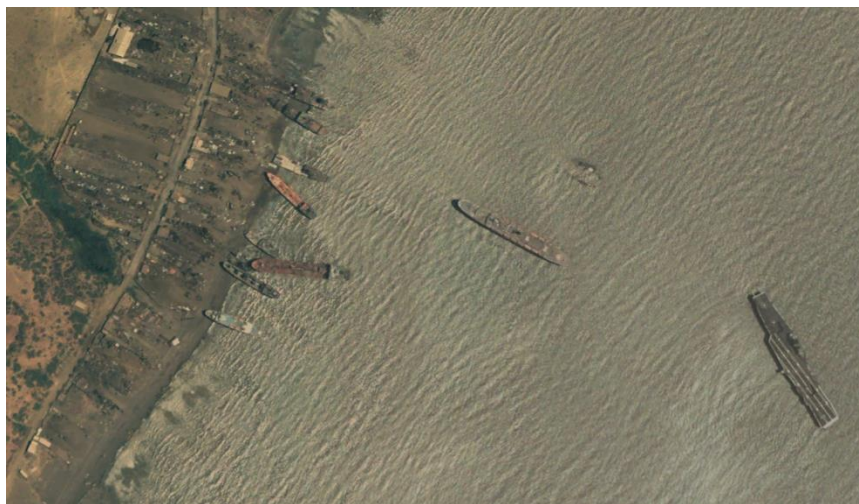


Foch. © Marine Nationale



NAeL Sao Paulo. © Alexandre Galante/Poder Naval

Aujourd'hui, le porte-avions *NAeL Sao Paulo* est désaffecté, désarmé et en attente de son dernier sort. Une inévitable coalition d'anciens du *Foch* et d'admirateurs du *NAeL Sao Paulo* réclame à grands cris et à grand prix sa reconversion en une espèce de Central Park marchand et culturel tandis que le gouvernement du Brésil gîte en faveur de l'océanisation et de la distribution perlée d'amiante, de PCB, d'arsenic, de plomb et d'étain aux crabes et aux poissons. L'ONG Robin des Bois est opposée à ces deux options. A défaut de chantiers de déconstruction disponibles en Amérique du Sud, le Brésil a l'habitude d'envoyer à la casse dans le sous-continent indien pétroliers et minéraliers sans oublier son précédent porte-avions, le *NAeL Minas Gerais* (ex-*HMS Vengeance* de la Royal Navy). Le chantier sélectionné devrait pouvoir bénéficier du "passeport vert" réalisé par Veritas sur la coque Q 790 (alias ex-*Clemenceau*) et du retour d'expérience de sa démolition au Royaume-Uni.



NAeL Minas Gerais, Alang, 27 mai 2004.
Capture d'écran Google Earth



Plage d'Alang, *NAeL Minas Gerais*.
© Groupe Facebook Shipbreaking

Courrier des lecteurs

Reçu du chantier Sok Ship Shipping & Trading Limited, Aliaga, Turquie, le 5 décembre 2019

(...) Le chantier Sok Ship Shipping & Trading Limited a démarré l'activité de recyclage des navires en 1994 et s'efforce depuis ses débuts d'être parmi les compagnies les meilleures et les plus responsables dans ce secteur d'activité.

Cependant, nous regrettons de devoir vous signaler qu'un des articles publiés sur votre site internet semble affirmer le contraire. L'article a été publié à l'adresse internet suivante :

<http://www.robindesbois.org/en/> <http://www.robindesbois.org/wp-content/uploads/shipbreaking57.pdf>
[NDLR: "Shipbreaking" #57, p 4, The Royal Navy anticipates Brexit]

Les informations publiées dans cet article sont non seulement erronées mais elles nuisent à notre réputation chèrement gagnée alors que nous nous efforçons de suivre le bon chemin en terme de réglementation et de lignes directrices tant locales qu'internationales et préférons à ce titre utiliser le terme de "recyclage des navires" plutôt que "démolition ou casse".

Tout d'abord, pour pouvoir répondre à tout appel d'offres de recyclage des navires publié par la Royal Navy, une compagnie doit respecter certaines obligations c'est à dire la compatibilité avec les standards des conventions de Hong Kong et de Bâle et être établie dans un pays de l'OCDE. Après le 31 décembre 2018 et l'entrée en vigueur du règlement européen sur le recyclage des navires qui oblige les navires européens à être recyclés dans des chantiers agréés, elle devra faire partie de ces chantiers. Les appels d'offres concernant les deux navires de la Royal Navy ont été publiés en août 2018 et ont été attribués à notre compagnie le 31 octobre 2018, date à laquelle le règlement européen n'était pas entré en vigueur.

Cependant, notre société avait posé sa candidature auprès de la Commission Européenne le 1er juillet 2016 afin d'être agréée. Une première visite de site a eu lieu les 17 et 18 octobre 2018 puis une seconde et finale inspection de suivi en avril 2019.

La seule information exacte de votre article est que quelques déficiences ont été relevées lors de la 1ère inspection du chantier Sok par les représentants européens et ont été entièrement corrigées selon la 2ème inspection, ce qui est confirmé dans le rapport disponible sous le lien :

https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Final%20report%20Application%202014_second%20inspection_Redacted.pdf

Les autorisations de vente et d'exportation des ex navires de la Royal Navy ont été délivrées conformément à la réglementation, en prenant en compte le rapport mentionné ci-dessus puisque les navires sont partis du Royaume-Uni bien après la publication de ce rapport.

Par conséquent, les commentaires de votre article sont inexacts et risquent d'induire le public en erreur par la fourniture de fausses informations, ce qui pourrait engendrer des conséquences fâcheuses.

A la lumière de ce qui précède, nous vous demandons de bien vouloir corriger l'article, ou mieux encore de le retirer car son sujet n'a jamais été un fait avéré.

Réponse de Robin des Bois, le 20 décembre 2019

Nous vous remercions de votre intérêt et de vos remarques.

Vous faites référence au bulletin "A la Casse n° 57" et à un article sur le démantèlement de deux ex navires de la Royal navy par le chantier Sok. Notre propos était de dénoncer le fait qu'un État (dans ce cas le Royaume-Uni) ne montre pas le meilleur exemple aux armateurs de la marine marchande en ce qui concerne le respect des exigences européennes. L'objet principal de cet article était la politique du Royaume-Uni vis à vis de la réglementation européenne et non pas le chantier Sok.

Le fait est que lorsque le contrat de la Royal Navy a été attribué, le chantier Sok ne faisait pas partie des installations de recyclage des navires agréées par l'Union Européenne. Nous savons (et avons dit dans "A la Casse" n°57) que le règlement européen ne s'appliquait pas à la date du 31 octobre 2018 et que de toute façon les navires militaires sont exclus de son champ d'application. Nous regrettons qu'un État tourne le dos à une réglementation en passe d'entrer en vigueur quelques mois plus tard. Nous pensons que c'est l'intérêt de toutes les parties prenantes de bonne volonté que la réglementation soit effectivement respectée.

Comme vous l'avez sans doute noté, nous avons mentionné dans le même bulletin "A la Casse" n°57 que le chantier Sok serait inclus dans la liste des chantiers agréés lors de la prochaine mise à jour (Cf. "Elargissement de la liste européenne", p 7) puisque les améliorations demandées par le 1er rapport de Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd avaient été mise en œuvre en 2019. Nous avons pris en compte dans notre article tant le premier que le second rapport de Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd.

Nous apprécions bien sûr tous les efforts en matière de conditions environnementales et sociales qui peuvent être faits dans le domaine de la démolition des navires. Nous nous efforçons de mentionner quand un navire est démolé par un chantier agréé par l'Union Européenne quand nous disposons de cette information en particulier s'il s'agit d'un navire appartenant à un armateur européen; il serait intéressant pour plus de précisions de nous informer sur les navires livrés dans votre chantier. (...)

Nous publierons votre courrier et notre réponse dans le prochain bulletin et espérons avoir éclairci les points soulevés.

Reçu de Vladimir, Busan, Corée du Sud.

Dans votre dernier bulletin "A la Casse", j'ai remarqué que vous vous interrogiez sur le sort du *Maestro*, un tanker transporteur de gaz de pétrole liquéfié, lourdement endommagé par une explosion en même temps qu'un autre transporteur de gaz, le *Candy*.

Je ne connais pas non plus son destin mais j'ai photographié ce qui reste du navire à Istanbul en juin dernier (voir photo jointe).



Maestro, OMI 8810700, port d'attache Zanzibar, à quai le 24 juin 2019 à Istanbul (Turquie).

© Vladimir Tonic

J'en profite pour vous signaler le vieux navire russe d'expéditions *Polaris* (OMI 6807395) démolé à Busan dans le chantier OS Shipbuilding.



7 juin 2019

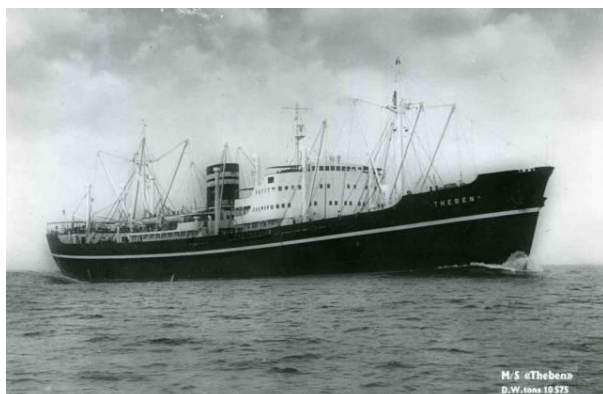
Polaris, Busan, Corée du Sud



26 novembre 2019

Des lecteurs d'A la Casse recherchent des renseignements sur la fin de vie de deux navires. Nous remercions les lecteurs qui pourraient leur apporter une réponse. Merci d'écrire à c.bossard@robindesbois.org ou à contact@robindesbois.org, nous ferons suivre toutes les informations communiquées.

Il s'agit des navires *Theben* n°OMI 5358191 et *Warrior* n°OMi 7735159



Theben. Carte postale Wilhelmsen



Xarrior, ex-*Kappara*. © Pasteca/Shipspotting

Reçu de Sverre, Oslo, Norvège,

Good dag,
par intérêt historique, j'aimerais savoir si vous avez des renseignements sur la dernière vente et le dernier voyage du navire suivant :

Construit en 1953 comme *Theben* à Göteborg, Suède par Erikbergs Mekaniska Verkstads A/B pour Wilh. Wilhelmsen, d'Oslo. Port d'attache Tønsberg. Lancé le 21 juillet, livré le 24 septembre. Coûts de construction 18.852.466, couronnes norvégiennes.

1975. Transféré à Arctic Shipping Singapore (Pte.) Ltd (Torvan Shipping Ltd), Singapour.

1976. Nouveau manager Barber Ship Management Ltd).

1977. Vendu le 21 juin à Pacific International Lines (Pte.) Ltd, Singapour. Rebaptisé *Kota Mas*.

1980. Arrivé le 26 août à Bassorah, Irak depuis Singapour. Piégé le 23 septembre par la fermeture du Shatt al Arab pendant la guerre Iran-Irak. Abandonné comme perte de guerre. Condamné.

1992. Retiré de son registre. Rebaptisé *Koralmaster*.

2004. Vendu pour démolition à des chantiers indiens, rebaptisé *Mast* sous pavillon Panama. Arrivé le 15 janvier en remorque à Alang et échoué le 20 janvier.

Je recherche des informations sur l'état du navire au moment de ce dernier voyage ainsi qu'éventuellement des photos. Merci d'avance

Sverre

Note de Robin des Bois : Le *Theben* faisait partie avec les *Themis* et *Tugela* d'une série de 3 cargos construits par le chantier suédois.

Reçu d'Alejandro, Barcelone (Espagne)

Je vous écris car j'essaie de savoir dans quel port le "bateau de ma vie" a été démoli.

Je vis maintenant à Barcelone et j'ai servi sur ce navire tout autour du monde pendant plusieurs années dans les années 80 et notamment pour mon premier embarquement dans la marine marchande.

Voici quelques données disponibles:

n° OMI 7735159, construit en 1978 par les chantiers de Kherson, Ukraine, ex-Union Soviétique comme *30 de Noviembre* puis rebaptise *Kappara* puis *African Warrior* puis *Warrior*.

Démoli en Inde en 2003 mais je ne suis pas sûr que cette information soit fiable.

Merci d'avance

Alejandro

Navire à passagers

Polaris (ex-*Viking Polaris*, ex-*Brand Polaris*, ex-*Shearwater*, ex-*Disko*). OMI 6807395. Longueur 71 m, 1.633 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1968 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibsvaerft A/S. Propriétaire JSC Marine Company 'Sakhalin-Kurily' (Russie). Détenu en 2001 à Bodo (Norvège). Vendu pour démolition à Busan (Corée du Sud) dans le chantier OS Shipbuilding.



Le *Disko* au Groenland. © Norsk Maritime Museum

Pendant les 32 premières années de sa carrière, le *Disko* était en service sur les côtes du Groenland. Il embarquait 201 passagers.



Shearwater. © Andreas Wörteler



Brand Polaris. © cruiseshipentertainment

En avril 2000, il est revendu à la Scandinavian Cruise Line enregistrée à Nassau, Bahamas. Le *Disko* est rénové dans les chantiers danois de Federicia, et devient le *Shearwater*. Il est exploité pour des croisières sous ce nom puis en tant que *Brand Polaris* et *Viking Polaris* avec une capacité réduite à 92 passagers et 33 membres d'équipage. La croisière de 9 jours au Groenland coûte selon la classe de cabine et la date du voyage de 2.670 à 6.110 €.

En 2005 il est racheté par la Murmansk Shipping Co et rénové dans les chantiers de Tallinn (Estonie). Il est abrégé en *Polaris*. Après transformation, les restaurant, bar, lounge, solarium, jacuzzi extérieur, salle de conférence et bibliothèque accueillent désormais 76 passagers pour des croisières-expéditions vers l'Islande, le Groenland ou l'archipel du Spitzberg mais aussi en mer de Barents, dans l'archipel des Solovetsky en mer Blanche et jusqu'à l'île de Vaygach, l'île sacrée des Nenets au sud de la Nouvelle-Zemble. Idéal pour perturber les ours blancs. Son port d'attache est Mourmansk.



Polaris. © nedcruise



En 2013, le *Polaris* est vendu à la JSC Marine Company 'Sakhalin-Kurily' et transféré dans l'Extrême-Orient russe avec pour port d'attache Korsakov (oblast de Sakhaline). Le gouvernement local souhaite densifier le trafic entre Sakhaline et les îles Kouriles avec un second navire à passagers et y développer le tourisme. En juin 2016, le moteur du *Polaris* rend l'âme. Son remplacement est estimé à 180 millions de roubles (2,9 millions US\$), un coût supérieur à la valeur du navire. Il est renoncé à la remotorisation prévue dans un chantier de Busan (Corée du Sud). Le *Polaris* reste abandonné jusqu'en 2019. Il est finalement remorqué dans le chantier OS Shipbuilding pour une démolition express.



23 novembre 2019, Busan (Corée du Sud), chantier OS Shipbuilding

© Vladimir Tonic



2 décembre 2019

Ferry

Yong Xia (ex-*New Golden Bridge*, ex-*NGB 6*, ex-*Shuttle Yokosuka*, ex-*Ferry Cosmo 5*, ex-*Sun Flower Erimo*, ex-*Erimo Maru*). OMI 8806840. Longueur 178 m, 9.831 t. Pavillon Corée du Sud, Palaos pour son dernier voyage renommé *YX Gold*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1989 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Ancien ferry japonais exploité par la Nohon Enkai Ferry Co. Il passe aux mains de plusieurs compagnies japonaises, Blue Highway Line Co, Hayashi Marine, Shuttle Highway Line. En 2008, il a 19 ans et part pour la Corée du Sud.

Détenu en 2013 à Pyeongtaek (Corée du Sud). Son dernier armateur était la Xiya Ferry Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Gen Next Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall avant son départ pour démolition au Bangladesh en remorque du *Ning Hai Tuo 6002* (OMI 9765134).



1993, *Sunflower Erimo*, terminal ferry de Tokyo.
© Idyllicocean



2019, *Yong Xia*, Chattogram.
© Mohammad Islam

Vraquier

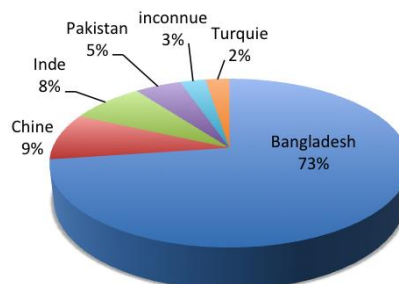
Les vraquiers transportent des cargaisons non liquides en vrac : grain, charbon, minerais divers comme le fer ou la bauxite. Les vraquiers de taille moyenne sont souvent dotés de grues qui leur permettent de desservir les ports secondaires mal équipés.

Octobre-novembre-décembre 2019

22 démolitions, 275.000 tonnes. Une augmentation de 46% en unités, 63% en tonnage. Avec 23% du tonnage total, c'est la 2ème catégorie du trimestre.

Le Bangladesh est plus que jamais la destination de prédilection des vraquiers : il a réceptionné 62% des navires de la catégorie, soit 73 % du tonnage. Les gros vraquiers Capesize (entre 100.000 et 200.000 tonnes de port en lourd) et les super minéraliers VLOC (plus de 200.000 tonnes de port en lourd) ont tous été échoués au Bangladesh et représentent à eux seuls 55% du tonnage de la catégorie. La Chine continue de démolir en interne ses vraquiers âgés.

Vraquiers, destination de démolition
4ème trimestre 2019 (tonnage)



Les 3 super minéraliers du trimestre (les *Berge Bureya*, *Berge Vinson* et *Stellar Journey*) étaient d'anciens supertankers simple coque reconvertis. Parmi eux, le *Stellar Journey* (p 19), le 4ème navire de la flotte de convertis de l'armateur coréen Polaris Shipping à partir à la casse après le naufrage du *Stellar Daisy* le 31 mars 2017.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 29 ans. Le plus jeune est le *Georgia K*, 19 ans, construit au Japon, le plus âgé est le russe *Pyotr Velikiy*, 41 ans, construit dans les chantiers est-allemands de Warnemünde, devenu *Elite* sous pavillon Palaos pour son échouage au Bangladesh. 11 navires (52%) ont été dépavillonnés pour leur dernier voyage.

Adventurer K (ex-*Uniplus*, ex-*Ocean Lily*). OMI 8912259. Longueur 167 m, 5.515 t. Pavillon Belize. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Aram Marine Trade Ltd (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2002 à Singapour, en 2013 à Rizhao (Chine) puis à Xiamen (Chine) et en 2015 à Safaga (Égypte). Vendu pour démolition au Pakistan. 370 US\$ la tonne.



Adventurer K, parcelle 125, Gadani. © Gadani Shipbreaking

vraquier

Aristimo (ex-*Aristea M*). OMI 9126302. Longueur 190 m, 8.147 t. Pavillon Belize. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1997 à Samho (Corée du Sud) par Halla. Propriétaire Prelude Marine SA (Grèce). Détenu en 2012 à Tuticorin (Inde), en 2017 à Nantong (Chine) et en 2018 à Fangcheng (Chine). Vendu pour démolition au Pakistan. 380 US\$ la tonne.



Kandilli (Turquie), 18 août 2016 © Cengiz Tokgöz

Berge Bureya (ex-*BW Bureya*, ex-*BW Bandeira*, ex-*Sebu*, ex-*Seki*). OMI 9036454. Ex tanker converti en 2007 en Chine par Qing Dao Bei Hai Shipbuilding Heavy Industry. Longueur 328 m, 36.723 t. Pavillon Île de Man, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Berge*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Berge Bulk Maritime Pte Ltd (Singapour). Racheté en l'état à Singapour par Total Marine (India) Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 405 US\$ la tonne incluant le carburant du voyage.



Berge, pavillon Comores, Chattogram (Bangladesh). © Arman Hossen

Berge Vinson (ex-*BW Vinson*, ex-*Grand King*, ex-*Ness*, ex-*Argo Hebe*). OMI 8800286. Ex super tanker converti en super minéralier en 2009. Longueur 327 m, 32.640 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register. Construit en 1990 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Berge Bulk Maritime Pte Ltd (Singapour). Vendu pour démolition au Bangladesh. 395 S\$ la tonne.



Le tanker *Argo Hebe*, août 1995, Brofjorden (Suède).
© Lennart Rydberg



Le vraquier *Berge Vinson*,
© Berge Bulk Ltd

Bramco 1 (ex-*Palmerston*, ex-*Ampol TVA*). OMI 8814639. Ex tanker de produits raffinés. Longueur 179 m, 10.977 t. Pavillon Bahreïn, Bélize pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1990 à Incheon (Corée du Sud) par Incheon Engineering. Détenu en 2017 à Canton (Chine).



Le tanker *Palmerston*, Dunedin (Nouvelle-Zélande), novembre 2007. © David Brackenridge; Colection Wayna A Court



En cours de conversion en vraquier. © Capt Sajith/Marine Traffic

Le *Bramco 1* entre en 2011 dans les chantiers COSCO de Canton pour conversion en vraquier. Les travaux traînent en longueur. En mars 2015, 90% sont achevés. Un équipage est envoyé à bord. Pour son malheur. Suite à un différend financier avec le chantier, l'armateur bahreïni Bramco abandonne le navire et son équipage. En février 2017, les arriérés de salaires sont estimés à 251.000 US\$. Les 8 marins, 5 birmans et 3 bangladais survivent dans des conditions précaires. En mars 2017, soutenus par l'ITF (International Transport Workers' Federation), ils portent plainte devant la Cour Maritime de Canton, rejoints par la veuve du second capitaine décédé à bord en 2016 dans des conditions inconnues. Courant mai 2017, le capitaine et 4 membres d'équipages sont rapatriés. Seul le capitaine reçoit son salaire. Un nouveau capitaine bangladais est recruté. La Cour de Canton ordonne la saisie du navire. En décembre 2017, 3 marins birmans qui refusent de partir tant que leurs arriérés de salaire n'auront pas été payés et le nouveau capitaine sont toujours à bord. Ils survivent grâce à l'ITF et aux associations de gens de mer. Le 26 décembre 2017, l'armateur est condamné à payer les salaires et les frais de rapatriement de l'équipage. Il ne se manifeste plus. En 2019, la Cour Maritime de Canton ordonne la vente du navire sur la plate-forme chinoise d'enchères judiciaires Taobao. La vente démarre le 22 octobre 2019 à 10h11. Le prix de départ est de 18,48 millions de yuans. L'affaire ne traîne pas. A 10h19, le *Bramco 1* est attribué pour 20,88 millions de yuans à Sunrising International Co Ltd basé à Fujian (Chine), soit 2,95 millions US\$ ou 347 US\$ la tonne.



© Taobao

【第二次拍卖】“BRAMCO 1”轮



成交时间 2019/10/23 10:24:53 49 次延时

成交价 **20,880,000 元**

🚩 本场拍卖已结束！



阿里拍卖

2 人报名

36 人设置

起拍价：¥18,480,000

加价幅度：¥50,000

保证金：¥2,000,000

竞价周期：1天

Revendu dans la foulée à un chantier du Bangladesh au prix de 397 US\$ la tonne, soit une plus value de 550.000 US\$.



Bramco 1, Chattogram, 30 décembre 2019. © Salah Uddin

CHL Progressor (ex-Therassia). OMI 8130681. Vraquier spécialisé dans le transport de sucre raffiné depuis 1992. Longueur 189 m, 11.977 t. Pavillon Singapour, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Progress*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1985 à Tsurumi (Japon) par Nippon Kokan. Détenu en 2016 à Alexandrie (Égypte). Propriétaire Gearbulk Norway AS (Norvège). Racheté par le cash buyer NKD Maritime basé au Royaume-Uni avant son départ pour Alang.



Sur la Seine (France), décembre 2012
© Pascal Bredel



Mars 2017, au chantier Viktor Lenac Rijeka, (Croatia).
© Dragec

Dangjin (ex-Samsung Dangjin, ex-Tiger Lily, ex-Courageous). OMI 9074195. Longueur 270 m, 18.773 t. Pavillon Corée du Sud, Libéria pour son dernier voyage abrégé en *Dang*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1995 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Korea Shipping Corp (Corée du Sud). Racheté par Hermes Maritime Services Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 375 US\$ la tonne.



Manille, Philippines, 7 octobre 2018.
© Captain Turboboss

Fu Xing 16 (ex-Zhe Hai 506, ex-Pacsun, ex-Port Star, ex-Pacific Stream, ex-Hope River, ex-River Star). OMI 8610007. Longueur 174 m, 6.464 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1986 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Zhejiang Fuxing Shipping (Chine). Vendu pour démolition en Chine.



Fu Xing 16, avril 18, 2015, Shanghai, (China). © Bob Godefroy

Georgia K (ex-Birch 4, ex-Singapore Grace, ex-Millennium Bright, ex-Jody F Millennium). OMI 9224099. Longueur 160 m, 5.500 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2000 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire MPK Shipping Inc (Grèce). Détenu en 2016 à Gibraltar (Royaume-Uni) et à Qinzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Canal de Suez, 18 octobre 2018. © SMP/Marine Traffic

Herald (ex-*Zhong Bang 2*, ex-*Royal Pearl S*, ex-*Verti*, ex-*Vertigo*, ex-*FRantic*, ex-*Player*, ex-*Pacqueen*, ex-*Sea Ace*). OMI 8417601. Longueur 155 m, 5.607 t. Pavillon Palaos. Société de classification Polish Register of Shipping. Construit en 1986 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Jipeng Ship Management Co Ltd (Chine). Détenu en 2013 et en 2015 à Kandla (Inde). Echoué pour démolition au Bangladesh.



Keelung (Taiwan). © Chun-Hsi

HL Roberts Bank (ex-*Hanjin Roberts Bank*). OMI 9077329. Longueur 268 m, 17.600 t. Pavillon Corée du Sud, Libéria pour son dernier voyage abrégé en *Bank*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Busan (Corée du Sud) par Hanjin HI Co. Propriétaire H Line Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Racheté par Lyra Trading Ltd enregistré au Libéria avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Hong Yu (ex-*Blue Seas*, ex-*Ince Marmara*, ex-*Bulk Taurus*). OMI 9104550. Longueur 186 m, 7.527 t. Pavillon Panama, Sierra Leone pour son dernier voyage renommé *Eternal Luck*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Numakuma (Japon) par Tsuneishi. Propriétaire Fuzhou Xinjiahong Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2002 à Belfast (Royaume-Uni). Vendu pour démolition, sa destination n'est pas connue à ce jour. Son statut officiel est "à démolir" mais il navigue encore en mer de Chine méridionale.



Singapour, 28 février 2015. © Lim Hock Wu

Mia (ex-*Ziemia Lodzka*, ex- *Lake Champlain*, ex-*Ziemia Lodzka*). OMI 8418746. Longueur 180 m, 7.072 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1992 à Pendik (Turquie) par Turkiye Gemi. Propriétaire Gamma Denizcilik (Turquie). Détenu en 2019 à Ravenne (Italie). Vendu pour démolition en Turquie dans le chantier Egeçelik.



Ziemia Lodzka à Rouen (France), 14 décembre 2011
© Erwan Guéguéniat



Mia, Aliaga. © Selim San

Nordic Bothnia (ex-*Id Bothnia*, ex-*Cedar 5*, ex-*Moon Dancer*, ex-*Ice Trader II*, ex-*Franklin*, ex-*Federal Franklin*). OMI 9079157. Longueur 190 m, 9.912 t. Pavillon Panama, Libéria depuis juillet 2019 puis Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Bothnia 1*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1995 à Okpo (Corée du Sud) par Daewoo. Propriétaire Nordic Bulk Carriers A/S (Danemark). Détenu en 2011 à La Nouvelle-Orléans (États-Unis) et en 2014 à Nordenham (Allemagne). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 385 US \$ la tonne incluant le carburant du voyage.



Ice Trader II, au large de Ouessant, octobre 2008.



Nordic Bothnia, descente de l'Escaut, octobre 2018.

© Marc Ottini

Ore Bayovar (ex-*Akagisan*, ex-*Asakasan*) OMI 9157686. Longueur 290 m, 22.248 t. Pavillon Singapour. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Vale SA (Brésil). Vendu pour démolition au Bangladesh. 375 US\$ la tonne incluant 470 t 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.



Ore Bayovar, Chattogram. © Fazlur Rahman



Chantier PHP. © Md. Zahirul Islam

Pyotr Velikiy. OMI 7721225. Longueur 181 m, 8.477 t. Pavillon Russie, Palaos pour son dernier voyage renommé *Elite*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1978 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft. Rallongé en 2004 de 162 à 181 m. Propriétaire Murmansk Shipping Co (Russie). Détenu en 1998 à Porsgrunn (Norvège), en 2015 à Pasajes (Espagne), en 2018 à Caofeidian (Chine) et en 2019 à Hong Kong (Chine). Racheté par Prayati Shipping avant son départ pour démolition au Bangladesh. 333 US\$ la tonne.



Arrivée à l'entrée du Canal de Gand (Belgique), 22 mai 2006. © Marc Ottini



Sur la route du nord, mer de Kara, 10 avril 2016. © D. Lobusov

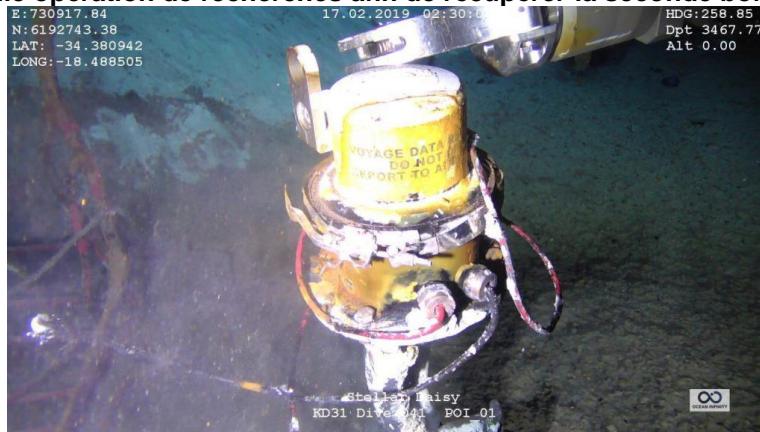
POLARIS

S H I P P I N G

Polaris Shipping se présente sur son site internet comme le 1er armateur sud coréen et le n°1 mondial des super minéraliers VLOC (Very Large Ore Carrier) avec 27 unités. Parmi ces derniers, beaucoup sont des ex supertankers simple coque convertis pour une prolongation de carrière. Après la catastrophe du *Stellar Daisy*, coulé avec 22 de ses 24 marins le 31 mars 2017, Polaris Shipping annonce le remplacement des 18 VLOC convertis qu'elle exploitait. Les *Stellar Unicorn* et *Stellar Cosmo* ont été démolis au Pakistan dès l'été 2017. Le ménage dans cette flotte de navires vieillissants et à risques s'est interrompu malgré les inquiétudes des experts et des syndicats de marins. Le *Stellar Journey* n'est que le 4ème à partir à la casse, suivant le *Stellar Fair* échoué au Bangladesh en décembre 2018 (Cf. "A la Casse" n° 54 p 40).

Il reste encore 14 convertis à retirer du service. Polaris Shipping attend les livraisons de VLOC neufs qui s'échelonneront en 2020-2021. Tant pis pour les risques pris par les équipages alors que le rapport d'accident du *Stellar Daisy* publié par le registre des Îles Marshall - pavillon du *Stellar Daisy* - met en cause la résistance de la structure de l'ex tanker et le suivi des travaux de sa conversion en minéralier par la société de classification Korean Register of Shipping.

L'épave du *Stellar Daisy* a été localisée par 3461 m de fond par le navire *Seabed Constructor* de la compagnie Ocean Infinity spécialisée en recherches sous-marines. Une des deux boîtes noires a été récupérée en février 2019. L'analyse de ses données est décevante: 7% seulement ont pu être extraits. Le reste est inexploitable et en particulier les communications de la passerelle dans les minutes précédant le naufrage qui pourraient éclairer les circonstances et les causes de la rupture ayant entraîné le naufrage. Les familles des marins disparus regroupées au sein de l'International Stellar Daisy Network demandent une nouvelle opération de recherches afin de récupérer la seconde boîte noire.



Récupération de la boîte noire du *Stellar Daisy*: latitude -34,380942, longitude -18,488505, profondeur 3467,77 m
© Ocean Infinity

Stellar Journey (ex-Grand, ex-Grand Pacific, ex-Crane Princess, ex-Takao). OMI 9050230. Ex supertanker converti en super minéralier en 2011. Longueur 331 m, 39.118 t. Pavillon Îles Marshall, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Stellar 1*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1994 à Kure (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire Polaris Shipping Co Ltd (Corée du Sud). Vendu pour démolition au Bangladesh.

Tai An Hai. OMI 8318312. Longueur 190 m, 8.488 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1986 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire Tianjin Yuansha Shipping Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.



Tai An Hai, 22 novembre 2007. © Ianjohn / Fleetmon

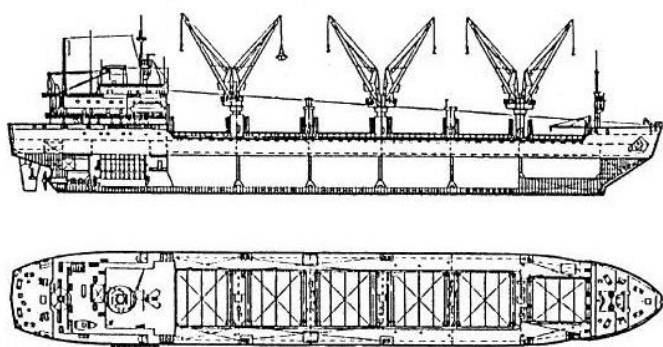
Uni Lucky (ex-*HW Global*, ex-*Dumai Express*, ex-*Hokuetsu Hope*). OMI 8914037. Vraquier spécialisé dans le transport de copeaux de bois. Longueur 200 m, 9.057 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Mizushima (Japon) par Sanoyas Corp. Propriétaire United Carriers Ltd enregistré aux Seychelles aux bons soins de HW Ship Management Co Ltd (Chine). Détenu en 2014 à Donghae (Corée du Sud) et en 2015 à Quanzhou (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 375 US\$ la tonne.

Au départ de la Tasmanie (Australie), septembre 2012.

© I.Baker



Viktor Tkachyov. OMI 8131934. Longueur 162 m, 8.088 t. Pavillon Russie, Palaos pour son dernier voyage rebaptisé *Charm*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1981 à Warnemünde (Allemagne) par Warnowwerft. Cargo brise-glace du type *Mikhail Strelakovsky*, ou UL-ESC II, une série de 14 navires conçus pour le passage du nord-est et livrés à la flotte soviétique entre 1981 et 1984. Détenu en 2014 à Bremerhaven (Allemagne). Le *Viktor Tkachyov* était immobilisé avec son équipage dans le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) depuis l'été 2018 suite aux difficultés financières de son armateur russe la Murmansk Shipping Co. Le 19 janvier 2019, le capitaine est victime d'un malaise; il est transporté à l'hôpital d'Abidjan mais meurt pendant le trajet. Quelques mois plus tard, le navire est vendu pour démolition à Prayati Shipping Ltd basé en Inde. Il quitte Abidjan (Côte d'Ivoire) le 25 juin, escale à Walvis Bay (Namibie) puis Colombo (Sri Lanka) et s'échoue à Chattogram le 30 octobre. 364 US\$ la tonne.



Plans des cargos du type *Mikhail Strelakovsky*.
© Murmansk Shipping Company

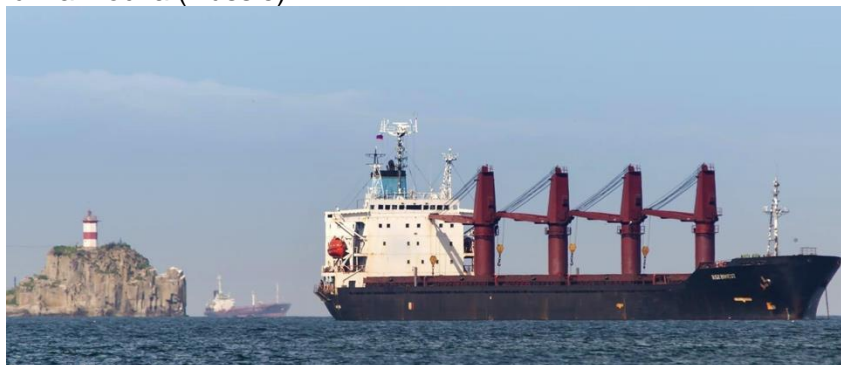


Viktor Tkachyov, se présentant à l'entrée du Canal de Gand (Belgique), 9 août 2006. © Marc Ottini

Wise Honest (ex-*Song I*, ex-*Eny*, ex-*Aston Trader*, ex-*Golden Trader*). OMI 8905490. Longueur 177 m, 5.876 t. Pavillon Corée du Nord, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Honest*. Société de classification Korea Classification Society. Construit en 1989 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. Détenu en 2008 et 2009 à La Nouvelle-Orléans (États-Unis), en 2014 à Tauranga (Nouvelle-Zélande), en 2015 à Nantong (Chine) et en 2017 à Nakhodka (Russie).



Aston Trader, juin 1995, Pasajes (Espagne). © Fernando Casañez



Wise Honest, juin 2017, Vladivostok (Russie).
© Sergei Skriabin

Le mal nommé *Wise Honest* propriété de la compagnie nord-coréenne Korea Songi Shipping Co depuis 2016 était sous surveillance: il était soupçonné de trafic contrevenant aux sanctions de l'ONU contre la Corée du Nord et en particulier à la résolution UN 2270 votée à l'unanimité le 2 mars 2016 par le Conseil de Sécurité des Nations Unies qui interdit tout trafic de charbon depuis la Corée du Nord où à sa destination.

En 2016 et 2017, le *Wise Honest* aurait pourtant régulièrement transporté du charbon depuis Nampo vers des ports chinois. Au retour, il était chargé d'équipements divers, entiers ou à assembler, camions, grues, pneus, pièces de rechange ou tôles d'acier... A l'occasion, les documents de transport le présentent comme navire sous pavillon tanzanien - une immatriculation usurpée - ou mentionnent des ports de départ fictifs hors Corée du Nord. Depuis le 4 août 2017, son AIS (Automatic Identification System) était débranché et il naviguait en mode furtif.

Le 14 mars 2018, il est repéré sur une photo satellite à Nampo, Corée du Nord, en train de charger du charbon. Début avril, il est intercepté par la Marine indonésienne. Accusé de présenter de faux documents de transport et de contrevenir à la loi maritime indonésienne, il est arrêté. La cour de Balikpapan, île de Bornéo, autorise cependant le déchargement et le transbordement du charbon au motif qu'il serait originaire de Russie et aurait été chargé dans le port russe de Nakhodka selon le connaissance. Le *Wise Honest* reste au mouillage à Balikpapan.

En mai 2019, la justice américaine obtient la saisie du navire qui est alors remorqué jusqu'à Pago Pago aux îles Samoa sous tutelle des États-Unis. En octobre 2019, le *Wise Honest* est vendu pour démolition, Il part en remorque du *Salvice Roy* (OMI 9351830) et est échoué au Bangladesh le 22 novembre sous pavillon du Gabon.



Arrivée à Pago Pago, 11 mai 2019. © Talanei.com

Yao Hai (ex-*Kamba*, ex-*Angeliki D II*, ex-*Yugala*, ex-*Daiten*, ex-*Daiten Maru*). OMI 8515697. Longueur 225 m, 9.823 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1986 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Shanghai Huatai Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2000 à Newcastle (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie) puis à Chiba (Japon) et en 2004 à Baltimore (États-Unis). Vendu pour démolition en Chine à Jiangyin.

Cimentier

Somerset (ex-*Anangel Might*). OMI 7609697. Ex cargo polyvalent converti pour le transport de ciment en 2006. Longueur 164 m, 6.570 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1978 à Aioi (Japon) par Ishikawajima-Harima. Propriétaire SMT Shipmanagement & Transport (Pologne). Vendu pour démolition en Inde.

Kaohsiung , Taiwan, 28 janvier 2017. © Ye Chia-Wei



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.

Octobre-novembre-décembre 2019

10 démolitions, 4% du tonnage total. Un nombre et un tonnage divisés par deux. Quatre navires mesurent plus de 150 m représentant 66% du tonnage.

Ce maigre marché est réparti équitablement entre l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan, la Turquie complète.

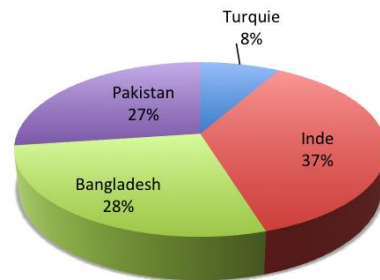
28 ans: la moyenne d'âge au moment de la démolition. Elle est inabituellement basse, le plus souvent supérieure à 34 ans ces dernières années.

Un seul navire est âgé de plus de 40 ans. L'âge s'échelonne entre 18 ans pour le *Madurai Meenakshi* (p xx), armateur indien, échoué au Bangladesh, et 41 ans pour le petit cargo russe *Solidat* construit en Allemagne et échoué en Turquie (p xx).

80% : le taux de détention préalable à la démolition.

Aleksandr Sibiryakov (ex-A. *Sibiryakov*). OMI 8603377. Longueur 132 m, 4.174 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1989 à Gdansk (Pologne) par les chantiers Lénine. Nommé d'après Alexandre Mikhaïlovitch Sibiryakov, marchand et explorateur de la Sibérie. Cargo brise-glace de la Northern Shipping Co (Russie). Il quitte Saint-Pétersbourg (Russie) fin juillet et s'échoue à Alang le 16 octobre 2019.

Cargos polyvalents démolis au 4ème trimestre (tonnage)



Aleksandr Sibiryakov en descente d'Anvers (Belgique), 23 mai 2006.
© Marc Ottini



Alexandre Mikhaïlovitch Sibiryakov
1849-1933. © George Stodart

Apollo Ace. OMI 9363431. Longueur 104 m. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 2007 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Toda Kisen KK (Japon). Détenu en 2015 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.

Arezoo (ex-*Nilda*, ex-*Gabion*, ex-*Seventh Ocean*, ex-*Iran Sattari*). OMI 9165786. Longueur 168 m, 9.108 t. Pavillon Iran. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1998 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Rahbaran Omid Darya Ship Management Co (Iran). Détenu en 2010 à Rotterdam (Pays-Bas). Vendu pour démolition au Bangladesh. 390 US\$ la tonne.

Batangas Bay (ex-*Starlink Hope*, ex-*Urizun*). OMI 9141948. Longueur 110 m, 2.769 t. Pavillon Philippines. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1996 à Saiki (Japon) par Honda. Propriétaire Gothong Southern Shipping Lines (Philippines). Arrivé pour démolition au Bangladesh sous le nom de *West Ocean 21* en remorque du *West Ocean 91* lui aussi destiné à la démolition. 360 US\$ la tonne.



21 mars 2018. © mbb8356/Philippines Ship Spotters Society

Deniz Er B (ex-*Marmara B*, ex-*Leyla Sekerci*, ex-*Atif Reis*, ex-*Ahmet Uzundemir*). OMI 7901801. Longueur 83 m. Pavillon Turquie. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Eregli (Turquie) par Alapli. Propriétaire Erdur Denizcilik Sanayi (Turquie). Détenu en 1998 à Thessalonique (Grèce), en 1999 à Marina di Carrara (Italie), en 2001 à Cardiff (Pays-de-Galles, Royaume-Uni) et en 2011 à Chornomorsk (Ukraine). Vendu pour démolition en Turquie.

Port de Durres (Albanie), 23 juin 2011.
© Edi Gjata



Denny Z (ex-*African Pal*, ex-*Archimides*, ex-*African Osprey*, ex-*Prince*, ex-*Pony*, ex-*Jony P*, ex-*Okim*) OMI 8306905. Longueur 164 m, 5.823 t. Pavillon Togo. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Tokyo (Japon) par Ishikawajima-Harima. Détenu en 2011 à Gand (Belgique). Racheté en août 2018 par Las Oil Trading (Émirats Arabes Unis). Echoué pour démolition au Pakistan sous le nom de *Las*.



Denny Z, en Manche, août 2011. © Marc Ottini



Las, Gadani, décembre 2019. © Gadani Ship Breaking

Kwantung (ex-Tasman Provider, ex-Meridian Challenger, ex-Delmas Forbin, ex-Meridian Challenger). OMI 9070709. 1202 evp. Longueur 185 m, 9.449 t. Pavillon Hong Kong. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Shitanoe (Japon) par Minami Nippon. Propriétaire China Navigation Co Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2004 à Tauranga (Nouvelle-Zélande) et en 2008 et 2009 à Wellington (Nouvelle-Zélande). Vendu pour démolition en Inde. 360 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.

Madurai Meenakshi (ex-Allcargo Sushila, ex-Allcargo Susheela, ex-Atlantic Cruiser, ex-BBC Italy, ex-Buccaneer, ex-BBC Italy). OMI 9210347. Longueur 108 m, 3.430 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2001 à Gdansk (Pologne) par Gdanska-Gdynia. Propriétaire Meenakshi Fishing & Trading Co (Inde). Détenu en 2008 à San Antonio (Chili) et en 2009 à Montréal (Canada). Le 28 avril 2012, sous le nom d'*Atlantic Cruiser* appartenant à l'armateur allemand Reederei Bockstiegel shipping et sous pavillon d'Antigua & Barbuda, il est arrêté sur dénonciation à Iskenderun par les autorités turques pour des soupçons de trafic d'armes d'origine iranienne vers la Syrie. Après une fouille détaillée, il repart le 29 avril avec ses documents de transport en ordre et sa cargaison d'explosifs à usage civil destinés à des opérateurs turcs et croates, d'équipements de raffinerie de pétrole pour la Russie et de matériels pour la construction d'une centrale électrique en Syrie. Trois mois plus tard, l'*Atlantic Cruiser* est revendu à une compagnie indienne. En 2019, il est choué pour démolition au Bangladesh. 355 US\$ la tonne.



© Picture Alliance /DPA



Colombo, Sri Lanka, 2014-12-20. © SMP/ Marine Traffic

Miski (ex-Jubba Liner II, ex-Anushee Fame, ex-Royal Pisces, ex-Durban, ex-Sider Alsi, ex-De-Kastri, ex-Zim Venezuela II, ex-De-Kastir). OMI 8912845. Longueur 98 m, 2.558 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Gebze (Turquie) par Sedef Gemi Endustrisi. Propriétaire Jubba General Trading Co Llc (Émirats Arabes Unis). Détenu en 1998 à Sète (France) et au Pirée (Grèce), en 2000 à Brindisi (Italie) et en 2003 et 2004 à La Spezia (Italie).

Anushee Fame, Port de New Mangalore (Inde), 22 mars 2012. © Beka 808 / Marine Traffic



Le *Miski* était abandonné dans le port de Karachi (Pakistan) depuis septembre 2017. A bord, les 18 marins, 8 indiens, 5 birmans, 4 pakistanais et 1 soudanais, n'ont pas été payés depuis 1 an. L'armateur ne donne plus signe de vie. Suite aux plaintes de l'équipage et du fournisseur de carburant de Sharjah, la Haute Cour de Sindh ordonne la mise aux enchères du *Miski*. Il est acheté par un chantier de démolition de Gadani pour 107 millions de roupies pakistanaises, 688.000 US\$ soit 269 US \$ la tonne.

SAI Sunrise (ex-*Rousse*, ex-*Nedlloyd Musi*, ex-*Watergids*, ex-*Kariba*, ex-*CMB Effort*, ex-*Watergids*). OMI 8909355. Longueur 157 m, 6.635 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1989 à Wismar (Allemagne) par Mathias Thesen Werft. Propriétaire SAI Shipping Co (Inde). Détenu en 2006 à Izmir (Turquie), en 2010 à Bandar Abbas (Iran) et en 2013 à Kandla (Inde). Racheté en l'état à Sharjah (Émirats Arabes Unis) par Total Marine Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Pakistan. 370 US\$ la tonne.



Février 1995, *Watergids*, quai de l'Atlantique, Le Havre (France). © Pascal Bredel



Février 1998, *Rousse* en sortie du Havre. © Pascal Bredel



2004, *Rousse* en sortie du Havre. © Marc Ottini



Septembre 2010, *Sai Sunrise* en baie de Naples (Italie). © paceyms

Solidat (ex-*Saymenskiy Kanal*, ex-*Ladoga-10*). OMI 7614599. Longueur 81 m, 1.045 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1978 à Uusikaupunki (Finlande) par Rauma-Repola. Propriétaire Ladoga Shipping Co Ltd (Russie). Détenu en 2000 à Saint-Malo (France). Vendu pour démolition en Turquie par le chantier Ege Gemi Sokum.



Saymenskiy Kanal, en mer Noire, septembre 2015. © Azat Almakaev



Solidat, Aliaga, décembre 2019. © Selim San

Porte-conteneurs

Octobre-novembre-décembre 2019

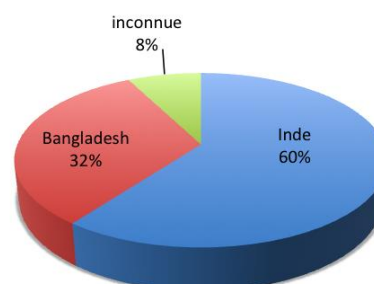
16 démolitions, 1 unité de moins qu'au trimestre précédent et un tonnage cumulé de 114.000 t, presque divisé par deux. Le flux de porte-conteneurs à démolir ralentit. Avec 10% du tonnage total, ils rétrogradent à la 4ème place derrière les tankers, les vraquiers et les navires de forage.

Tous les navires sauf un (*l'Ever Diamond*, 4211 evp) sont des "petits" porte-conteneurs de moins de 2500 boîtes. La capacité de l'ensemble des démolis du trimestre est de 21.725 evp, soit l'équivalent d'un mega port-conteneurs.

La moyenne d'âge des porte-conteneurs au moment de la démolition est de 22 ans. Le taux de détention de la catégorie est de 63%.

L'Inde (60%) et le Bangladesh (32%) se partagent le marché quasi exclusivement. La destination finale des deux porte-conteneurs indonésiens *Damai Sejahtera I* et *Damai Sejahtera II* demeure inconnue: démolition par un chantier local indonésien ou voyage vers le Bangladesh ou l'Inde?

Porte-conteneurs, destination de démolition
4ème trimestre (tonnage)



La compagnie indonésienne Jayakusuma Perdana Lines basée à Jakarta vend deux de ses trois porte-conteneurs pour démolition. Les statuts des *Damai Sejahtera I* et *Damai Sejahtera II* sont officiellement "à démolir" dans la base de données Equasis depuis août et novembre 2019. La destination finale des deux sisterships n'est pas connue à ce jour. Leur taille modeste leur permettrait d'être démolis dans le chantier de Madura (au sujet de la démolition en Indonésie voir "[A la Casse](#)" n°50, p 6-7), mais les prix d'achat du sous-continent indien sont attractifs.

Damai Sejahtera I (ex-*Sylvette*, ex-*Sofrana Tourville*, ex-*Tiger Stream*, ex-*Sylvette*, ex-*Szechuen*, ex-*Maersk Nairobi*, ex-*Thailand Star*, ex-*Szechuen*, ex-*Tasman Chief*, ex-*Kopoko Chief*, ex-*Szechuen*). OMI 9106766. 844 evp. Longueur 130 m, 4.315 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1995 à Shimizu (Japon) par Miho. Propriétaire Jayakusuma Perdana Lines PT (Indonésie).



Damai Sejahtera I, au mouillage à Singapour, 29 avril 2012. © Crisco37 / Vesseltracker



Damai Sejahtera II, arrivée à Surabaya, août 2017. © Charissa Best

Damai Sejahtera II (ex-*Florence*, ex-*Lagarfoss*, ex-*Florence*, ex-*APL Belem*, ex-*APL Rose*, ex-*Sea Exploer II*, ex-*Shansi*). OMI 9085601. 841 evp. Longueur 130 m, 4.315 t. Pavillon Indonésie. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Shimizu (Japon) par Miho. Propriétaire Jayakusuma Perdana Lines PT (Indonésie). Détenu en 2012 à Brisbane (Queensland, Australie).

Easline Shanghai (ex-*Arminia*, ex-*CMA CGM Tobruk*, ex-*Arminia*, ex-*MOL Elite*, ex-*Arminia*, ex-*MOL Loyalty*, ex-*P&O Nedlloyd Cartagena*, ex-*Griffin America*, ex-*Maersk Harare*, ex-*Gamtoose*, ex-*Bulwark*, ex-*Maersk Santos*, ex-*Bulwark*). OMI 8910079. 1012 evp. Longueur 150 m, 5.214 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1994 à Szczecin (Pologne) par Szczecinska. Propriétaire Easline Shanghai Maritime Co enregistré à Panama. Détenu en 2008 à Tanger (Maroc), en 2011 et 2012 à Xiamen (Chine) et en 2017 à Busan (Corée du Sud). Vendu pour démolition en octobre 2019 à Maximus Shipping Ltd enregistré à Saint-Kitts-et-Nevis avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Depuis le début de l'année 2019, l'armateur taiwanais Evergreen Marine Corp a envoyé à la démolition 9

porte-conteneurs. Les *Ever Able*, *Ever Ally*, *Ever Apex*, *Ever Ultra*, *Ever Union* ont été échoués au Bangladesh, les *Ever Delight*, *Ever Unique* et *Uni-Ample* en Inde. Quant à l'*Ever Unison*, il avait été vendu comme son sistership *Ever Unique* avec une clause spécifiant que le chantier choisi devrait avoir obtenu une déclaration de compatibilité avec les standards de la Convention de Hong Kong (Cf. "[A la Casse](#)" n°57, p 38). L'*Ever Unison* était attendu à Alang. Il a en réalité gagné Chattogram. En dernière minute, il est devenu le *One Bridge* sous pavillon Palaos. Il s'est échoué au Bangladesh le 21 novembre. Il n'a pas été dirigé vers le seul chantier au Bangladesh réputé compatible avec les standards de la Convention de Hong Kong. La question est de savoir si l'intermédiaire ayant détourné le navire sera poursuivi par l'armateur taiwanais pour non respect des clauses de vente. Les trois navires vendus ce trimestre requièrent les mêmes exigences. Ils sont arrivés à Alang.



Ever Diamond. OMI 9142186. 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). Vendu pour démolition en Inde. 388 US\$ la tonne.



Ever Diamond, quai de l'Europe, Le Havre (France), 10 juillet 2002. © Pascal Bredele

Uni-Ahead. OMI 9143348. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.129 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Uni*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2002 et en 2018 à Hong Kong (Chine). Vendu en l'état à Kaohsiung (Taiwan) pour démolition en Inde. 338 US\$ la tonne.



Uni-Angel, en attente de pilote à Jeddah le 13 juin 2009. © Marc Ottini

Uni-Angel. OMI 9143350. 1164 evp. Longueur 165 m, 7.129 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Kaohsiung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire Evergreen Marine Corp (Taiwan). Détenu en 2000 à Singapour et en 2010 à Suez (Égypte). Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 345 US\$ la tonne. Il s'échoue sous le nom de "*Unity*"

Hai Su 1 (ex-Tenerife, ex-OPDR Tenerife, ex-FOCS Tenerife, ex-OPDR Tenerife). OMI 9216846. 694 evp. Longueur 128 m, 3.760 t. Pavillon Hong Kong, Gabon pour son dernier voyage abrégé en *Hai*. Société de classification China Classification Society. Construit en 2000 à Fuzhou (Chine) par Fujian Mawei SB Co. Propriétaire Quanzhou Ansheng Shipping Co Ltd (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 396 US\$ la tonne.



OPDR Tenerife, en descente de Rouen (France), sur la Seine, 13 juin 2016. © **Pascal Brede!**



OPDR Tenerife, aux couleurs jaunes d'OPDR, à l'entrée de Rotterdam (Pays-Bas), août 2018. © **Marc Ottini**

Jacob (ex-Jacob Rickmers, ex-CMA CGM Anapurna, ex-Jacob Rickmers). OMI 9300166. 1850 evp. Longueur 196 m, 10.794 t. Pavillon Îles Marshall, Comores pour son dernier voyage renommé *Paul*. Société de classification DNV-GL. Construit en 2006 à Jiangyin (Chine) par Jiangsu Yangzijiang. Propriétaire Cepheus Maritime Ltd (Inde). Racheté par le cash buyer Hermes Maritime Services Pvt Lt basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 410 US\$ la tonne.



Jacob, à l'entrée de Port 2000, Le Havre (France), 17 septembre 2018. © **Pascal Brede!**

Karuthal (ex-Karsihal, ex-Karuthal, ex-Karu). OMI 9563902. Longueur 68 m, 854 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 2009 en Inde. Propriétaire Trans Asian Shipping Pvt Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.

Karuthal. © **Binoy**



Kota Hadiah. OMI 9151307. 1075 evp. Longueur 160 m, 5.313 t. Pavillon Singapour. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1997 à Toyohashi (Japon) par Kanasashi. Propriétaire Pacific International Line (Singapour). Détenu en 2016 à Tanjung Priok (Indonésie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 399 US\$ la tonne.



Kota Hadiah, Singapour, février 2010. © **Michael Klingsick**

Marina Star I (ex-QC Honor, ex-Actuaria, ex-Sinar Toba, ex-Actuaria, ex-Kent Merchant, ex-Actuaria). OMI 8115605. 846 evp. Longueur 147 m, 5.473 t. Pavillon Indonésie, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Rina*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1983 à Shanghai (Chine) par Shanghai Shipyard. Propriétaire Meratus Line (Indonésie). Vendu en l'état, il quitte Surabaya (Indonésie) le 8 décembre, mouille à Singapour, est dépavillonné, rebaptisé et annoncé au Bangladesh, puis s'échoue finalement à Alang. 345 US\$ la tonne incluant 150 t de carburant.



Marina Star I, Ujung Pandang (Indonésie), février 2015. © Tony Hogwood.



"*Rina*", Singapour, 26 décembre 2019 en instance de départ pour Alang. © Craig Feierabend

MSC Namibia II (ex-Maersk Vermont, ex-Endeavor, ex-Ibn Khaldoun, ex-China Sea, ex-CMB Drive). OMI 9007817. 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). Détenu en 2005 à Izmir (Turquie) et en 2009 à Algésiras (Espagne). Vendu en l'état au Cap (Afrique du Sud) pour démolition en Inde. 390 US\$ la tonne.



MSC Namibia II, remontée vers Anvers (Belgique), 3 octobre 2015. © Marc Ottini

MSC Reunion (ex-*MSC Sudan II*, ex-Maersk Maine, ex-Enterprise, ex-Ibn Zuhr, ex-CMB Dawn). OMI 9007831. 1928 evp. Longueur 181 m, 8.309 t. Pavillon Libéria. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1992 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Costamare Shipping Co SA (Grèce). Détenu en 2005 à Izmir (Turquie) et en 2008 à Tanger (Maroc). Abrégé en *Reunion* et échoué pour démolition en Inde. 390 US\$ la tonne incluant 150 t de carburant.



Ibn Zuhr, au Havre (France), quai de l'Asie, 12 juin 1992. © Pascal Bredel



Au mouillage à Singapour, 14 février 2019. © Michael Turner Meredith

Spirit of Manila (ex-*Angie Rickmers*, ex-*AS Alicantia*, ex-*Safmarine Illovo*, ex-*Alicantia*, ex-*Commander*, ex-*Jaguar Max*). OMI 9204972. 2262 evp. Longueur 196 m, 11.630 t. Pavillon Libéria. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 2000 à Keelung (Taiwan) par China Shipbuilding Corp. Propriétaire PT-Shipmanagement GmbH (Allemagne). Détenu en 2018 à Shenzhen (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 415 US\$ la tonne.



Spirit of Manila, arrivée à Hong Kong, 20 décembre 2018. © Marc Ottini

Tan Cang Victory (ex-*Liloa*, ex-*Reef Samoa*, ex-*Jule*, ex-*Southern Pasifika*, ex-*Indic*, ex-*Southern Pasifika*, ex-*Caledonie Express*, ex-*Pac Sunda*). OMI 9264245. 523 evp. Longueur 109 m, 2.730 t. Pavillon Vietnam. Société de classification Vietnam Register of Shipping. Construit en 2003 à Jingjiang (Chine) par Jingjiang Shipyard. Propriétaire Tan Cang Shipping JSC (Vietnam). Détenu en 2007 à Brisbane (Queensland, Australie), en 2009 à Sydney (Nouvelle-Galles-du-Sud, Australie), en 2015 à Auckland (Nouvelle-Zélande) et en 2019 à Hong Kong. Vendu pour démolition en Inde.

Uni-Ahead. OMI 9143348.

voir les navires Evergreen Marine Corp p 27 (*Ever Diamond*)

Uni-Angel. OMI 9143350.

Wan Hai 202. OMI 8901755. 1183 evp. Longueur 174 m, 6.884 t. Pavillon Taiwan, Gabon pour son dernier voyage renommé *Wan Chai 3*. Société de classification China Corporation Register of Shipping. Construit en 1990 à Setoda (Japon) par Naikai. Propriétaire Wan Hai Lines Ltd (Taiwan). Détenu en 2006 à Incheon (Corée du Sud) et en 2007 à Hong Kong (Chine). Après les *Wan Hai 203*, *205* et *206*, c'est au tour du *Wan Hai 202* de s'échouer à Alang.



Wan Chai 3, Alang, décembre 2019. © Kiritsinh B Jadeja

Cargo réfrigéré

Andalucia Star (ex-*Tundra Princess*, ex-*Del Monte Spirit*). OMI 8816170. Longueur 159 m, 7.010 t. Pavillon Bahamas, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Lucia*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1991 à Séville (Espagne) par Astilleros Espanoles (AESAs). Propriétaire Siem Shipping UK Ltd (Royaume-Uni). Détenu en 2007 à Zeebrugge (Belgique). Vendu pour démolition en Inde.



22 juillet 1995, *Tundra Princess*, à l'entrée du Havre (France). © Pascal Bredel



18 octobre 2016, *Andalucia Star* en descente de l'Escaut. © Marc Ottini

Frio Dolphin (ex-*Glorious Harvest*, ex-*Glorious Express*). OMI 8807442. Longueur 142 m, 4.964 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1989 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Lavinia Corp (Grèce). Détenu en 2012 à Gibraltar (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Inde. 340 US\$ la tonne.



Port de Las Palmas (Canaries, Espagne), 25 août 2016. © Vin Moore

Ostrov Beringa (ex-*Frio Kyknos*, ex-*Banyo*, ex-*Banyo Maru*). OMI 8517815. Longueur 124 m, 3.699 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Shimonoseki (Japon) par Hayashikane. Propriétaire Lavinia Corp (Grèce). Détenu en 2002 à Dutch Harbor (Alaska, États-Unis), en 2012 à Busan (Corée du Sud), en 2013 à Zoushan (Chine) et en 2015 à Ningbo (Chine). Vendu pour démolition au Bangladesh. 342 US\$ la tonne.



29 mai 2011, à Singapour. © Andreas Spörri

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. Longueur 84 m, 1.748 t. Construit en 1977 à Groningue (Pays-Bas) par Nieuw Nord Nederlandse.



Le *Jan Mayen*, 1992, arrivée à IJmuiden (Pays-Bas). © Marcel & Ruud Coster

Successivement pavillon Antilles Néerlandaises, Chypre, Honduras, Bolivie, Moldavie et enfin Cameroun depuis le 10 septembre 2019. Détenu en 1998 à Lisbonne (Portugal), en 2002 à IJmuiden (Pays-Bas) et en 2003 à Las Palmas (Canaries, Espagne). Propriétaire Marine Honor SA (Bélize). Officiellement *Renown Reefer* selon l'OMI, *Honor* selon Equasis; 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. Le cargo servait de bateau-mère pour les captures pirates.



Uthaiwan, après saisie. © Interpol

L'*Uthaiwan* faisait partie des 45 navires nouvellement immatriculés sous pavillon du Cameroun pour lesquels Robin des Bois posait la question d'une usurpation éventuelle (Cf. "[A la Casse](#)" n°57, p 9-17, "45 navires sous pavillon de complaisance ou sous pavillon pirate?").

Le 13 septembre 2019, il est arrêté au large de Phuket dans le cadre d'une opération de lutte contre la criminalité liée à la pêche menée par la marine Thaïlandaise avec le soutien des équipes d'Interpol. Il s'avère que le navire a été racheté par PK Shipping and Agency Co Ltd. Le nouveau propriétaire dit être spécialisé dans le rachat de navires en fin de vie et avoir déjà mené à terme plusieurs voyages vers les chantiers de démolition du Bangladesh. Il prétend ignorer que le navire était blacklisté et dit l'avoir acheté au Cambodge pour 10 millions de bhats thaïlandais (331.000 US\$, soit 189 US\$ la tonne) avec l'intention de le revendre pour démolition au Bangladesh. Il attend l'autorisation de poursuivre sa route. Les autorités thaïlandaises sont supposées s'assurer que le navire soit effectivement dirigé vers les chantiers de démolition

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).

Petra 1 (ex-*Anamcara 2*, ex-*Sloman Rider*, ex-*Rider*, ex-*Sloman Rider*). OMI 7812907. Longueur 92 m, 2.010 t. Pavillon Palaos. Société de classification International Register of Shipping. Construit en 1979 à Kiel (Allemagne) par Howaldtswerke-DW. Propriétaire Lake Logistics Tz Ltd (Tanzanie). Détenu en 2006 à Castellón de la Plana (Espagne), en 2009 à Alger (Algérie) et de nouveau à Castellón de la Plana et en 2013 à Mombasa (Kenya). Le *Petra 1* a été régulièrement affrété par l'AMISOM, mission de l'Union Africaine en Somalie, pour acheminer de l'aide alimentaire à Mogadiscio. Les convois de l'AMISOM étaient escortés par les navires des forces navales européennes de l'EU-NAVFOR. Dans la nuit du 6 novembre 2010, le *Petra 1* subit une tentative d'attaque de pirates déjouée grâce à l'intervention du patrouilleur espagnol *Infanta Cristina*. C'était la 71^{ème} escorte conduite pour l'AMISOM, et la 1^{ère} attaque contre des navires d'aide alimentaire. Vendu pour démolition en Inde.



Juillet 2009, l'*Anamcara 2* à Argostoli (Grèce).
© Fanourios



Octobre 2011, le *Petra 1* sous escorte militaire. © Eunavfor

Starlink One (ex-*Genkai*, ex-*Hokuren Maru N°2*). OMI 9159074. Longueur 154 m, 5.565t. Pavillon Corée du Sud, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Starlink*. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1997 à Imabari (Japon) par Imabari Zosen. Propriétaire Star Link Co Ltd Corée du Sud). Vendu en l'état à Busan (Corée du Sud) pour démolition au Bangladesh. 353 US\$ la tonne incluant une hélice de 29 t.



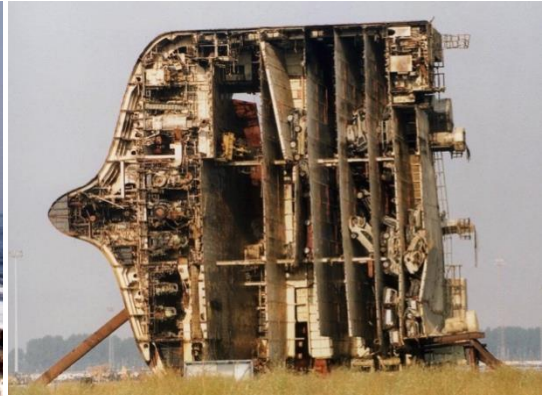
Busan (Corée du Sud), 3 décembre 2016. © Vladimir Tonic

Voiturier

Quelques exemples d'accidents, collisions et incendies de voituriers



1 Reijin, avril 1988, chavirage.



2 Tricolor, décembre 2002, collision.



3 City of Berytus, décembre 2009, incendie.



4 Baltic Ace, décembre 2012, collision.



5 Courage, juin 2015, incendie.



6 Modern Express, janvier 2016, gîte.



7 Silver Sky, octobre 2016, incendie.



8 Auto Banner, mai 2018, incendie



9

Baltic Breeze, octobre 2018, incendie.



10

Sincerity Ace, décembre 2018, incendie.



11

Grande Europa, mai 2019, incendie



12

Golden Ray, septembre 2019, chavirage.

Il en est des voituriers comme des porte-conteneurs. Ils sont les vecteurs de la mondialisation. Ils ont la folie des grandeurs. Les experts appellent ça une économie d'échelle. Cette échelle qui grimpe au 7ème ciel du capitalisme se casse souvent la figure, dans l'air avec les Airbus 380, dans le nucléaire avec les EPR, dans l'agriculture avec les élevages industriels et encore en mer avec les *Gigantic* et les *Eolic* de 180 m de haut.

En 1964, l'armateur norvégien Jan Erik Dyvi lance le *Dyvi Anglia*, le premier PCC (Pure Car Carrier). Sa capacité est de 460 voitures. En 1965, le *Dyvi Atlantic* est lancé. Sa capacité est de 1400 voitures. En 1968, c'est le tour du *Dyvi Oceanic* dont la capacité est de 2500 voitures. Les 3 PCC transportent exclusivement des Volkswagen, le premier entre la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche, les deux derniers à travers l'océan Atlantique. L'adaptation des rouliers (Ro Ro / Rolling On Rolling Off) au transport de voitures puis de tracteurs, de poids lourds et de remorques a permis de réduire les coûts de chargement et déchargement et les bosses et autres bris infligés aux véhicules par les système Lo Lo (Loading on / Loading off).

En 1970 à Kobe, était lancé le *Toyota Maru n°10*, le premier PCC japonais. C'était le début de l'invasion de la terre par les voitures japonaises grâce à l'alliance des constructeurs et des armateurs K Line, MOL et NYK.

En 1971, 16 PCC sur l'océan mondial avaient une capacité globale de 40.000 voitures.

En 2020, plus de 800 voituriers sont exploités et déposent les bienfaits et les calamités de l'industrie automobile dans 150 pays. Le plus "performant" est le *Höegh Target* qui peut transporter 8500 voitures réparties sur 14 ponts-garages.

Les voituriers dont les parois sont des falaises de métal offrent au vent et aux rafales une prise considérable. Les voituriers sont le cauchemar des pilotes, des lamanes et des ballasteurs. Leurs gîtes se récupèrent difficilement et se terminent le plus souvent par un chavirage à la sortie des ports ou dans les meilleurs cas par un échouage volontaire. Depuis quelques années, on assiste à une recrudescence des incendies. Elle serait en partie due à l'instabilité et à l'explosivité des batteries au lithium qui équipent les véhicules électriques.

"A la Casse", depuis 2006, a constaté que 248 voituriers ont été ferrailés, que les destinations finales sont la Chine, l'Inde et le Bangladesh et qu'ils étaient principalement exploités sous les pavillons de Panama, de la Norvège, du Libéria et de Singapour. La durée de vie moyenne est de 28 ans.

Crédits photos : 1 APP Regiao Centro / 2 Robin des Bois / 3 Rémy Catoir / 4 Peter Barker / 5 You Tube / 6 Marine Nationale / 7 Marc Ottini / 8 Yonhap News / 9 DPA / 10 US Coast Guard / 11 Salvamento Maritimo / 12 Georgia Department of Natural Resources

Feng Qian (ex-*Tsingyi Ace*, ex-*Green Ace*). OMI 9052850. Longueur 116 m, 3.807 t. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1992 à Saiki (Japon) par Honda. Propriétaire Sinotrans-Mol Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2003 à Manille (Philippines) et en 2004 à Nagoya (Japon). Vendu pour démolition en Chine à Xinhui.



Port Adelaide (Australie Méridionale, Australie), 27 octobre 2007. © Les Blair

Golden Ray. OMI 9775816. Longueur 200 m, 15.000 t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 2017 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Hyundai Glovis Co Ltd (Corée du Sud).

Dimanche 8 septembre 2019. Un peu après minuit, le *Golden Ray* quitte le port de Brunswick (Georgie, États-Unis). Un pilote du port est à bord pour le guider jusqu'à la sortie du détroit de Saint-Simon. Le voiturier sud-coréen, âgé de 2 ans, assure un service mensuel entre la Corée du Sud et les États-Unis. A son départ de Brunswick, premier port d'importation de voitures neuves du pays, il transporte 4200 voitures Hyundai, sa prochaine escale est Baltimore, Maryland.



© US Coast Guard

Le temps est clair, la mer est calme, la brise qui souffle est légère. A 2 heures du matin, le *Golden Ray* lance un appel de détresse. Il a développé une gîte incontrôlable et finit par se coucher sur le flanc. 24 hommes sont à bord: 10 sud coréens, 13 philippins et le pilote portuaire américain. 20 marins sont évacués par hélicoptères ou parviennent à gagner les navires de sauvetage arrivés sur zone. 4 autres restent prisonniers du navire alors que des flammes et de la fumée noire empêchent dans un premier temps les équipes des garde-côtes de monter bord. Le lendemain 9 septembre, une équipe de sauveteurs est héliportée sur la paroi, parvient à repérer les prisonniers puis à découper une ouverture qui servira d'abord à les ravitailler. L'ouverture est élargie et les 4 marins sud-coréens sont finalement extraits sains et saufs dans l'après midi. Le trafic du port de Brunswick est interrompu pendant plusieurs jours puis reprend au cas par cas. Le retour à un trafic continu intervient à la mi novembre; la circulation dans l'entrée du chenal est limitée à une voie.

Après le sauvetage des marins, il s'est agi de limiter les risques environnementaux avec la mise en place de barrages anti pollution et le pompage du carburant. En dépit de ces mesures, le fioul s'échappe et pollue le littoral, les plages et les marais du delta. Les riverains constatent que chaque marée haute apporte son lot nouveau de boulettes d'hydrocarbures particulièrement difficiles à atteindre et nettoyer. Un mois après le naufrage, le *Golden Ray* est toujours couché au milieu du passage. Le site de l'accident reste une zone à risques. Le 20 octobre, des fumées blanches d'origine inconnue

s'échappent de l'épave. Après des interventions pour refroidir la coque, l'incident est rapidement considéré comme maîtrisé mais le site reste sous surveillance. Les experts ont abandonné l'espoir de pouvoir renflouer le navire et de le redresser en un seul morceau. Il devra être découpé sur place, à l'instar du *Tricolor* et du *Baltic Ace* en mer du Nord. Les travaux d'enlèvement du *Tricolor* s'étaient terminés 22 mois après le naufrage, ponctués d'épisodes de pollution par hydrocarbures et d'arrivages de pièces d'automobiles sur les côtes. L'évacuation finale du *Baltic Ace*, coulé par 35 m de fond, avait pris près de 3 ans. Le *Golden Ray* n'est pas immergé mais l'opération reste de longue haleine et nécessite une mise en sécurité préalable. Le détroit de Saint-Simon est soumis à de forts courants. Il est nécessaire de stabiliser l'épave avant le début des travaux de découpage; avec l'accord du Département des Ressources Naturelles de Georgie et l'US Army Corps of Engineers, 6000 tonnes de pierres ont été déversées autour de l'ex-*Golden Ray* fin octobre, et devront être retirées une fois les opérations d'évacuation terminées. Autre mesure de stabilisation, courant décembre, l'hélice, l'arbre d'hélice et le gouvernail, d'un poids cumulé de 130 t, ont été découpés et évacués par barge. Dans la foulée, ils ont été immergés dans le chapelet de décharges sous-marines qui polluent les côtes de Georgie sous l'appellation de "récifs artificiels" et où, au fil des ans, des vieilles barges de l'US Navy, des remorqueurs, des chars Patton M-60, des cages à poules et les rames du métro de New York ont été déversés

L'épave du *Golden Ray* sera découpée en 8 sections de 2.700 à 4.100 t. Le contrat de découpage et d'évacuation du navire et de sa cargaison a été attribué à l'entreprise texane T&T salvage LLC le 8 janvier 2020. Personne ne se hasarde à annoncer la date de fin des opérations.

Innovator (ex-*Brussel*, ex-*Forza*, ex-*Braunschweig*). OMI 8508905. Longueur 172 m, 10.909 t. Pavillon Panama, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Inno*. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1987 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Yokohama Marine & Merchant Corp (Japon). Détenu en 2003 à Melbourne (Victoria, Australie). Vendu en l'état en Corée du Sud pour démolition au Bangladesh. 390 US\$ la tonne.



Brussel, à quai au terminal de Drapetsona (Grèce), 11 mai 2015, semblant voué à la démolition. © **Marc Ottini**



Innovator, 29 ans mais fraîchement repeint, Busan (Corée du Sud). © **Vladimir Tonic**

Jinsei Maru. OMI 8913514. Longueur 199 m, 15.258 t. Pavillon Libéria. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1990 à Oshima (Japon) par Oshima Shipbuilding. Propriétaire Nippon Yusen KK, NYK Line (Japon). Vendu pour démolition en Inde. 390 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.



Emden (Allemagne), 24 juin 2019. © **Hartema / Heyke**

Navire de forage

4 gros navires de forage ont été vendus pour démolition. Il s'agit d'unités pourtant récentes (entre 10 et 19 ans) mais désarmées et sans espoir de réemploi face à la concurrence d'unités plus performantes. Deux des trois navires Transocean sont déjà arrivés dans les chantiers d'Aliaga. Des navires annoncés vendus en décembre 2018 (Cf. "[A la Casse](#)" n°54, p 34) viennent seulement d'être remorqués jusqu'à Alang. Le *Bedford Dolphin* a été échoué le 27 octobre, le *Deepwater Millenium* le 1er décembre et le *Deepwater Frontier* le 27 décembre. Ils étaient désarmés à Batam (Indonésie) et Labuan (Malaisie).



Alang, décembre 2019, *Deepwater Frontier* (coque grise) et *Bedford Dolphin* (coque rouge) © DK Thakor



Transocean Ltd basé en Suisse continue la "rationalisation" de sa flotte. La priorité est donnée aux navires de 7ème génération qui peuvent forer dans des profondeurs d'eau atteignant 12.000 pieds (3.650 m). La vente pour démolition des 3 navires de forage de 5ème génération *Discoverer Deep Seas*, *Discoverer Spirit* et *Discoverer Enterprise* permettra à la compagnie d'économiser 580 millions US\$ annuels en frais de désarmement. Les trois navires étaient désarmés au large de Trinidad et Tobago. Le *Discoverer Spirit* et le *Discoverer Seep Seas* ont été échoués à Aliaga en décembre 2019.

Voir au sujet de Transocean "[A la Casse](#)" n° 50, p 27 et "[A la Casse](#)" n°54 p 34.

Discoverer Deep Seas. OMI 9212802. Longueur 254 m. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à El Ferrol (Espagne) par Astano. Propriétaire Transocean Ltd (Suisse). Désarmé depuis mai 2016. Échoué à Aliaga.



Discoverer Deep Seas



Discoverer Spirit

Aliaga, décembre 2019. © Selim San

Discoverer Enterprise. OMI 9186792. Longueur 254 m, t. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1998 à El Ferrol (Espagne) par Astano. Propriétaire Transocean Ltd (Suisse). Le *Discoverer Enterprise* avait été mobilisé lors de la catastrophe de la plate-forme pétrolière *Deepwater Horizon* pour pomper le pétrole s'échappant du pipeline fuyard reliant le puits à l'ex-plate-forme. Désarmé depuis septembre 2015. Il devrait rejoindre ses sisterships à Aliaga.



26 mai 2010. © U.S. Coast / Patrick Kelley

Discoverer Spirit. OMI 9212797. Longueur 254 m. Pavillon Îles Marshall. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 2000 à El Ferrol (Espagne) par Astano. Propriétaire Transocean Ltd (Suisse). Désarmé depuis juin 2015. Vendu pour démolition en novembre 2019 à Rota Shipping Inc enregistré à Panama. Echoué à Aliaga.

Vitoria 10000 (ex-Petrobras II 10000). OMI 9445150. Longueur 228 m, 44.779 t. Pavillon Îles Marshall, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Vitoria*. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 2010 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Petrobras (Brésil). Le 18 septembre 2019, la compagnie brésilienne met en vente aux enchères électroniques le *Vitoria 10000* en l'état à Rio de Janeiro (Brésil). Le *Vitoria 10000* est un navire de forage en eaux profondes (jusqu'à 3048 m) de 6ème génération, capable de forer jusqu'à 11.430 m dans les sédiments. Les experts estiment sa valeur entre 105 et 126 millions US\$; le prix plancher était de 47,7 millions US\$. Aucun acheteur ne se manifeste. Les frais de remise en service du navire seraient trop importants. Une seconde enchère est organisée à la mi-octobre, le prix plancher est réduit à 5 millions US\$, le navire est attribué pour 15 millions US\$. Selon le courtier Bassoe Offshore spécialisé dans les plates-formes et navires de forage, le *Vitoria 10000* a été acheté pour démolition. En décembre 2019, il est abrégé en *Vitoria* et dépavillonné. Sa destination finale n'est pas connue à ce jour. Au prix de 335 US\$ la tonne, il s'agit de toute évidence du sous-continent indien. Selon son AIS (Automatic Identification System), le *Vitoria* est attendu à Mumbai, plus probablement Alang.



Vitoria 10000, 23 janvier 2019, désarmé au large du Brésil. © Marine Brésilienne

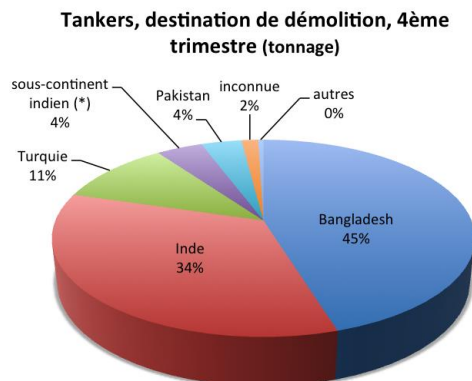
Tanker

Octobre-novembre-décembre 2019

45 démolitions. 33% des navires, 31 % du tonnage. Le nombre de tankers démolis est en augmentation sensible par rapport au précédent trimestre (+52%). Le tonnage a plus que doublé.

Le Bangladesh et l'Inde se partagent les trois quarts des tankers démolis. La Turquie se classe 3ème. Aucun tanker n'a été démolé en Europe.

L'âge moyen au moment de la démolition est de 31 ans; il est de 27 ans pour les tankers chimiques, 32 ans pour les pétroliers, 37 ans pour les transporteurs de gaz.

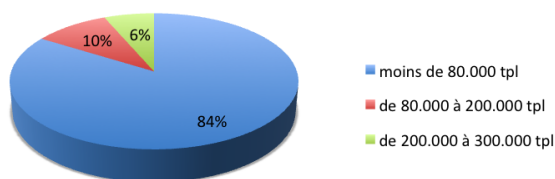


(*) sous-continent indien, destination exacte non connue à ce jour

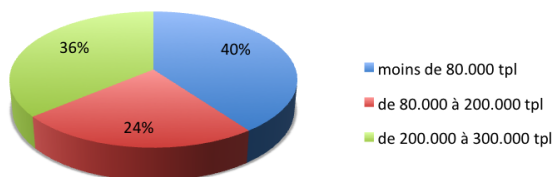
Tanker pétrolier

31 démolitions. Plus des deux tiers des tankers. Au moins 12 (39%) ont été dépavillonnés avant le départ à la casse.

Pétroliers démolis, 4ème trimestre 2019 (unités)



Pétroliers démolis, 4ème trimestre 2019 (tonnage)



2 supertankers VLCC (Very Large Crude Carrier) sont destinés à la casse contre aucun au trimestre précédent. 3 navires avaient un port en lourd compris entre 80.000 et 200.000 t. La grande majorité était constituée de "petits" pétroliers de moins de 80.000 t. En tonnage, 2 supertankers représentent quasiment une flotte de 26 petits tankers.

4 pétroliers appartenaient à des armateurs européens. Seul le *Stena Sirita* a été dirigé vers un chantier inclus dans la liste des chantiers autorisés par l'Union Européenne, le chantier turc Loyal. Les *Despina Andrianna*, *Navarino* et *Seafrost* appartiennent à des armateurs grecs; les deux premiers ont été dirigés vers le Bangladesh, le troisième, en avarie machines au Cap (Afrique du Sud) attend l'autorisation de gagner lui aussi le sous-continent indien.



Stena Sirita, arrivée à Aliaga. © Selim San

L'âge des pétroliers au moment de la démolition va de 48 ans pour le simple coque *PT Progress*, construit au Japon (p 45) à 19 ans pour le double coque *Despina Andrianna* devenu le comorien *Zara* (p 41). Tous deux ont été démolis au Bangladesh. L'âge moyen est de 32 ans.

tanker pétrolier

Adam Moosa (ex-*Ibis*, ex-*Ivy II*, ex-*S Dua*, ex-*Seo Dua*). OMI 9082154. Longueur 78 m, 1.200 t. Pavillon Niue. Société de classification International Ship Classification. Construit en 1993 à Singapour par ASL. Propriétaire Silver Star Ship Management (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition au Pakistan.

Adam Moosa, Gadani, parcelle 16-17, décembre 2019.

© Gadani Shipbreaking



Al Shroog (ex-*Sam Jin n°3*, ex-*Fuji n°7*, ex-*Fuji Maru n°7*). OMI 8301254. Longueur 82 m, 1.179 t. Pavillon Tanzanie. Société de classification Intertek Maritime Bureau. Construit en 1983 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. Propriétaire Etihad Engineering & Marine (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2010 et 2012 à Bushire (Iran), en 2016 à Bandar Khomeini (Iran), en 2017 de nouveau à Bushire puis à Bandar Khomeini et en 2018 de nouveau à Bushire. Vendu pour démolition au Pakistan.

Al Shroog, Gadani, octobre 2019. © Gulzar Khan



Delight (ex-*Keoyoung Prince*, ex-*Sutra Tiga*, ex-*Sun Marina*). OMI 9038103. Longueur 122 m, 2.855 t. Pavillon Inde, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Del*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1992 à Uwajima (Japon) par Miyoshi. Propriétaire Seven Islands Shipping Ltd (Inde). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition en Inde. 518 US\$ la tonne incluant 580 t d'inox.

Despina Andrianna (ex-*Chemtrans Ray*, ex-*Emerald Ray*). OMI 9182667. Double coque. Longueur 227 m, 13.745 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage renommé *Zara*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 2000 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire ProPer In Management Inc (Grèce). Détenu en 2016 à Matanzas (Cuba). Le *Despina Andrianna* était depuis plusieurs années utilisé par la PDVSA (Petróleos de Venezuela SA) pour transporter ses produits vers Cuba. Le 5 avril 2019, le navire, son manager et son armateur sont sanctionnés par le Département du Trésor US pour avoir continué à livrer Cuba entre février et mars 2019, soit après la mise en œuvre de la politique de sanctions des autorités étatsuniennes contre PDVSA le 28 janvier 2019. Devenu le *Zara*, il s'échoue pour démolition au Bangladesh le 13 décembre 2019. 344 US\$ la tonne.



Despina Andrianna, à quai à Curacao, 2 avril 2015. © OD / Marine Traffic

Didi (ex-*Al Deerah*). OMI 8619455. Longueur 183 m, 9.260 t. Pavillon Nigéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Iddi*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Geoje (Corée du Sud) par Samsung. Propriétaire Sea Transport Services Nigeria (Nigéria). Racheté par Machtrans Ship basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh.

Eastern Glory (ex-Jian She 5). OMI 8508228. Longueur 107 m, 2.970 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Isthmus Bureau of Shipping. Construit en 1986 à Shanghai (Chine) par Hudong Shipyard. Propriétaire Jin Hao Ship Management Co Ltd (Taiwan). Détenu en 2009 à Canton (Chine), en 2010 à Nankin (Chine), en 2011 à Chennai (Inde) et en 2013 de nouveau à Canton.



Singapour, 2 août 2012. © Harvey Wilson

23 janvier 2019, l'*Eastern Glory* est au mouillage au large de Batam. Il a été arrêté par la Marine indonésienne pour trafic illégal de diesel. Il chasse sur ses ancres, est emporté par le courant et va percuter un pont de Barelang, le n°2 dans la série de 6 ponts qui relie les îles de **Batam**, **Rempang**, et **Galang** (Îles Riau, Indonésie). Il est déclaré perte totale. Le 24 octobre 2019, il s'échoue pour démolition à Chattogram.



Capture d'écran Tribun Batam

FSO Cendor (ex-Evros, ex-Hong Ze Hu). OMI 8021983. Converti en stockage flottant en 2006. Longueur 225 m, 12.877 t. Pavillon Malaisie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1983 à Namura (Japon) par Imari. Propriétaire MISC BHD (Malaisie). Vendu en l'état en 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.

© MISC



Hercules 1 (ex-Speranza, ex-La Esperanza, ex-EHM Maersk, ex-British Valour, ex-Elisabeth Maersk). OMI 9002609. Double coque. Utilisé comme stockage flottant FSO depuis 2015. Longueur 344 m, 40.970 t. Pavillon Panama. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1993 à Lindo (Danemark) par Odense Staalskibs. Propriétaire Sino Shipping Holdings Ltd (Hong Kong, Chine).. Vendu en l'état à Singapour pour démolition en Inde. 340 US\$ la tonne incluant 450 t 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.



Speranza, au mouillage à Tanjung Pelepas (Malaisie), 18 février 2016. © SMP Marine Traffic

Jamal (ex-Cemal C, ex-Rising One, ex-Awash). OMI 8814213. Longueur 94 m, 1.527 t. Pavillon Comores, Panama pour son dernier voyage. Société de classification inconnue. Construit en 1989 à Kiel (Allemagne) par Lindenau. Propriétaire Al-Rafedain Shipping & Trading (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2006 à Cochin (Inde) et en 2007 à Bandar Khomeini (Iran). Vendu pour démolition au Pakistan.

Lorena BR (ex-Lorena). OMI 8617055. Longueur 176 m, 10.845 t. Pavillon Brésil. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1996 à Rio de Janeiro (Brésil) par Caneco. Propriétaire Transpetro (Brésil). Détenu en 2009 à Gwangyang (Corée du Sud). Vendu en l'état à Fortaleza (Brésil) pour démolition au Bangladesh. 328 US\$ la tonne incluant le carburant du voyage.

Au large de Rio de Janeiro (Brésil), 1er juillet 2015.
© Athila Bertoncini



Nan Hai Fa Xian (ex-Agip Campania). OMI 7365447. Converti en stockage flottant FSO en 1990. Longueur 350 m, 36.190 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Nan Hai*. Société de classification American Bureau of Shipping puis International Register of Shipping à partir d'octobre 2019. Construit en 1976 à Monfalcone (Italie) par Italcantieri. Propriétaire CNOOC FPSO Ltd (Chine). Racheté par Machtrans Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 325 US\$ la tonne. Le dégazage des citernes est à la charge de l'acheteur.



Mer de Chine, 12 juin 1999. Au premier plan le *Nan Hai Fa Xian*. © Giovanni Aprea

Navarino (ex-Front Fighter, ex-Edgeless, ex-Knock Dun). OMI 9000194. Double coque. Longueur 274 m, 22.520 t. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage abrégé en *Rino*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Belfast (Royaume-Uni) par Harland & Wolff. Propriétaire Navigator Tankers (Grèce). Vendu en l'état à Fujairah (Émirats Arabes Unis). 408 US\$ la tonne. Après une escale à Colombo (Sri Lanka), le *Rino* s'échoue à Chattogram.

Navarino, Pachi Megara (Grèce), 6 octobre 2016.
© Demosthenes Kyriakoulis



Orchids (ex-*Magic 1*, ex-*Chem Jasmin*, ex-*Agamemnon*, ex-*Mekhanik Vraskov*, ex-*Parapola*). OMI 8323393. Ex chimiquier converti en double coque en 2007 puis en pétrolier transporteur de produits raffinés en 2010. Longueur 170 m, 7.280 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1986 à Kawajiri (Japon) par Kanda Zosensho. Propriétaire Seven Islands Shipping Ltd (Inde). Détenu en 2001 à Port Hawkesbury (Canada), en 2008 à Baltimore (États-Unis) et en 2009 à Bandar Abbas (Iran). Vendu en l'état à Colombo (Sri Lanka) pour démolition au Bangladesh. 382 US\$ la tonne.

Paris. OMI 8870906. Longueur 61 m, 687 t. Pavillon Russie, Mongolie pour son dernier voyage renommé *Paris VL*. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping, Cosmos Marine Bureau depuis septembre 2019. Construit en 1979 à Rousse (Bulgarie) par le chantier Ivan Dimitrov. Propriétaire EM Shipping Ltd (Russie). Racheté en septembre 2019 par Clartex Group enregistré aux Seychelles et annoncé démolition. Selon son AIS, il aurait quitté Vladivostok le 12 septembre avec pour destination "Chitago", une variante de "Chittagong" ou un leurre. Le *Paris VL* a été repéré le 26 septembre dans le port de Busan (Corée du Sud) dans un chantier de démolition.



Paris Vladivostok (Russie), 14 mars 2015.
© Sergei Skriabin



Busan (Corée du Sud), 26 septembre 2019, en attente de démolition. © Vladimir Tonic

Pedreiras. OMI 8421171. Longueur 218 m, 14.181 t. Pavillon Brésil. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1994 à Niteroi (Brésil) par Ishibras. Propriétaire Petrobras (Brésil). Vendu en l'état à Rio de Janeiro (Brésil) pour démolition en Inde. 303 US\$ la tonne.



Pedreiras, 30 mai 2014. © dhsales

Pelita Samudera (ex-*Galaxy*, ex-*Andhika Adiparwa*). OMI 8500094. Simple coque. Longueur 107 m, 2.283 t. Pavillon Indonésie, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Samudera*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia, International Ship Classification depuis novembre 2019. Construit en 1985 à Imabari (Japon) par Higaki. Propriétaire Waruna Nusa Sentana, Pt (Indonésie). Racheté par le cash buyer indien Trinitas Ship Management Pvt Lt avant son départ pour démolition au Bangladesh. 347 US\$ la tonne.



Indonésie, 9 octobre 2017. © Aris Munandar

Perintis (ex-*Hitra*, ex-*Rebecca*, ex-*Marine Reunion*, ex-*Esso Spain*). OMI 7925819. Longueur 245 m, 24.200 t. Pavillon Malaisie. Société de classification American Bureau of Shipping. Lancé comme libérien *Esso Spain* pour Esso Tankers Inc, de Monrovia, il est victime d'un incendie le 2 juillet 1982 pendant sa construction. 15 ouvriers des chantiers taiwanais China Shipbuilding Corp de Kaohsiung y trouvent la mort. Avant son achèvement en 1984, il est racheté par la compagnie américaine Marine Transport Lines, de New York, qui le rebaptise *Marine Reunion* sous pavillon libérien. Il a été affrété coque nue depuis sa mise en service en 1984 jusqu'en 1987 par la Société Maritime Shell, branche maritime française du groupe Shell sans changer de nom ni de pavillon, mais avec équipage français.

Devenu en 1987 le libérien *Rebecca* (Caribbean Tankers Corporation, gérance à New York), en 1990 le norvégien *Hitra* (J.Ludwig Mowinckels Rederi, de Bergen), et en 1998 le *Perintis*.



Le tanker *Rebecca* Collection Kees Helder

Il est converti en 1999 par Malaysia Shipyard & Engineering et utilisé comme stockage flottant dans les gisements de Malong Anding / Sotong Anding (MASA) au large de la Malaisie. Propriétaire Sabah International Petroleum (Malaisie). Désarmé à Labuan (Malaisie). En décembre 2019, il est annoncé vendu en l'état pour démolition au Bangladesh. 320 US\$ la tonne.



Collection Kees Helder



Le FPSO *Perintis*

© Mahar Affandey H.

L'Amérique du Sud manque de chantiers de démolition des navires. La compagnie d'État brésilienne Petrobras envoie 3 tankers en Inde. (Voir aussi *Pedreiras*, page précédente).

Pirai. OMI 8617081. Longueur 224 m, 13.828 t. Pavillon Brésil. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1990 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishibras. Propriétaire Petrobras (Brésil). Vendu en l'état à Rio de Janeiro (Brésil) pour démolition en Inde. 284 US\$ la tonne.



Pirai, au mouillage à Rio de Janeiro, février 2017. © W. Yof



Pirajui, janvier 2006 au départ de Santos (Brésil). © Marcelo Lopes

Pirajui. OMI 8617079. Longueur 224 m, 13.409 t. Pavillon Brésil. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1990 à Rio de Janeiro (Brésil) par Ishibras. Propriétaire Petrobras (Brésil). Vendu en l'état à Rio de Janeiro (Brésil) pour démolition en Inde. 284 US\$ la tonne.

tanker pétrolier

PT Progress (ex-*Ocean Progress*, ex-*Soeraya Emas*, ex-*Kolim Duta*, ex-*Marcom Premium*, ex-*Koryo Maru*). OMI 7221770. Simple coque. Longueur 94 m, 1.458 t. Pavillon Mongolie. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1971 à Imabari (Japon) par Asakawa. Propriétaire Jin Hao Ship Management Co (Taiwan). Vendu pour démolition au Bangladesh. 320 US\$ la tonne.

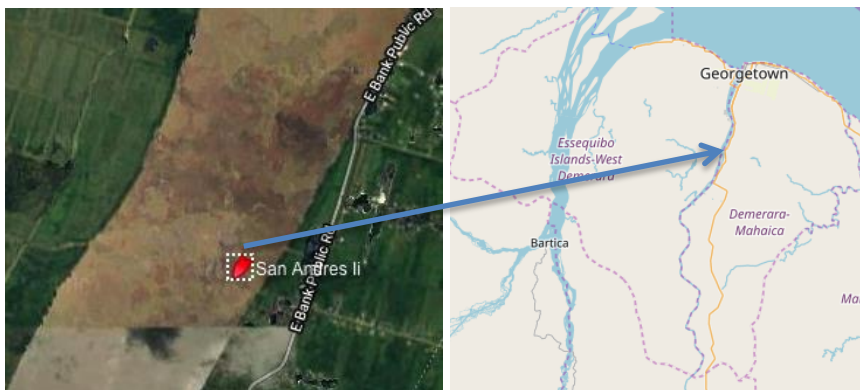


Kaohsiung (Taiwan), 29 avril 2017. © Ya Ray Yang

San Andres II (ex-*Ellen*, ex-*Ellen Theresa*, ex-*Cheyenne*, ex-*Cisca*, ex-*Regina*). OMI 8129450. Double coque. Transporteur d'huile végétale converti pour le transport de produits pétroliers raffinés en 2011. Longueur 85 m. Pavillon Colombie, Guyana depuis octobre 2019. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Beykoz (Turquie) par Meltem. Détenu en 2008 à Mikolyev (Ukraine). Revendu par son armateur colombien Transpetrol Ltda à Global Commercial Import/Trans (Guyana) en octobre 2019. Selon le Lloyd's Register of Shipping, le *San Andres II* a été vendu pour démolition en octobre 2019 mais son statut officiel dans la base de données Equasis est toujours en service. Il a quitté son port d'attache de Carthagène (Colombie) pour Georgetown au Guyana mais ne semble pas avoir repris d'activité.



Terminal Chevron de Carthagène (Colombie). © Luis Zurita



Dernière localisation connue du *San Andres II*.
Capture d'écran Marine Traffic

Sea Frontier (ex-*Eishin Maru n°8*). OMI 8911126. Longueur 104 m. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1989 à Hashihama (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Star Formula Marine Services (Singapour). Le 30 janvier 2019, le *Sea Frontier* heurte un rocher à l'entrée est du détroit de Singapour. Il prend l'eau et sombre par l'avant. Il transporte du diesel marin de Singapour à Tanjung Penyusop (Malaisie). Les 11 membres d'équipage et un passager malaisien sont secourus par le *Formula One* (OMI 9133989), un tanker qui navigue près du lieu de l'accident. Le navire est allégé et renfloué début février; le remorqueur *SSE Natalie*, la barge grue *SSE Ignatius* et le tanker *Eustance* (OMI 8907694) participent aux opérations. Le *Sea Frontier* est déclaré perte totale puis finalement annoncé "vendu pour recyclage". Sa destination n'est pas connue à ce jour.



Mars 2013, Singapour.
© Michael G Klingsick



Opérations de renflouement, 7 février 2019.
Capture d'écran Maritime Bulletin

Seafrost (ex-*Kapitan Korotaev*, ex-*Kapitan Korotayev*). OMI 8517061. Converti en double coque en 2007. Longueur 151 m, 5.860 t. Pavillon Libéria. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1988 à Pula (Croatie) par Uljanik. Propriétaire Baltmed Reefer Services Ltd (Grèce). 13 novembre 2019: le *Seafrost* en provenance de Montevideo (Uruguay) est en difficulté et en panne de propulsion au large des côtes sud-africaines. Heureusement, le *SA Amandla* veille, se porte à son secours et le remorque jusqu'au Cap (Afrique du Sud). A 31 ans, le *Seafrost* est déclaré perte totale et vendu en l'état pour démolition. Sa destination finale n'est pas connue à ce jour. 340 US\$ la tonne.



Juillet 2004, le *Kapitan Korotaev* dans le canal de Kiel (Allemagne). © Marcus / Vessel Tracker



Novembre 2019, *Seafrost* en remorque du *SA Amandla*. © Cape Post

Stena Sirita. OMI 9188099. Double coque. 263 m, 23.862 t. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. Propriétaire Standard Marine Tonsberg AS (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie dans le chantier Leyal, un des chantiers d'Aliaga inclus dans la liste des installations agréées par l'Union Européenne. 260 US\$ la tonne.

Stena Sirita, en cours de déchargement au poste n°10 de la C.I.M, Le Havre (France), 14 septembre 2010. © Pascal Bredel



Success Total XXXI (ex-*Dimitra*, ex-*Vanguard*, ex-*Ostankino*) OMI 8913605. Double coque. Utilisé depuis 2012 comme stockage flottant FSO. Longueur 183 m, 8.785 t. Pavillon Indonésie, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Total*. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Incheon (Corée du Sud) par Halla. Détenu en 2008 à Gladstone (Queensland, Australie). Propriétaire Putra Utama Line pt (Indonésie). Racheté en l'état en Indonésie par le cash buyer indien Machtrans Ship Management Pvt Ltd avant son départ par ses propres moyens pour démolition au Bangladesh. 335 US\$ la tonne incluant 200 tonnes de résidus d'hydrocarbures.



Success Total XXXI, Singapour, 19 juin 2012. © Capt.Turboboss

Tala (ex-*Lourdes*, ex-*Vijaydoot*, ex-*Tomoe 7*). OMI 8316986. 115 m, 2.607 t. Pavillon Comores, Gabon pour son dernier voyage renommé *Dalas*. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1984 à Imabari (Japon) par Asakawa. Propriétaire jusqu'en août 2018 Seven Islands Shipping (Inde). Racheté par Desire Shiptrade SA enregistrée aux Îles Marshall. Échoué pour démolition au Pakistan. 330 US\$ la tonne.

Tigr-1 (ex-*Renda*, ex-*Aleiska*, ex-*Aleysk*). OMI 8129618. Simple coque renforcé glace. Longueur 113 m, 3.225 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1984 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola Oy. Propriétaire Tigr-Oil LLC Russie). Détenu en 2003 à Nakhodka (Russie) et en 2007 à Anchorage (Alaska, États-Unis). Vendu pour démolition au Bangladesh.



Tigr-1, Vladivostok, 23 mars 2017. © **Sergei Skriabin**

Trust Honor (ex-*Golden Craig*). OMI 8419362. Simple coque. Longueur 108 m, 2.296 t. Pavillon Indonésie, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Honor*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia. Construit en 1985 à Imabari (Japon) par Higaki. Détenu en 2005 à Gladstone (Australie) puis à Melbourne (Australie). Propriétaire Waruna Nusasentana Pt (Indonésie). Racheté par le cash buyer Trinitas Ship Management Pvt Ltd basé en Inde avant son départ pour démolition au Bangladesh. 347 US\$ la tonne.



Singapour, 8 mars 2007. © **Michael Klingsick**

Virginia-N (ex-*Sampow Palm*, ex-*Choyang Ace*, ex-*Anguk No. 21*, ex-*Seo Joo*). OMI 8224016. Simple coque. Longueur 82 m, 1.126 t. Pavillon Moldavie. Société de classification inconnue. Construit en 1982 à Ulsan (Corée du Sud) par Banguhjin. Propriétaire Rashid Al Zary Ships Supply (Émirats Arabes Unis). Vendu pour démolition en Inde.

24 juillet, 2011, *le Sampow Palm* au départ de Bangkok (Thaïlande), au passage du pont Bhumibol II. © **avcomth**



tanker pétrolier

Vostok, Vladivostok (Russie), 13 février 2016.
© Sergei Skriabin



Vostok (ex-*Kropotkin*). OMI 7923665. Longueur 116 m, 3.228 t. Pavillon Russie, Palaos pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping puis International Register of Shipping pour son dernier voyage Construit en 1981 à Rauma (Finlande) par Rauma-Repola. Propriétaire Price Co Ltd (Russie). Vendu pour démolition au Bangladesh. 355 US\$ la tonne.

Windsor (ex-*Pure Grace*, ex-*Tver*). OMI 9112129. Double coque. Longueur 181 m, 9.574 t. Pavillon Inde. Société de classification Indian Register of Shipping. Construit en 1996 à Trogir (Croatie) par Brodotrogir. Propriétaire Seven Islands Shipping (Inde). Détenu en 2016 à Muuga (Estonie). Vendu pour démolition dans le sous-continent indien. 405 US\$ la tonne. Sa dernière position le situe à Colombo (Sri Lanka).



Pure Grace, arrivée au port de Ventspils, (Lettonie), 16 janvier 2016. © AB / Marine Traffic

Tanker chimiquier

Androussa (ex-Loussana, ex-Androussa, ex-Faja, ex-Faja de Oro II, ex-Torm Alice). OMI 9101182. Double coque. Longueur 183m, 9.606 t. Pavillon Libéria, Saint-Kitts-et-Nevis pour son dernier voyage abrégé en *Roussa*. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1995 à Onomichi (Japon) par Onomichi Zosen. Propriétaire Androussa Shipping Sa (Grèce). Racheté par Comsic King Holding Ltd enregistré aux Iles Vierges Britanniques aux bons soins de BBN Shipmanagement Pvt Ltd de Mumbai (Inde). Vendu pour démolition au Bangladesh. 380 US\$ la tonne.



Androussa, Patra (Grèce), 22 février 2014. © SP / Marine Traffic

Aurora. OMI 9187497. Longueur 170 m, 10.133 t. Double coque. Pavillon Îles Marshall, Palaos pour son dernier voyage abrégé en *Rora*. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 2000 à Viana do Castelo (Portugal) par Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. Propriétaire Polska Zegluga Morska PP (Pologne). Vendu en l'état à Sikka (Inde) pour démolition en Inde. 440 US\$ la tonne incluant 486 t d'inox.



Las Palmas (Canaries, Espagne), 27 février 2018. © Lars Staal

Blue April (ex-Agatha, ex-L Star, ex-Jovian Lilac, ex-Shoun Nectar). OMI 8323551. Longueur 113 m, 2.741 t. Pavillon Panama. Société de classification Overseas Marine Certification Services. Construit en 1984 à Kochi (Japon) par Kochi Jyuko. Propriétaire Choice Shipping Co Ltd (Seychelles). Détenu en 2003 à Canton (Chine), en 2004 à Haldia (Inde), en 2008 à Bushire (Iran), en 2009 à Bandar Khomeini (Iran) et en 2011 à deux reprises puis en 2016 à de nouveau Bushire. Échoué pour démolition au Pakistan sous le nom de *Topaz*.



Le *Blue April*, golfe Persique, 23 avril 2017.
© Omid Nemati



Devenu le *Topaz*, Gadani, parcelle 60.
© Gadani Ship Breaking

GS Grand (ex-*OS Grand*, ex-*World Majesty*, ex-*Stolt Ntaba*, ex-*La Esperanza*). OMI 9020522. Longueur 132 m, 3.846 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Shipmate Pte Ltd (Singapour). Détenu en 2015 à Singapour. Vendu pour démolition au Bangladesh en remorque du *Magnanimous* (OMI 9298088).



2 novembre 1992, *La Esperanza* en sortie du Havre (France). © Pascal Breidel



GS Grand, Singapour, 13 novembre 2010. © A Mackinnon.

Karadeniz Powership Suat Bey (ex-*Stolt Egret*). OMI 9004308. Longueur 100 m, 2.348 t. Pavillon Libéria. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1992 à Fukuoka (Japon) par Fukuoka Zosen. Propriétaire Karmarine Karadeniz (Turquie). Vendu pour démolition en Inde. 615 US\$ la tonne incluant 400 t d'inox. Il quitte Takoradi (Ghana) le 17 décembre et se dirige vers Alang.



Remontée de l'Escaut, 15 mai 2004, sous les couleurs des chimiquiers Stolt. © Marc Ottini



Stolt Egret Chenal d'entrée du Havre (France), 23 juin 2015. © Pascal Breidel



Karadeniz Powership Suat Bey, à Marseille en cours de changement de nom, 5 novembre 2015. © Pascal Breidel



Lady Noor (ex-*Syros II*, ex-*Reem-1*, ex-*Kingston*, ex-*Omega AF Donso*, ex-*Rankki*, ex-*Polar Scan*). OMI 8027200. Longueur 141 m, 4.290 t. Pavillon Comores. Société de classification inconnue. Construit en 1982 à Vuosaari (Finlande) par Valmet. Propriétaire Pilot Shiptrade Inc (Irak). Vendu pour démolition au Pakistan. 360 US\$ la tonne incluant une hélice de 12 tonnes.

Maiden Standard (ex-Kohzan Maru II). OMI 8808329. Simple coque. Longueur 159 m, 4.850 t. Pavillon Indonésie, Niue pour son dernier voyage abrégé en *Standard*. Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia, International Ship Classification depuis novembre 2019. Construit en 1989 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. Propriétaire Waruna Nusa Sentana Pt (Indonésie). Détenu en 2011 à Portland (Oregon, États-Unis). Racheté par le cash buyer indien Trinitas Ship Management Pvt Ltd avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Au mouillage à Balikpapan (Indonésie), 10 août 2016. © Husni

NCC Jubail (ex-Bow Jubail, ex-NCC Jubail). OMI 9087025. Longueur 183 m, 11.049 t. Pavillon Norvège puis Arabie Saoudite en juin 2019. Société de classification Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Floro (Norvège) par Kvaerner Verft. Détenu en 2002 et 2018 à Rotterdam (Pays-Bas). En juin 2018 la détention est consécutive à un accident: le chimiquier alors exploité par le norvégien Odfjell Tankers AS avait heurté une jetée et répandu 220 t de fioul dans les eaux du port. Propriétaire National Chemical Carriers Ltd (Arabie Saoudite). En juin 2019, il est annoncé vendu pour démolition au prix de 827 US\$ la tonne incluant 2250 t d'inox. Il continue ses activités entre les Émirats Arabes Unis, l'Arabie Saoudite, la Malaisie, la Chine et Singapour pendant quelques mois. En décembre 2019, il est de nouveau revendu à Cobb Maritime No 5 Ltd enregistré aux Îles Marshall et s'échoue finalement à Alang le 17 décembre abrégé en *Jubail*.



SCHIP RAMT STEIGER, 300 TON OLIE IN HET WATER
GEULHAVEN ROTTERDAM

FLASHPHOTO.nl
23-06-2018



Pollution dans le port de Rotterdam.
Capture d'écran Flashphoto.nl

Tamgout (ex-Hyun Yang). OMI 9120425. Longueur 101 m. Pavillon Algérie. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1995 à Ulsan (Corée du Sud) par Banguhjin. Propriétaire Nolis SpA (Algérie). Médaille d'or des navires sous normes du trimestre avec 10 détentions en 2002 à Barcelone (Espagne), Hambourg (Allemagne) et Vlaardingen (Pays-Bas), en 2005 à Ambarli (Turquie), en 2007 à Anvers (Belgique), en 2008 dans l'enclave de Ceuta (Espagne), en 2009 de nouveau à Barcelone, en 2011 à Izmir (Turquie), en 2013 à Sète (France) et en 2017 à Novorossiysk (Russie). Octobre 2019: le *Tamgout* a quitté Bejaïa (Algérie), il est en route pour Yuzhny (Ukraine). Le 21 octobre, 2 marins qui travaillent sur une citerne sont pris de malaise et meurent asphyxiés. Le tanker est mis au mouillage au large de Bizerte (Tunisie). Le 2 décembre, il s'échoue pour démolition à Aliaga dans le chantier Öge Gemi Sokum.



Tamgout, 3 septembre 2019, au large de Barcelone (Espagne). © Patrick Vandervorst

Yong Tong 1 (ex-OS Phoenix, ex-World Dynasty, ex-Stolt Ntombi, ex-Ntombi, ex-May Fair I). OMI 9041837. Longueur 132 m, 4.205 t. Pavillon Panama. Société de classification Korean Register of Shipping. Construit en 1991 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. Propriétaire Shanghai Huitong Shipping Co Ltd (Chine). Détenu en 2007 à Bushire (Iran), en 2011 à Yantai (Chine) et en 2014 à Tuticorin (Inde). Vendu pour démolition en Inde.



Yong Tong 1, 31 mars 2017, port de Colombo (Sri Lanka)
© Sydney Sinclair



Alang. © Vaja Nilesh

Transporteur de gaz

Navimax 1 (ex-Transgas 1, ex-Transcarib, ex-Galp Lisboa). OMI 8206624. Longueur 87 m, 1.963 t. Pavillon Pérou. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Bilbao (Espagne) par Tomas Ruiz de Velasco. Propriétaire Navimax SA (Pérou). Selon Bureau Veritas, il a été "vendu pour recyclage". Sa dernière position le situe à Callao (Pérou), sa destination finale n'est pas connue.



Au mouillage à Basseterre (Saint-Kitts-et-Nevis), juin 2010. © Tony Powell



En novembre 2014, la compagnie d'État vénézuélienne **Petróleos de Venezuela SA (PDVSA)** annonce la vente d'un lot de 6 navires pour démolition (Cf. "[A la Casse](#)" n°38, p 38). La destination finale des tankers pétroliers *Moruy*, *Paria*, *Morichal*, *Leander* et des transporteurs de gaz *Paramacay* et *Yavire* n'est pas précisée, leur prix de vente est de 135 US\$ la tonne mais en fin de compte, l'opération n'aboutit pas. Les 6 navires restent au Vénézuéla.

Le *Moruy* (OMI 8114704) aurait été démoli en 2015 par un chantier non identifié. En juillet 2017, le *Paria* (OMI 8114699) est racheté par Cartier Shipping Inc enregistré aux Iles Marshall. Il part en remorque et est échoué à Alang le 15 décembre 2017 (Cf. "[A la Casse](#)" n°50 p 40). En 2018, c'est au tour du *Morichal* (OMI 8114986) devenu le *Rich* sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis d'être remorqué jusqu'à Alang (Cf. "[A la Casse](#)" n°53 p 25).

En mars 2018, le *Leander* (OMI 8114998), le *Paramacay* et le *Yavire* sont rachetés par la compagnie colombienne Giraldo Y Gomez SA. A l'automne 2019 le duo *Paramacay* et *Yavire* est acheminé sur le transporteur de colis lourds semi submersible *GPO Grace* (OMI 9760421) depuis le Vénézuéla jusqu'à Aliaga.

Le sort du pétrolier *Leander*, devenu le togolais *Leander 1* n'est pas encore éclairci.

Paramacay. OMI 8123638. Longueur 146 m, 6.600 t. Pavillon Togo. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1983 à Turku (Finlande) par Wartsila. Il était désarmé en baie d'Amuay (Vénézuéla) depuis 2013.



Août 2008, arrivée à Willemstad, port de Curacao.
© Cees Bustraan



Octobre 2016, désarmé en baie d'Amuay (Vénézuéla).
© Foggy



Gibraltar, 7 décembre 2019. © Gibfran 46



© Eren Topcu



Les deux inséparables sont échoués le 19 décembre dans le chantier de démolition Şimşekler Gıda Gemi Sokum.

Le *Paramacay* et le *Yavire* échoués à Aliaga. © Selim San

Yavire. OMI 8123626. Longueur 146 m, 6.600 t. Pavillon Togo. Société de classification inconnue. Construit en 1983 à Turku (Finlande) par Wartsila. Désarmé depuis 2012.

Unique 6 (ex-*Asean 2*, ex-*Sunrise*). OMI 7434482. Longueur 68 m. Pavillon Thaïlande. Société de classification inconnue. Construit en 1976 à Usuki (Japon) par Usuki Tekkosho. Propriétaire V C Marine Ltd (Thaïlande). En cours de démolition dans un chantier local thaïlandais sur le Chao Praya.

Navire de service offshore

Asso Zejt 1 (ex-*Asso Dodici*, ex-*Augustea Dodici*, ex-*Anne Viking*, ex-*Gruno Anne*). OMI 7393822. Longueur 64 m. Pavillon Malte. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1975 à Aukra (Norvège) par Aukra Bruk. Propriétaire Zejt Marine Services Ltd (Malte). Détenu en 2014 et 2017 à Zarzis (Tunisie). Vendu pour démolition en Turquie.



La Valetta (Malte), 24 novembre 2012. © Anthony Vella



Aliaga, décembre 2019. © Selim San

De Song (ex-*Neftegaz-56*). OMI 8418461. Longueur 81 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1987 à Szczecin (Pologne) par A.Warskiego Szczecinska. Les *Neftegaz* étaient une série de gros remorqueurs renforcés glace. Deux séries ont été construites entre 1983 et 1992. Ils ont été utilisés par la Marine russe et surtout dans leur format civil par les compagnies d'exploration et d'exploitation pétrolières.



Le sister ship *Neftegaz-55*, mer du Japon, baie de Pierre le Grand.
© Igoreshka / Fleetphoto.ru

Beaucoup ont été dispersés et rachetés par des compagnies pétrolières ou des sociétés de remorquage voire des marines militaires comme la Marine argentine en 2014 avec les *Neftegaz 51, 57, 61 et 71*. En été 2019, les courtiers spécialisés publient les avis de vente de plusieurs ex-*Neftegaz*: ils sont présentés comme "des navire de travail solides à prix modique à partir de 650.000 US\$". De son côté, depuis 2005, l'ex-*Neftegaz-56* était la propriété de la Shanghai Salvage Co (Chine). Vendu pour démolition en Chine.

Karadeniz Powership Ragip Bey (ex-*Seacor Valor*). OMI 9214939. Longueur 67 m, 1.470 t. Pavillon Libéria puis Sierra Leone depuis août 2019. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1999 aux États-Unis par Halter Marine. Propriétaire Karmarine Karadeniz (Turquie). Détenu en 2011 à Vungtau (Vietnam). Il quitte le Soudan le 30 novembre et arrive pour démolition au Bangladesh le 20 janvier 2020. 415 US\$ la tonne.

Sea Meadow 02 (ex-*Ocean Eagle*, ex-*Ocean Scout*, ex-*Sartor*, ex-*Northern Viking*, ex-*Veronica Viking*, ex-*Sealion Columbia*, ex-*Active Duke*). OMI 7434690. Longueur 68 m, 1.435 t. Pavillon Panama. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1976 à Ulsreinvik (Norvège) par Ulstein Hatlo. Propriétaire Hai Duong Co Ltd (Vietnam). Vendu pour démolition au Bangladesh. 365 US\$ la tonne.

Cuxhaven, 11 Novembre 2013. © Frank Katzer



Thebaud Sea. OMI 9219410. Longueur 81 m, 2.828 t. Pavillon Barbades. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1999 à Escatawpa (USA) par Moss Point Marine. Propriétaire McDermott Inc (États-Unis). Vendu en l'état à Al Khaimah (Émirats Arabes Unis) pour une destination de démolition non spécifiée.



Retour à Jebel Ali, février 2018. © Mc Dermott International

TSC Homa (ex-*Halul 36*, ex-*Mansal 38*, ex-*Unterweser 38*). OMI 8319885. Longueur 59 m, 1.365 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1984 à Papenburg (Allemagne) par Surken. Propriétaire Team Shippin Co Ltd (Émirats Arabes Unis). Détenu en 2016 à Khark Island (Iran). Vendu pour démolition en Inde.



TSC Homa, 27 juin 2016. © Kardooni/Vesseltracker

Remorqueur

"A la Casse " n°57 (p 22) annonçait la démolition imminente du remorqueur *Herakles*, suite à son rachat par un spécialiste des vieilles coques et son dépavillonnage sous les couleurs du Gabon. Effectivement il livre la plate-forme pétrolière auto-élevatrice *GSF Rig 124* aux chantiers d'Alang le 27 novembre et dans la foulée s'échoue pour démolition.

Herakles (ex-*Anglian Prince*, ex-*Hispania*, ex-*Salvageman*). OMI 7725805. Longueur 69 m, 1.885 m. Pavillon Malte puis Panama à partir de juillet 2019 et enfin Gabon. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1980 à Hong Kong (Chine) par Chung Wah Shipbuilding & Engineering Co Ltd.

Sous le nom d'*Anglian Prince*, il a longtemps été affrété avec les *Anglian Princess*, *Anglian Monarch* et *Anglian Sovereign* par les garde-côtes britanniques (Maritime and Coastguard Agency, MCA) en tant que remorqueur de sauvetage. En octobre 2004, il porte secours au sous-marin canadien *Chicoutimi*, ex-*Upholder* de la Royal Navy, victime d'un incendie lors de son transfert de la base navale de Faslane (Royaume-Uni) vers le Canada.



2004, l'*Anglian Prince* remorquant le *Chicoutimi*. © MCA



2010, remorquant l'*Astute*. © PenumbraLpZ

En octobre 2010, l'*Anglian Prince* est chargé de libérer le nouveau sous-marin nucléaire d'attaque de la Royal Navy *HMS Astute* échoué pendant des essais en mer sur un banc de galets devant l'île de Skye (Écosse, Royaume-Uni).

En 2011, le gouvernement britannique rogne sur la sécurité maritime et met un terme au contrat d'affrètement par le MCA de 4 remorqueurs de sauvetage dont deux opérant en Écosse. L'*Anglian Prince* quitte le service public: il est vendu à la compagnie suédoise Nestor Rederi AB, devient l'*Herakles* et passe sous pavillon maltais. Sous la pression de la communauté maritime et des responsables politiques écossais, le MCA annonce en juin 2012 qu'un remorqueur sera de nouveau affrété jusqu'en 2015 et affecté aux secours le long des côtes écossaises. L'ex-*Anglian Prince* retrouve sa patrie sous le nom d'*Herakles*.



Remorquage vers Lerwick, Iles Shetlands, 9 mai 2015. © Ian Leask

Son dernier propriétaire était Milverstone Mentor Ltd basé à Chypre. En juillet 2019, il est racheté par Hermes Maritime Services Pvt Ltd, spécialiste indien des navires en fin de vie. Il est abrégé en *Herakle* et passe sous pavillon corbillard du Gabon. Il s'échoue à Alang après une ultime livraison.

Karim (ex-*Istan Bull*, ex-*Hellas*, ex-*Petrola's Seamaster 20*, ex-*Nego Prince*). OMI 7419690. Longueur 51 m, 600 t. Pavillon Moldavie, Panama depuis octobre 2019. Société de classification Dromon Bureau of Shipping. Construit en 1975 à Higashino (Japon) par Matsuura Tekko. Propriétaire Awdeh Sea Solutions Co enregistré aux Îles Marshall. Détenu le 10 septembre 2011 à Montréal (Canada). Le *Karim* s'appelle alors *Hellas* et bat pavillon de Saint-Vincent-et-Grenadines. Il a été chargé de remorquer le laquier *Canadian Miner* vers les chantiers de démolition d'Aliaga. Tout juste libéré de détention, l'*Hellas* entreprend son périple transatlantique. Le voyage est un désastre. A peine sorti du golfe du Saint-Laurent, l'*Hellas* perd sa remorque. Le *Canadian Miner* dérive et finit par s'écraser le 20 septembre sur l'île de Scatarie en Nouvelle Ecosse, classée aire marine protégée depuis 1976. Le dernier morceau d'épave du *Canadian Miner* sera officiellement retiré le 22 juin 2015. A la suite de cet accident, un groupe de travail formé par Transports Canada élaborera la doctrine à respecter pour les opérations de remorquage en haute mer depuis le Canada vers des destinations internationales.



Mi-septembre 2011, le convoi *Hellas/Canadian Miner* à destination de la Turquie. © Jacques Gauthier



19 décembre 2012, Brest (France). © Erwan Guéguéniat

En janvier 2012, l'*Hellas* récidive dans l'échec en s'avérant incapable de remorquer le cargo *Federal Miramachi* en black out au large de Cherbourg (France) avec sa cargaison d'urée: le remorqueur de sauvetage *Abeille Liberté* avait heureusement pu se substituer au remorqueur défaillant.

Passé sous pavillon du Belize en septembre 2014, il continue sa carrière de corbillard avec entre autres les remorquages du ferry *Berkane*, ex-*Napoleon* de la SNCM, en février 2015 et *Naftocement XVI* en mars 2017 vers Aliaga

En décembre 2017, l'*Hellas* est vendu et devient le moldave *Istan Bull*. Renommé *Karim* en octobre 2018, il arrive à son tour pour démolition à Alang le 29 décembre 2019.

Voir au sujet du *Canadian Miner*: "[A la Casse](#)" n°25 p 1-2, "[A la Casse](#)" n°26, p 6-7 et "[A la Casse](#)" n°38, p 7-8

Trabajador 1 (ex-*Seiha Maru* n°2, ex-*Sun Arrow*). OMI 7817945. Longueur 69 m, 1.470 t. Pavillon Philippines. Société de classification Registro Italiano Navale. Construit en 1979 à Kochi (Japon) par .Kochi Jyuko Propriétaire Malayan Towage (Philippines). Rebaptisé *West Ocean 91* en novembre 2019, il quitte Cebu (Philippines) traînant en remorque le cargo philippin *Batangas Bay* destiné à la démolition au Bangladesh (p 23) puis s'échoue à son tour.



Yokohama (Japon), 29 décembre 2012. © Dexter/MarineTraffic

Navire de recherches

Aquila Explorer (ex-*Highland Patriot*, ex-*Stirling Fyne*, ex-*Edda Fjord*). OMI 8107115. Ex navire de service offshore converti en 2007 à Singapour pour la recherche sismique. Longueur 71 m. Pavillon Panama. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1982 à Hjørungavaag (Norvège) par Hjørungavaag Verksted A/S. Propriétaire Seabird Exploration (Norvège). Vendu pour une destination de démolition non spécifiée à ce jour.



Le supply *Highland Patriot*. A Yarmouth (Royaume-Uni) novembre 2002. © www.g4ivn



converti pour la recherche sismique. A Gijon Spain, août 2019. © [Gaspar Luis Prieto Garcia](#)

Atlantic Explorer (ex-*Deepworker*, ex-*Kinterbury*). OMI 7924255. Ex navire auxiliaire transporteur d'armes et munitions de la Royal Navy *Kinterbury A 378* converti en 2005. Longueur 70 m. Pavillon Panama. Société de classification Panama Maritime Documentation Services. Construit en 1981 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore Shipbuilders. Propriétaire Atlantic Marine & Aviation LLP (Royaume-Uni). Détenu en 2006 à Hull (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Turquie.



RMAS *Kinterbury A378*.
© [Andrew Harding](#)



Atlantic Explorer, Great Yarmouth (Royaume-Uni), 24 avril 2016. © [Andrew Chivers](#)

Atlantic Surveyor (ex-*Vos Baltic*, ex-*Telco Baltic*, ex-*Breeveertien*). OMI 8841565. Ancien baliseur converti en 2007. Longueur 61 m. Pavillon Libéria, Comores pour son dernier voyage. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1972 à Makkum (Pays-Bas) par Amels. Propriétaire Atlantic Marine & Aviation LLP (Royaume-Uni). Vendu pour démolition en Turquie par le chantier Ege Gemi Söküm.



21 juillet 2004, mer du Nord. © [Marine Traffic](#)



Heraklion (Grèce), 12 mars 2019. © [Sakis Antoniou](#)

Ramform Challenger. OMI 9141455. Longueur 86 m. Pavillon Bahamas. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1996 à Kragero (Norvège) par Tangen Verft, achevé à Tomrefjord par Langsten Slip & Båtbyggeri AS. Propriétaire PGS Geophysical AS (Norvège). Vendu pour démolition en Turquie par le chantier Egeçelik.



Ramform Challenger en sortie d'Hambourg (Allemagne), 14 juin 2011. © HaWek/Vesseltracker



Bremerhaven (Allemagne), 3 mai 2014.
© Urs O Honneger

Navire de surveillance en station

... ou chasseur d'épaves

Seaway Invincible (ex-*Tidewater Invincible*, ex-*Hornbeck Invincible*, ex-*Seaboard Invincible*, ex-*Invincible*). OMI 7016644. Ex navire de pêche converti en 1983 en navire anti pollution puis en 1988 en navire de surveillance en station pour les installations offshore. Longueur 71 m, 1.173 t. Pavillon Togo. Société de classification Panama Maritime Surveyors Bureau Inc. Construit en 1970 à Selby (Royaume-Uni) par Cochrane & Sons. Propriétaire Seaway Invincible Ltd enregistré à la Dominique aux bons soins de Hallström Holdings Pte Ltd domicilié à Singapour. Détenu en 2012 à Gibraltar (Royaume-Uni) et en 2018 à Singapour. Vendu pour démolition en Inde. Voir le chapitre The END, p 67 au sujet de la carrière protéiforme de cet ex chalutier reconverti en chasseurs de trésors.



Seaway Invincible, Greenock (Écosse, Royaume-Uni), 18 septembre 2015. © David MacKinnon

Drague

Ingwenya (ex-*H.R. Moffatt*). OMI 8019289. Puits 2830 m³. Longueur 111 m, 3.648 t. Pavillon Afrique du Sud. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Kinderdijk (Pays-Bas) par IHC Smit. Propriétaire Transnet National Ports Authority (Afrique du Sud). Vendu pour démolition en Inde.



Ingwenya, Durban (Afrique du Sud), avril 2006. © Marc Ottini

Jin Hang Jun 109 (ex-*Hang Hun 4005*, ex-*Tientsin Hao*). OMI 7378030. Puits 4453 m³. Longueur 129 m. Pavillon Chine. Société de classification China Classification Society. Construit en 1975 à Shimonoseki (Japon) par Mitsubishi. Propriétaire CCCC-TDC Binhai Environmental (Chine). Vendu pour démolition en Chine à Tianjin par Xingang Shipyard.



Jin Hang Jun 109. © Lodonkie / Vesseltracker

Vakul Prem (ex-*Stepan Demeshev*). OMI 8822533. Longueur 80 m, 2.448 t. Pavillon Palaos. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1988 à Rostock (Allemagne) par Neptun VEB. 19 dragues du type *Skadovsk* ou projet 101 ont été construites entre 1982 et 1990.

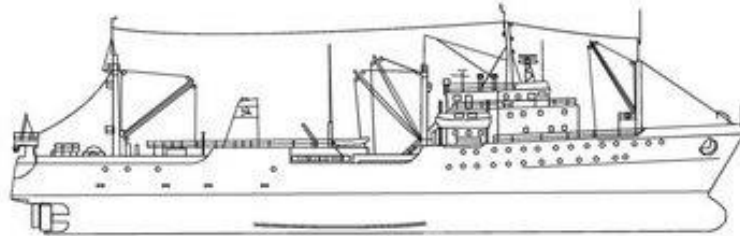
En 2015, la *Stepan Demeshev* avait quitté Tallinn (Estonie) à destination de l'Inde à bord du transporteur de colis lourds semi-submersible *Tern* (OMI 8000977, démolé en Turquie en 2017). Propriétaire Mercator Ltd (Inde). Vendu pour démolition en Inde.



Stepan Demeshev à Tallinn (Estonie), 15 avril 2009. © Bull

Navire-usine

L'*Aeronavt* et le *Prostor* sont deux représentants de la famille *Prometey* (ou Projet Atlantik 464), une série de 201 navires-usines construits entre 1974 et 1989 par le chantier est-allemand Volkswerft VEB pour la plupart et par le chantier naval roumain de Braila pour 6 d'entre eux. Ils étaient équipés pour la pêche des poissons pélagiques et de fond, la congélation (50 t /jour), la mise en boîte des foies (2400 boîtes/jour), la transformation en farine (50 t/jour de matière brute), et la production d'huile de foie de poisson (4,5 t/jour de matière brute). Tous deux étaient basés en Extrême-Orient et ont été dirigés vers le Bangladesh.



© SovietTrawler.narod

Aeronavt (ex-*Bruno Apitz*). 8225527. Longueur 102 m, 3.375 t. Pavillon Russie, Gabon pour son dernier voyage. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft VEB. Propriétaire Nakhodka Active Fishery (Russie). Son dernier port d'attache était Nakhodka dans l'Extrême-Orient russe. Racheté par le cash buyer indien Best Oasis Ltd avant son départ pour démolition au Bangladesh.



Aeronavt, au mouillage devant Chattogram, Bangladesh. 8 novembre 2019. © Mollick Abu Taher Rezwan

Prostor. OMI 8225632. Longueur 102 m, 3.270 t. Pavillon Russie. Société de classification Russian Maritime Register of Shipping. Construit en 1982 à Stralsund (Allemagne) par Volkswerft VEB. Propriétaire Shtil DV Co Ltd (Russie). Port d'attache Vladivostok. Racheté par Scandi Navigation enregistré aux Îles Vierges Britanniques avant son départ pour démolition. Il quitte Vladivostok le 7 novembre et s'échoue à Chattogram le 25 décembre.



Prostor, Vladivostok, 12 mai 2018. © Sergei Skriabin

Navire de pêche

Albacora Diez. OMI 7403641. Longueur 77 m. Pavillon Panama. Société de classification inconnue. Construit en 1977 à Carthagène (Espagne) par Bazan. Propriétaire Albafrigo SA (Espagne). Abandonné à Marin (Galice, Espagne) depuis plusieurs années. Vendu pour une destination de démolition non spécifiée.



Albacora Diez, 2008, en activité de pêche.
© thonier-senneur.net



Janvier 2016, chantier de réparation, Marin (Espagne).
© TYZEF29

Hjalteyrin (ex-*Bjorgulfur*). OMI 7607065. Longueur 50 m. Pavillon Islande. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1977 à Flekkefjord (Norvège) par Flekkefjord Slip. Propriétaire Samherji HF (Islande). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.



Hafnarfjordur, Islande, 14 mai 2019. © Anna Kristjansdottir

Snaefell (ex-*Akureyrin*, ex-*Slettbakur*, ex-*Stella Kristina*). OMI 6828923.. Longueur 70 m. Pavillon Islande. Société de classification Det Norske Veritas / Germanischer Lloyd. Construit en 1968 à Kyrksaeterora (Norvège) par Vaagen Verft. Propriétaire Samherji HF (Islande). Vendu pour démolition à Gand (Belgique) par Galloo Recycling.



Slettbakur, à quai à Akureyri (Islande), août 2002, juste avant de devenir l'*Akureyrin*. © Capt. Hilmar Snorrason



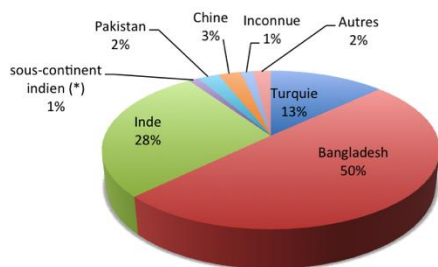
Snaefell, 15 mars 2012. © Fridthjofur Jonsson

Bilan global 2019: tonnage et prix en baisse, dévillonnages en hausse, réglementation en route, sécurité en panne

Tonnes

4,7 millions de tonnes à recycler sur 579 navires. Troisième année consécutive de baisse: moins 29%. C'est le plus mauvais résultat depuis 2008, l'année où la crise financière et la baisse des échanges commerciaux ont poussé les navires surnuméraires vers la sortie. En tonnage, c'est deux fois moins qu'en 2016. Une exception, la Turquie est en forte progression (+77%). Tous les autres grands pays démolisseurs sont en baisse. Le Bangladesh écrase ses concurrents avec 50% devant l'Inde (28%). La Turquie se classe 3ème (13%). La Chine (3%) s'isole, le Pakistan plonge (2%). 92% des navires, 97 % du tonnage ont été démolis dans ces 5 pays.

Parts de marché, année 2019, tonnage démolé



tonnage recyclé

- 1 Bangladesh, 2.335.000 t (50%)
- 2 Inde, 1.300.000 t (28%)
- 3 Turquie, 616.000 t (13%)
- 4 Chine, 121.000 t (3%)
- 5 Pakistan, 115.000 t (2%)

navires

- 1 Bangladesh, 214 (37%)
- 2 Inde, 176 (30%)
- 3 Turquie, 87 (15%)
- 4 Pakistan, 31 (5%)
- 5 Chine, 18 (3%)

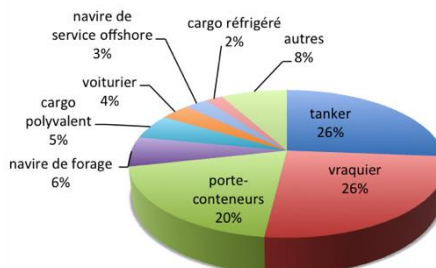
(*) sous-continent indien, destination exacte non connue à ce jour

Trois catégories de navires représentent près des trois quarts des navires à démolir. Pour la 3ème année consécutive, les tankers conservent la 1ère place des navires partis à la casse (26%) même si leur tonnage a été divisé par 3 après l'hécatombe de 2018 (4,2 millions de tonnes ferraillees, 64% du tonnage). A l'inverse, celui des vraquiers a presque doublé: ils font jeu égal (26%). Les porte-conteneurs complètent le podium: globalement ils sont en forte hausse (+77%) par rapport à 2018, mais près de la moitié du tonnage a été démolie au 1er trimestre.

tonnage recyclé

- 1 : tanker, 1.236.000 t (26%)
- 2 : vraquier, 1.206.000 t (26%)
- 3 : porte-conteneurs, 923.000 t (20%)
- 4 : navire de forage, 307.000 t (7%)
- 5 : cargo polyvalent, 255.000 t (5%)
- 6 : voiturier, 173.000 t (4%)

Les catégories 2019 (tonnage démolé)



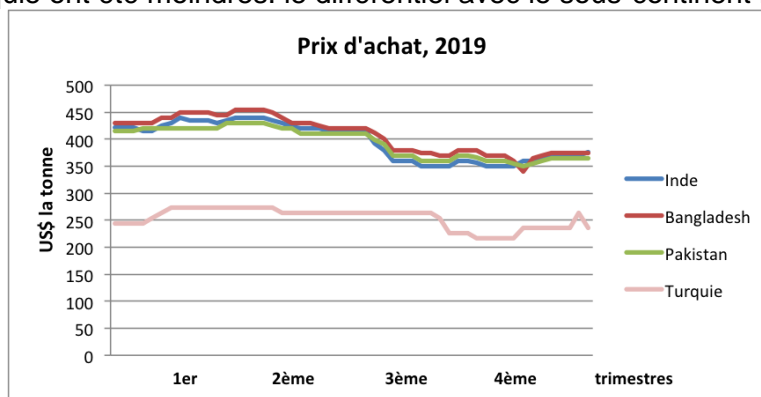
navires

- 1 : tanker, 133 (23%)
- 2 : porte-conteneurs, 94 (16%)
- 3 : vraquier, 83 (14%)
- 4 : cargo polyvalent, 70 (12%)
- navire de service à l'offshore, 109 (15%)
- 6 : cargo réfrigéré, 22 (4%)

Cash

Les prix d'achat à la tonne ont décroché au 3ème trimestre et se sont stabilisés à un niveau médiocre. De 430 US\$ la tonne en début d'année dans le sous-continent indien, ils s'établissent aux alentours de 360 US\$ en fin de période.

Les variations en Turquie ont été moindres: le différentiel avec le sous-continent indien s'est réduit.



Dépavillonnage

La flambée des dépavillonnages pour le dernier voyage s'affole: de 13% en 2014, elle avait atteint le niveau record de 36% en 2018. Le record est battu en 2019 : 41%. 238 navires ont abandonné leur pavillon d'exploitation juste avant le départ à la casse. Avec 87 navires, Palaos reste le pavillon corbillard préféré des armateurs ou des derniers détenteurs du navire en quête d'optimisation fiscale, assurancielle et réglementaire. Il précède les Comores (53) et le Gabon (24). Saint-Kitts-et-Nevis (16) sort du podium. L'apparition du Gabon pose la question de l'usurpation éventuelle de ce pavillon. Force est de constater que le dépavillonnage n'est plus une tendance : il devient la norme et un mode d'évasion commode et impuni.

Réglementations

Union Européenne

Le règlement européen 1257/2013 est applicable depuis le 1er janvier 2019. Tous les navires battant pavillon d'un État-membre doivent désormais être démolis dans un chantier agréé par la Commission Européenne. La liste de ces chantiers est mise à jour régulièrement, elle est disponible [sur le site internet de la Commission](#). Limitée dans ses premières versions à des chantiers des États-membres de l'Union Européenne, elle intègre depuis novembre 2018 des chantiers établis aux États-Unis, en Turquie et en Norvège. Aucun chantier indien n'y a pour l'instant été inclus. Le processus de vérification de la compatibilité des chantiers candidats avec le règlement européen suit son cours. La prochaine mise à jour propose d'intégrer 4 chantiers installés dans l'Union Européenne ou en Norvège et 3 en Turquie, portant le nombre de chantiers agréés à 41.

Le règlement européen est en cours d'évaluation. Il est limité aux seuls navires sous pavillon d'un État-membre. Or en 2019, 139 navires à démolir appartenaient à des armateurs européens mais seulement 44 battaient un pavillon européen dans l'année précédant leur démolition. 17 navires ont été dépavillonnés avant leur départ à la casse et sont ainsi sortis du champ d'application. Sur ces 44 navires, 7 ont été démolis dans un chantier de l'Union Européenne et 23 dans un chantier d'Aliaga alors que seuls les chantiers Leyal et Isiksan étaient agréés. 13 ont gagné le Bangladesh ou l'Inde sous un pavillon de complaisance destiné à contourner le règlement. 3 porte-conteneurs Maersk ont abandonné le pavillon du Danemark pour celui de Hong Kong avant d'être vendus pour démolition 8 mois plus tard sous les nouvelles couleurs de Palaos ou de Kiribati. Même chose avec 2 porte-conteneurs d'APL, la filiale singapourienne de la CMA CGM passés du pavillon maltais à celui du Libéria puis de Palaos.

Si l'on considère les 139 navires "ayant un lien fort avec l'Europe en terme de pavillon ou d'armateur", les deux tiers ont été démolis dans le sous-continent indien où aucun chantier n'était agréé, auxquels il faut ajouter les navires démolis dans tous les chantiers turcs non agréés.

Pour l'instant les armateurs ont beau jeu de dire que les ventes pour démolition ont été conclues avant l'entrée en vigueur du règlement ou que leurs navires dépavillonnés ne sont pas concernés. Le règlement européen roule sans freins et sans clignotants.

Convention de Hong Kong

A la date du 31 décembre 2018, soit 9 ans 7 mois et 16 jours après la signature de la Convention de Hong Kong, seuls la Belgique, le Congo, le Danemark, La France, la Norvège et Panama l'avaient ratifiée. En 2019, les six pays ont été rejoints par l'Allemagne, l'Estonie, l'Inde, le Ghana, le Japon, Malte, les Pays-Bas, la Serbie et la Turquie. Le nombre minimum de parties à la Convention (15) est atteint. Ce n'est que le premier des trois critères à remplir pour son entrée en vigueur. Il faut encore atteindre le pourcentage minimal de 40% de la flotte mondiale; les 15 États contractants représentent actuellement 30,21%. Quant à leur capacité cumulée de recyclage, avec la ratification de deux grands pays démolisseurs, l'Inde et la Turquie, elle atteint près de 14 millions de tonneaux de jauge brute. Encore insuffisant. Compte tenu de l'évolution de la flotte mondiale, les experts estiment que le volume recyclé par les États contractants devrait être de 17 millions en 2021 pour remplir le 3ème critère relatif à la capacité de recyclage. Le 3ème critère exige que le volume annuel recyclé par les États contractants durant les 10 années précédentes représente au moins 3% de la flotte de ces mêmes États.

La ratification de la Convention par l'Inde est considérée comme un progrès sur la voie de l'amélioration des pratiques. Encore faut-il que les standards de la Convention dans les chantiers indiens soient effectivement appliqués et donc contrôlés.

L'entrée en vigueur nécessite encore la ratification par un autre grand pays démolisseur. En l'absence de la Chine qui interdit les importations de déchets et notamment des navires, les efforts se sont portés depuis plusieurs années sur le Bangladesh. Pour l'instant seul le chantier PHP est réputé compatible avec les standards de la Convention de Hong Kong.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) annonce vouloir "renforcer les capacités du Pakistan en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel". Un atelier s'est tenu en décembre 2019 à Karachi rassemblant des représentants des autorités pakistanaises, des industriels, de l'Organisation Internationale du Travail et du WWF-Pakistan. Le syndicat National Trade Union Federation (NTUF) réclame depuis des années la mise en place de règles contraignantes mais les industriels ont jusqu'alors freiné toute évolution. L'activité de démolition est en chute libre au Pakistan depuis la tragédie de l'*Aces* (29 morts, des dizaines de blessés) en novembre 2016 et les multiples accidents mortels ou non qui ont émaillé la démolition de tankers mal ou pas inertés. La perspective d'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong et l'intérêt économique pourraient pousser les industriels pakistanais à améliorer leurs pratiques. Le chemin est long pour parvenir à des chantiers qui puissent être considérés par les sociétés de classifications compatibles avec les critères de la Convention de Hong Kong.

Il est prévu que la Convention de Hong Kong entre en vigueur deux ans après que les trois critères préalables soient remplis. Ce jour là, tous les problèmes posés par la démolition des navires ne seront pas résolus pour autant. Il n'a jamais été question d'engager conjointement la responsabilité des chantiers, des armateurs et des intermédiaires en cas d'accident ou de pollution. La gestion des déchets est laissée à l'appréciation de l'État importateur. L'importation de déchets dangereux est un fait accompli, à l'exemple du *North Sea Producer* dont la démolition avait été stoppée après la découverte de points chauds de radioactivité naturelle à bord de l'ancien tanker FPSO. La Haute Cour du Bangladesh vient de déclarer illégale l'importation du navire. Elle a demandé un examen complet du FPSO à la commission de l'énergie atomique du Bangladesh (BAEC, Bangladesh Atomic Energy Commission) mais a levé l'interdiction de démolition. L'arrêt de la Haute Cour ne prévoit pas de sanctions financières. Le cash buyer et les experts ayant délivré un certificat la non contamination du navire seront à l'avenir plus strictement contrôlés voire blacklistés. Maersk, ancien propriétaire du navire et détenteur des déchets radioactifs, n'est pas inquiet.

Insécurité dans les chantiers

La baisse sensible de l'activité n'a pas entraîné une baisse similaire des accidents. Au Bangladesh, le bilan est encore plus lourd: au moins 24 morts sont signalées par les syndicats contre 20 en 2018. Le rapport sur le nombre et les circonstances d'accidents tel qu'il a été transmis à la Haute Cour par le gouvernement fait état de 19 morts mais reconnaît que le chiffre est en hausse depuis 3 ans. Les autorités s'inquiètent de l'image négative véhiculée. Pour le DIFE (Department of Inspection for Factories and Establishments) en charge des inspections dans les établissements industriels, la réglementation peine à s'appliquer concrètement. En cas d'infraction, les amendes sont faibles, de l'ordre de 3000-4000 takas (35-47 US\$). Les familles des ouvriers tués ont reçu 600.000 takas (7000 US\$). La coordination entre les différentes autorités de tutelle, ministères de l'Industrie, du Travail, de l'Environnement, direction des Explosifs et DIFE, est mauvaise. Faute de moyens financiers et humains de l'État, les améliorations éventuelles dépendent du bon vouloir des industriels de la démolition qui fournissent 60% des besoins en acier du Bangladesh.

The END
***Seaway Invincible*,**
la fin d'un chasseur de trésors.



Le chasseur de trésors *Seaway Invincible*. © Erwan Guégueniat

Le 28 novembre 2019, le *Seaway Invincible* s'est échoué pour démolition sur la plage d'Alang. Il battait pavillon du Togo. Il appartenait à la *Seaway Invincible Ltd* enregistrée à la Dominique, propriétaire de ce seul navire, et il était exploité par la *Hallström Holdings Pte Ltd* domiciliée à Singapour. Chasseur de poissons, l'*Invincible* a aussi été chasseur d'hydrocarbures avant d'être chasseur de trésors.

1970

A l'origine, l'*Invincible* était le dernier d'une série de 4 gros chalutiers, les *Ross Intrepid*, *Ross Illustrious* et *Ross Implacable* construits pour le Ross Group. Fondé en 1920 à Grimsby (région du Yorkshire et Humber), le Ross Group, exploitait au milieu des années 60 la seconde flotte de pêche du Royaume-Uni, soit 65 navires. En 1969, les navires du groupe ont été cédés à *British United Trawlers*. L'*Invincible*, sorti de chantier en 1970, est privé du préfixe *Ross* attaché à ses trois sisterships.



Le chalutier *Invincible* à quai à Hull (Royaume-Uni). © Grieve Jimmy/Trawlerphotos

1983. Après 13 ans de pêche au poisson blanc, l'*Invincible* est revendu à *Seaboard Offshore Ltd*, converti et enregistré en tant que navire de lutte contre la pollution puis, en 1988, en tant que navire de surveillance en station pour les installations offshore. Il poursuit une carrière d'assistance dans les champs pétroliers et gaziers de mer du Nord pour le compte de plusieurs propriétaires. Il demeure *Invincible* en adoptant le préfixe de ses armateurs, *Seaboard Invincible*, *Hornbeck Invincible*, *Tidewater Invincible*. A partir de 1998, il est affrété sous le nom de *Seaway Invincible* par *Stolt Offshore* dont il

adopte les couleurs. Il dispose d'équipements perfectionnés, positionnement dynamique, sonars et même véhicules sous-marins téléguidés (ROV, Remotely Operated underwater Vehicle).



Seaboard Invincible, 25 janvier 1986, Hull (Royaume-Uni). Enregistré comme navire de lutte contre la pollution. © Simon WP



Seaway Invincible, 11 septembre 2000, Haugesund (Norvège), sous les couleurs de Stolt Offshore. Enregistré comme navire de surveillance en station. © Berge et Vegstein Skipsfoto

2005. En mai, le *Seaway Invincible* est revendu à Hallström Holdings Pte Ltd. Il conserve son nom. Il est cédé en août 2006 à la Seaway Offshore Ltd. L'intitulé de cette nouvelle filiale du Hallström Holdings évoque la fourniture classique de services à l'exploitation offshore. C'est du brouillage de pistes. En fait, Sverker Hallström exerce ses compétences depuis des décennies dans le domaine du "sauvetage" sous-marin, autrement dit la récupération de trésors dans les cales d'épaves historiques coulées dans les eaux profondes. Selon sa légende, Sverker Hallström doit son intérêt pour les trésors sous-marins aux vacances d'été passées sur les îles de l'archipel de Stockholm à pêcher et à ramasser divers objets perdus ou jetés par les navires de passage ou échappés d'anciennes épaves. Le holding de Sverker Hallström contrôle au fil des ans quelques navires armés pour le repérage et l'exploration des épaves et le relevage d'objets ou de cargaisons à forte valeur ajoutée et exploités par une nébuleuse de sociétés, Hallström Holdings Pte Ltd, Seaway Offshore Ltd, Seaway Invincible Ltd, Seaway Rover Ltd, Seaway Offshore Inc, Seaways Survey & Recovery Ltd enregistrées aux Seychelles, à la Dominique, à Singapour ou en Floride.



Seaway Invincible, en cours de transformation. © Seaway Offshore Ltd

En même temps que l'*Invincible*, Hallström Holdings Pte Ltd a racheté son sistership l'ex-Ross *Illustrious* lui aussi passé par la case de l'offshore pétrolier en mer du nord et l'a rebaptisé *Seaway Rover*. Bien que toujours mis en avant sur le site internet de la Seaway Offshore, le *Seaway Rover* est revendu dès 2008 à une compagnie nigériane. Devenu le *Seaway Agbamu* il a continué à œuvrer pour l'industrie pétrolière. Il aurait été démoli par un chantier local nigérian en 2017.

De son côté le *Seaway Invincible* est largement remanié; de nouveaux équipements dont deux grues et un grappin articulé lui permettent de remonter les objets lourds extraits des fonds marins. Il entre dans ses nouvelles fonctions courant 2008. Ses campagnes ne sont pas médiatiques. Quand il gagne un port pour ravitaillement ou travaux de maintenance, il est repéré sur les côtes d'Afrique et du Brésil mais surtout en Méditerranée et en Europe de l'Ouest.



Seaway Invincible, arrivée à Brest (France). © Erwan Guéguéniat

2012. Lors de ses escales, sa silhouette de chalutier industriel parasité par un derrick détonne et alimente les rumeurs. Quand il arrive à Brest en mai 2012, les quais bruissent. Recherche-t-il une épave ancienne ou de la seconde guerre mondiale, a-t-il découvert des lingots de cuivre, de l'or, de l'ivoire ?... Les opérations "de récupération" menées par les chasseurs d'épaves se font par principe dans la discrétion, du moins jusqu'à ce qu'une découverte remarquable de porcelaines, d'or, d'objets précieux ou de caisses de cognac soit vendue aux enchères chez Christie's.

Le mystère est d'autant plus intrigant qu'un autre navire de la Seaway Offshore rôde au large de la Bretagne. Le *Seaway Endeavour* est lui aussi un ancien chalutier. Il a quitté Brest quelques jours avant l'arrivée du *Seaway Invincible*. Il y revient le 15 mai sous le nom de *RSV Endeavour*. A Brest comme partout, l'omerta règne autour des deux navires. Le *Seaway Invincible* repart en campagne plus au sud du côté de Douarnenez alors que le *RSV Endeavour* accapare l'attention pour un autre motif: l'exploitation sans scrupules des équipages du tiers monde (Cf. p 71).

Le *RSV Endeavour* quitte finalement Brest le 19 juillet et rejoint en mer le *Seaway Invincible*. Les deux navires font des navettes entre le port breton et le large. Ils naviguent en eaux troubles et interdites: le 12 septembre, la douane saisit à bord du *Seaway Invincible* une ancre du 19^e siècle, une antiquité historique non déclarée.



L'ancre saisie sur le *Seaway Invincible*. © Douanes françaises

Le duo part alors pour le sud. En Méditerranée, la mer d'Alboran au large de Malaga est un terrain de prédilection pour les chasseurs de trésors. Les nombreuses batailles de l'histoire navale espagnole auraient laissé plus de 3000 épaves sur les fonds marins. Pendant longtemps, l'Espagne a négligé la protection de ce patrimoine immergé. Les chasseurs de trésor en profitent et ne s'embarrassent pas d'autorisation préalable. Le 6 décembre, quelques mois après son départ de Brest et quelques semaines après une détention de 36 jours à Gibraltar pour défaut d'équipement de lutte contre les incendies, le *Seaway Invincible* se rapproche des côtes espagnoles pour se protéger des mauvaises conditions de mer. Cette fois, la Marine espagnole réagit vite et envoie le patrouilleur *Infanta Cristina* l'inspecter. Le *Seaway Invincible* était sous surveillance depuis plusieurs semaines, il naviguait à vitesse réduite en

limite des eaux territoriales. Il était à l'affut d'indices d'épaves. Il n'avait pas de permis de fouilles sous-marines délivré par l'Espagne, il admet avoir effectué des opérations de repérage. Il est simplement expulsé hors de la zone prospectée.



29 octobre 2012, détenu à Gibraltar.
© TheTurfBurner /Ship Nostalgia



6 décembre 2012, intercepté par la Marine espagnole. © Ministerio De Defensa

"Nous n'avons rien fait d'illégal, nous travaillons pour des clients anglais à la recherche d'épaves de moins de 100 ans, de cuivre et d'étain. Les espagnols devraient se taire, ils volent et pillent l'Amérique du Sud depuis des siècles" déclarera plus tard en guise de justification Sverker Hallström à Svenska Magasinet quand le *RSV Endeavour* sera arrêté en mai 2013 dans la même zone et conduit sous escorte jusqu'au port d'Algesiras.

2014. Le *Seaway Invincible* est passé du pavillon Panama à celui du Togo. Il n'a plus fait de vagues et a continué la prospection en Atlantique et surtout en Méditerranée, simplement repéré par ses escales à Brest, en Irlande, en Grèce et en Sicile.



8 décembre 2016, le *Seaway Invincible*, quai de l'ancienne douane, sur l'île d'Ortygie à Syracuse (Sicile, Italie). © Bikeinthenight - blog

2017. En février, il quitte l'Europe et contourne l'Afrique en direction de l'Asie du Sud-Est. Ses activités dans la région demeurent inconnues, s'il en a eu. Il n'a été localisé que dans le détroit de Singapour ou en Asie du Sud-Est.

2018. En décembre, le *Seaway Invincible* est qualifié de "navire à haut risque", inspecté et détenu avec 11 déficiences relatives à des équipements défectueux, des lacunes documentaires et aux mauvaises conditions de travail et de vie de l'équipage. A cette époque, il n'a officiellement plus de société de classification. Il en adopte une nouvelle, le Panama Maritime Surveyors Bureau Inc qui succède à

l'International Register of Shipping, aucun des deux organismes n'appartenant pas à l'IACS (International Association of Classification Societies) qui rassemble les sociétés de classification de premier plan.



Au mouillage à Singapour, 4 octobre 2018. © Sergei Skriabin

2019. En mars, après une inspection préalable à son départ de Singapour, le *Seaway Invincible* reçoit le feu vert pour gagner Colombo (Sri Lanka). Il y reste jusqu'en novembre puis se dirige vers les chantiers de démolition d'Alang.



Le *Seaway Endeavour* / *RSV Endeavour* à Brest



Septembre 2011, *Seaway Endeavour*, à quai à Greenock (Écosse, Royaume-Uni). © Hugh McCluskey



Juillet 2012, *RSV Endeavour*, en grève à Brest (Bretagne, France). © Ouest-France

Le *Seaway Endeavour* construit en 1966 a un passé obscur de navire espion pour la Royal Navy sous le nom de *Colonel Templar*. Il a été racheté en 2011 par Halsström Holdings. Le 23 mai 2012 à Brest, 7 des 12 marins du *RSV Endeavour* qui demandent une revalorisation de salaire se déclarent en grève. Sergio Ponciano, Heriberto Umana, Ruben Montoya, Andres Altamirano, Juan Escalon, Selvin Alvarez et Oscar Martinez sont originaires du Honduras et du Guatemala. Sans attendre et sans discussions, l'armateur les licencie pour infraction au droit du travail du Panama, État du pavillon. Le conflit s'éternise alors que le port de Brest a besoin du quai pour les fêtes maritimes de Brest 2012 qui doivent se tenir du 13 au 19 juillet. Les marins refusent de quitter le bord, l'armateur saisit le juge des référés du tribunal pour demander l'expulsion des grévistes et poursuit la représentante de l'ITF (International Transport Workers' Federation). Le 16 juillet, le Tribunal de Brest estime que la grève des marins est légale et refuse leur expulsion. Un accord est finalement conclu entre la *Seaway Offshore* et les marins pour le paiement d'un mois de préavis de licenciement et leur rapatriement.

Le *RSV Endeavour* reprend ses activités. Il est abrégé en *Endeavour* en novembre 2012. Il est arrêté en Espagne en mai 2013. Il est officiellement désarmé depuis novembre 2016 à Greenock. Sa photo illustre toujours le site de la *Seaway Survey & Recovery Ltd* enregistrée aux Seychelles.

Sources:

ABC; Agence Européenne de Sécurité Maritime; Aliaga Denizcilik; American Bureau of Shipping; ANSVSA (Autorité nationale pour la sécurité vétérinaire et alimentaire - Roumanie); Arx Maritime; Associated Press; Atlanta Journal (the); Baird Maritime; Bajo Elagua; Batam Tribune (the); BBC; Biz Journal; Black Sea Memorandum of Understanding; Bureau Veritas; Cape Times (the); Chittagong Port Authority (the); Commission Européenne; Daily Star - Bangladesh (the); Det Norske Veritas - Germanischer Lloyd; Dhaka Tribune (the); Diario Sur; Direction des Affaires Maritimes-Malaisie; Dredgepoint.org; DW; East of Russia Agency; Equasis; EU-NAVFOR; Europa Sur; Faktaomfartyg; Fleetmon; Fleetphoto.ru; Gcaptain; Georgia Department of Natural Resources; Global Marketing Systems; Global Security; Graces Guide; Great Canadian Travel; Hart Energy; Helderline; Idyllic Ocean; Indian Ocean Memorandum of Understanding; IndustriAll; Infield; Instituto Internacional de Educação do Brasil; International Transport Workers' Federation; Interpol; Lion Shipbrokers; Lloyd's List; Lloyd's Register of Ships; London P&I club (the); Marin (le); Marine Insight; Marine Traffic; Maritime Business World (the); Maritime Executive; Maritime Journal (the); Marsec review; Mediterranean Memorandum of Understanding; Mer et Marine; Miramar Ship Index; Myanmar Times (the); Ned Cruise Info; New York Times (the); Nippon Kaiji Kyokai; Nostalgiereisen; Nuestro Mar; NV Magazine; O Liberal; Offshore Energy Today; Optima Shipbrokers; Organisation Internationale du Travail; Organisation Maritime Internationale; Ouest-France; Para Noticias; Parlement Européen; Pattaya Mail; Phuket News (the); Polaris Shipping; Port to Port; Radio New Zealand; Reuters; Robin des Bois, sources personnelles et archives; Roose & Partners; Russian Maritime Register of Shipping; Safety4sea; Scotsman (the); Seabreezes; Seaman fan; Seaway Survey & Recovery; Seeking Alpha; Shipspotting; Soviet Trawler.narod; Splash 24/7; St. Simons Sound Response; Svenska Magasinet; Taobao; Tarifa; Telegramme (le); Telegraph (the); Times (the); Tokyo Memorandum of Understanding; United States Coast Guard; Unlimited Offshore; Upstream; US Coast Guard; US Department of the Treasury; US District Court - Southern District of New York; Vessel Finder; Vessel Tracker; Voice of America; Washington Post (the); World Maritime News; WTOC

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 Guéguéniat, Eric le Rouge, Marc Ottini et Vladimir Tonic.*