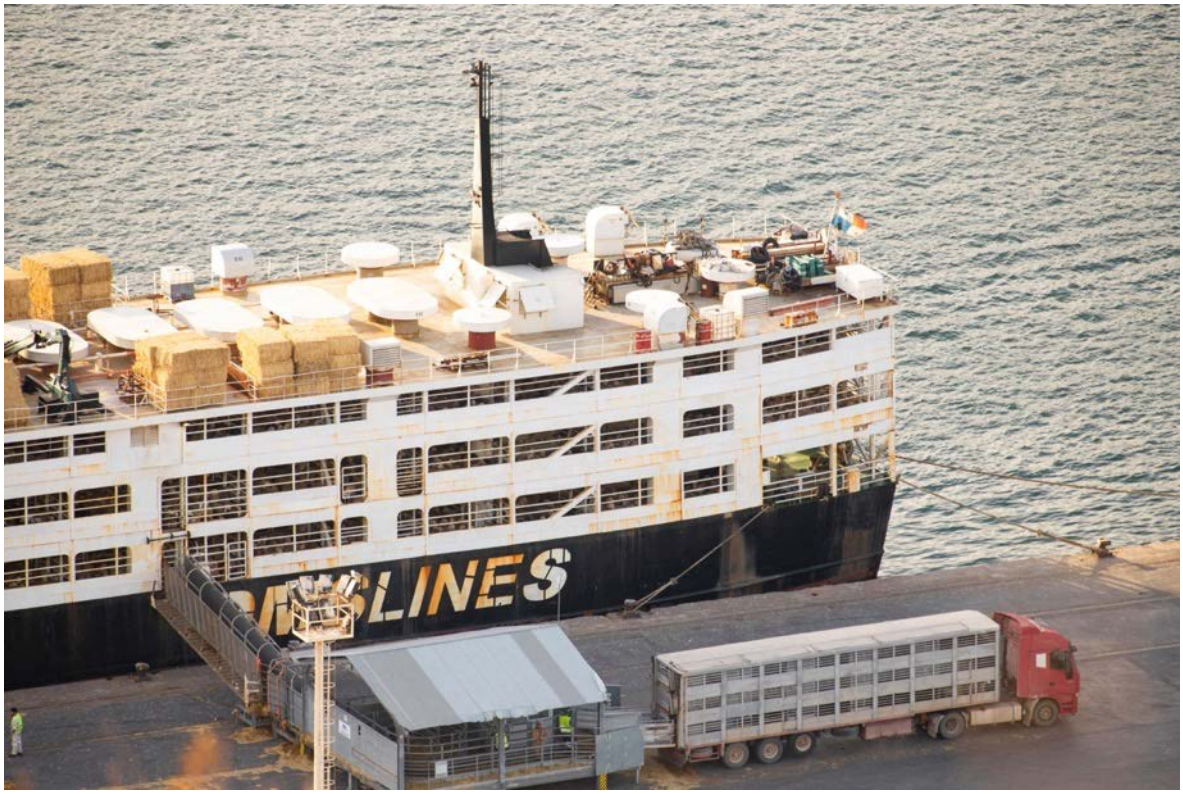
64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne



ROBIN DES BOIS

AWF ANIMAL WELFARE FOUNDATION

Sommaire

Liste des tableaux 3
Liste des illustrations 3
Liste des annexes 4

Synthèse 5
Introduction 6
64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne 9
- Conversion 9
- Âge 11
- Pavillons 12
- Sociétés de classification 14
- Armateurs 16
- Profil de risque du navire 20
- Contrôles de l'État du port 22
- Détentions et bannissements 24
- Déficiences 26
- Déficiences MARPOL 28
- Incidents 32
- Durée des voyages 37
- Refus de débarquement - Épizooties 41
- Conclusion 43

Profil des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne 46
Liste des 64 bétaillères maritimes 46
Annexes 170
Sources 190

64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne
Robin des Bois, Animal Welfare Foundation e.V. (2024)

Photo de couverture : *Sarah M*, août 2020, port de Carthagène (Espagne)

© Animal Welfare Foundation

Auteurs
Principaux auteurs: Christine Bossard, Jacky Bonnemains
Autre auteur: Iris Baumgärtner
Contributions: Maria Boada – Saña
Coordination: Charlotte Nithart

Manuscrit finalisé en mars 2024

Liste des tableaux

Tableau 1.	Pavillons des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et leur performance	12
Tableau 2.	Sociétés de classification IACS/non IACS en charge du contrôle des bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne	15
Tableau 3.	Navires à risque élevé	20
Tableau 4.	Ports d'inspection des 64 bétaillères maritimes agréées par l'UE. Janvier 2021-Décembre 2023	22
Tableau 5.	Répartition des inspections et déficiences des 64 bétaillères maritimes agréées par l'UE par région du monde. Janvier 2021-Décembre 2023	23
Tableau 6.	Pourcentage d'inspections des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec déficiences et avec détention dans les ports de l'UE. Années 2021 à 2023	23
Tableau 7.	Catégories de déficiences / nombre de navires déficients par catégorie	26
Tableau 8.	Déficiences des bétaillères maritimes agréées par l'UE selon l'Annexe de la Convention MARPOL	28
Tableau 9.	Voyages effectués par des bétaillères maritimes agréées par l'UE depuis les ports de l'UE	37
Tableau 10.	Liste des 64 bétaillères maritimes actuellement agréées par l'UE	46

Liste des illustrations

Illustration 1.	Âge des navires au moment de leur conversion en bétaillère maritime	9
Illustration 2.	Conversion de cargo polyvalent en bétaillère maritime	10
Illustration 3.	Conversion de roulier en bétaillère maritime	10
Illustration 4.	Le *Janay*, propriété d'AMJ, à quai à Carthagène	17
Illustration 5.	*Elisabeth Boye*, futur *Onda* propriété d'AMJ	18
Illustration 6.	A bord de l'*Onda*, 12 août 2022	19
Illustration 7.	L'*Elbeik* dévasté à quai à Tarragone, 8 mai 2023	33
Illustration 8.	Transport de chevaux de Deauville (France) à Carthagène (Espagne) puis en Libye	34
Illustration 9.	Arraisonnement de l'*Orion V* au large des Canaries	35
Illustration 10.	Exemples de voyages effectués en 2023-2024 par les bétaillères maritimes agréées par l'UE	38
Illustration 11.	Catégories de déficiences : répartition et évolution 2021-2024	181

Liste des annexes

Annexe 1.	Liste des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne (par numéro OMI) et États membres ayant délivré l'agrément	171
Annexe 2.	Sociétés de classification, nombre de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris	173
Annexe 3.	Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, année de détention et année de conversion en bétaillère maritime	174
Annexe 4.	Bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec des déficiences rapportées pour les années 2021 à 2023	177
Annexe 5.	Comparatif 2021/2024, catégories de déficiences et nombre de navires concernés	181
Annexe 6.	Liste des abréviations	183
Annexe 7.	Définitions	184

Synthèse

Le rapport sur 78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne rédigé par Robin des Bois en 2021 dressait le portrait suivant : la bétaillère maritime type agréée par l'Union européenne était un navire de 41 ans, d'une longueur de 99 m, construit comme cargo polyvalent et converti pour le transport de bétail à l'âge de 29 ans, détenu à 5 reprises au cours de toute son exploitation, contrôlé par une société de classification n'appartenant pas à l'Association Internationale de sociétés de classification (IACS, International Association of Classification Society) et battant un pavillon de complaisance figurant sur la "liste noire" du Mémorandum de Paris. En d'autres termes, c'était un navire sous-normes.

3 ans plus tard, ce nouveau rapport étudie le profil des 64 bétaillères maritimes actuellement agréées par les États membres de l'Union européenne. 53 des navires passés au crible dans le rapport 2021 sont toujours agréées par l'Union européenne. La bétaillère maritime type agréée est aujourd'hui plus âgée (43 ans), plus petite (97 m de longueur), construite comme cargo polyvalent et convertie pour le transport de bétail à l'âge de 30 ans, détenue à 5 reprises au cours de toute son exploitation, toujours contrôlée par une société de classification n'appartenant pas à l'IACS (67%) et battant un pavillon de la "liste noire (48%).
Les bétaillères maritimes agréées par l'UE embarquent de 1000 à 3800 bovins ou jusqu'à 14.000 moutons (cf. *Queen Hind* et *Bahijah*). Leurs équipages peuvent compter de 20 à 70 marins.

Sur 17 navires identifiés à haut risque dans le rapport 2021, 15 sont toujours agréés par l'Union européenne en 2023. Seulement 22 % des navires agréés appartiennent à un armateur européen. Les inspections de l'État du port au cours des trois dernières années confirment que les déficiences relatives à la sécurité de la navigation, aux certificats et documents, aux engins de sauvetage, à la Convention sur le Travail Maritime-2006, à la sécurité incendie, à la Convention MARPOL pour la prévention des pollutions sont les plus répandues et affectent au moins 75% de la flotte agréée par l'Union européenne. D'autres déficiences majeures relatives aux systèmes d'urgence, aux conditions de travail et de vie, aux moteurs principaux et auxiliaires, aux communications radio, à l'état structurel, à l'étanchéité à l'eau et aux intempéries, et à l'ISM (International Safety Management) ont été signalées pour plus de la moitié des navires agréés par l'Union européenne. Les navires agréés qui ont été détenus de 2021 à 2023 l'ont été pour une durée de 1 à 29 jours, aucun n'a été banni des ports européens.
De 2021 à 2023, des déficiences concernant la prévention des pollutions ont été rapportées pour 75% des navires, en dépit du fait que les rejets systématiques de carcasses d'animaux et de fumier ne soient pas dépistés par les autorités des États du port.

Sur 64 bétaillères maritimes agréées, 24 ont subi des incidents importants au cours de leur exploitation : panne de moteur avec ou sans bétail à bord, incendie, collision, rejet d'hydrocarbures pendant les opérations de soutage.

A cause de leur conversion, les bétaillères maritimes souffrent aussi d'un risque accru de perte de stabilité. Pourtant, cette conversion n'est pas remise en cause, tant en ce qui concerne la sécurité maritime que le bien-être animal.

En 2024, la bétaillère maritime type agréée par l'Union Européenne est plus que jamais un navire sous-normes.

Introduction

L'Union européenne exporte chaque année environ 3 millions de têtes de bétail vers des pays tiers par voie maritime (cf. rapport 2019-6835 de la DG Santé et sécurité alimentaire). Les bovins, ovins et caprins sont exportés pour l'abattage, la reproduction ou l'engraissement. La valeur commerciale annuelle de ce marché s'élève à plus de 1,5 milliard d'euros. Les bovins représentent un quart des animaux exportés par voie maritime mais plus de 80% de la valeur marchande (cf. Service de recherche du Parlement européen, Economic value of EU Trade in live animals-Eurostat ComExt 2018). Les animaux d'élevage européens sont chargés sur des navires dans les ports de Croatie, de France, d'Irlande, du Portugal, de Roumanie, de Slovénie et d'Espagne. Beaucoup ont été transportés auparavant par la route depuis d'autres États membres. Ils ne peuvent être embarqués que sur des navires agréés par un État membre en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil européen.

La principale exigence de ce règlement est l'article 3, qui stipule que " **Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles**". Le transport maritime est spécifiquement encadré par les articles 19 et 20, relatifs aux annexes II, III et IV du règlement. L'article 19 traite de l'agrément des navires et l'article 20 réglemente l'inspection des navires de transport du bétail avant le chargement, l'aptitude au transport des animaux, la manipulation et les dispositions relatives à l'alimentation et à l'abreuvement sur le navire.

En 2021, le rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne" se basait sur la liste des navires incluse dans le rapport "Welfare of Animals Transported by Sea" publié par la DG Santé et sécurité des aliments.

9 bétaillères maritimes étudiées dans le rapport 2021 ne sont plus en service. 7 ont été ferraillées en Türkiye (6) et au Bangladesh (1) : les *F.M Spiridon,* (7300992), *Kenoz* (7022356), *Noa* (7913153), *Omega Livestock* (6401218), *Phoenix I* (7026871), *Rami M* (7026663), *Zad Elkhir* (9109079). Aucune bétaillère maritime agréée par l'Union européenne n'a été démolie dans un chantier agréé par l'Union européenne. Le *Queen Hind* (7920675), qui avait chaviré avec 14.000 moutons à son bord à la sortie de Midia (Roumanie) le 24 novembre 2019, a été renfloué et démoli sur place. L'*Elbeik* (6718427) a été déclaré perte totale après un incendie au large de Tarragone (Espagne) en 2021. Il a été mis aux enchères à deux reprises mais aucun acheteur ne s'est manifesté. Il est toujours à quai à Tarragone.

16 navires ne sont officiellement plus agréés par l'Union européenne : *Abdullah* devenu *Al Khdair* (7819876)*, Al Mabrouka 10* (6817003)*, Alkhairat 9* (9152806)*, Britta K* (7368815)*, Etab* (6609779) devenu *Abeer K, Gelbray Express* (9621211)*, Harmony Livestock* (7349871)*, Janay* (7015509) devenu *Diana, Jawan* (9262895)*, LSS Success* (6927092)*, Neameh* (7903029)*, Ocean Drover* (9232852)*, Ocean Swagman* (9360776)*, Queensland* (9186390), *Trust I* (7504158)*, Yosor* (7819113).

Beaucoup de ces bétaillères maritimes sorties de la liste européenne sont à ce jour régulièrement exploitées au départ des ports du Brésil et d'Australie. Elles s'arrêtent à l'occasion à Carthagène (Espagne) pour charger de la nourriture pour animaux avant de poursuivre leur route vers la Méditerranée orientale. Pour rappel, le rapport 2021 notait qu'une de ces escales avait fait l'objet de polémiques à cause de la puanteur se dégageant du navire et des misérables conditions de vie des animaux au milieu des excréments, des urines et des litières et aliments en décomposition (cf. le profil du *Neameh*, p. 98). Quelques bétaillères maritimes naguère agréées par l'Union européenne sont exclusivement exploitées en mer Rouge ou en Afrique de l'Est. L'ex-*Abdullah*, l'*Harmony Livestock* et le *Britta K* sont exploités

entre la mer Noire et la mer Rouge depuis l'Ukraine ou la Géorgie; ils font parfois escale dans des ports roumains pour des raisons techniques. Selon les bases de données officielles, 144 bétaillères maritimes naviguent sur l'océan mondial.
Le *Janay*, 54 ans, battant pavillon du Togo, avait été précédemment remarqué pour son nombre record de détentions tout au long de son exploitation : 17 détentions. Il a fait l'objet d'une nouvelle détention en 2021 à Midia (Roumanie) d'une durée de 110 jours. Les motifs de détentions concernaient notamment un système ISM défaillant, des certificats et documents inexacts, périmés ou manquants et diverses non conformités à la Convention sur le Travail Maritime dont le non-paiement des salaires de l'équipage. Il appartenait alors officiellement à Princess Maya Shipping Co enregistré aux Îles Marshall aux bons soins du libanais AMJ Marine Services (voir aussi Encadré 1 p. 17 dans le chapitre "Armateurs"). Après avoir été abandonné à Tripoli (Liban) en 2022 et il a été racheté en octobre 2023 par Pacific Eagle Maritime Co SA enregistré au Belize. Il est supposé reprendre ses activités en tant que *Diana* sous pavillon des Comores. Il a quitté Tripoli le 30 décembre 2023 et a été repéré dans les chantiers d'Eleusis (Grèce) en janvier 2024.

Ce nouveau rapport 2024 est consacré aux 64 bétaillères maritimes agréées par les États membres de l'UE en 2023. Sur les 78 bétaillères maritimes étudiées en 2021, 53 sont toujours agréées par l'Union européenne. 11 navires supplémentaires ont reçu l'agrément européen (voir la liste p. 46).

L'opinion publique mondiale s'inquiète de plus en plus du transport maritime de bétail sur de longues distances à cause de cas récents où le bien-être animal a été bafoué et où les pollutions ont été constatées. Le bien-être des animaux pendant le transport fait depuis longtemps l'objet de débats politiques au niveau de l'Union européenne et au niveau des États. Juin 2017 - plus d'un million de signatures de citoyens de l'Union ont été recueillies pour demander à la Commission européenne de mettre fin au transport d'animaux vivants sur de longues distances. Décembre 2021 - La commission d'enquête sur la protection des animaux en cours de transport (ANIT) a mis en évidence de nombreuses préoccupations et faiblesses liées aux exportations maritimes d'animaux vivants. Septembre 2022 - En vue de la révision de la législation sur le bien-être des animaux, la Commission a chargé l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) d'élaborer des avis scientifiques afin de formuler des recommandations visant à améliorer le bien-être des animaux pendant le transport. L'EFSA a conclu que le transport maritime du bétail présente encore plus de risques pour le bien-être des animaux que les autres types de transport. Entre 2021 et 2023, plusieurs nouveaux audits visant à évaluer les contrôles du bien-être des animaux pendant le transport par des bétaillères maritimes vers des pays non membres de l'UE ont été publiés par la Commission européenne. Ils ont clairement montré que le bien-être des animaux ne peut pas être garanti pendant les voyages en mer.

La transparence n'est toujours pas une priorité européenne. Il n'existe pas de liste unique des bétaillères maritimes agréées disponible auprès de la Commission européenne. Les autorités de chaque État membre ont dû être sollicitées pour dresser la liste des navires agréés ; son exhaustivité dépend de leur bonne volonté et de la précision de leurs données. L'agrément d'un État membre est censé s'appliquer à tous les autres. Cette enquête indépendante est donc basée sur les informations fournies par leurs réponses.

La description de chaque navire comprend les détails suivants :

- Noms actuel et précédents, n° OMI, année de construction et chantier de construction, année et âge au moment de la conversion, catégorie précédente, âge actuel.
- Pavillon actuel et sa performance selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris. Éventuellement, pavillons précédents.

- Société de classification actuelle et sa performance selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris. Éventuellement, sociétés de classification précédentes.
- Armateur. Éventuellement, société écran "aux bons soins de" et pays d'enregistrement. Éventuellement, autres navires de l'armateur.
- Détentions connues au cours de l'exploitation du navire : années et lieux.
- Inspections, détentions et déficiences rapportées au cours des trois dernières années (2021 à 2023) et tableau des déficiences totales par catégorie. Pour les navires déjà étudiés dans le rapport 2021 "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", le tableau inclut aussi les déficiences rapportées pour la période 2019-2020.
- Éventuellement, bannissements et incidents.
- Escales récentes.
- Localisation connue en janvier 2024.
- Gestionnaire ISM et sa performance selon la liste telle qu'elle était établie par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) au 14 août 2023.
- Profil de risque du navire calculé à partir de l'âge, du pavillon, de la société de classification et de la performance du gestionnaire ISM à l'aide du calculateur de risques des navires [1] du Mémorandum de Paris.

Le Memorandum de Paris (Paris MoU) classe les bétaillères maritimes comme la pire catégorie de navires en ce qui concerne les détentions et les déficiences : elles sont détenues plus souvent que toutes les autres catégories de navires.
Dans son dernier rapport annuel couvrant l'année 2022, le Memorandum de Paris constate que, toutes catégories de navires confondues, le taux de détention est le plus élevé depuis 10 ans et que les parties prenantes (incluant les armateurs les États du pavillon, les sociétés de classification) ont manifestement échoué à assurer un entretien et un contrôle adéquats des navires.
Le rapport note aussi qu'en 2022, le taux de détention des bétaillères maritimes (agréées ou non par l'Union européenne) était de 7,9% comparé à 4,18%, le taux moyen de détention pour l'ensemble des navires inspectés. En 2019, le taux était de 5,3% pour les bétaillères maritimes contre 2,98% pour l'ensemble des navires. Le Mémorandum de Paris souligne que le taux de détention des bétaillères maritimes est le plus élevé comparé à tous les autres navires. De plus, 89,5% des bétaillères maritimes présentent une ou plusieurs déficiences lors des contrôles de l'État du port en 2022 (cf. Rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris[2], p. 17 et 38), soit un point de plus qu'en 2019 (88,5%).

Il convient de souligner que le règlement actuel définit des outils permettant une meilleure connaissance de la flotte de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne, mais que ces outils sont restés lettre morte.
L'article 19 paragraphe 4 du règlement du Conseil européen (CE) No1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes dit que:
"*L'autorité compétente enregistre les certifications d'agrément des navires de transport de bétail dans une base de données électronique d'une manière permettant leur identification rapide, en particulier en cas de non-respect des exigences du présent règlement*."

Il n'y a pas de publication d'une liste globale et actualisée des bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne. Une telle mesure devrait être incluse dans la révision du règlement du Conseil de l'UE 1/2005 et surtout mise en œuvre. La liste doit être accessible à toutes les parties prenantes, y compris les ONG, afin d'identifier et de suivre les navires ne répondant pas aux normes et d'interdire leur exploitation pour le transport d'animaux vivants.

[1] https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/ship-risk-calculator
[2] https://parismou.org/2023/07/2022-paris-mou-annual-report-port-state-control-40-years-harmonisation

64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne

Conversion

Sur les 64 bétaillères agréées par l'Union européenne, seules 4 ont été construites pour le transport de bétail : *Bahijah*, *Brahman Express*, *Ganado Express* et *Shorthorn Express*. Leur âge va de 11 à 26 ans. Les *Bahijah*, *Brahman Express* et *Ganado Express* sont les plus jeunes navires de la flotte agréée par l'UE. Comme nous le verrons dans la suite du rapport, ils ne sont pas exempts de déficiences ; le *Bahijah* a même été détenu en 2013.
Toutes les autres bétaillères maritimes agréées par l'UE (60 navires, 94 %) ont été converties à partir de cargos polyvalents (34), de rouliers (10), de voituriers (9), de cargos frigorifiques (4) et de porte-conteneurs (3). Ils ont été convertis pour continuation d'exploitation à un âge où ils auraient dû être démolis : l'âge moyen au moment de la conversion était de 30 ans, l'âge moyen des navires démolis dans le monde en 2021 est aussi de 30 ans.

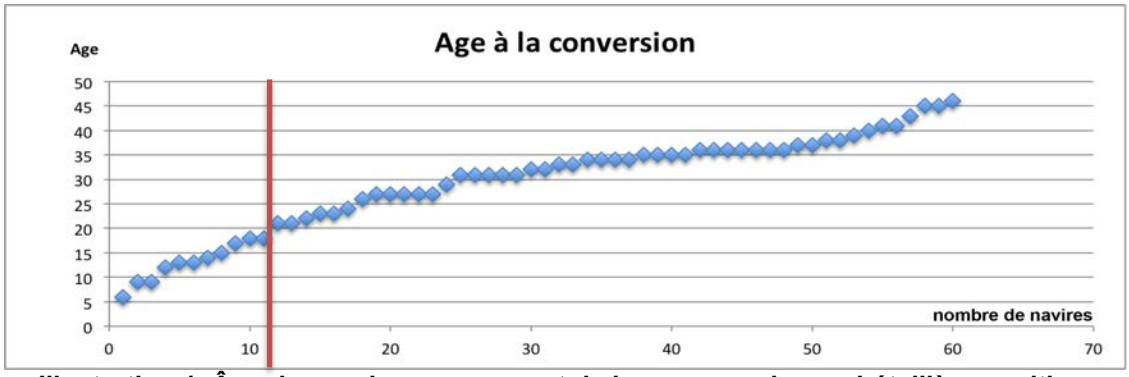


Illustration 1. Âge des navires au moment de leur conversion en bétaillère maritime
49 navires (77%) avaient plus de 20 ans au moment de leur conversion en bétaillère maritime.

Le bien-être animal n'est pas la principale préoccupation lorsqu'un navire conçu à l'origine pour un autre usage est transformé en bétaillère maritime. L'objectif de la conversion est économique et vise à transporter autant de bétail que possible sans se soucier de leur confort. Des ponts supplémentaires sont donc ajoutés pour accueillir des milliers d'animaux et maximiser les profits. L'hébergement des animaux de ferme sur les ponts supérieurs les expose à un inconfort évident, à des blessures et à des fractures lorsque le navire est soumis à des effets de roulis en cas de tempête ou de gros temps.

La sécurité n'est pas non plus une priorité. Le rapport d'enquête sur la catastrophe du *Queen Hind* en 2019 a souligné que des ponts supplémentaires avaient été construits sans l'approbation de la société de classification Nippon Kaiji Kyokai (cf. rapport 2021 "78 transporteurs de bétail approuvés par l'UE"). Dans tous les cas, l'ajout de ponts réduit la stabilité du navire soumis à une prise au vent plus importante. Ces ponts en aluminium ou en acier sont destinés à augmenter la surface de chargement. Le poids de ces ponts et des animaux supplémentaires doit être pris en compte dans les approbations de sécurité ou les calculs de profil de risque. Il est prouvé que des ponts supplémentaires ont été ajoutés à certains navires de transport de bétail sans l'approbation d'une société de classification (voir le rapport "Animal Welfare on Seagoing Vessels and Criteria for Approval of Livestock Autorisation", pp. 27 et 85). Un autre problème concernant la conversion des bétaillères maritimes est le maintien initial de leur centre de gravité alors qu'ils sont désormais destinés à charger et transporter des milliers d'animaux qui ne resteront pas immobiles pendant le voyage. Se pose aussi la question du respect d'un schéma de chargement approprié pour éviter un chavirement à quai, comme cela s'est produit pour l'*Haidar* à Barcarena, au Brésil (octobre

2015) ou, plus récemment pour l'*Albadri I* à Suakin, au Soudan (juin 2022). 5.000 bovins chargés sur le *Haidar* et 16.000 ovins sur l'*Albadri I* se sont noyés. Au cours du voyage, des conditions météorologiques difficiles peuvent également entraîner des mouvements incontrôlés de la "cargaison", le chavirement final et la perte du navire, des animaux et de l'équipage.

Illustration 2. Conversion de cargo polyvalent en bétaillère maritime

1980, *Wieland*. © **Rik** futur *Apus*, 2022. © **Animal Welfare Foundation**

Illustration 3. Conversion de roulier en bétaillère maritime

© **Stetsenko Denys** 2009*, Viking* futur *Mira*, 2020 © **Marc Ottini**

D'autres catégories de navires ont fait l'objet de conversion. Il est considéré comme économiquement rationnel de convertir un vieux navire à un nouvel usage plutôt que d'en construire un nouveau. Le *Stellar Daisy* était un ancien super pétrolier VLCC (Very Large Crude Carrier) à simple coque converti en super minéralier VLOC (Very Large Ore Carrier) quand les pétroliers à simple coque ont été interdits. Cependant, après son naufrage au milieu de l'océan Atlantique (mars 2017), des enquêtes ont mis en évidence la fragilité structurelle de ces navires convertis et ils ont tous été retirés du service et démolis. En raison de leur conversion, les bétaillères maritimes sont également exposées à un risque accru en matière de stabilité. Les naufrages qui se répètent et la mort de milliers d'animaux devraient, comme pour les super minéraliers ayant subi une conversion, conduire à leur interdiction.

Pourtant, la conversion en bétaillère maritime n'est pas remise en cause, pas plus pour des motifs de sécurité maritime que de bien-être animal. La conversion reste une option persistante et préoccupante : sur les 11 navires nouvellement agréés par l'UE, 9 sont des navires convertis, dont 5 l'ont été en 2020 ou 2021 (l'ex-cargo frigorifique *Atlantic Rose*, l'ex-cargo polyvalent *Med Rose* et les 3 voituriers sisterships *Freesia*, *Jouri*, et *Orchid*).

Le rapport 2024 de Robin des Bois ne montre aucun changement dans le type de navires agréés par l'Union européenne pour le transport de bétail. Dans le rapport 2021, 94% des navires agréés par l'UE étaient convertis et n'avaient pas été spécifiquement construits pour le transport d'animaux vivants. En 2024, le chiffre est exactement le même. Plus de la moitié des transporteurs de bétail agréés par l'UE ont été convertis à partir de cargos polyvalents vieillissants. L'âge moyen au moment de la conversion était de 29 ans en 2021, contre 30 ans dans ce nouveau rapport.

Age

La base de données Equasis comporte 144 navires enregistrés comme bétaillères maritimes. L'âge moyen de cette flotte mondiale de bétaillères maritimes est de 39 ans. C'est beaucoup comparé à 22 ans, l'âge moyen de la flotte de commerce mondiale rapporté par la CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement) dans son Rapport 2022 sur les Transports Maritimes (Review of Maritime Transport 2022, p. 34).

La flotte de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne est encore plus âgée. L'âge des 64 navires agréés par l'UE va de 11 ans pour le *Ganado Express*, construit comme bétaillère maritime en Chine, à 60 ans pour l'*Alfa Livestock*, un ancien cargo polyvalent construit en Allemagne (voir p. 54). L'*Alfa Livestock* (précédemment connu sous le nom de *Sea Star Lives*tock) est toujours le vétéran de la flotte agréée par l'UE. Seuls deux des 64 navires étudiés dans ce rapport ont moins de 20 ans.
L'âge moyen de la flotte de bétaillères maritimes agréées par l'UE est de 43 ans. Les bétaillères maritimes ne rajeunissent pas. Dans le rapport 2021 de Robin des Bois "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", l'âge moyen était de 41 ans.

Les bétaillères maritimes sont parmi les plus vieux navires de la flotte marchande mondiale et les plus vieux à être ferraillés. "A la Casse", le bulletin trimestriel de Robin des Bois sur la démolition des navires note que l'âge moyen des bétaillères démolies était de 47 ans pour la période 2018-2023. Parmi les bétaillères agréées par l'UE, beaucoup dépassent cette espérance de vie : 30 (47%) ont 47 ans ou plus, 17 ont même plus de 50 ans.

L'âge est un facteur de risque. Le calculateur de risque des navires du Mémorandum de Paris attribue un point de risque à un navire âgé de plus de 12 ans. Bien que l'âge n'entraîne pas nécessairement l'obsolescence et la vulnérabilité s'il est compensé par un entretien régulier et des contrôles effectués par une société de classification exigeante, ce n'est pas le cas des bétaillères maritimes. Le nombre de détentions et de déficiences signalées par les contrôles de l'État du port dans le monde entier met en évidence leur maintenance défectueuse. Le changement fréquent d'armateur, d'exploitant du navire et de gestionnaire ISM ne facilite pas non plus un entretien régulier. De plus, les bétaillères maritimes sont sujettes à la corrosion en raison de l'acidité des litières et des fumiers souillés. L'usure accélérée du métal explique pourquoi le prix d'achat des bétaillères en fin de vie par les chantiers de démolition est nettement inférieur au prix d'achat d'autres catégories de navires. A titre d'exemple, le *Kenoz* (OMI 7712963), 51 ans, a été vendu en mai 2021 à un chantier de démolition bangladais pour 490 US$ la tonne alors que le prix à la tonne était supérieur à 550 US$ pour les autres catégories de navires. De même, l'*Al Fahed* (OMI 6922327), âgé lui aussi de 51 ans, a été vendu au Pakistan en novembre 2020 pour 305 US$ la tonne, contre environ 400 US$ pour les autres navires. Pendant ce temps, à Tarragone (Espagne), la vente aux enchères de l'*Elbeik* (OMI 7022356) a échoué. Le prix de réserve était de 247.500 € (260.000 US$ soit 175 US$ la tonne).

Sur les 78 bétaillères maritimes agréées par l'UE étudiées dans le rapport 2021, 9 ont été démolies et 16 ne sont plus agréées (cf. p. 3). Cela signifie que la plupart des navires, c'est-à-dire 53 (68 %), sont toujours agréés par l'UE. Les navires ne rajeunissent pas. L'âge moyen de la flotte agréée par l'UE en 2021 était de 41 ans, celui de la flotte agréée par l'UE en 2023 est de 43 ans, bien que l'âge moyen des 11 navires nouvellement agréés ne soit "que" de 34 ans, ce qui est plus que l'âge moyen des navires à démolir.

Pavillons

Les pavillons de Singapour et du Liberia qui figurent sur la liste blanche du Mémorandum de Paris et le pavillon non classé de la Jordanie ont disparu de la nouvelle liste des bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne. 4 nouveaux pavillons apparaissent dans la flotte agréée : 3 figurant sur la liste blanche (Antigua & Barbuda, Danemark et Portugal) et la Guinée-Bissau, qui n'est pas classée.

Le Togo (13 navires), le Panama (10), la Tanzanie (9), le Liban (8) et la Sierra Leone (6) représentent 72 % des 64 bétaillères maritimes agréées par l'UE. Il s'agit exactement du même classement que dans le rapport 2021. Il n'y a pas eu de réelle amélioration dans la sélection des navires en ce qui concerne la performance de leur pavillon. Les autres pavillons sont la Guinée-Bissau (4), les Comores et Palaos (3 navires chacun), le Luxembourg (2) et Antigua & Barbuda, le Danemark, la Jamaïque, les Îles Marshall, le Portugal et Saint-Kitts-et-Nevis (1 navire chacun). Le pavillon d'Antigua & Barbuda est curieusement considéré comme un pavillon performant, mais comme nous le verrons plus loin dans ce rapport, le *Finola M* battant ce pavillon, est une bétaillère maritime controversée (voir p. 89).

31 navires (48%) battent un pavillon figurant actuellement sur la liste noire du Mémorandum de Paris : le Togo est classé à risque moyen à élevé, les Comores, la Sierra Leone et la Tanzanie à risque moyen.

En outre, 5 navires (8%) battent un pavillon qui n'a pas pu être classé en raison d'un nombre insuffisant d'inspections dans les ports du Mémorandum de Paris (30 inspections au moins sur une période de trois ans). Le *Dalal F* (p. 70), le *Helen* (p. 100), le *Maysa* (p. 122) et le *WMF Express* (p. 168) battent le pavillon de la Guinée-Bissau, le *Adel I* (p. 43) celui de la Jamaïque.

Pavillon	Navires		Performance du pavillon
Togo	**13**	20%	*"liste noire"-risque moyen à élevé*
Panama	**10**	16%	*"liste grise"*
Tanzanie	**9**	14%	*"liste noire"-risque moyen*
Liban	**8**	13%	*"liste grise"*
Sierra Leone	**6**	9%	*"liste noire"-risque moyen*
Guinée-Bissau	4	*6%*	*non classée*
Comores	3	*5%*	*"liste noire"-risque moyen*
Palaos	3	*5%*	*"liste grise"*
Luxembourg	2	*3%*	*"liste blanche"*
Portugal	1	*2%*	*"liste blanche"*
Îles Marshall	1	*2%*	*"liste blanche"*
Jamaïque	1	*2%*	*non classée*
Danemark	1	*2%*	*"liste blanche"*
Antigua & Barbuda	1	*2%*	*"liste blanche"*
Saint-Kitts-et-Nevis	1	*2%*	*"liste grise"*
	64	*100%*	

Tableau 1 : Pavillons des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et leur performance

Les changements répétés de pavillon entraînent un manque de contrôle de la part des autorités maritimes et un mauvais entretien des navires. Ce profil inacceptable pour le transport de "cargaisons" vivantes est pourtant habituel pour les bétaillères maritimes agréées par l'UE.

À titre d'exemple, avant sa conversion à l'âge de 41 ans de cargo polyvalent à bétaillère maritime, le *Deala* a successivement battu les pavillons de complaisance du Panama (1990),

de la Mongolie (juin 2004), du Belize (juillet 2004), des Comores (2005), de la Tanzanie (2010) et de Palaos (2016). Après sa conversion en 2017, son pavillon est resté indéterminé jusqu'en mai 2020, date à laquelle il a adopté le pavillon des Comores, avant de prendre celui du Guyana (2021) puis de la Tanzanie (2022).

Dans le cadre de sa stratégie maritime et par l'intermédiaire du Mémorandum de Paris, l'Union Européenne s'attache à repérer les pavillons sous normes et considère que les navires battant ces pavillons doivent faire l'objet d'un ciblage prioritaire. Or près de la moitié (48%) des bétaillères maritimes agréées par l'UE arborent précisément des pavillons considérés comme à risques.

Le 1er juillet 2023, le Panama a été rétrogradé de la liste blanche à la liste grise par le Mémorandum de Paris. Il n'y a donc plus que 6 navires (9%) qui battent actuellement un pavillon de la liste blanche.

L'exportation par voie maritime de bétail produit par l'agriculture de l'Union européenne devrait être effectuée exclusivement sur des navires battant un pavillon performant figurant sur la liste blanche publiée par le Mémorandum de Paris. Seuls les pavillons du Danemark, du Luxembourg, d'Antigua & Barbuda, des Îles Marshall et du Portugal pourraient alors être utilisés. En fait, les navires transportant du bétail européen devraient battre pavillon européen en cohérence avec l'importance économique de l'exportation de bétail. Il serait également positif de contrôler l'ensemble de la chaîne notamment pour améliorer l'image de l'agriculture européenne et pour faciliter la résolution des litiges sur le statut sanitaire des animaux exportés. À cet égard, il convient de noter que le navire *Alondra*, appartenant à des armateurs danois, a abandonné le pavillon du Panama au profit de celui du Danemark et que le *Ganado Express*, appartenant à des armateurs néerlandais, a abandonné le pavillon de Singapour au profit de celui du Portugal.

Les cinq principaux pavillons sont les mêmes en 2023 qu'en 2021, et dans le même ordre : Togo, Panama, Tanzanie, Liban et Sierra Leone. Dans les deux rapports, ils représentent environ trois quarts des navires agréés par l'UE. 48 % des navires battent désormais un pavillon de complaisance figurant sur la liste noire, contre 55 % dans le rapport 2021, mais seulement 9 % battent un pavillon figurant sur la liste blanche, contre 31 % précédemment. Le pavillon d'un État membre de l'UE reste une exception : seuls 4 navires (6 %) en 2024 contre 2 (3 %) en 2021 sont enregistrés dans l'UE, ce qui constitue une amélioration légère mais insignifiante. Persister à utiliser des navires battant pavillon d'un pays tiers empêche la mise en œuvre effective de la réglementation européenne.

Sociétés de classification

Les sociétés de classification sont des organismes experts ou se désignant comme tels qui devraient en toutes circonstances faire preuve d'indépendance, de vigilance et de prudence tout en tenant compte dans une mesure raisonnable des contraintes des armateurs. Grâce à leur culture technique, à la compétence et à la mobilité de leurs experts et analystes et en s'appuyant sur les règles des conventions internationales de l'OMI, en particulier la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, chacune des sociétés de classification se doit d'établir des règles techniques concernant la coque, les machines et les autres organes vitaux du navire.
Le secteur maritime a été le premier à recourir à la compétence de regards extérieurs et éclairés pour évaluer la robustesse de ses outils, en l'occurrence les navires, et leurs capacités à résister aux aléas d'exploitation. C'était à la fin du 18ème siècle et c'est seulement 200 ans plus tard que cette initiative pionnière a été élargie à d'autres branches industrielles et logistiques. Si un navire pour un usage déterminé est en conformité avec les exigences de la société de classification, un certificat de classe est délivré à l'armateur dont la validité sera de 5 ans. La délivrance de ce certificat est une des conditions de la libre circulation du navire en mer et dans les ports. Dans l'intervalle, des inspections régulières qui exigent la coopération des armateurs et des équipages doivent être effectuées pour vérifier la continuité de la conformité du navire et planifier les réparations nécessaires.

21 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne (33 %) sont contrôlées par l'une des sociétés de classification membres de l'IACS, l'Association internationale des sociétés de classification, qui se consacre à la "sécurité des navires et à la propreté des mers". 5 sont classés par RINA (Registro Italiano Navale), 4 par Bureau Veritas, 3 par Indian Register of Shipping, 2 par Nippon Kaiji Kyokai, Croatian Register of Shipping et Det Norske Veritas, 1 par China Classification Society, Polish Register of Shipping et Russian Maritime Register of Shipping. 6 des sociétés précitées, membres de l'IACS, sont classées comme très performantes selon les normes du Memorandum de Paris. Trois autres, Croatian Register of Shipping, Polish Register of Shipping et Indian Register of Shipping sont classés comme moyennement performants. Les 21 navires contrôlés par un membre de l'IACS sont les *Alondra*, *Bahijah*, *Bashar One Transport*, *Brahman Express*, *Elevation*, *Equality*, *Express M*, *Fidelity*, *Finola M*, *Freedom*, *Freesia*, *Ganado Express*, *Gulf Livestock 2*, *Jouri, Mira North Star 1*, *Orchid*, *Sarah M*, *Shorthorn Express*, *Victory*, et *WMF Express.*

Les 43 autres (67%) sont contrôlées par une société non membre de l'IACS. Elles sont qualifiées de très ou moyennement performantes par le Mémorandum de Paris ou non classées.

Les propriétaires de bétaillères privilégient en particulier l'International Naval Surveys Bureau (13 navires), passé en 2023 d'un niveau de performance moyen à élevé, et le Dromon Bureau of Shipping (6 navires), qualifié de moyennement performant. En dépit de sa supposée performance élevée, il convient de noter que les 13 navires contrôlés par l'International Naval Survey Bureau totalisent 521 déficiences pour la période de 2021 à 2023. 4 d'entre eux sont considérés comme des "navires à haut risque" par le Mémorandum de Paris.

Les autres sont : International Register of Shipping, Isthmus Bureau of Shipping, Maritime Lloyd Georgia, Overseas Marine Certification, Phoenix Register of Shipping, Veritas Register of Shipping de performance moyenne.

L'*Adell II* (p. 51) et le *Dania* (p. 72) sont contrôlés par une société de classification non nommée.

Les *Abdulrahman King* (p. 47), *Alfa Livestock* (p. 54), *Deala* (p. 74), *Elena* (p. 80), *Jersey* (p. 102), *Mariona* (p. 118), *Pacific M* (p. 141), *Princess Hiyam* (p. 145), *Taiba* (p. 153), *Unimar Livestock* (p. 161) sont contrôlés par l'une des sociétés de classification suivantes :

- Colombus American Register, basée au Pirée, Grèce
- Cosmos Marine Bureau, basée à Busan, Corée du Sud
- Global Marine Bureau, basée à Busan, Corée du Sud
- Hellas Naval Bureau of Shipping, basée au Pirée, Grèce
- Maritime Bureau of Shipping, basée à Limassol, Chypre
- Vega Register, basée à Istanbul, Türkiye

Ces sociétés n'ont pas pu être classées par le Mémorandum de Paris dans son tableau de performance des organisations reconnues en raison d'un nombre insuffisant d'inspections (au moins 60 sur une période de 3 ans).

Ces 12 navires représentent 19 % de la flotte actuellement agréée par l'UE ; ils cumulent 511 déficiences, soit 26 % du total des déficiences rapportées pour la période de 2021 à 2023. Dans le rapport de 2021, les navires contrôlés par une société de classification non classée ne représentaient que 4 % des bétaillères maritimes agréées par l'UE.

On estime que les membres de l'IACS contrôlent plus de 90 % du tonnage mondial des navires. Ces sociétés de classification "d'élite" sont sous-représentées chez les bétaillères maritimes. Contrairement à la flotte mondiale, 67 % bétaillères maritimes agréées par l'UE sont contrôlées par une société de classification non membre de l'IACS. Ce chiffre n'a guère varié par rapport au rapport 2021 (71 %). Il est toutefois inquiétant de constater que les sociétés de classification qui n'ont pas pu être classées en raison d'un nombre insuffisant d'inspections déclarées contrôlent 19 % de la flotte agréée par l'UE, contre 5 % précédemment.

Société de classification	Navires rapport 2021		Navires rapport 2024	
IACS	23	*29%*	21	*33%*
non-IACS	55	*71%*	43	*67%*
dont "non classée"	4	*5%*	12	*19%*

Tableau 2. Sociétés de classification IACS/non IACS en charge du contrôle des bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne

A titre de comparaison, les ferries et navires de croisière transportant des passagers sont encadrés par une société de classification membre de l'IACS et les navires transportant des animaux vivants approuvés par l'Union Européenne sont pour les deux tiers encadrés par une société de classification non membre de l'IACS.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 2: Sociétés de classification, nombre de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris.

Armateurs

Sur les 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne, 49 (77 %) sont officiellement détenues par une société écran aux bons soins d'une autre société. Ces sociétés écrans sont principalement enregistrées dans un paradis fiscal : Panama (12 navires), Îles Marshall (9), Libéria (7), Seychelles (5), soit 52 % de la flotte agréée par l'UE. La plupart d'entre elles (43 sur 49) sont également des sociétés à navire unique, un subterfuge utilisé par les armateurs pour empêcher la saisie éventuelle d'un autre navire de leur flotte en cas d'amende ou de litige commercial.
Les véritables propriétaires se cachent derrière ces sociétés écrans et sont éventuellement qualifiés de "managers". Ils opèrent depuis le Liban (41 %, 26 navires), les pays de l'UE (22 %, 14 navires : Roumanie 7 navires, Pays-Bas 4 navires, Grèce, Danemark, Croatie, 1 navire chacun) et en Türkiye (11 %, 9 navires).

La plupart des propriétaires sont de petites compagnies maritimes. Ils n'exploitent que deux ou trois navires, voire un seul. Leurs ressources financières limitées ne leur permettent pas d'assurer un entretien correct de leurs navires, des conditions de travail et de vie décentes pour les équipages, sans parler du bien-être des animaux pendant le transport.
Seules trois sociétés possèdent ou exploitent une flotte de dix navires ou plus : Livestock Express BV, Safe Sea Services Sarl and Arab Ship Management Ltd.

L'armateur néerlandais Livestock Express BV, basé à Breda, filiale du groupe néerlandais Vroon BV exploite une flotte de 13 bétaillères maritimes dont 3 sont agréées par l'UE : les *Brahman Express*, *Ganado Express* et *Shorthorn Express*. Les navires sont sous pavillon du Luxembourg, du Portugal ou du Panama, contrôlés par RINA ou China Classification Society. Sur 13 navires, 7 ont moins de 10 ans. Cependant, même les navires récents peuvent être victimes d'incidents. En décembre 2015, le *Girolando Express*, alors âgé d'un an et appartenant lui aussi à Livestock Express BV, a été victime d'une panne de moteur peu après avoir quitté Geelong (Australie) à destination de la Chine. Il s'est retrouvé bloqué avec 4.245 bovins à son bord pendant plusieurs jours au large des côtes australiennes. Le navire a dû embarquer des vivres supplémentaires pour l'équipage et surtout pour les animaux avant de reprendre son voyage vers la Chine.

La compagnie libanaise Safe Sea Services Sarl, basée à Jounieh, déclare exploiter 28 navires. Elle agit également en tant que gestionnaire ISM pour 23 d'entre eux. Selon son site web, sa stratégie est basée sur la diversification et comprend 11 cargos polyvalents, 6 pétroliers et 6 bétaillères maritimes. 5 d'entre elles, le *Freesia*, le *Jouri*, le *Nabolsi I*, l'*Orchid* et le *Tulip* sont agréées par l'UE. Le *Freesia*, le Jouri, l'*Orchid* et le *Tulip* ont été converties en 2019-2020. Safe Sea Services Sarl est qualifié de gestionnaire ISM peu ou très peu performant par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

La compagnie jordanienne Arab Ship Management (ASM), basée à Amman, se déclare armateur et/ou exploitant de 14 navires, dont 6 bétaillères maritimes: le *Bader III* (OMI 7504598), le *Ghena* (OMI 8303989), le *Maysora* (OMI 8310542), le *Dareen* (OMI 9074913), le *Zein I* (OMI 7622041) et le *Gulf Livestock 2* (OMI 8009076). Seul le *Gulf Livestock 2* est agréé par l'UE. Arab Ship Management est réputé pour sa mauvaise gestion des équipages. L'Organisation internationale du travail a été informée d'un certain nombre de cas d'abandon concernant trois navires exploités par ASM au cours des dernières années.
En mai 2021, le *Bader III* est déclaré abandonné à Fujairah (Émirats arabes unis) avec un équipage de 74 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais, philippins et soudanais à qui l'armateur doit 3 mois de salaire. À bord du *Ghena*, l'arriéré de salaire de l'équipage était de 4 mois. Les salaires ont été au bout du compte payés et les deux navires ont repris leur activité.

En février 2022, le *Bader III* et le *Ghena* sont de nouveau abandonnés, respectivement à Puerto Cabello (Venezuela) et à Montevideo (Uruguay) avec des équipages de 73 marins originaires d'Égypte, de Jordanie, du Pakistan et des Philippines et de 74 marins originaires de Colombie, de Jordanie et des Philippines. Un troisième navire exploité par ASM, le *Zein I*, est abandonné au mouillage à Las Palmas (Îles Canaries, Espagne) avec un équipage de 45 marins égyptiens, jordaniens, philippins et syriens auxquels l'armateur doit deux mois de salaire.
Enfin, en août 2022, le *Bader III* est de nouveau déclaré abandonné. Le navire aurait été radié du registre panaméen et pris le pavillon de Palaos [il est cependant toujours enregistré comme battant pavillon panaméen sur le site web de l'OMI].
Tous ces navires ont depuis repris leurs opérations. Ils appartiennent tous à une seule compagnie maritime, Arab Ship Management, qui fait également office de d'exploitant du navire et de gestionnaire ISM. Arab Ship Management figure sur la liste des gestionnaires ISM qualifiés de peu ou très peu performants établie par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

Avec 7 navires, le plus grand fournisseur de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne est la compagnie libanaise Mina Group Shipping Ltd et ses sociétés satellites. Mina Group Shipping Ltd, Limano Marine Services et Mariona Maritime Co SA partagent la même adresse libanaise : "Al Tabshouri Building, al-Thaqafa Street, Tripoli, 0961, Liban". Ils partagent également une flotte de 7 bétaillères maritimes agréées par l'UE en tant que propriétaire, exploitant ou gestionnaire ISM, ce qui représente 11 % de la flotte agréée par l'UE. Le groupe Mina et ses filiales possèdent et exploitent également le vraquier *Loyga* et le cargo polyvalent *Ali-K*. Le *Loyga*, 43 ans, a été détenu 9 fois au cours de toute son exploitation, et l'*Ali-K,* 49 ans, au moins 5 fois. Mina Group et Limano Services sont qualifiés de gestionnaires ISM peu ou très peu performants.

Les autorités des États membres de l'UE devraient se pencher sur les pratiques de beaucoup d'armateurs et exploitants de bétaillères maritimes avant de délivrer des certificats d'agrément. Malgré son long passé de mauvais traitements et de pratiques esclavagistes, deux des navires d'AMJ Marine Services ont été agréés par l'UE pour le transport de bétail. Le *Nader A* l'est toujours et continue ses escales dans des ports européens.

Encadré 1: Extrait de "A la Casse" n°68. "Sur le front des bétaillères maritimes: l'Union européenne, complice d'un armateur esclavagiste" (Février 2023).

L'Union européenne, via la Direction Générale de la Santé et de la Sécurité Alimentaire, a approuvé pour l'exportation de son bétail le *Nader A* et le *Janay*, deux navires sous-normes qui accumulent les infractions techniques, sociales et environnementales. Derrière la société écran Abdin M enregistrée en Suisse et derrière la société écran Princess Maya Shipping entregistrée aux Îles Marshall, le véritable propriétaire de ces deux galères est AMJ Marine Services, 1195, Old Saida Road, Choueifat (Liban).

Nader-A *(*ex-*Youzarsif H*, ex-*Uni K*, ex-*Vima Alfa*, ex-*Lem Alfa*, ex-*Duke*, ex-*Dana Iberia*, ex-*Commodore Clipper*, ex-*Hamburg*, ex-*Jan Kahrs*). OMI 7611547. Ex-cargo polyvalent converti en 2013 à l'âge de 36 ans. Longueur 81 m. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft. 46 ans. (...). Voir p. 130.

Janay (ex-*Mara*, ex-*Justo*). OMI 7015509. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 41 ans. Longueur 74 m. Construit en 1970 en Trondheim (Norvège) par Orens MV; rallongé en 1979 de 59 à 74 m. 53 ans. Le *Janay* est le recordman, toutes catégories confondues, d'infractions techniques, sociales et environnementales avec 132 déficiences entre 2019 et 2022. Il a été détenu à 18 reprises (...). voir aussi "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", p. 68-69)

Illustration 4. Le *Janay,* propriété d'AMJ, à quai à Carthagène (Espagne), mars 2019.
© Salvador Garcia Garcia

.../...

Le *Janay* était agréé par l'Union européenne jusqu'au 26 juillet 2022. Il a fait ses dernières escales dans des ports européens à Kalymnos (Grèce) et Sulina (Roumanie). Depuis il a fréquenté les ports non européens de Jeddah (Arabie Saoudite), Beyrouth (Liban), Digna (Soudan), Suez (Egypte), Port Saïd (Egypte).

Derrière la société écran Amin Shipping enregistrée au Honduras, AMJ Marine Services est aussi le propriétaire multi défaillant de l'*Onda*. L'*Onda* fait partie des 106 navires sous-normes repérés par Robin des Bois dans le numéro 59 de "A la Casse" paru en mai 2020 :

Onda (ex-*Trader*, ex-*Kuki Boy*, ex-*Elisabeth Boye*). OMI 8912467. 33 ans. Longueur 77 m. Pavillon inconnu depuis 2018. Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd. Construit en 1990 à Soby (Danemark) par Soby M&S. Propriétaire Amin Shipping Co c/o AMJ Marine Services (Liban). Détenu en 2001 à Grundartangi (Islande), en 2002 à Aveiro (Portugal) et Glasgow (Écosse, Royaume-Uni), en 2004 à Novorossiysk (Russie), en 2014 à La Rochelle (France) et Setubal (Portugal), en 2015 à deux reprises de nouveau à Novorossiysk, en 2016 à Chanea (Grèce) et en 2019 à Tin Can Island (Nigéria). Banni des ports européens en mars 2016 pour une durée de 3 mois.

Illustration 5. *Elisabeth Boye*, futur *Onda*, propriété d'AMJ
Pointe-à-Pitre (Guadeloupe, France), février 2013 © Bertrand Gréaux

Banni dans les ports européens et ciblé comme navire à haut risque, l'*Onda* s'est replié à partir de 2017 en Afrique de l'Ouest. AMJ Marine Services, pendant qu'il faisait des affaires en Méditerranée avec le bétail de l'Union européenne, a multiplié les abandons d'équipages et les arriérés de salaires impayés en Afrique. D'abord avec cinq marins indiens en 2018 dans le port de Tiko au Cameroun. Sous les menaces et les intimidations d'AMJ Marine Services et malgré des contacts avec les consulats indiens au Cameroun et au Nigéria et le soutien de l'ITF (International Transport Workers' Federation), les cinq marins indiens n'ont pas eu d'autre solution que de débarquer au bout de quelques mois.
Un nouvel équipage de sept hommes a été recruté par AMJ Marine Services. L'*Onda* s'est livré pendant quelques mois à des trafics inconnus et de nouveau l'équipage a été abandonné avec des arriérés de paiement, cette fois au mouillage en face de Douala. La pandémie de Covid 19 démarre alors. L'armateur justifie son inaction par les difficultés logistiques et se répand en promesses jamais tenues. Quatre marins originaires du Cameroun et de Sao Tomé et Principe restent à bord. L'ITF vient encore une fois à leur soutien. L'*Onda* n'a plus de société de classification ni d'assurance depuis trois à quatre ans. En février 2021, une fois de plus, les marins débarquent après avoir touché une petite partie de leurs arriérés de salaire. Bien que son statut officiel dans la base de données Equasis soit "en attente" laid-up) depuis 2020, l'*Onda* reprend ses trafics en Afrique de l'ouest avec un nouvel équipage. Il abandonne le pavillon du Togo pour celui du Guyana mais cette immatriculation est usurpée. Dans le cadre du Mémorandum d'Abuja, il a été inspecté dans les ports de Warri (Nigéria, 9 mars 2021), Takoradi (Ghana, 22 mars 2021) et Freetown (Sierra Leone, octobre 2021). 10 déficiences ont été relevées.
En décembre 2021, l'*Onda* est à nouveau au mouillage, cette fois dans la zone d'attente du port de Dakar (Sénégal). Il a des besoins urgents de réparations structurelles.
En février 2022, les inspecteurs sénégalais relèvent 22 déficiences dont l'indisponibilité des moyens de sauvetage et l'assignent à résidence. Autrement dit, l'*Onda* est en détention. Le port de Dakar refuse son remorquage et sa mise à quai dans un secteur protégé.
En juillet 2022, l'armateur libanais se dit en difficultés financières à cause de la réforme bancaire en cours au Liban. L'équipage de l'*Onda* est une nouvelle fois abandonné; quatre marins originaires du Cameroun, du Liban, du Nigéria et de Syrie restent à bord avec peu de choses à manger et beaucoup de salaires impayés. AMJ Marine Services dit vouloir vendre le navire pour les payer. Personne n'y croit, il a déjà fait le coup aux précédents équipages. .../...

Le 6 février 2023, la justice sénégalaise sollicitée par l'ITF et les marins de l'*Onda* autorise la saisie du navire aussi longtemps que l'armateur ne paiera pas les 84.000 US$ de salaires impayés. La prochaine étape pourrait être la vente aux enchères du navire qui, en tout état de cause, ne pourra pas avoir d'autre issue que la démolition.

Illustration 6. A bord de l'*Onda,* 12 août 2022. © ITF

Sur les 64 navires agréés, seuls 14 (22%) appartiennent à des armateurs basés dans l'Union européenne. Sur ces 14 navires, seuls 4 battent le pavillon d'un État membre : Luxembourg (2), Portugal (1) et Danemark (1)). Un navire bat le pavillon des Îles Marshall (un pavillon figurant sur la "liste blanche" du Mémorandum de Paris). 4 battent le pavillon du Panama ou de Palaos (deux pavillons de la "liste grise") et 5 les pavillons de la Sierra Leone, de la Tanzanie et du Togo (tous inscrits sur la "liste noire"). Les propriétaires de ces 10 navires ne battant pas pavillon de l'UE sont établis dans l'Union européenne, mais pour des raisons financières, ils délocalisent leurs navires, ce qui leur permet de contourner les standards européens en matière de salaires et de protection sociale des équipages.

Le rapport 2021 "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne" soulignait que le bétail européen n'était pas transporté sur des navires européens. Il n'y a pas eu d'amélioration à cet égard. Dans ce nouveau rapport, la part des propriétaires européens est même en baisse, passant de 27 % à 22 %. Les propriétaires de bétaillères maritimes agréées par l'UE sont toujours principalement établis au Liban (47 %), en Türkiye (14 %) et en Roumanie (10 %). La part des intérêts libanais et turcs est passée de 46 % à 55 %. Les États membres de l'UE persistent à sous-traiter le bien-être des animaux européens pendant le transport. La plupart d'entre eux démontre dans la gestion de leurs navires bétaillers ou d'autres catégories des méthodes qui s'apparentent à de l'esclavagisme et témoignent d'une négligence totale envers leurs navires et leurs équipages.

Profil de risque du navire

Le profil de risque du navire détermine la priorité d'inspection d'un navire. C'est un outil permettant de cibler les navires sur des critères de la sécurité maritime. Il est calculé à partir du type de navire, de son âge et des performances de son pavillon, de sa société de classification (RO, organisme agréé) et de son gestionnaire ISM. Les navires ayant 5 points et plus sont considérés comme des "navires à haut risque". Les autres sont des "navires à risque standard".

- La catégorie des transporteurs de bétail n'est pas considérée comme un facteur de risque et ne déclenche aucun point.
- Un âge supérieur à 12 ans déclenche un point.
- Seuls les pavillons figurant sur la “liste noire” déclenche un point : parmi eux, ceux considérés comme "à risque moyen" déclenchent 1 point, ceux considérés comme "à risque moyen à élevé", "élevé" ou "très élevé" déclenchent 2 points.
- Une société de classification peu ou très peu performante déclenche 1 point.
- Un gestionnaire ISM peu ou très peu performant déclenche 2 points.

Dans le rapport 2019 du Mémorandum de Paris, 14 pavillons faisaient partie de la "liste noire" et 8 sociétés de classification étaient qualifiées de peu ou très peu performantes. Dans le rapport 2022, il n'y a plus que 9 pavillons sur la liste noire et 2 sociétés de classification peu ou très peu performantes. La conséquence est qu'il y a moins de points négatifs attribués, et que le profil de risque d'une bétaillère maritime agréée par l'UE est forcément meilleur, même si l'état du navire ne s'est pas amélioré.

En utilisant le "calculateur de profil de risque des navires" du Mémorandum de Paris, on note que, à la date du 14 août 2023, 9 (14%) des 64 navires agréés par l'Union Européenne sont considérés comme des navires à haut risque. Ces navires méritent une surveillance accrue dans les ports signataires du Mémorandum et des non conformités à la règlementation internationale tant du point de vue technique que du point de vue social sont susceptibles d'être relevées par les autorités compétentes à leur bord. Il s'agit des :
Abdulrahman King (7211907), *Alfa Livestock* (6422303), *Anakin* (7422544), *Apus* (7510858), *Jersey* (7639616), *Nader-A* (7611547), *Pacific M* (7041053), *Princess Hiyam* (7405089), *Spiridon II* (7311329).

OMI	Nom du navire	Nombre de détentions (toute l'exploitation)	Nombre de déficiences (2021 à 2023)	Nombre de détentions (2021 à 2023)
7211907	*Abdulrahman King*	4	42	0
6422303	*Alfa Livestock*	10	79	0
7422544	*Anakin*	12	105	0
7510858	*Apus*	4	47	0
7639616	*Jersey*	13	53	0
7611547	*Nader -A*	4	47	1
7041053	*Pacific M*	4	38	0
7405089	*Princess Hiyam*	8	43	0
7311329	*Spiridon II*	9	74	1

Tableau 3: Navires à risque élevé

Leur âge va de 47 à 60 ans. Ils battent tous le pavillon du Togo appartenant à la "liste noire" et ont subi une conversion d'usage à un âge moyen de 34 ans. 4 sont contrôlés par International Naval Survey Bureau dont la performance est qualifiée d'élevée, 5 par une société de classification non classée.

Pour la période de 2021 à 2023, les contrôles de l'État du port ont rapporté des déficiences pour tous, pour un total de 38 à 105 déficiences. Malgré ces mauvais résultats, seuls les *Spiridon II* et *Nader-A* ont été détenus.
D'autres navires criblés de déficiences ne sont pas considérés comme des navires à haut risque. Sur les 13 bétaillères maritimes agréées par l'UE totalisant chacune 50 déficiences ou plus entre 2021 et 2023 (*Alfa Livestock*, *Anakin*, *Deala*, *Dragon*, *Jersey*, *Lady Maria*, *Lady Rasha*, *Mariona*, *Mariona Star*, *Nabolsi I*, *Spiridon II, Taiba* and *Unimar Livestock*), seuls 4 sont considérés comme navires "à haut risque". Quant au *Dania*, malgré 3 détentions en 3 ans, il ne se voit attribuer que 2 points et est donc considéré comme un navire "à risque standard".

Cette liste de navires "à haut risque" est artificiellement allégée par plusieurs facteurs :

- Les catégories de navires considérées comme à risques sont les vraquiers, les tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz ou de produits liquides toxiques, ainsi que les navires à passagers. Malheureusement les bétaillères maritimes qui transportent aussi des êtres vivants sont exclues de ces catégories prioritaires.
- Il n'y a pas de point supplémentaire pour les navires construits il y a plus de 30, 40 ou 50 ans (l'âge moyen des 64 navires agréés par l'Union Européenne est de 43 ans).
- Certains pavillons comme la Jamaïque ou la Guinée-Bissau (voir *Adel I* p. 49, *Dalal F* p. 70, *Helen* p. 100, et *Maysa* p. 122) ou sociétés de classification comme Global Marine Bureau (voir *Abdulrahman King*, p. 47 et *Pacific M*, p. 141) échappent aux notations du Mémorandum de Paris au motif que le nombre d'inspections est insuffisant pour dégager des statistiques. Le paradoxe est que ce manque d'informations ne remet pas en cause leur crédibilité et leurs performances réelles.
- Il est facile de changer un gestionnaire ISM peu performant déclenchant 2 points pour un gestionnaire qui n'a pu être classé et qui est donc considéré comme "non négatif" et ne déclenche aucun point. Ainsi, un navire à haut risque peut devenir un navire à risque standard. L'Agence Européenne de Sécurité Maritime note que "si une compagnie n'a pas d'antécédents en matière d'inspections effectuées sur un navire de sa flotte ou si elle n'est pas tenue d'avoir un numéro de compagnie OMI, elle est considérée comme ayant des performances moyennes". [cf. https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance-legal-information]. Là encore, le manque de données n'est pas considéré comme un risque potentiel.

Il convient également de noter que le fait qu'une bétaillère maritime soit un ex-cargo polyvalent, roulier, porte-conteneurs, voiturier ou cargo réfrigéré converti n'est pas considéré comme un facteur de risque et ne déclenche aucun point.

Sur les 17 navires considérés comme des navires à haut risque dans le rapport 2021, 15 sont toujours agréés par l'UE en 2023. Le pourcentage de navires à haut risque est passé de 17 (21 %) à 9 (14 %). Cette diminution du nombre de navires à risques est trompeuse et vient principalement du manque d'information sur le gestionnaire ISM du navire, son pavillon ou sa la société de classification, un manque qui se traduit par 2, 3 et jusqu'à 4 "points négatifs" en moins dans le profil de risque du navire.
Les armateurs de bétaillères maritimes jonglent dans la jungle des critères pour diminuer artificiellement le profil de risque de leurs navires. Par exemple, le *Dalal F*, l'*Elena* et l'*Unimar Livestock* échappent à la mention de navire à risque élevé grâce à leur changement d'un gestionnaire ISM peu ou très peu performant à un gestionnaire non classé et/ou à une société de classification non classée comme le Maritime Bureau of Shipping ou l'Hellas Naval Bureau of Shipping. De même, l'*Helen* échappe au ciblage après avoir pris le pavillon de la Guinée-Bissau, non classé, à la place de celui de la Tanzanie, figurant sur la liste noire.

Contrôles de l'État du Port

Sur une période de 3 ans (janvier 2021-décembre 2023), les 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne ont fait l'objet de 536 inspections dans 53 ports dans le monde entier. Les ports d'inspection sont des ports de chargement ou de déchargement. Par ailleurs, les bétaillères maritimes agréées par l'UE n'opèrent pas exclusivement à partir des ports de l'UE, mais également à partir d'autres pays exportateurs de bétail tels que l'Australie, le Brésil, la Colombie ou les États-Unis.

Les 536 inspections ont été réalisées dans 20 ports de l'Union européenne, 12 ports méditerranéens hors UE, 8 ports d'Amérique du Sud, 5 ports de la mer Noire hors UE, 3 ports australiens, 2 ports de la mer Rouge, 2 ports africains et 1 port étatsunien.

UE
Carthagène-Espagne
Ceuta-Espagne
Constantza-Roumanie
Eleusis-Grèce
Foynes-Irlande
Galati-Roumanie
Greenore-Irlande
Kalamata- rèce
Katakolon-Grèce
Koper-Slovenie
Larnaca-Chypre
Laurium- Grèce
Midia- Roumanie
Patras- Grèce
Le Pirée- Grèce
Rasa-Croatie
Sète-France
Setubal-Portugal
Sines-Portugal
Tarragone-Espagne

Méditerranée hors UE
Alexandria-Égypte
Al Adabiya-Égypte
Ashdod-Israël
Beirut-Liban
Bizerte-Tunisie
Damietta-Égypte
Haifa-Israël
Mostaganem-Algérie
Port Saïd-Égypte
Skikda-Algérie
Tripoli-Liban
Yalova-Türkiye

Mer Noire hors EU
Batumi-Géorgie
Chornomorsk-Ukraine
Mykolaiv-Ukraine
Poti-Géorgie
Reni-Ukraine

États-Unis
Philadelphie-États-Unis

Amerique du Sud
Belem-Brésil
Carthagène-Colombie
Imbituba-Brésil
Puerto Cabello-Venezuela
Rio Grande-Brésil
Sao Sebastiao-Brésil
Tolu-Colombie
Vila do Conde-Brésil

Australie
Darwin-Australie
Fremantle-Australie
Townsville-Australie

Afrique
Dakar-Sénégal
Pointe Noire-Congo

Mer Rouge
Aqaba-Jordanie
Osman Digna-Soudan

Tableau 4: Ports d'inspection des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne. Janvier 2021-Décembre 2023

2048 déficiences ont été signalées par les 536 inspections portuaires dans le monde. Toutefois, les contrôles par l'État du port n'ont pas la même rigueur selon la région où ils sont effectués. Ils donnent lieu à des nombres très différents d'observations et de sanctions pour les mêmes navires.
À cet égard, les ports de l'UE représentent 35 % des inspections, mais 54 % des déficiences signalés. Dans les ports d'Amérique du Sud, à l'opposé, 25 % des inspections n'aboutissent qu'à 2 % des déficiences totales. En ce qui concerne les sanctions, toutes les détentions, à l'exception d'une seule, ont eu lieu dans des ports européens au cours de la période.

64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne

Région	Déficiences		Inspections		Moyenne déficiences	Détentions
UE	1116	*54%*	188	*35%*	6	11
Méditerranée hors UE	501	*24%*	120	*22%*	4	1
Mer Noire hors UE	310	*15%*	56	*10%*	6	
Mer Rouge	55	*3%*	17	*3%*	3	
Amérique du Sud	45	*2%*	133	*25%*	0	
Australie	14	*1%*	12	*2%*	1	
États-Unis	7	*0%*	7	*1%*	1	
Afrique	0	*0%*	3	*1%*	0	
	2048		**536**		**4**	**12**

Tableau 5: Répartition des inspections et déficiences des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne par région du monde. Janvier 2021-Décembre 2023

La mission du Mémorandum de Paris, telle que mise en exergue sur son site internet, est "*d'éliminer l'exploitation des navires sous-normes par le biais d'un système harmonisé de contrôle par l'État du port*". Ses rapports annuels pointent régulièrement les bétaillères maritimes comme la pire catégorie de navires en ce qui concerne leur taux de détention. Il ne suffit pas d'inspecter un navire une fois par an et de signaler ses déficiences. Pour mettre un terme à l'exploitation de navires sous-normes, aux pollutions qu'ils provoquent et à la mise en danger de leurs équipages et des animaux transportés, les ports européens devraient cibler cette catégorie particulière et les détenir ou les bannir aussi souvent que nécessaire.

Année	Nombre d'inspections	Nombre de déficiences	Inspections avec déficiences	Inspections avec détentions	% avec déficiencies	% avec détention
2021	61	367	53	6	86,9%	9,8%
2022	63	380	56	3	88,9%	4,8%
2023	64	369	60	2	93,8%	3,1%
2021-2023	**188**	**1116**	**169**	**11**	**89,9%**	**5,9%**

Tableau 6: Pourcentage d'inspections des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec déficiences et avec détention dans les ports de l'UE. Années 2021 à 2023

Les inspections des 64 bétaillères maritimes agréées par l'UE dans les ports de l'UE constatent des déficiences dans la quasi-totalité des cas. Le pourcentage d'inspections avec déficiences a augmenté de 86,7 % en 2021 à 93,8 % en 2023. Il est contradictoire de noter que, pour la même période, le pourcentage d'inspections avec détention des bétaillères maritimes agréées est en baisse, passant de 9,8 % à 3,1 %. L'importance des exportations de bétail pour l'économie de l'UE et la pression exercée par les entreprises exportatrices conduisent à une indulgence déraisonnable et à une accoutumance aux navires sous-normes.

Détentions et bannissements

Dans son dernier rapport annuel couvrant l'année 2022, le Memorandum de Paris constate que, globalement, le taux de détention est le plus élevé depuis 10 ans et que les parties prenantes (incluant les armateurs les États du pavillon, les sociétés de classification) ont manifestement échoué à assurer un entretien et un contrôle adéquats des navires.
Le rapport note aussi qu'en 2022, le taux de détention des bétaillères maritimes (agréées ou non par l'Union européenne) était de 7,9% comparé à 4,18%, le taux moyen de détention pour l'ensemble des navires inspectés. En 2019, le taux était de 5,3% pour les bétaillères maritimes contre 2,98% pour l'ensemble des navires. Le Mémorandum de Paris note dans son dernier rapport que le taux des bétaillères maritime est de nouveau le plus élevé comparé à tous les autres navires. De plus, 89,5% des bétaillères maritimes présentent une ou plusieurs déficiences lors des contrôles de l'État du port en 2022 (cf. Rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris, p. 17 et 38), soit un point de plus qu'en 2019 (88,5%).

Les 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne ont fait l'objet de 303 détentions connues au cours de toute leur exploitation, y compris avant la conversion.

- 6 navires n'ont jamais été détenus tout au long de leur exploitation: les *Adell II* (51 ans), *Elevation* (48 ans), *Express M* (41 ans), *Shorthorn Express* (26 ans), *Orchid* (25 ans) et *Ganado Express* (11 ans). Sur la période de 2021 à 2023, l'ensemble de ces navires totalisent cependant 79 déficiences.
- 33 navires (52%) ont été détenus 3 fois ou plus dans des ports du monde entier.
- Les *Alfa Livestock*, *Anakin*, *Deala*, *Jersey*, *Mariona Star*, *Tuleen* et *Uranus II* ont été détenus 10 fois ou plus.

Le présent chapitre porte sur les inspections réalisées du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2023. Durant cette période, certains bateaux n'ont pas été inspectés tous les ans pour des raisons diverses (accident, exploitation intermittente...). L'*Adell II* n'a pas été inspecté depuis août 2021, l'*Elena* n'a pas été inspecté en 2021 ni en 2023 dans la mesure où il est déclaré accidenté depuis février 2023.

Pour la période allant de janvier 2021 à décembre 2023, les dix navires suivants ont été détenus dans différents ports, représentant un total de 12 détentions et 448 déficiences :

- *Bashar One Transport*
- *Dania*
- *Deala*
- *Express M*
- *Freesia*
- *Mariona Star*
- *Nabolsi I*
- *Nader-A*
- *Spiridon II*
- *Tuleen*

Le *Dania*, ex-*Barhom II*, a été détenu à trois reprises, une fois à Koper (Slovénie), deux fois à Sète (France) en janvier 2021, janvier 2022 et mars 2023. Malgré ces mauvais résultats, il n'a pas été banni des ports européens grâce à son pavillon figurant sur la liste noire (Tanzanie). Selon le protocole d'accord de Paris, un navire doit être banni lorsqu'il a été immobilisé trois fois sur une période de 24 mois pour les navires battant un pavillon de la liste grise et sur une

période de 36 mois pour les navires battant un pavillon de la liste noire. Le *Dania*, qui bat pavillon noir, a été détenu 3 fois en 27 mois, et a donc réussi à échapper aux bannissements des ports européens.

7 navires ont été bannis des ports du Mémorandum de Paris pendant l'ensemble de leur exploitation en raison de détentions multiples : *Dalal F*, *Elena*, *Jersey*, *Julia L.S.*, *Nader-A*, *Tuleen*, *Uranus II*. Aucune bétaillère maritime agréée par l'UE n'a été bannie pendant la période de 2021 à 2023.

Plusieurs navires ont été sujets à des détentions multiples en tant que cargos polyvalents ou rouliers. Dans certains cas, les détentions après conversion en bétaillère maritime sont étrangement devenues épisodiques. Il semble que les autorités de l'État du port hésitent à immobiliser cette catégorie de navires, considérés comme essentiels pour les exportations européennes de bétail. Compte tenu du nombre de déficiences signalées, il semble que de nombreux navires destinés au transport de bétail bénéficient d'une tolérance inacceptable en ce qui concerne la sécurité maritime et le bien-être de l'équipage et de la "cargaison".

L'*Anakin* (p. 58) a été détenu 11 fois avant d'être converti de cargo polyvalent à bétaillère maritime en 2011 et une seule fois depuis, en 2011 également. Les inspecteurs de sécurité maritime ont signalé 105 anomalies à bord de l'*Anakin* au cours de la période de 2021 à 2023. Il s'agit de la plus mauvaise performance de la flotte agréée par l'UE, pourtant il n'a jamais été considéré que l'*Anakin* méritait une détention.

Le *Deala* (p. 76) a été détenu 11 fois avant d'être converti de cargo polyvalent à bétaillère maritime en 2017 et seulement 1 fois depuis sa conversion. 83 déficiences ont été signalées à son bord entre 2021 et 2023, avec une moyenne de 10 déficiences par inspection, soit la pire performance de la période.

Le *Mariona Star* (p. 120) été détenu 14 fois avant d'être converti de cargo polyvalent à bétaillère maritime en 2013 et 2 fois, en 2017 et 2021, après sa conversion. Avec un total de 16 détentions, c'est le navire le plus détenu de ce rapport. Entre 2021 et 2023, il a été pointé pour 57 déficiences.

Pour plus de détail, voir l'Annexe 3 : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, année de détention et année de conversion en bétaillère maritime.

Les bateaux ont été détenus entre 1 et 29 jours. Aucun n'a été banni des ports européens durant la période de 2021 à 2023.
Plus les bateaux vieillissent, moins il y a de détentions.
Dans le secteur maritime, les navires qui sont sujets à des détentions partent peu après à la casse. Leur profil de risques est inacceptable, ils sont repérés et ciblés dans les ports. Il semble que concernant les transporteurs de bétail, il y ait un consensus pour leur éviter la détention et d'une certaine manière la condamnation à la démolition.

Déficiences

De janvier 2021 à décembre 2023, le total des déficiences rapportées à bord des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne s'élève à 2048.
Les six catégories les plus fréquemment rapportées (sécurité de la navigation / certificats et documents / Convention sur le travail maritime, 2006 / sécurité incendie / engins de sauvetage / conditions de travail et de vie) représentent 67% de l'ensemble des déficiences.

Selon ce classement, la flotte de bétaillères maritimes agréées par l'UE représente un risque majeur pour la sécurité maritime. Souvent, elle ne dispose pas de tous les documents et certificats légaux en ce qui concerne le navire lui-même et/ou l'équipage. Elle est aussi défaillante en matière de sécurité incendie et de respect des standards sur le travail maritime. Les appareils de sauvetage défectueux constituent un risque supplémentaire et répété pour ses marins.

Catégorie de déficience	Déficiences rapportées	%	Nombre de navires	%
Sécurité de la navigation	313	15%	59	92%
Certificats et documents	305	15%	55	86%
Convention sur le Travail Maritime-2006	240	12%	51	80%
Sécurité incendie	183	9%	50	78%
Engins de sauvetage	181	9%	53	83%
Conditions de vie et de travail	151	7%	40	63%
Systèmes de secours	116	6%	42	66%
Moteurs de propulsion et auxiliaire	98	5%	42	66%
Étanchéité eau de mer/intempéries	94	5%	37	58%
Prévention des pollutions - MARPOL	86	4%	48	75%
État structurel	82	4%	37	58%
Communications radio	77	4%	38	59%
ISM	61	3%	36	56%
Autres types de déficiences	26	1%	24	38%
Alarmes	12	1%	9	14%
Sécurité structurelle	8	0,4%	4	6%
Ligne de charge	5	0,2%	5	8%
ISPS	4	0,2%	4	6%
Gestion des eaux de ballast	3	0,1%	2	3%
Operations de fret dont les équipements	1	0,05%	1	2%
Matières dangereuses	1	0,05%	1	2%
Déficiences d'exploitation	1	0,05%	1	2%

Tableau 7: Catégories de déficiences / nombre de navires déficients par catégorie

Il est particulièrement inquiétant de constater que la quasi-totalité des bétaillères maritimes agréés par l'UE (92 %) présentent des déficiences quant à la sécurité de la navigation. D'autres déficiences majeures concernent également la majeure partie de la flotte agréée par l'UE.

En particulier, des déficiences dans les six catégories suivantes ont été rapportées pour les trois quarts des navires ou plus :

- Sécurité de la navigation
- Certificats et documents
- Engins de sauvetage
- Convention sur le Travail Maritime-2006
- Sécurité incendie
- Prévention des pollutions - MARPOL.

Plus de la moitié des navires présentent des déficiences dans 7 autres catégories :

- Systèmes de secours
- Moteurs de propulsion et auxiliaire
- Conditions de vie et de travail
- Communications radio
- Étanchéité eau de mer/intempéries
- État structurel
- ISM

En dépit de ces piètres performances au regard des principales normes internationales, ces navires continuent de naviguer et sont agréés par l'UE pour le transport de cargaisons vivantes.

Les nombreuses catégories de déficiences en matière de sécurité des équipages et des animaux doivent être additionnées. Le résultat de cette accumulation est que l'exploitation de ces navires est dangereuse pour les équipages, pour les animaux et pour l'environnement maritime et portuaire. Les conditions de vie et d'emploi des équipages sont pointées du doigt par les inspecteurs de l'État du port. Elles sont inférieures aux normes des conventions internationales concernant 51 transporteurs de bétail approuvés par l'UE (80 %). Les armateurs qui négligent les conditions de vie de l'équipage ne se soucient pas non plus de celles des animaux. En ce qui concerne le transport des animaux, la mauvaise qualité ou le manque éventuel de nourriture et d'eau, ainsi qu'un espace de vie non adapté, ne sont pas considérés comme des déficiences.

Sur la période de 3 ans, 50 navires ont présenté des déficiences dans le domaine de la lutte contre les incendies, ce qui peut avoir des conséquences dramatiques pour les animaux d'autant qu'ils sont pris en tenaille entre le compartiment machines pleins d'hydrocarbures et le pont supérieur chargé de foin. Plus de la moitié des bétaillères maritimes agréées par l'Union Européenne ont été signalées comme non conformes à la Convention MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires par les inspecteurs de sécurité maritime. De ces statistiques déplorables, il ressort que la flotte agréée par l'Union Européenne est susceptible de polluer la mer par des rejets d'hydrocarbures et par des rejets de déchets au nombre desquels il convient malheureusement de prendre en considération le nombre d'animaux morts pendant le voyage.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 4 : Bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec des déficiences rapportées pour les années 2021 à 2023 et l'Annexe 5: Comparatif 2021/2024, catégories de déficiences et nombre de navires concernés.

Il n'y a pas eu d'évolution en ce qui concerne les principales déficiences signalées à bord de la flotte agréée par l'UE. Les six catégories principales sont les mêmes que dans le rapport 2021 de Robin des Bois ; la "sécurité de la navigation" et les "certificats et documents" ont échangé leur rang, ce dernier étant désormais numéro un. Le pourcentage élevé de navires signalés comme présentant des déficiences était et reste une préoccupation majeure.

Déficiences MARPOL

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, connue sous le nom de Convention MARPOL, vise à prévenir la pollution du milieu marin par les navires. Elle comprend six annexes techniques spécifiques.

- Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures
- Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac
- Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis
- Annexe IV – Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires
- Annexe V – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires
- Annexe VI – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Le respect de la Convention MARPOL est un problème majeur pour les bétaillères maritimes agréées par l'UE. Des manquements en matière de prévention de la pollution ont été signalés pour 75 % d'entre eux (48 navires) au cours des années 2021 à 2023. Pourtant, les infractions à la Convention MARPOL n'ont été considérées comme un motif de détention que dans un seul cas (*Dania*, 22 janvier 2021 à Sète, France, Annexe VI de la Convention MARPOL).

Avant l'Annexe I (21% des manquements signalés en matière de prévention de la pollution), les manquements les plus fréquents sont en lien avec l'Annexe V (50%). 31 navires ont été pointés du doigt pour leur mauvaise "gestion des ordures". En particulier, les *Jersey*, *Lady Maria*, *Maysa*, *Phoenix III*, *Spiridon II*, *Transporter* ont été remarqués pour leurs infractions répétées dans différents ports, sans aucune sanction ni amélioration de la "gestion des ordures". D'autres exigences de la Convention MARPOL ne sont pas toujours respectées. En particulier, les lignes directrices de l'Annexe V stipulent que les carcasses doivent être dépecées ou traitées de manière à ce qu'elles coulent immédiatement. Pourtant, on signale parfois l'échouage de cadavres de bovins sur les plages. Dans ces cas, les carcasses n'ont pas été dépecées, mais les étiquettes d'identification ont été enlevées.

Annexe MARPOL	Déficiences rapportées	
MARPOL Annexe I	18	*21%*
MARPOL Annexe III	10	*12%*
MARPOL Annexe IV	6	*7%*
MARPOL Annexe V	43	*50%*
MARPOL Annexe VI	9	*10%*
	86	*100%*

Tableau 8. Déficiences des bétaillères maritimes agréées par l'UE selon l'Annexe de la Convention MARPOL

Les conséquences du non-respect de l'Annexe V sont particulièrement préoccupantes. L'annexe V traite spécifiquement des "ordures" qui, selon la Convention, comprennent les animaux morts (carcasses d'animaux dans la terminologie MARPOL) et l'élimination du fumier provenant du lavage des compartiments des animaux. Le rôle des bétaillères maritimes étant de transporter des animaux vivants, la mise en œuvre de l'Annexe V de la Convention MARPOL devrait être une préoccupation prioritaire. En fait, les infractions à l'Annexe V représentent la moitié des infractions à la Convention MARPOL commises par les navires agréés par l'UE. 31 d'entre eux (48%) n'avaient pas de véritable plan de gestion des ordures

(voir la liste des navires à l'Annexe 4). Toutefois, le nombre d'infractions détectées est très faible par rapport au fait que, contrairement aux exigences de la Convention MARPOL, le fumier est nettoyé des ponts après chaque transport d'animaux vivants et que les animaux morts sont déversés dans des zones maritimes spéciales lors de presque tous les voyages.

L'exactitude des inscriptions obligatoires dans le registre des ordures de toutes les carcasses doit être remise en question. Il est courant d'enlever les étiquettes d'identification des animaux avant de rejeter leurs carcasses à la mer. Il est douteux que ces animaux non identifiés soient enregistrés dans le registre des ordures. Le nombre de morts et de rejets est donc sous-estimé. Les inspections de l'État du port devraient pouvoir vérifier le nombre d'animaux chargés et déchargés et la cohérence avec les mortalités signalées au cours des voyages.
Actuellement, seule l'Irlande demande systématiquement aux ports de destination un inventaire des animaux déchargés, ce qui pourrait permettre d'identifier le nombre d'animaux morts au cours du voyage, rejetés par-dessus bord et non enregistrés dans le registre des ordures du navire.

Les bétaillères maritimes sont des navires, mais elles peuvent également être considérées comme des étables flottantes temporaires. Elles produisent inévitablement une quantité considérable de déchets sous forme de fèces, de fumier, de litière et de carcasses qui sont soumises aux exigences des Annexes IV et V de la Convention MARPOL. La gestion de tous ces déchets opérationnels doit être ciblée par les autorités maritimes. Les infractions à la Convention MARPOL ne sont pas détectées ou sont à peine réprimées par les contrôles de l'État du port, malgré la pollution inhérente au transport de bétail tel qu'il est pratiqué actuellement.

L'Annexe VI, entrée en vigueur le 19 mai 2005, traite spécifiquement de la pollution de l'air par les navires. Elle vise à réduire la pollution atmosphérique. Elle interdit les émissions délibérées de substances appauvrissant la couche d'ozone et fixe des limites aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et d'oxydes de soufre (SO_x). Conformément à l'Annexe VI, les navires doivent être munis d'un Certificat International de Prévention de la Pollution de l'Atmosphère (CIPPA) soumis à des visites de renouvellement.
En ce qui concerne en particulier les émissions de SO_x, la conformité doit être obtenue en utilisant des carburants plus coûteux à faible teneur en soufre ou en équipant les navires d'un système d'épuration des gaz d'échappement (également appelé "scrubbers"). Il est inutile de préciser que, pour des raisons économiques, aucune des bétaillères maritimes agréées par l'UE n'est équipée de scrubbers. Compte tenu de l'entrée en vigueur de la zone méditerranéenne de contrôle des émissions à partir du 1er mai 2024 (avec une date de prise d'effet au 1er mai 2025) et au vu de leur âge et de leur équipement obsolète, les bétaillères maritimes actuellement agréés par l'UE doivent indiscutablement être considérées comme une source de pollution atmosphérique et devraient être systématiquement sanctionnées à ce titre.

Encadré 2: Infractions à l'Annexe V de la Convention MARPOL

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est le principal accord international portant sur la prévention de la pollution marine causée par les navires, qu'elle soit d'origine opérationnelle ou accidentelle. La Convention comprend six Annexes techniques visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution causée par les navires. Les Annexes IV et V prévoient des zones maritimes spéciales où les rejets opérationnels des bétaillères maritimes sont soumis à des contrôles stricts[3].

[3] Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) (imo.org)

Élimination de cadavres d'animaux de bétaillères maritimes : violation de l'Annexe V de la Convention MARPOL

La plupart des transports d'animaux vivants par voie maritime entraînent la mort de certains animaux, dont le nombre varie en fonction des conditions de transport. L'Annexe V de la Convention MARPOL autorise le rejet en mer des animaux morts, mais uniquement si le navire se trouve en dehors d'une zone maritime spéciale. Si le navire fait route dans des zones spéciales telles que la Méditerranée, la mer Noire et la mer Rouge, les animaux morts doivent être stockés dans des zones de stockage appropriées et éliminés dans des installations de réception portuaires. En dehors des zones maritimes spéciales, les animaux morts peuvent être rejetés à 100 milles nautiques de la côte et à 12 milles nautiques au moins, après avoir été "traités" conformément à la Convention MARPOL V, point 2.12. Le "traitement" d'une carcasse consiste à découper et à ouvrir les cavités thoracique et abdominale ou à faire passer la carcasse dans un équipement tel qu'un hachoir à viande, un broyeur ou une déchiqueteuse[4].

Comme l'indique une étude réalisée pour la commission ANIT du Parlement européen[5] sur le transport des animaux, très peu de ports accueillant des bétaillères maritimes disposent d'installations de réception pour les animaux morts, comme certains ports d'Espagne, d'Égypte ou d'Israël, mais tous n'acceptent pas les animaux morts pour des raisons sanitaires. En outre, AWF dispose de preuves écrites démontrant l'absence d'installations adéquates au Liban, en Libye et en Algérie, qui reçoivent fréquemment des cargaisons d'animaux en provenance d'Europe et d'Amérique du Sud. C'est un secret de polichinelle que les animaux morts sont régulièrement jetés par-dessus bord, bien que la réglementation MARPOL interdise le rejet des animaux morts dans les zones maritimes spécialement protégées. De nombreuses preuves attestent que des animaux morts ont été rejetés sur les côtes de ces zones.

Les conditions dans lesquelles les animaux sont transportés sur les navires ne sont généralement pas connues, tout comme le nombre et les causes des décès. Dans la plupart des cas, leur bien-être dans les pays tiers, depuis leur déchargement du navire jusqu'à leur arrivée à destination, n'est pas vérifié. En réalité, dès que les animaux mettent le pied sur un navire quittant l'Europe, les autorités de l'UE perdent le contrôle du bien-être, de la santé et de la traçabilité des animaux. En fait, la CE a constaté, comme l'explique le rapport de synthèse de l'Office Alimentaire et Vétérinaire (OAV) sur les exportations maritimes, qu'il n'existe pas de données de l'UE concernant les conditions de vie des animaux pendant le voyage en mer". Selon un rapport de l'EPRS (Service de recherche du Parlement européen) en 2021 : "Il est difficile d'obtenir des données précises sur le transport des animaux vivants; ce fait a été relevé par la Cour des comptes dans son rapport (2018) sur le bien-être animal, ainsi que par le Parlement européen dans sa résolution de 2019 sur la mise en œuvre du règlement n°1/2005".

La plupart des décès d'animaux au cours de voyages ne sont connus que lorsque l'échouage de cadavres de bovins sur un littoral touristique fait la une des journaux (cf. *Alfa Livestock* p. 54). Du 20 novembre à début décembre 2023, au moins trois jeunes taureaux ont été retrouvés morts sur les plages de Tréogat, Crozon et Tregunc, à la pointe de la Bretagne (France). On s'est immédiatement interrogé sur la pratique habituelle du transport maritime de bétail, qui consiste à jeter les animaux morts par-dessus bord. Dans ces cas, les directives MARPOL sur le "traitement" des carcasses n'ont pas été respectées. De plus, les étiquettes d'identification des taureaux avaient été enlevées afin de compliquer l'enquête et d'éviter tout engagement de la responsabilité de l'exploitant et de l'armateur du navire. Selon une lettre officielle que l'ONG Ethical Farming Ireland a reçue du DAFM (Department of Agriculture, Food and the Marine) en février 2024 : "*L'affaire de la carcasse de bovin trouvée sur une plage française, telle que décrite dans votre courriel du 1er décembre, a fait l'objet d'une enquête de la part des autorités françaises et irlandaises. Rien ne prouve que la carcasse en question provenait d'un navire de transport de bétail originaire d'Irlande. Les carcasses de tout animal susceptible de mourir sur les navires de transport de bétail et les déchets générés sur les bétaillères maritimes sont éliminés conformément à la Convention MARPOL*". Le rejet des carcasses n'est apparemment pas considéré comme polluant. Cependant, on peut noter que la bétaillère *Sarah M*, agréée par l'UE, s'est réfugiée

[4] Résolution MEPC.295(71) Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL

[5] Animal Welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorisation, European Parliament, Mai 2021 ((Research for ANIT Committee: Animal welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorisation (europa.eu)

dans la baie de Douarnenez toute proche (cf. p. 141) du 12 au 14 novembre.

Les mortalités et les rejets de carcasses sont censés être signalés dans le registre des ordures qui doit être conservé à bord. Il devrait s'agir d'un critère permettant de juger du bien-être des animaux et de la pertinence de la certification européenne du navire. L'exactitude des données est toutefois sujette à caution, même s'il devrait être facile de comparer le nombre d'animaux chargés et déchargés (connaissement, rapport du capitaine). Les inspecteurs de la sûreté maritime devraient se pencher sur cette question, en raison de l'impact environnemental sur l'environnement maritime dans des zones maritimes particulières, telles que la Méditerranée, la mer Noire ou la mer Rouge, où le rejet de carcasses est interdit en vertu de la Convention MARPOL. Il est inacceptable de ne pas disposer d'une zone de stockage appropriée obligatoire à bord afin de garantir des conditions sanitaires pour l'équipage et les animaux survivants et d'éviter le risque de pollution bactériologique.

Rejet de fumier par les bétaillères maritimes : en violation de l'Annexe V de la Convention MARPOL

Lors des voyages de l'Union européenne vers les pays tiers, il est obligatoire d'utiliser des matériaux de litière tels que la paille ou les granulés, comme le prévoit le règlement (CE) n°1/2005. Après un voyage de plusieurs jours, les animaux se tiennent debout et se couchent sur et dans une épaisse couche de fumier (litière, fèces et urine). Selon une étude réalisée par Meat and Livestock Australia Ltd. pour des bovins d'un poids vif typique à l'exportation, le volume de fumier est de l'ordre de 20 à 30 litres par animal et par jour[6]. Calculé pour 1 000 bovins sur un bateau, cela représente 30 000 litres par jour, soit 150 000 litres (ou 150 m³) pour un voyage de 5 jours par mer.

Le drainage des compartiments des animaux est soumis aux exigences de l'Annexe IV de la Convention MARPOL concernant les rejets, qui sont régies par la règle 11, mais les parties solides telles que les granulés et les fèces doivent être traitées comme des ordures en vertu de l'Annexe V de la Convention MARPOL. La résolution MEPC.295(71)[7] établit une distinction expresse entre "le drainage des espaces contenant des animaux vivants" et "les déchets animaux, y compris la litière usagée provenant du transport d'animaux vivants (en raison du risque de maladie), mais à l'exclusion du drainage des espaces contenant des animaux vivants" (Annexe V de la Convention MARPOL, chapitre 5.2, point 6).

L'Agence maritime et hydrographique fédérale allemande et l'Organisation allemande de contrôle par l'État du port sont du même avis. Elles ont déclaré que les résidus de cargaison liquides devraient être séparés des solides et conservés dans des réservoirs. Les résidus solides sont soumis à des exigences spéciales en matière de rejet dans les installations de réception portuaires, conformément à l'Annexe V de la Convention MARPOL.
En outre, AWF dispose de documents attestant de l'utilisation de désinfectants nocifs pour la faune et la flore marines. Ces désinfectants, dont le Virkon S, l'hypochlorite de sodium et l'Hypred Force 7, constituent une menace sérieuse pour la vie aquatique et ont des effets durables.

A notre connaissance, il n'y a pas de stockage de fumier dans des citernes de rétention sur les navires et nous n'avons jamais vu de citernes de cette capacité sur les plans des navires. Il n'y a certainement pas d'élimination des déchets animaux dans les installations de réception portuaires. En fait, il n'existe pas d'installations adéquates dans les pays importateurs. Au lieu de cela, il existe une solution bon marché. Des centaines de milliers de litres de fumier sont rejetés par les navires après chaque voyage, lors de leur retour dans les ports européens. Le mélange est déversé sans traitement dans la mer, au détriment de l'environnement marin et de la société civile.

Aujourd'hui, sept ans après qu'AWF a notifié aux États membres et aux services de la Commission européenne les fréquentes infractions à Marpol V, l'élimination des cadavres d'animaux et du fumier provenant des bétaillères maritimes n'est toujours pas détectée par les contrôles de l'État du port. Ceci est prouvé par la faible incidence des infractions à Marpol V détectées par les contrôles de l'État du port lors de leurs évaluations des bétaillères maritimes[8].

---

[6] Characteristics and Volume of Effluent produced by livestock Vessels, Meat and Livestock Australia, 2004
[7] Résolution MEPC.295(71) Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL
[8] https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/inspection-results-deficiencies

Incidents

Le code ISM oblige les armateurs à être assistés à tout moment par une cellule de crise en interface avec le navire pour la gestion d'un accident grave ou d'une collision. Des déficiences ISM ont été constatées sur 36 navires (56%) entre 2021 et 2023. En outre, le gestionnaire ISM de 28 d'entre eux (44%) a été classé par le Mémorandum d'entente de Paris comme peu ou très peu performant au moment de la rédaction du rapport. Une société est incluse dans l'une de ces listes de sociétés sous-normes lorsque sa performance calculée a été faible ou très faible pendant une période continue de 36 mois. Là encore, un gestionnaire ISM peut échapper à un classement négatif grâce à un manque de données statistiques. Il convient de noter que sur les 36 gestionnaires ISM qui ne figurent pas sur la liste négative, 18 agiraient en tant que tels pour un seul navire.

Sur les 64 bétaillères maritimes agréées par l'UE, 24 auraient subi des incidents majeurs et diverses pannes au cours de leur vie opérationnelle : panne de moteur avec ou sans bétail à bord, incendie, collision, déversement d'hydrocarbures au cours d'une opération d'avitaillement.

La sécurité incendie est un problème majeur. Lorsque l'incendie se produit alors que le navire est chargé, il peut entraîner la mort de milliers d'animaux (cf. l'incendie à bord de l'*Uniceb* en 1996 : 67.000 moutons ont péri dans les flammes après l'évacuation de l'équipage). Des déficiences en matière de sécurité incendie sont signalées pour 78% des navires agréés par l'UE. En octobre 2023, le *Brahman Express*, agréé par l'UE, a dû retourner à Darwin (Australie) après avoir été victime d'un incendie, heureusement peu de temps après son départ (voir p. 68).
D'autres cas d'incendie ont été signalés. La bétaillère maritime *Elbeik*, agréée par l'UE, a fait la une des journaux pour son voyage erratique de 92 jours, du 18 décembre 2020 au 19 mars 2021, avec 1776 veaux qui ont été abattus à leur arrivée en Espagne (voir les communiqués de Robin des Bois "Les veaux-rien de l'Union Européenne", 4 mars, et "A veau-l'eau", 16 mars). Elle n'a guère survécu à ses passagers. C'était une habituée de Tarragone (Espagne) où elle embarquait du bétail principalement à destination de la Türkiye, du Liban ou de l'Algérie. Le 6 août 2021, elle était au mouillage au large du port espagnol avant le chargement. Un incendie s'est déclaré et s'est rapidement propagé. L'équipage n'ayant pas réussi à l'éteindre, le Salvamento Maritimo et les pompiers de Tarragone ont dû être déployés. L'équipage a été évacué. Une fois l'incendie circonscrit, l'*Elbeik* a été remorqué et amarré au quai du Levant de Tarragone. Il a été déclaré perte totale. L'autorité portuaire de Tarragone a déclaré le navire abandonné le 28 septembre 2022. L'*Elbeik* a été vendu aux enchères en mars 2023 avec un prix de réserve de 330.000 €, mais la vente a échoué. Aucun acheteur n'a manifesté d'intérêt pour ce navire délabré. Une deuxième tentative avec un prix de réserve ramené à 245.500 € n'a pas non plus attiré d'offre. L'*Elbeik*, aujourd'hui âgé de 57 ans, n'a plus d'autre avenir que la démolition.

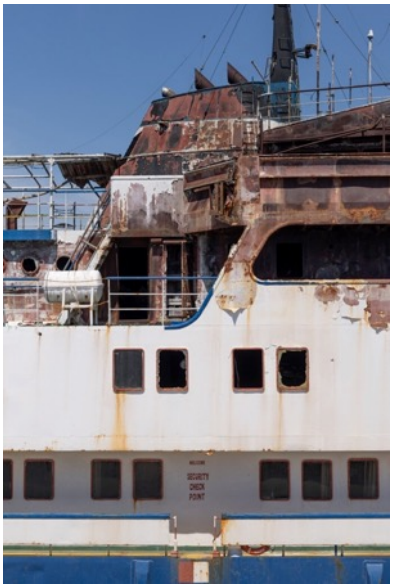


Illustration 7. L'*Elbeik* dévasté à quai à Tarragone, 8 mai 2023. © Animal Welfare Foundation e.V.

Les pannes de propulsion sont susceptibles de retarder les voyages. Il n'est pas surprenant de voir le nombre de navires souffrant d'une panne de propulsion si l'on considère que les contrôles par l'État du port font état de déficiences au niveau des moteurs de propulsion et auxiliaire pour 66% des navires agréés par l'UE. En outre, toutes les défaillances ne sont pas rendues publiques. A titre d'exemple, dans ce rapport et au cours du dernier trimestre de 2023 seulement, 4 navires au moins ont subi des pannes si l'on considère leurs trajectoires erratiques à faible vitesse pendant quelques jours ou parfois quelques semaines. Le *Dania* (p. 72), le *Freesia* (p. 92), le *Gulf Livestock 2* (p. 98) et le *Transporter* (p. 155) ne transportaient pas d'animaux, mais les mêmes incidents peuvent se produire lorsque le navire est en charge, avec des conséquences fatales pour le bétail. Le *Freesia* a mis 7 semaines pour effectuer son voyage de Carthagène (Espagne) à Vila do Conde (Brésil), au lieu des 2 semaines habituelles.

D'autres problèmes sont peu documentés. Les bétaillères sont principalement utilisées pour le transport de bovins et d'ovins. Ils peuvent aussi transporter des chevaux à l'occasion. Au cours de l'été 2023, Robin des Bois a été informé d'un cas épouvantable. Achetés aux enchères d'Arqana à Deauville en Normandie le 6 juillet 2023, deux pur-sang ont été acheminés par la route à Carthagène en Espagne en même temps que sept chevaux frisons achetés par les mêmes éleveurs libyens dans un autre site de vente.

Illustration 8. Transport de chevaux de Deauville (France) à Carthagène (Espagne) puis en Libye

Transport de chevaux dans un camion bétailler de Deauville, Normandie à Carthagene, Espagne.

Jument morte à bord de l'*Abdulrahman King*.

© Droits réservés

Les deux pur-sang achetés à Deauville étaient Minna, une jument pleine vendue pour 5000 €, et Bertruda, un cheval à l'entraînement vendu pour 2500 €. Les neuf chevaux ont été acheminés par la route à Carthagène en Espagne. Le trajet est d'environ 1700 km et prend au moins 24 heures. L'attelage avec remorque portait la marque de Franken-Schwaben et était immatriculé en Allemagne. Franken-Schwaben se présente comme le courtier de 3000 éleveurs de bovins établis dans le sud de l'Allemagne. Les chevaux ont été transportés en Espagne en pleine canicule dans une bétaillère. Partis de Normandie le 19 juillet 2023, le convoi est arrivé le 21 juillet et la mort d'un cheval a été constatée par les services vétérinaires espagnols et attribuée à "une pathologie cardiaque". Les survivants ont été placés dans un corral appartenant à Bovisa avant leur chargement pour la Libye. Bovisa est détentrice à 49% du terminal Bétail de la Méditerranée, l'actionnaire principal étant l'agence maritime Blázquez. Bovisa dit dans son discours officiel collaborer depuis vingt ans avec l'armateur et éleveur libanais Sleiman Company. Or Sleiman Company était connue comme le propriétaire du *Haidar* qui a chaviré au poste d'amarrage de Barcarena (Brésil) en 2015, avec 5000 bovins à bord.

Les chevaux achetés en France par les deux éleveurs libyens ont finalement été embarqués à bord du *Abdulrahman King* le 5 août 2023 avec une arrivée à Tripoli le 10 août. Pendant le voyage, un pur-sang est mort sous les yeux d'un éleveur libyen qui avait exigé d'embarquer pour surveiller les modalités de transport de ses précieux chevaux. Selon eux, ni le transporteur routier ni Bovisa ni l'armateur ne sont couverts par les assurances en cas de mortalité ou de blessures pendant les transports. Le coût du segment routier et maritime d'exportation depuis la France vers la Libye s'élève aujourd'hui à 2000 € par cheval.

Au cours de la vie active des bétaillères maritimes, des trafics supplémentaires et illégaux ont été signalés ou soupçonnés.
Le *Darla* (voir p. 74) semble s'être spécialisé dans la traite des êtres humains et les mauvais traitements infligés à l'équipage. Malgré au moins 3 violations de la Convention du travail

maritime en novembre 2020, février 2021 et octobre 2023, il est toujours agréé par l'UE et en activité : le 28 octobre 2023, il a quitté Carthagène (Espagne) après avoir chargé du bétail à destination de Misurata (Libye). Le 28 décembre, il a quitté Sète (France) avec du bétail à destination de Casablanca (Maroc).

Le *F.M. Spiridon* (OMI 7300992), auparavant agréé par l'UE et rebaptisé *Orion V* a été arrêté le 25 janvier 2023 pour trafic de cocaïne. Heureusement pour le bétail et l'équipage, le navire de 50 ans a finalement été démoli à Aliaga (Türkiye) en mars 2023.

Encadré 3: Extrait de "A la Casse" n° 68. "Sur le front des bétaillères maritimes: L'Union européenne navigue entre trafic de bétail et trafic de cocaïne

Le 25 janvier 2023, l'*Orion V* en provenance de Carthagène, Colombie et à destination finale de Beyrouth, Liban, a été arraisonné par les douanes et la Marine espagnoles au large des Îles Canaries et escorté jusqu'au port de Las Palmas. Il transportait 1750 vaches et 4,5 tonnes de cocaïne d'une valeur de 114 millions US$ (105 millions €). C'était son premier voyage sous ce nom. Il avait certes changé de nom mais il était toujours dans un état déplorable avec son pavillon du Togo et une société de classification de troisième rang. L'*Orion V* est l'ex-*F.M. Spiridon*.

Illustration 9. Arraisonnement de l'*Orion V* au large des îles Canaries, 25 janvier 2023. © Douanes espagnoles

L'ONG Robin des Bois basée à Paris l'avait dans ses radars depuis mai 2020, comme les douanes espagnoles. "A la Casse" n°59 consacré à 106 navires sous-normes exploités en Méditerranée et en mer Noire, avec des extensions en Afrique et en Amérique du Sud, en faisait ce portrait peu flatteur (p. 20) :

F.M. Spiridon (ex-*Vera Mukhina*). OMI 7300992. 47 ans. Ex-cargo polyvalent converti en 2009. Longueur 98 m. Pavillon Togo. Société de classification International Naval Surveys Bureau. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Hollming. Propriétaire FM Shipping SA c/o Murr Shipping SA (Honduras). Détenu en 2000 à Saint-Malo (France), en 2005 à Varna (Bulgarie), en 2006 à Bordeaux (France), en 2008 à Vasteras (Suède), en 2009 à Kerch (Ukraine) et en 2014 à Chalkis (Grèce).

En juin 2021, un an plus tard, le rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne" rédigé par Robin des Bois en partenariat avec AWF (Animal Welfare Foundation) et Tierschutzbund Zürich soulignait que 58 déficiences avaient été relevées sur le *F.M. Spiridon* entre 2019 et 2020, y compris à Carthagène en Colombie et à Carthagène en Espagne concernant des enjeux aussi divers que l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries et les conditions de vie et de travail des équipages. Le rapport qui fait référence et qui a été attentivement lu par toutes les parties prenantes de l'Union européenne souligne que pendant l'exploitation de ces navires "il peut arriver que des trafics annexes et totalement illégaux soient constatés et suspectés". Le cas du *Neameh* détourné sur Algésiras le 21 mai 2020 par les douanes espagnoles est cité dans le rapport. En provenance de Carthagène en Colombie, le *Neameh* était suspecté de transporter des stupéfiants mais la brigade canine désorientée par la puanteur du navire n'avait rien dépisté. Le *Neameh* a fait escale par la suite dans les ports espagnols de Carthagène, Las Palmas (Canaries) et Ceuta (enclave espagnole au Maroc), comme si de rien n'était. Le rapport rappelle aussi qu'en janvier 2015, l'*Ezadeen*, battant pavillon de la Sierra Leone, a été secouru au sud de l'Italie alors qu'il dérivait avec 450 hommes, femmes et enfants victimes du trafic de migrants. Son dernier armateur connu exploite deux bétaillères agréées par l'Union européenne, le *Sea Star Livestock* jusqu'au 19 juin 2024 et le *Karazi* jusqu'en février 2024.

Le 28 septembre 2020, quatre mois après la publication de "A la Casse n°59", Robin des Bois a été destinataire d'un mail en anglais signé Elio Rayess : (traduction mot à mot) " Après avoir lu en partie votre rapport, mon attention a été attiré sur le fait que vous y avez inclus le *F.M. Spiridon* sans raison valable. Les détentions que vous mentionnez sont antérieures à la date à laquelle nous avons acheté le navire et l'avons converti en transporteur de bétail, mise à part la détention à Chalkis. En conséquence, j'apprécierais hautement de connaître les raisons pour lesquelles vous avez mentionné notre navire alors que nous travaillons dur pour le garder en bon état et l'exploiter en Europe, au Brésil et en Colombie sans qu'il soit détenu".
Sur son profil Linkedin, Elio Rayess se présente comme un manager spécialisé dans la gestion de bétaillères maritimes au sein de Murr Shipping. Courant 2020, Murr Shipping exploitait depuis Beyrouth trois bétaillères maritimes le *Spiridon II,* le *F.M. Spiridon* et, en partenariat avec Al-Fahed Livestock SARL, l'*Al Fahed*.
Le *Spiridon II* est agréé pour le transport de bétail jusquau 20 juin 2024. En 2019-2020, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Espagne, 3 fois), Carthagène (Colombie), Koper (Slovénie), Rijeka (Croatie), Vila Do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 76 déficiences. Les motifs de détention à Koper incluent des déficiences dans l'état structurel, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, la sécurité incendie, les engins de sauvetage et l'ISM. l'ISM (International Safety Management) oblige les armateurs à s'accompagner 24h/24 d'une cellule de crise pour contribuer à la gestion d'une avarie grave ou d'une collision. **Le *Spiridon II* est au Pirée (Grèce) depuis le 10 novembre 2022.**

Le *F.M. Spiridon* est devenu l'*Orion V* en septembre 2022. Son nouveau propriétaire se cache derrière une société écran enregistrée en Floride. Le 25 janvier, à la date de l'arraisonnement par les douanes espagnoles, le gestionnaire ISM était la Safer Management SA domiciliée "groundfloor, Rayess Building, Pine Street 9614 Liban". Cette mention a disparu le 7 février 2023 de la base de données Equasis.
L'*Orion V est* arrivé le 11 février à Beyrouth (Liban). **Il en est reparti le 18 février et se trouve aujourd'hui à Lattaquié (Syrie).** Dans un message envoyé à notre partenaire AWF (Animal Welfare Foundation), le ministère français de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire dit que "apparemment", l'***Orion V*** n'est pas agréé par l'Union européenne".

L'*Al Fahed* a été échoué pour démolition au Pakistan le 27 novembre 2020 (cf. "A la Casse" n° 62, p. 117).

Durée des voyages

Le tableau et la carte ci-dessous présentent des exemples de voyages effectués en 2023-2024 par des bétaillères maritimes agréées par l'UE depuis les ports de l'UE en Croatie, en France, en Irlande, au Portugal, en Roumanie, en Slovénie et en Espagne vers des ports d'importation en Méditerranée, dans l'océan Atlantique et en mer Rouge.

	Nom du navire	OMI	Départ	Date départ	Destination	Date destination	Durée (jours)
1	*Apus*	7510858	Carthagène (ES)	10-Nov	Casablanca (MO)	13-Nov	2.5
2	*Tulip*	8614273	Carthagène (ES)	07-Nov	Misrata (LIB)	10-Nov	3
3	*Sarah M*	7808463	Carthagène (ES)	11-Oct	Misrata (LIB)	16-Oct	4.5
4	*Abdulrahman King*	7211907	Carthagène (ES)	16-Juin	Tripoli (LIB)	21-Juin	4.5
5	*Al Farouk*	8813037	Carthagène (ES)	06-Mai	Damiette (EG)	13-Mai	7.5
6	*Unimar Livestock*	7021821	Carthagène (ES)	31-Oct	Aqaba (JO)	09-Nov	9
7	*Taiba*	7708807	Carthagène (ES)	18-Mai	Jeddah (SA)	06-Juin	18.5
8	*Unimar Livestock*	7021821	Carthagène (ES)	26-Mai	Aqaba (JO) Jeddah (SA)	05-Juin 16-Juin	10 21.5
9	*Sarah M*	7808463	Foynes (IE)	05-Jan	Alger (AL)	12-Jan	7
10	*Sarah M*	7808463	Foynes (IE)	06-Dec	Iskenderun (TK)	17-Déc	11
11	*Sarah M*	7808463	Foynes (IE)	10-Nov	Misrata (LIB)	24-Nov	14.5
12	*Ganado Express*	9621209	Greenore IE)	11-Jan	Haïfa (IL)	21-Jan	10
13	*Finola M*	7601073	Waterford (IE)	4-Jan	Oran (AL)	17-Jan	13
14	*Nader A*	7611547	Koper (SL)	25-Oct	Misrata (LIB)	28-Oct	4
15	*Tuleen*	8701387	Koper (SL)	27-Sep	Haïfa (IL)	06-Oct	8.5
16	*Phoenix III*	7711866	Midia (RO)	07-Juin	Haïfa (IL)	11-Juin	4.5
17	*Taiba*	7708807	Midia (RO)	09-Oct	Jeddah (SA)	17-Oct	7
18	*Apus*	7510858	Midia (RO)	15-Jan	Jeddah (SA)	23-Jan	8
19	*Pacific M*	7041053	Midia (RO)	30-Déc	Aqaba (JO) Jeddah (SA)	05-Jan 12-Jan	6 13.5
20	*Karim Allah*	6519144	Rasa (HR)	22-Oct	Tripoli (LIB)	26-Oct	3.5
21	*Karim Allah*	6519144	Rasa (HR)	03-Nov	Tripoli (LIB)	07-Nov	4.5
22	*Freedom*	7104972	Rasa (HR)	18-Mar	Beyrouth (LEB)	23-Mar	5
23	*Spiridon II*	7311329	Rasa (HR)	11-Août	Beyrouth (LEB)	16-Août	5
24	*Med Rose*	8807351	Rasa (HR)	17-Nov	Beyrouth (LEB)	23-Nov	6
25	*Nader-A*	7611547	Sète (FR)	17-Déc	Bizerte (TU)	18-Déc	2
26	*Nader A*	7611547	Sète (FR)	09-Jun	Oran (AL)	11-Juin	2
27	*Darla*	7601073	Sète (FR)	27-Déc	Casablanca (MO)	31-Déc	3.5
28	*Sarah M*	7808463	Sète (FR)	09-Jul	Alger (AL)	14-Juil	5
29	*Uranus II*	9057214	Setubal (PT)	17-Jul	Haïfa (IL)	27-Juil	10
30	*Uranus II*	9057214	Sines (PT)	22-Déc	Haïfa (IL)	02-Jan	10.5
31	*Tulip*	8614273	Tarragone (ES)	17-Oct	Casablanca (MO)	22-Oct	4
32	*Anakin*	7422544	Tarragone (ES)	21-Oct	Jorf Lasfar (MO)	25-Oct	4
33	*Karim Allah*	6519144	Tarragone (ES)	05-Oct	Beyrouth (LEB)	12-Oct	6.5
34	*Med Rose*	8807351	Tarragone (ES)	30-Oct	Beyrouth (LEB)	06-Nov	6.5
35	*Lady Rasha*	7223041	Tarragone (ES)	05-Juil	Beyrouth (LEB)	13-Juil	7.5
36	*North Star I*	8200565	Tarragone (ES)	09-Nov	Jeddah (SA)	19-Nov	9.5

(AL-Algérie, EG-Egypte, ES-Espagne, FR-France, HR-Croatie, IE-Irlande, IL-Israel, JO-Jordanie, LEB-Liban, LIB-Libye, MO-Maroc, PT-Portugal, RO-Roumanie, SA-Arabie Saoudite, SL-Slovénie, TK-Türkiye, TU-Tunisie)

Tableau 9. Voyages effectués par des bétaillères maritimes agréées par l'UE depuis des ports de l'UE

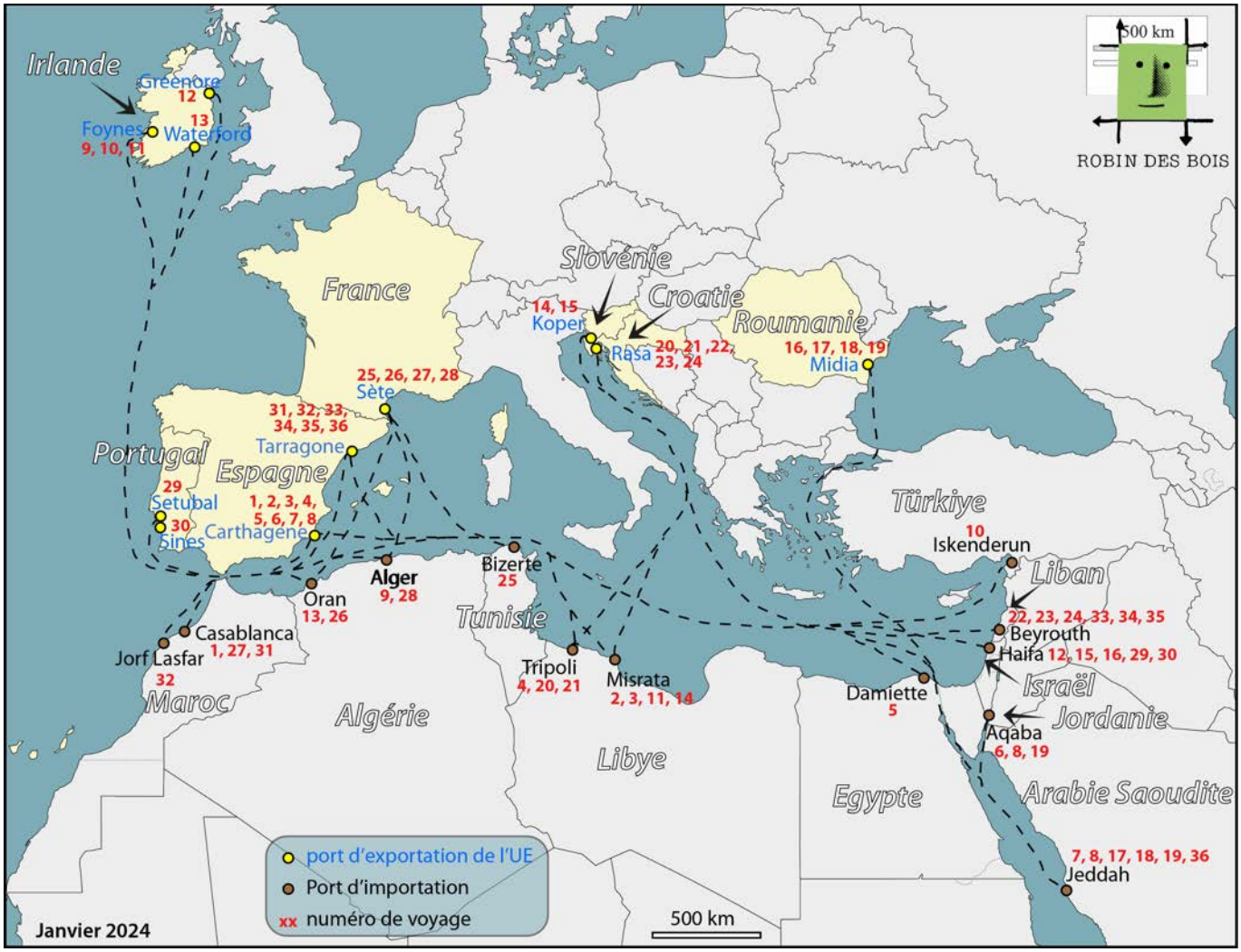


Illustration 10. Exemples de voyages effectués en 2023-2024 par les bétaillères maritimes agréées

Les exportations de bétail de l'UE sont généralement destinées à l'Afrique du Nord et au Moyen-Orient. On considère qu'un voyage commence lorsque le navire quitte le port de départ et se termine lorsqu'il accoste au port de déchargement. Il y a généralement un temps d'attente avant l'accostage pour les contrôles administratifs ou sanitaires. Toutes les durées de voyages résumées ici concernent les voyages rapportés dans le tableau.

Les voyages les plus courts relient les ports espagnols ou français (Carthagène, Sète, Tarragone) aux ports marocains, algériens ou tunisiens en 2-3 jours. La Libye peut être atteinte en 4-5 jours à partir des mêmes ports et de la Slovénie et de la Croatie (Koper et Rasa). Les voyages vers la Méditerranée orientale (Égypte, Israël, Liban, Türkiye) prennent généralement une semaine depuis la Méditerranée occidentale, 5 à 6 jours depuis l'Adriatique et 4 à 5 jours depuis la mer Noire.

Les voyages signalés au départ de l'Irlande duraient au moins une semaine vers l'Afrique du Nord et 10 jours vers la Méditerranée orientale. Les voyages du Portugal vers Israël duraient 10 jours.

L'itinéraire le plus long, de Carthagène (Espagne) à Jeddah (Arabie Saoudite) dans la mer Rouge, a pris jusqu'à trois semaines, en raison de la durée de l'escale intermédiaire à Aqaba (Jordanie). Il convient de noter que dans le passé, les bétaillères maritimes agréées par l'UE effectuaient des voyages encore plus longs depuis la Roumanie et l'Espagne jusqu'à Jebel Ali

(Émirats arabes unis), Shuwaikh (Koweït) ou Hamad (Qatar). Ces voyages pénibles ne doivent pas reprendre.

Les voyages peuvent être plus longs que prévu pour diverses raisons telles que l'état de la mer, des pannes mécaniques, des retards administratifs à l'arrivée ou des conflits armés. Dans tous les cas, le bien-être des animaux est une question essentielle ; les cas de mortalité devraient être contrôlés conjointement par les autorités maritimes et les services vétérinaires et signalés aux pays exportateurs. En novembre, le *Sarah M* a mis 2 semaines pour naviguer de Foynes (Irlande) à Misrata (Libye) car il a dû se mettre à l'abri de la tempête Ciaran (cf. Encadré 2, p. 30). En juillet 2023, il lui a fallu 5 jours pour effectuer le trajet Sète-Alger, soit le double de la durée normale ; la cause du retard n'est pas connue.

D'autres causes externes peuvent perturber le transport et avoir un impact sur les conditions de vie des animaux. Elles doivent être au moins prises en compte et anticipées, ou devraient même conduire à l'interdiction du transport maritime du bétail si aucune mesure adéquate ne peut être effectivement mise en œuvre.

En mars 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given*. Quelque 14 bétaillères maritimes se dirigeant vers les ports de la mer Rouge ont dû rester au mouillage au large de Port-Saïd en Méditerranée ou dans le canal de Suez, y compris dans le Grand Lac Amer, avec leurs "cargaisons" vivantes. Des incidents d'échouage dans le canal de Suez sont régulièrement signalés. Des perturbations durables peuvent être fatales pour les animaux transportés par des navires non équipés pour assurer un minimum de bien-être. Il est de la responsabilité de l'Union européenne de mettre fin à la cruauté à leur égard, d'éviter la pollution car les carcasses sont susceptibles d'être déversées en mer, même dans les zones spéciales MARPOL, et d'éliminer progressivement les navires sous-normes.

Les conflits peuvent être une autre cause de retard. Depuis décembre 2023, les Houthis du Yémen, prétendument motivés par la guerre d'Israël à Gaza, prennent pour cible les navires soupçonnés d'avoir un lien avec Israël. Les navires appartenant aux États-Unis et au Royaume-Uni sont également pris pour cible en représailles des patrouilles de leurs marines militaires en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. Les attaques et les tirs de missiles ou de drones sur les navires commerciaux ont conduit les grandes compagnies maritimes à éviter la mer Rouge et le canal de Suez et à détourner leurs navires sur la route plus longue qui contourne l'Afrique. Les bétaillères maritimes de l'UE peuvent encore emprunter le canal de Suez en toute sécurité, car ils ne naviguent que jusqu'à Jeddah (Arabie saoudite), c'est-à-dire au nord de la côte yéménite. En revanche, les bétaillères maritimes en provenance d'Australie et à destination de Jeddah (Arabie Saoudite), d'Eilat (Israël) ou d'Aqaba (Jordanie) doivent traverser la zone dangereuse.

En janvier 2024, le *Bahijah*, navire agréé par l'UE et faisant route de Fremantle (Australie) à Eilat (Israël), a reçu l'ordre de se dérouter au milieu de son voyage en raison du conflit en cours. Il a finalement été rappelé en Australie. Le voyage qui devait durer 2 à 3 semaines a duré près d'un mois (cf. p. 64). Le retour à Fremantle le 29 janvier n'a pas marqué la fin des souffrances pour les moutons et bovins confinés à bord pour des raisons administratives et prétendument sanitaires pendant deux semaines supplémentaires dans des conditions caniculaires. Il se peut que la raison soit également financière, car l'exportateur avait l'intention de réexporter la "cargaison" immédiatement. Le déchargement signifiait la mise en quarantaine, une perte de temps et d'argent. Le *Bahijah* a quitté Fremantle le 5 janvier. Il porte sur sa coque le nom de son propriétaire israélien Bassem Dabbah Shipping. Le fait que les autorités australiennes l'aient autorisé à quitter l'Australie à destination de la mer Rouge dans de telles circonstances est un mystère et témoigne d'un mépris total et d'une cruauté envers les

animaux. Les passagers du *Bahijah* ont finalement débarqué les 12 et 13 février pour être transportés par camion vers des parcs de quarantaine. Le bilan officiel final est de 81 morts, 64 moutons et 4 bovins à bord du navire et 7 bovins et 6 moutons de plus à terre.

Après le retour du *Bahijah*, d'autres bétaillères maritimes ont accosté à Fremantle pour charger du bétail à destination du Moyen-Orient. Le *Jawan* (OMI 9262895), navire allemand battant pavillon panaméen, a quitté l'Australie le 1er février et a pris le risque de se rendre à Aqaba (Jordanie). Il a accosté le 19 février, aucun incident ou retard n'a été signalé et, à la fin du mois de février, il est en route pour l'Australie. Le *Dareen* (OMI 9074913), battant pavillon panaméen et appartenant à la Jordanie, a quitté Fremantle le 18 février à destination de Jeddah (Arabie Saoudite). Il était attendu le 5 mars.

De l'autre côté du monde, le *Cattle Force* (OMI 9175901) a quitté Vila do Conde (Brésil) le 23 janvier à destination d'Umm Qasr (Irak) via le canal de Suez. L'armateur de ce navire battant pavillon togolais, basé aux Émirats arabes unis, était persuadé que sa nationalité et le message "All crew muslims" (tous les membres de l'équipage sont musulmans) figurant sur l'AIS du navire préviendraient toute attaque des Houthis et garantiraient un passage en toute sécurité. Cette fois, la méthode s'est avérée efficace.

En février 2024, lorsque l'*Al Kuwait* a fait escale au Cap (Afrique du Sud), une odeur de putréfaction et de mort a recouvert la ville. L'inspection a révélé un cauchemar. Le navire a quitté Rio Grande, au sud du Brésil, avec 19.000 têtes de bétail à destination de l'Irak. Certains animaux étaient morts, d'autres avaient dû être euthanasiés ou souffraient de problèmes respiratoires et d'infections, tous étaient enlisés dans les matières fécales, l'urine, les litières et les aliments pourris. Les procédures de nettoyage à bord n'étaient qu'une option. L'*Al Kuwai*t a quitté le port après deux jours à quai. Selon le capitaine, les enclos devaient être nettoyés ultérieurement en mer, ce qui signifie que les déchets et les carcasses seront déversés dans l'océan au large des côtes africaines. Les manifestants et les ONG présents au Cap ont demandé une action en justice et l'interdiction du transport de bétail dans les eaux sud-africaines.
L'*Al Kuwait* avait quitté le Brésil le 9 février. Il a accosté à Umm Qasr (Irak) le 6 mars. Un voyage de 16.000 km et de 25 jours.

Refus de débarquement - Épizooties

Après un voyage long et éprouvant, le bétail doit subir les derniers contrôles administratifs et sanitaires de la part des autorités de l'État importateur pour obtenir l'autorisation de débarquer. Les refus d'accès sont encore trop fréquents. Les autorités mettent en avant la crainte d'importer une épizootie. Cela peut arriver après la découverte d'animaux malades à bord ou lorsqu'il y a suspicion quant à l'origine des animaux ou à leur statut vaccinal en raison d'un certificat mal documenté. Dans certains cas, on soupçonne que le renvoi d'une "cargaison" peut être motivé par des considérations politiques. Compte tenu du pouvoir de suspicion, le refus de décharger signifie un voyage long et pénible pour le bétail indésirable, car aucun autre pays ne se risquerait à l'accueillir.

Le *Cormo Express* a quitté l'Australie le 6 août 2002 avec une cargaison de 57.937 moutons à destination de Jeddah (Arabie Saoudite). Lorsqu'il est arrivé à destination deux semaines plus tard, les autorités saoudiennes ont refusé la cargaison parce que plusieurs moutons souffraient de la gale buccale, prétendument au-dessus du seuil d'acceptation. Les vétérinaires saoudiens et australiens n'étaient pas d'accord sur l'incidence réelle de la gale à bord. Quoi qu'il en soit, le *Cormo Express* et ses passagers ont dû quitter l'Arabie saoudite à la recherche d'un autre marché, mais toutes les discussions avec une douzaine d'États régionaux ont échoué. Ils ont erré dans la région de la mer Rouge et du Golfe pendant près de trois mois, dans des conditions climatiques estivales et chaudes. 5.581 moutons sont morts. Les survivants ont finalement été "offerts" à l'Érythrée et déchargés le 22 octobre.

Une vingtaine d'années plus tard, le renvoi des animaux après leur arrivée au port d'importation est toujours d'actualité. Les *Elbeik* et *Karim Allah*, agréés par l'UE, ont quitté Tarragone et Carthagène (Espagne) le 18 décembre 2020. Ils transportaient respectivement 1776 et 895 veaux qui ont été refusés par la Türkiye en raison de l'absence de certification indiquant qu'ils provenaient d'une zone exempte de fièvre catarrhale. Ils ont également été refusés par tous les ports de la Méditerranée. 3 mois après leur départ initial, les navires sont revenus en Espagne. 189 taureaux sont morts à bord de l'*Elbeik* pendant le voyage, 22 à bord du *Karim Allah*. Tous les animaux survivants ont été euthanasiés.

Le 2 septembre 2022, le *Nader-A*, agréé par l'UE, a quitté Sète (France) avec 787 bovins. A son arrivée le 5 septembre, il a été refoulé d'Alger en raison d'un litige sur le statut vaccinal de trois animaux vis-à-vis de la rhinotrachéite infectieuse bovine. Le *Nader-A* et ses passagers ont accosté à Sète le 23 septembre en fin d'après-midi. Un animal était mort, 3 étaient malades et ont été immédiatement euthanasiés. Les autorités ont craint une gale buccale, l'infection étant présente en Algérie. Tous les bovins ont été abattus.

En 2023, une autre épizootie a émergé. La maladie hémorragique épizootique (MHE) a été identifiée aux États-Unis en 1955 et s'est répandue dans le monde entier, en Asie, en Afrique et en Australie. Elle affecte les cerfs de Virginie et le bétail domestique. Le virus est transmis par une espèce de moucheron piqueur. La MHE est rarement mortelle pour le bétail, mais elle peut provoquer de la fièvre, une inflammation de la bouche, des difficultés respiratoires et une perte de poids. Les premiers cas ont été observés dans l'Union européenne en octobre 2022, en Sardaigne (Italie). Des foyers ont ensuite été signalés en Sicile, en Espagne et au Portugal. On pense que les moucherons ont été transportés par le vent depuis l'Afrique du Nord et ont survécu grâce aux vagues de chaleur.

Le 18 septembre 2023, les premiers cas ont été signalés dans des départements du sud-ouest de la France. Le foyer a été notifié à l'Organisation mondiale de la santé animale et à la Commission européenne. L'Algérie, la Libye, le Maroc et la Tunisie suspendent les importations

de bovins en provenance d'Europe. Les exportations par voie terrestre de la France vers l'Espagne et l'Italie ont été suspendues ; elles ont été autorisées à reprendre à la mi-octobre. Le trafic a repris progressivement vers le Maroc et la Tunisie et à partir de février vers la Libye.

Les animaux ont suffisamment à supporter de la part des armateurs. Il incombe aux autorités de l'État exportateur de délivrer les certificats appropriés afin d'atténuer le risque de refus. Il est essentiel que les documents fournis par les autorités sanitaires soient exacts et au-dessus de tout soupçon pour éviter les complications administratives dans les ports d'importation. Le refus de décharger les animaux est synonyme de souffrances supplémentaires et inutiles pour eux. Le certificat d'exportation est la première étape. Dans le cas de l'*Elbeik*, du *Karim Allah* et du *Nader-A*, la démarche a manifestement mal tourné bien qu'elle ait été effectuée par des autorités d'États membres de l'UE.

De plus, avec le développement d'épizooties diverses et caractérisées, les pays exportateurs doivent anticiper d'éventuelles interdictions d'importation. En particulier, en cas de suspicion de déclenchement d'une épizootie et en l'absence d'accord avec les pays tiers, le bétail ne doit pas être autorisé à partir. Au début de la crise de la MHE en septembre 2023 en France, au moins deux navires sont partis pour l'Algérie. Le *Nader-A* a quitté Sète le 14 septembre avec une cargaison de bétail, a accosté à Alger le 16 septembre et est reparti le 19 septembre. Le *Sarah M* a quitté Sète le 15 septembre, accosté à Alger le 17 septembre et est reparti le 21 septembre. Le 24 septembre, l'Algérie a interdit l'importation du bétail en provenance de France et des autres pays de l'Union européenne à cause de la MHE. Le mardi 21 novembre 2023, le ministère de l'Agriculture en France déclarait concernant la MHE que "*les nouvelles sont plutôt bonnes sur le front de la diplomatie sanitaire*". "*Pour le Maroc, un accord de principe a été donné, les certificats sont en cours de négociations mais cela va dans le bon sens*." "*La Tunisie a rouvert et l'Algérie reste le dernier pays de blocage*."

Conclusion

L'Union européenne exporte un grand nombre d'animaux d'élevage par voie maritime sur des bétaillères, principalement vers le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. La demande d'animaux vivants dans les pays tiers a augmenté ces dernières années, qu'il s'agisse d'animaux de reproduction, d'animaux destinés à l'engraissement ou d'animaux destinés à l'abattage immédiat. Tarragone et Carthagène (Espagne), Sète (France), Setúbal et Sines (Portugal), Raša (Croatie), Greenore, Waterford, Cork et Foynes (Irlande), Midia et Braila (Roumanie) et Koper (Slovénie) sont actuellement les seuls ports spécialisés dans le transport d'animaux par des bétaillères, vers lesquels arrivent par la route des animaux provenant de toute l'Europe.

Il y a trois ans, la Commission européenne a reçu notre premier rapport conjoint sur 78 bétaillères maritimes agréées par l'UE. Le rapport de cette année montre que l'UE et sa Commission ont fait preuve d'une inaction inacceptable au cours de ces trois années, et ce contre les recommandations de leurs propres commissions d'enquête. Les mêmes problèmes prédominent : le transport de bétail par voie maritime est une question négligée en ce qui concerne le bien-être des animaux, la sécurité des équipages et la pollution générée par les navires sous-normes utilisés pour ce commerce. Ce rapport montre que la réglementation actuelle permet à des navires sous-normes et obsolètes, construits à d'autres fins que le transport de bétail, gangrénés de déficiences et battant un pavillon hors de contrôle et peu performant, d'être agréés par l'UE. Le transport d'animaux sensibles sur ces navires dangereux constitue une violation flagrante du règlement (CE) n°1/2005, article 3, qui stipule que **"nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles" et que "les moyens de transport doivent être conçus, construits, entretenus et utilisés de façon à éviter des blessures et des souffrances aux animaux, et à assurer leur sécurité".**

Il est inévitable que les animaux souffrent pendant le transport maritime, et le respect des réglementations de l'UE ne peut être garanti. C'est pourquoi l'Union européenne et ses États membres devraient remplacer l'exportation d'animaux vivants par un commerce de carcasses uniquement.

Dans le même temps, les normes d'agrément des navires dans l'Union européenne doivent être renforcées et les navires dangereux doivent être éliminés.

La bétaillère maritime moyenne actuellement agréée par l'UE est désormais plus âgée (43 ans), plus petite (97 m de long) et bat pavillon noir (48 %). **Seuls les navires battant un pavillon sur la liste blanche devraient être agréés pour le transport d'animaux vivants.**

Les membres de l'IACS, l'Association internationale des sociétés de classification, sont les sociétés de classification "d'élite", mais elles sont sous-représentées dans le secteur de l'élevage, 67 % des navires étant classés par des sociétés non membres de l'IACS. **La classification des bétaillères maritimes par une société membre de l'IACS devrait être obligatoire.**

94% des navires agréés par l'UE ont été convertis et n'ont pas été construits à l'origine pour transporter des animaux vivants. Il peut donc y avoir des problèmes inhérents à la construction et à la stabilité des bétaillères et un risque de chavirement. La cargaison de ces navires est constituée d'animaux vivants qui se déplacent, ce qui est particulièrement préoccupant dans des conditions météorologiques et maritimes extrêmes.

Les grandes catastrophes de navires à passagers ont conduit à une réglementation visant à améliorer la sécurité maritime et à sauver des vies humaines. En ce qui concerne les bétaillères, les catastrophes se succèdent. Des dizaines de milliers d'animaux, principalement des moutons et des bovins, se noient ou sont brûlés depuis des décennies : ils sont considérés comme des "cargaisons" jetables. Cependant, il n'existe pas de convention de l'OMI établissant une réglementation internationalement reconnue ou des orientations spécifiques sur le transport du bétail par voie maritime. Toute réglementation de ce type est donc laissée à l'appréciation des États. Jusqu'à présent, très peu d'actions ont été entreprises, en particulier par les États exportateurs, pour résoudre les problèmes liés à la sécurité de la vie animale.

Nous demandons à l'OMI d'élaborer une norme mondiale pour tous les navires d'exportation d'animaux vivants, sur la base des normes minimales de l'ordonnance maritime 43 et des lignes directrices de l'OIE (Organisation mondiale de la santé animale).

Les contrôles par l'État du port effectués au cours des trois dernières années confirment que les déficiences en matière de sécurité de la navigation, de certificats et de documentation, d'engins de sauvetage, de Convention du Travail Maritime (2006), de sécurité incendie, de prévention de la pollution (MARPOL) sont fréquentes et concernent au moins 75 % de la flotte agréé par l'Union européenne. D'autres déficiences majeures telles que les systèmes d'urgence, les conditions de travail et de vie, la propulsion et les machines auxiliaires, les communications radio, les conditions structurelles, les conditions d'étanchéité à l'eau et aux intempéries, l'ISM ont été signalées pour plus de la moitié de la flotte agréée par l'UE. La bétaillère maritime moyenne agréée par l'UE en 2024 est plus que jamais un navire sous-normes. Il s'agit de la seule catégorie de navires qui transporte une cargaison vivante et sensible. Pourtant, le nombre de déficiences constatées lors des inspections de contrôle par l'État du port est si élevé que les bétaillères maritimes du monde entier sont restées la catégorie numéro 1 en termes de nombre de détentions au cours des dernières années.

Les principales lois européennes visant à protéger le bien-être des animaux pendant le transport sont le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (affaire C424/13). Il s'agit d'une exigence législative contraignante pour tous les États membres de l'UE qui s'applique à tous les animaux vertébrés vivants transportés dans le cadre d'une activité économique à l'intérieur, à destination et en provenance de l'UE. "Elle définit les responsabilités de tous les acteurs impliqués dans la chaîne de transport des animaux vivants entrant ou sortant de l'UE. Elle établit des outils de contrôle efficaces et des règles plus strictes pour le transport et les contrôles spécifiques à effectuer par les fonctionnaires. Elle prévoit également des inspections non discriminatoires des animaux, des moyens de transport et des documents d'accompagnement"[9] et précise que "la protection des animaux en droit de l'Union ne s'arrête pas aux frontières extérieures de l'UE".

Ces réglementations n'ont pas encore permis de contrôler et de garantir le bien-être des animaux à bord des navires ne relevant pas de la juridiction de l'UE (c'est-à-dire les navires battant pavillon non UE) ou le respect des réglementations internationales. Il n'y a pas d'observateur indépendant à bord des bétaillères maritimes agréées par l'UE.

En réalité, une fois que les animaux de l'UE quittent l'Union européenne, la plupart des États membres, à l'exception de l'Irlande, n'exigent même pas d'informations en retour (rapport du

[9] EC: https://ec.europa.eu/food/animals/welfare/practice/transport_en (25.10.2019)

capitaine, rapport de voyage, connaissement) sur le nombre d'animaux blessés, malades ou morts pendant le transport maritime. Il n'y a aucune demande de documentation sur les mortalités, les morbidités et le rejet d'animaux morts et de fumier par les bétaillères, même si les navires opèrent dans des "zones spéciales" en vertu de la Convention MARPOL. Comme il n'y a pas d'installations dans les ports de destination pour éliminer les animaux morts et le fumier, ils sont tous déversés en mer, ce qui constitue une violation systématique de la Convention MARPOL.

Le transport d'animaux vivants par voie maritime doit être interdit car les exportateurs et les opérateurs de bétaillères maritimes ignorent les exigences de la Convention MARPOL en matière de protection de la mer et causent de graves dommages à l'environnement marin.

Nous demandons instamment à la Commission européenne de charger l'Agence européenne pour la sécurité maritime d'enquêter sur les infractions à la Convention MARPOL régulièrement commises par les exploitants de bétaillères maritimes opérant dans des zones maritimes spéciales.

En décembre 2023, la proposition finale du CE relative à la protection des animaux pendant le transport et les opérations connexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil, a été publiée. La proposition relative au transport des animaux autorise toujours des voyages extrêmement longs pour les animaux vers les pays tiers et n'introduit pas de mesures favorisant l'abattage local des animaux, remplaçant ainsi le transport d'animaux vivants par le transport de carcasses, de viande ou de semences. En outre, le voyage en mer n'est plus considéré comme un voyage et il n'y a donc pas de limite de temps légale pour de tels voyages outre-mer, ignorant les recommandations de l'EFSA et de l'ANIT.

Le transport du bétail européen ne peut être effectué au nom de l'UE sans au moins un contrôle précis de ce qui arrive aux animaux pendant les voyages et de la conformité avec les réglementations internationales. Si l'Union européenne continue d'exporter des animaux vivants par voie maritime, cela nécessite un règlement révisé et clair comportant davantage de dispositions sur le transport maritime, permettant l'agrément des navires uniquement pour les navires battant pavillon blanc, classés par une société membre de l'IACS et inspectés avant chaque chargement d'animaux par une équipe d'inspection de navires qualifiée (vétérinaire, expert maritime, technicien maritime). Des limites de durée du transport maritime devraient être incluses et la présence d'un vétérinaire officiel devrait être obligatoire pour tous les voyages.

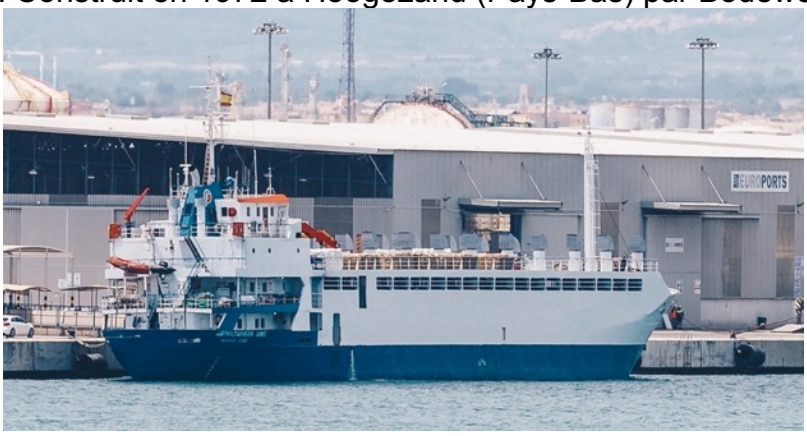
Profil des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne

Nom du navire	Numéro OMI	Page
Abdulrahman King (*)	7211907	47
Adel I	8017970	49
Adel II (*)	7304912	51
Al Farouk	8813037	52
Alfa Livestock	6422303	54
Alondra	9113719	56
Anakin	7422544	58
Apus	7510858	60
Atlantic Rose (*)	8806242	62
Bahijah	9360788	64
Bashar One Transport	8506361	66
Brahman Express	9238416	68
Dalal F	7910888	70
Dania	7607429	72
Darla	7601073	74
Deala	7405091	76
Dragon	7303231	78
Elena	7406772	80
Elevation	7407324	82
Equality	6703343	83
Express M	8200577	85
Fidelity	7310507	87
Finola M (*)	8616623	89
Freedom	7104972	91
Freesia (*)	9046368	92
Gamma Star	7703259	94
Ganado Express (*)	9621209	96
Gulf Livestock 2	8009076	98
Helen	7614848	100
Jersey	7639616	102
Jouri (*)	9174775	104
Julia AK (*)	7434949	106
Julia L.S.	7901693	108
Karazi	8215807	110
Karim Allah	6519144	112
Lady Maria	6518425	114
Lady Rasha	7223041	116
Mariona	7113624	118
Mariona Star	7222982	120
Maysa	6829082	122
Med Rose (*)	8807351	124
Mira	8300157	126
Nabolsi I	7128760	128
Nader A	7611547	130
Nelore	7615309	132
Norland	7529940	134
North Star 1	8200565	136
Omega Star	8917742	138
Orchid (*)	9174763	140
Pacific M	7041053	141
Phoenix III	7711866	143
Princess Hiyam	7405089	145
Sarah M	7808463	147
Shorthorn Express (*)	9167318	149
Spiridon II	7311329	151
Taiba	7708807	153
Transporter	8701387	155
Tuleen	7396630	157
Tulip	8614273	159
Unimar Livestock	7021821	161
Uranus II	9057214	163
Uranus L	8129254	165
Victory	7931985	167
WMF Express	9004413	168

(*) 11 bétaillères maritimes nouvellement agréées. Les 53 autres faisaient déjà partie du rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne" publié en 2021.

Abdulrahman King (ex-*Alexandra*, ex-*Alexandra S*, ex-*Alexandra*, ex-*Westerbroek*).

OMI 7211907. Ex cargo polyvalent converti en 2015 à l'âge de 43 ans. Longueur 77 m. Port en lourd 1.494 tonnes. Construit en 1972 à Hoogezand (Pays-Bas) par Bodewes. 52 ans.



21 juin 2021, *Abdulrahman King* à Tarragone (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis mai 2017; liste noire, classé risque moyen à haut. Précédemment pavillons Sierra Leone (février 2017), République Démocratique du Congo (2016, enregistrement usurpé), Cambodge (2014), Togo (2010). L'*Abdulrahman King* bat toujours officiellement le pavillon du Togo mais déclare sur son système automatique d'identification (AIS, Automatic Identification System) le pavillon non classé de la Guinée-Bissau.

Ship Particulars / IMO 7211907
ABDULRAHMAN KING

Name:	ABDULRAHMAN KING	
IMO Number:	IMO 7211907	
Flag:	Togo	(effective 2017-05)
	Sierra Leone	(effective 2017-02)
	Congo (Democratic Republic) False	(effective 2016-12)
	Cambodia	(effective 2014-06)
	Togo	(effective 2010-12)
	Cook Islands	(effective 2007-07)
	Bahamas	(effective 1997-01)
	NIS (Norway)	(effective 1972-06)

Enregistrement officiel OMI : Togo,
capture d'écran OMI, 9 janvier 2024

Summary

Where is the ship?

Livestock Carrier **ABDULRAHMAN KING** is currently located at **WMED - West Mediterranean** (reported **1 day, 3 hours ago**)

What kind of ship is this?

ABDULRAHMAN KING (IMO: 7211907) is a **Livestock Carrier** that was built in 1972 (**52 years ago**) and is sailing under the flag of **Guinea-Bissau**.

Her carrying capacity is **1494 t DWT** and her current draught is reported to be 4 meters. Her length overall (LOA) is 77 meters and her width is 12 meters.

Déclaration AIS : Guinée Bissau,
capture d'écran Marine Traffic 9 janvier 2024

Société de classification Cosmos Marine Bureau; non classée. Précédemment Global Marine Bureau également une société non classée.

Propriétaire Karam International Group SA enregistré au Panama aux bons soins d'Abdulrahman Group (Türkiye) depuis juin 2014. Les deux compagnies sont déclarées armateur de ce seul navire.

4 détentions : en 2011 à Damiette (Égypte), en 2013 à Alexandrie (Égypte), en 2017 à Sète (France) et en 2018 à Tarragone (Espagne).

En 2019-2020 le navire a été inspecté 4 fois à Carthagène (Espagne, 3 fois) et Alger (Algérie) pour un total de 21 déficiences.

Entre 2021 et 2023 le navire a été inspecté 8 fois à Bizerte (Tunisie), Carthagène (Espagne, 3 fois), Koper (Slovénie), Midia (Roumanie), Sète (France, 2 fois) et Tripoli (Liban, 2 fois) pour un total de 42 déficiences.

2019-2020		2021-2023	
Abdulrahman King	**7211907**	***Abdulrahman King***	**7211907**
Étanchéité eau de mer/intempéries	6	Sécurité de la navigation	9
Convention du Travail Maritime, 2006	4	Certificats et documents	6
Certificats et documents	4	Convention sur le Travail Maritime-2006	6
Sécurité incendie	2	Sécurité incendie	5
État structurel	2	Conditions de vie et de travail	5
Prévention des pollutions	1	ISM	2
Sécurité de la navigation	1	Engins de sauvetage	2
Communications radio	1	État structurel	2
	21	Prévention des pollutions - MARPOL	2
		Étanchéité eau de mer/intempéries	1
		Autre	1
		Communications radio	1
			42

Il a fait escale à Tripoli (Libye) en juin 2023, Carthagène (Espagne) en juillet, Tripoli (Libye) et Carthagène (Espagne) en août, Carthagène (Espagne) en septembre, Tripoli (Liban) en octobre, Carthagène (Espagne) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, en route de Tripoli (Libye) à Carthagène (Espagne).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France du 2 juin 2021 au 2 juin 2026.

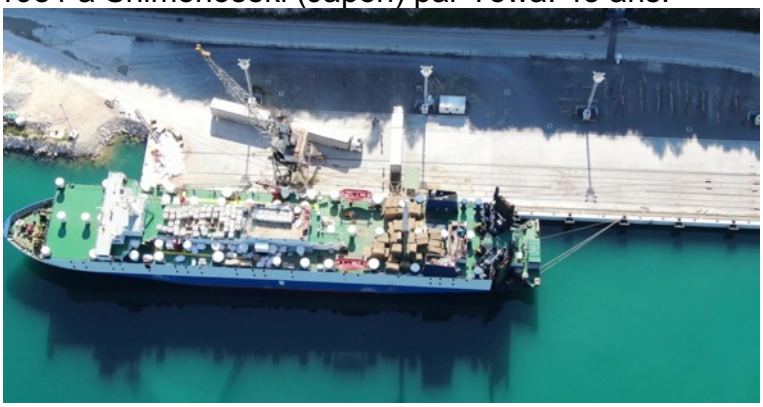
Gestionnaire ISM : Abdulrahman Group (Türkiye) depuis 02/06/2016 (performance faible ou très faible)

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.
Le 9 janvier 2024, l'*Abdulrahman King* battait toujours officiellement pavillon du Togo mais déclare celui de la Guinée Bissau sur son Système Automatique d'Identification. Ainsi, selon ce nouvel enregistrement, 2 points pourraient être retirés dans le calcul de profil de risque et le navire pourrait alors être considéré comme un navire à risque standard. Encore un artifice en mer et du "greenwashing" (cf. page 34).

Octobre 2021, bovin français avec une corne cassée, chargé sur l'*Abdulrahman King*.
© Animal Welfare Foundation

••••••••••••••••••••••••

Adel I (ex-*Porto Negro*, ex-*Med Sea*, ex-*City of Lutece*, ex-*Sea Hanna*, ex-*Houju Maru*). OMI 8017970. Ex-voiturier converti en 2017 à l'âge de 36 ans. Longueur 118 m. Port en lourd 3.363 tonnes. Construit en 1981 à Shimonoseki (Japon) par Towa. 43 ans.



Juin 2021, *Adel I,* en chargement au port de Rasa (Croatie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Jamaïque depuis décembre 2016; non classé. Précédemment pavillons Panama (2015), Malte (2000).
Société de classification Phoenix Register of Shipping depuis mai 2017; performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Scandinavian Shipping & Trading enregistré au Libéria toujours aux bons soins de Livestock Express Corp (Liban) également gestionnaire ISM. Les deux compagnies ne déclarent que ce seul navire.

3 détentions : en 2010 à Southampton (Royaume-Uni), en 2011 à Tyne (Royaume-Uni) et en 2015 à Pasajes (Espagne).

En 2019-2020 le navire a été inspecté 10 fois à Alexandrie (Égypte), Imbituba (Brésil), Midia (Roumanie, 2 fois), Osman Digna (Soudan), Sao Sebastiao (Brésil), Tripoli (Liban), Vila do Conde (Brésil, 3 fois) pour un total de 23 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 13 fois à Alexandrie (Égypte), Aqaba (Jordanie), Beyrouth (Liban), Carthagène (Colombie, 2 fois), Carthagène (Espagne), Laurium (Grèce), Puerto Caballo (Venezuela), Rasa (Croatie) Rio Grande (Brésil), Sao Sebastiao (Brésil) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 24 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Adel I	**8017970**	***Adel I***	**8017970**
Certificats et documents	5	Convention sur le Travail Maritime-2006	5
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Prévention des pollutions - MARPOL	4
Sécurité de la navigation	3	Certificats et documents	3
Espace de travail et prévention des accidents	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Sécurité incendie	2	Sécurité incendie	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	2
ISM	1	Systèmes de secours	1
Lignes de chargement	1	Engins de sauvetage	1
Radiocommunications	1	Lignes de chargement	1
Systèmes de secours	1	Sécurité structurelle	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1	ISM	1
ISPS	1		**24**
	23		

Il a fait escale à Suez (Égypte) en juin 2023 et Carthagène (Espagne) en juillet, Vila do Conde (Brésil) en août, Tasucu (Türkiye) en septembre, Vila do Conde en septembre, Tasucu (Türkiye) via Carthagène (Espagne) en novembre.

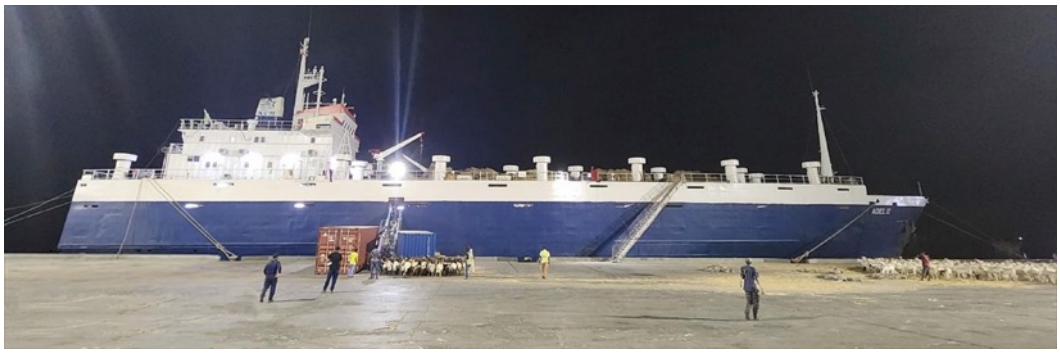
Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, Carthagène (Colombie).

Il était agréé pour le transport de bétail vivant par la Croatie jusqu'au 4 mars 2023.

Gestionnaire ISM : Livestock Express Corp (Liban) depuis le 10/05/2017. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Adell II (ex-*Mwafak*, ex-*Mohamed N.*, ex-*Tony Car*, ex-*Feedermate*, ex-*Tony Car*, ex-*Tony Safi*, ex-*Ramsgate*). OMI 7304912. Ex-roulier converti en 2009 à l'âge de 36 ans. Longueur 93 m. Port en lourd 1.194 tonnes. Construit en 1973 à Emden (Allemagne) par Schulte & Bruns. 51 ans.



Adel II, 13 septembre 2023. © **Master Hussin**

Pavillon Tanzanie depuis décembre 2016; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Comores (juillet 2012), Tanzanie (mai 2012), Comores (2009), Liban (1984), Allemagne (1973). Société de classification inconnue. Précédemment Guardian Bureau of Shipping (2016), Turk Loydu.

Propriétaire Sofoklis Maritime SA enregistré au Honduras, armateur de ce seul navire.

Pas de détentions.

En 2021, le navire a été inspecté 2 fois à Batumi (Géorgie) et Midia (Roumanie) pour un total de 15 déficiences. Il n'a pas été officiellement inspecté depuis août 2021.

2021

Adell II	**7304912**
Certificats et documents	10
Sécurité de la navigation	2
ISM	1
Autres déficiences	1
Communications radio	1
	15

Il a fait escale à Berbera (Somalie) et Salalah (Oman) en juillet 2023. Il est principalement exploité entre Berbera et Jeddah (Arabie Saoudite).

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, en route de Berbera à Jeddah .

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 11 juin 2021. Cependant, il semble n'être exploité qu'en Mer Rouge. Il est étonnant qu'un navire qui n'a pas été inspecté dans un port européen ces 3 dernières années puisse être encore agréé par l'Union européenne.

Gestionnaire ISM : H &P Shipmanagement Co SA (Grèce) depuis le 20/037/2021. Non classé négativement. La compagnie est gestionnaire ISM de 5 autres navires, tous des cargos polyvalents.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

Al Farouk (ex-*Hannoud O*, ex-*Sahiwal Express*, ex-*Lis E*, ex-*Elisabeth*, ex-*Elsborg*, ex-*Elisabeth*). OMI 8813037. Ex-roulier converti en 1999 à l'âge de 9 ans. Longueur 91 m. Port en lourd 2.177 tonnes. Construit en 1990 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. 34 ans.

Pavillon Sierra Leone depuis novembre 1, 2017; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Philippines.
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis janvier 2023; performance élevée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (2019).

Le navire a longtemps été exploité au départ de l'Australie en tant que *Sahiwal Express* appartenant à Livestock Express BV, la filiale de Vroon spécialisée dans le transport de bétail vivant. Il a été vendu à une certaine Dynamic for Shipping aux bons soins d'Altair Shipping & Trading Corp (Grèce) en novembre 2017 pour exploitation en Méditerranée. Depuis le 12 juin 2020, son propriétaire, est A&O Livestock Co Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, également gestionnaire du navire.

2 détentions : en 2003 à Fremantle (Australie Occidentale, Australie) et en 2013 à Portland (Victoria, Australie).

En 2019-2020 le navire a été inspecté 7 fois à Alger (Algérie), Beyrouth (Liban, 3 fois), Chalkis (Grèce), Laurium (Grèce) et Sète (France) pour un total de 38 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Laurium (Grèce), Le Pirée (Grèce, 2 fois), Tripoli (Liban) et Vila do Conde (Brésil, 3 fois) pour un total de 32 déficiences.

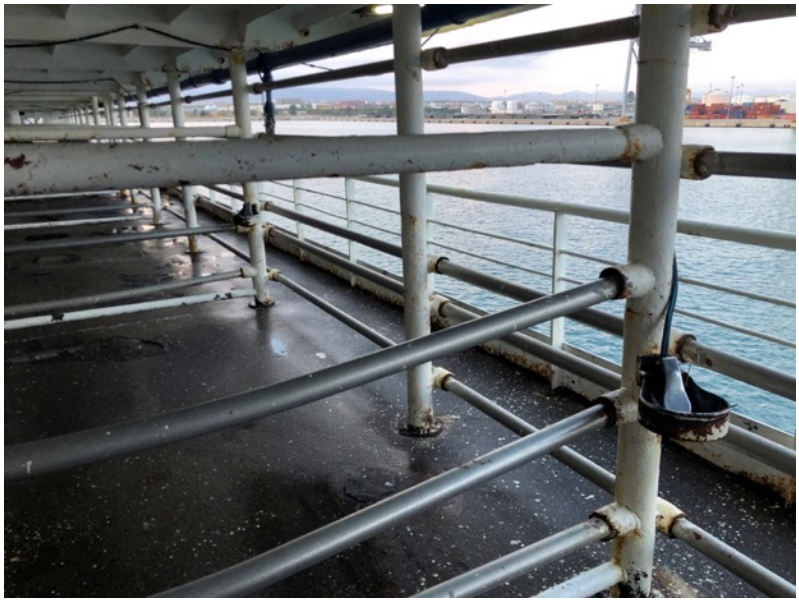
2019-2020		2021-2023	
Al Farouk	**8813037**	***Al Farouk***	**8813037**
Sécurité de la navigation	11	Engins de sauvetage	5
Engins de sauvetage	4	Sécurité incendie	5
Certificats et documents	3	Systèmes de secours	5
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Conditions de vie et de travail	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Sécurité de la navigation	2
Sécurité incendie	2	Certificats et documents	2
Prévention des pollutions	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	2
Systèmes de secours	2	État structurel	2
État structurel	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Plan de gestion des eaux de ballast	2	Autres déficiences	1
Conditions de vie et de travail	1	Communications radio	1
Opérations de fret dont les équipements	1	Lignes de chargement	1
Communications radio	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Alarmes	1		**32**
ISM	1		
	38		

Il a fait escale à Tarragone (Espagne) en février 2023, Agadir (Maroc) en mars, Vila do Conde (Brésil) en avril, Carthagène (Espagne) et Damiette (Égypte) en mai, Vila do Conde en juin, Beyrouth (Liban) en juillet, Vila do Conde en août, Beyrouth (Liban) et Rasa (Croatie) en octobre, Bandirma (Türkiye), à Rasa et Bandirma puis à Tarragone (Espagne) en novembre, Beyrouth (Liban) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route de Benghazi (Libye) à Vila do Conde (Brésil).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne jusqu'au 5 février 2024.

Gestionnaire ISM : Rana Maritime Services SA (Liban) depuis le 09/06/2021 (non classé négativement). La compagnie est gestionnaire ISM du seul *Al Farouk*.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.



Novembre 2021 *Al Farouk*, arrivant pour charger à Tarragone (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

Novembre 2021, taureau français mort pendant chargement sur l'*Al Farouk*
dans le port de Tarragone (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Alfa Livestock (ex-*Sea Star Livestock*, ex-*Alferdawi-1*, ex-*Itidal-1*, ex-*Ahmad-1*, ex-*Amiral*, ex-*Asya 2*, ex-*Lady Nancy*, ex-*Nance*, ex-*Dante*, ex-*Amina Moon*, ex-*Astarte*). OMI 6422303. Ex-cargo polyvalent converti en 2010 à l'âge de 46 ans et rebaptisé *Alferdawi-1*. Longueur 73 m. Port en lourd 2.140 tonnes. Construit en 1964 à Vegesack (Allemagne) par Lurssen. 60 ans. C'est le doyen de la flotte de bétaillères maritimes actuellement agréées par l'Union européenne.

Pavillon Togo depuis juillet 2016; liste noire, classé risque moyen à haut. Précédemment pavillon Cambodge.
Société de classification Vega Register Inc. depuis février 2023; non classée. Précédemment Isthmus Bureau of Shipping (2019), International Register of Shipping.

Propriétaire Obial Shipping Co Ltd (Türkiye), armateur de ce seul navire. Exploité par Black Sea Shipmanagement SA (Roumanie) qui est aussi gestionnaire ISM de l'*Alfa Livestock* et armateur, exploitant et gestionnaire ISM de l'*Harmony Livestock* précédemment agréé par l'Union européenne (cf. rapport 2021, p. 66).

10 détentions : en 1998, 1999 et 2 fois en 2000 à Marina di Carrara (Italie), en 2001 à Livourne (Italie), Setubal (Portugal) et Pozzalo (Italie), en 2007 à Patras (Grèce), en 2015 à Batumi (Géorgie) et en 2016 à Midia (Roumanie).

En 2019-2020 le navire a été inspecté 11 fois à Midia (2 fois), Constantza et Braila (Roumanie), Batumi (Géorgie, 3 fois) et Beyrouth (Liban, 4 fois), pour un total de 99 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 10 fois à Aqaba (Jordanie), Batumi (Géorgie, 4 fois), Midia (Roumanie, 4 fois), Mykolaiv (Ukraine) et Tripoli (Liban, 2 fois), pour un total de 79 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Sea Star Livestock	**6422303**	***Alfa Livestock*, ex-*Sea Star Livestock***	**6422303**
Sécurité de la navigation	27	Certificats et documents	13
Certificats et documents	20	Sécurité de la navigation	11
Sécurité incendie	16	Convention sur le Travail Maritime-2006	10
Convention sur le Travail Maritime-2006	8	Sécurité incendie	9
Étanchéité eau de mer/intempéries	4	Engins de sauvetage	8
Engins de sauvetage	4	Conditions de vie et de travail	7
Conditions de vie et de travail	4	Communications radio	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
État structurel	3	Systèmes de secours	3
Systèmes de secours	3	Alarmes	3
Communications radio	2	Autres déficiences	3
ISM	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	2
Alarmes	1	État structurel	2
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Autre	1		**79**
	99		

En mai 2018, sous le nom d'*Alferdawi-1* appartenant à Turkish Danube Shipping Company, il est saisi par les autorités égyptiennes qui le soupçonnent d'avoir illégalement rejeté des moutons morts. Les carcasses avaient été repérées en mer Rouge par un bateau de plongeurs près de l'île de Giftun Island et la station balnéaire d'Hurghada. Au moins 25 carcasses

d'animaux morts sont repêchées et enterrées sur l'île pour éviter d'attirer les requins. On suppose qu'une panne de ventilation a tué un nombre indéterminé de moutons. L'*Alferdawi-1* avait repris ses trafics et ses ennuis moteur.

Le 12 octobre 2018, il tombe en panne lors de son voyage retour d'Aqaba (Jordanie) vers Braila (Roumanie). Il doit se mettre à l'abri au large d'Ayvalik (Türkiye) en mer Égée pour effectuer les réparations.

Le 6 avril 2023, l'*Alfa Livestock* est victime d'une panne de moteur en mer Noire au large du phare de Türkeli lighthouse à l'entrée du Bosphore. Il doit être remorqué plus au sud dans le détroit et mis au mouillage devant Büyükdere. L'*Alfa Livestock* était en route de Batumi (Géorgie) à destination de Jeddah (Arabie Saoudite) et transportait des animaux. Le navire avait pu reprendre son voyage. Aucun détail supplémentaire n'a été communiqué sur la durée de l'incident ou l'impact du retard sur les animaux.

Alfa Livestock en charge victime d'une panne de moteur dans le Bosphore, avril 2023. © **SeaNews Turkey**

Il a fait escale à Midia (Roumanie) et Istanbul en mai 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) et Djibouti en juin, Carthagène (Espagne) et Aqaba (Jordanie) en août, Aqaba et Midia en septembre, Jeddah en octobre, Batumi (Géorgie) en novembre, Jeddah et Midia en décembre.

Localisation, janvier 2024 : canal de Suez, en route depuis Midia (Roumanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie du 19 juin 2019 au 19 juin 2024.

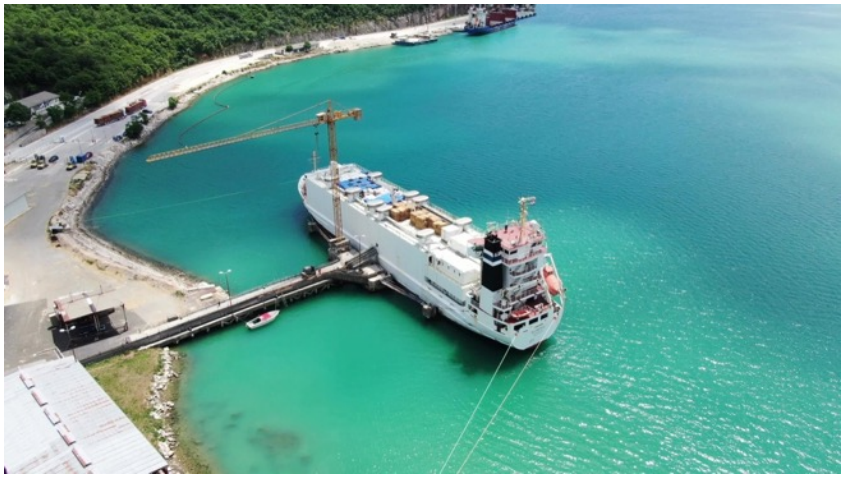
Gestionnaire ISM : Black Sea Shipmanagement SA (Roumanie) depuis le 02/02/2023. Performance faible.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

Alfa Livestock, Istanbul, septembre 2023. © **Olaf**

••••••••••••••••••••••

Alondra (ex-*Transnjord*, ex-*Maryam*, ex-*Alrek*, ex-*Julia Lehmann*). OMI 9113719. Ex-cargo polyvalent converti en 2016-17 à l'âge de 21 ans par Nauta Shipyard (Gdynia, Pologne). Longueur 98 m. Port en lourd 2.796 tonnes. Construit en 1995 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. 29 ans.



Juin 2021, *Alondra*, au port de Rasa (Croatie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Danemark depuis mars 2021; liste blanche. Précédemment pavillon Panama.
Société de classification Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd.

Propriétaire Corgea Shipping A/S (Danemark), armateur de ce seul navire, aux bons soins de Corral Line ApS (Danemark) qui exploite 2 navires en tant que manager et gestionnaire ISM, l'*Alondra* et le cargo polyvalent *Thunder Bird* (OMI 9318943.

Détenu en 2009 à Safi (Maroc).

En 2019-2021 le navire a été inspecté 6 fois à Haïfa (Israël), Philadelphie (États-Unis, 3 fois), Sète (France), Setubal (Portugal) pour un total de 19 déficiences.

In 2020-2023 le navire a été inspecté 7 fois à Haïfa (Israël, 2 fois), Philadelphie (États-Unis, 3 fois) et Setubal (Portugal, 3 fois) pour un total de 20 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Alondra	**9113719**	***Alondra***	**9113719**
Sécurité incendie	3	Conditions de vie et de travail	6
Certificats et documents	3	Sécurité incendie	4
État structurel	2	Communications radio	2
Conditions de vie et de travail	2	Systèmes de secours	2
ISM	1	Moteurs de propulsion et auxiliaires	2
Engins de sauvetage	1	Sécurité de la navigation	2
Sécurité de la navigation	1	Prévention des pollutions - Marpol	1
Alarmes	1	Certificats et documents	1
Convention sur le Travail Maritime-2006	1		**20**
Moteurs de propulsion et auxiliaires	1		
Communications radio	1		
Étanchéité eau de mer/intempéries	1		
Autre	1		
	19		

Il a fait escale à Setubal (Portugal) en mai 2023, Carthagène (Espagne), Ceuta (Espagne) et Philadelphie (États-Unis) en juin, Bandirma (Türkiye), Ceuta (Espagne) et Setubal (Portugal) en juillet 2023, Carthagène (Espagne) et Chester (États-Unis) en août, Bandirma (Türkiye) en septembre, Chester en octobre.

Localisation, novembre 2023 : Méditerranée occidentale, en route de Yanbu (Arabie Saoudite) à Ceuta (Espagne)

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Irlande et par le Portugal.

Gestionnaire ISM : Coral Line ApS (Danemark) depuis le 19/01/2018. Non classé négativement. Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Anakin (ex-*Nawras*, ex-*Chance*, ex-*Kindred*, ex-*Kindrence*). OMI 7422544. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 35 ans. Longueur 91 m. Port en lourd 3.210 tonnes. Construit en 1976 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands SB Co. 48 ans.

Juillet 2008, en tant que cargo polyvalent *Kindred* âgé de 32 ans. © **AIS-Split**

Septembre 2021, en tant que bétaillère maritime *Anakin* âgé de 45 ans. © **Olaf K**

Pavillon Togo depuis décembre 2021; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillons Palaos (2019), Tanzanie (2011), Cambodge (2008).
Société de classification International Naval Survey Bureau depuis le 3 mars 2022; performance élevée. Précédemment Phoenix Register of Shipping, Maritime Bureau of Shipping.

Propriétaire depuis le 8 décembre 2021 Olaf Maritime Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de GMZ Ship Management Co SA (Liban) également exploitant et gestionnaire ISM de l'*Anakin*.
GMZ Ship Management est par ailleurs gestionnaire ISM d'une flotte de 20 cargos polyvalents dont 2 autres navires pour lesquels il est aussi exploitant.

12 détentions : en 2006 à Trapani (Italie), Valencia et Cagliari (Italie), en 2007 à Porto Nogaro (Italie), Chioggia (Italie), Barcelone (Espagne) et Constantza (Roumanie), en 2008 à Ceuta (Espagne), Cadix (Espagne) et Eleusis (Grèce), en 2009 à Tulcea (Roumanie) et en 2011 à Sète (France).

En 2019-2021 le navire a été inspecté 3 fois à Beyrouth (Liban), Laurium (Grèce) et Midia (Roumanie) pour un total de 28 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 14 fois à Batumi (Géorgie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 4 fois), Bizerte (Tunisie), Kalamata (Grèce), Katakolon (Grèce), Midia (Roumanie), Osman Digna (Soudan), Le Pirée (Grèce, 2 fois) et Tripoli (Liban) pour un total de 105 déficiences.

Dans ce rapport, l'*Anakin* est le pire navire pour le total de déficiences constatées par les inspections de l'État du port.

2019-2020		2021-2023	
Anakin	**7422544**	***Anakin***	**7422544**
Certificats et documents	7	Sécurité de la navigation	20
Convention sur le Travail Maritime-2006	6	Certificate & Documentation	18
Sécurité de la navigation	3	Engins de sauvetage	13
Conditions de vie et de travail	3	Sécurité incendie	12
Systèmes de secours	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	12
Engins de sauvetage	2	Conditions de vie et de travail	8
Communications radio	2	Systèmes de secours	4
Sécurité incendie	1	Communications radio	4
ISM	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
	28	Alarmes	2
		Prévention des pollutions - MARPOL	2
		État structurel	2
		ISM	1
		Autre	1
			105

L'*Anakin* était à quai dans le port de Famagouste (République turque de Chypre du Nord) depuis octobre 2019 à cause d'une panne de moteur. Le 13 mai 2020, deux membres d'équipage Ahmet Mohamed Hassan Youssef, âgé de 26 ans, égyptien, et Hosin Alothman, âgé de 23 ans, syrien, meurent électrocutés alors qu'ils nettoyaient le pont.

Il a fait escale à Carthagène (Espagne), Tripoli (Liban), Sète (France) et Alger (Algérie) en juin 2023, Benghazi (Libye) en juillet, Sète, Casablanca (Maroc), Sète puis Alger en août, Tarragone (Espagne), Beyrouth (Liban) et Sète en septembre, Tarragone, Jorf Lasfar (Maroc) et Tarragone en octobre, Casablanca (Maroc) en novembre, Tarragone en décembre.

Localisation janvier 2024 : Méditerranée occidentale, en route de Misrata (Libye) à Tarragone (Espagne).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne jusqu'au 11 juin 2024.

Gestionnaire ISM : GMZ Ship Management Co SA (Liban) depuis le 25/01/2022 (Performance faible ou très faible).
Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Apus (ex-*Almahmoud X5*, ex-*Bellatrix*, ex-*Siba Edolo*, ex-*Wieland*, ex-*Strathspey*, ex-*Wieland*). OMI 7510858. Ex-cargo polyvalent converti en 1994 à l'âge de 18 ans. Longueur 93 m. Port en lourd 3.820 tonnes. Construit en 1976 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 48 ans.

Février 2022, *Apus* en chargement à Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis février 2016; liste noire, classé risque moyen à haut. Précédemment pavillons Cambodge (2009), Panama (2006), Corée du Nord (2004).
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis juin 2016; performance élevée. Précédemment Turk Loydu (2014) et Korea Classification Society (2009).

Propriétaire World Maritime Ships Co SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Unifleet Management Co SA (Türkiye). Unifleet Management Co SA contrôle une flotte de 7 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM parmi lesquels 3 bétailères maritimes, les *Pacific M, Apus et Transporter*, agréées par l'Union européenne et le *Polaris-2.*

4 détentions : en 2001 à Fremantle (Australie), en 2004 à Ceuta (Espagne) et La Spezia (Italie) et en 2007 à Port Saïd (Égypte).

En 2019-2020 le navire a été inspecté 7 fois à Aqaba (Jordanie, 2 fois), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie, 3 fois) pour un total de 33 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 6 fois à Aqaba (Jordanie) et Midia (Roumanie, 5 fois) pour un total de 47 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Apus	**7510858**	***Apus***	**7510858**
Sécurité de la navigation	9	Convention sur le Travail Maritime-2006	11
Certificats et documents	5	Sécurité de la navigation	9
Sécurité incendie	5	Certificats et documents	6
Prévention des pollutions	3	Engins de sauvetage	4
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Communications radio	3
Engins de sauvetage	2	Prévention des pollutions - MARPOL	3
Conditions de vie et de travail	1	ISM	3
Systèmes de secours	1	Sécurité incendie	3
Alarmes	1	Systèmes de secours	2
Conditions de travail	1	État structurel	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Autres déficiences	1
Communications radio	1	Alarmes	1
ISM	1		**47**
	33		

En février 2016, alors qu'il fait route d'Alexandrie à Midia (Roumanie) sans bétail à bord, il est victime d'une panne de moteur dans le détroit des Dardanelles et doit se mettre au mouillage devant Canakkale (Türkiye).

Il a fait escale à Berbera et Jeddah (Arabie Saoudite) en juin 2023, Aqaba (Jordanie) en août. Il arrive en zone d'attente de Tarragone le 22 septembre mais gagne finalement Carthagène (Espagne) le 13 octobre. Il reste au mouillage, se met à quai le 8 novembre 8 et repart le 10 novembre à destination de Casablanca (Maroc).

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, il arrive à Jeddah (Arabie Saoudite) le 9 décembre. Il est actuellement affecté à des trafics entre Jeddah et Osman Digna (Soudan).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 30 mars 2023.

Gestionnaire ISM : Unifleet Management Co SA depuis le 18/11/2014. Performance faible. Unifleet Management Co SA est déclaré gestionnaire ISM d'une flotte de 6 navires dont 4 bétaillères maritimes.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Atlantic Rose (ex-*Andromeda*, ex-*Sun Emilia* ex-*White Manta*). OMI 8806242. Ex reefer converti en 2020 à l'âge de 31 ans. Longueur 136 m. Port en lourd 5.311 tonnes. Construit en 1989 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. 35 ans.

Juin 2023, *Atlantic Rose* au port de Carthagène (Espagne). © **Animals International**

Pavillon Palaos depuis avril 2019; liste grise. Précédemment pavillon Lituanie (2004).
Classification International Register of Shipping depuis juillet 2020; performance moyenne.

Propriétaire Atlantic Rose Maritime Ltd enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'African Express Ltd (Roumanie) depuis juillet 2020. African Express Ltd exploite une flotte de 9 navires parmi lesquels 7 cargos polyvalents et vraquiers et deux bétaillères maritimes agréée par l'Union européenne, les *Atlantic Rose et Med Rose*.

2 détentions : en 2006 à Mersin (Türkiye) et en 2011 à Vlissingen (Pays-Bas)

Le 1er novembre 2018, alors exploité comme cargo frigorifique *Andromeda*, il est victime d'un grave incendie au chantier de Tuzla lors de travaux de maintenance. 6 heures ont été nécessaires pour circonscrire le feu. Le navire quitte Tuzla le 13 avril 2019, est renommé *Atlantic Rose* et passe sous pavillon de Palaos. Il est converti en bétaillère maritime et reprend du service un an plus tard en juillet 2020.

Il n'a pas été inspecté en 2019. En 2020-2021 le navire a été inspecté 5 fois à Tripoli (Liban), Constantza (Roumanie), Carthagène (Colombie), Alexandrie (Égypte) et Vila do Conde (Brésil. Une seule déficience a été rapportée.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 18 fois à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Colombie, 6 fois), Carthagène (Espagne, 2 fois), Damiette (Égypte), Port Saïd (Égypte), Rio Grande (Brésil, 2 fois), Tripoli (Liban), et Vila do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 10 déficiences.

2020-2021		**2021-2023**	
Atlantic Rose	**8806242**	***Atlantic Rose***	**8806242**
Lignes de charge	1	Certificate & Documentation	2
	1	Engins de sauvetage	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaires	1
		Conditions de vie et de travail	1
		Sécurité incendie	1
		Lignes de charge	1
		Systèmes de secours	1
		Sécurité de la navigation	1
		Déficiences d'exploitation	1
			10

Il a fait escale à Las Palmas (Espagne) et Vila do Conde (Brésil) en juillet 2023, Damiette (Égypte) et Carthagène (Espagne) en août, Vila do Conde en septembre, Damiette et Carthagène (Espagne) en octobre, Vila do Conde et Damiette en novembre.

Localisation, janvier 2024, Méditerranée orientale, en route depuis Rio Grande (Brésil) vers Damiette (Égypte).
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 15 septembre 2020.

Gestionnaire ISM : African Express Ltd (Roumanie) depuis le 28/11/2017. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 points, navire à risque standard

Juillet 2021, Bovin estonien au plus mal à bord de l'*Atlantic Rose*,
port de Tarragone(Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Bahijah (ex-*Ocean Outback*, ex-*Stella Pollux*). OMI 9360788. Longueur 136 m. Port en lourd 7.907 tonnes. Construit en 2010 à Batam (Indonésie) par Nanindah Mutiara. 14 ans.

septembre 2022, *Bahijah* à quai à Sines (Portugal). © **PATAV**

Pavillon Îles Marshall depuis juillet 2017; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour.
Société de classification RINA; performance élevée.

Propriétaire Bassem Dabbah Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Korkyra Shipping Ltd (Croatie) lui aussi exploitant et gestionnaire ISM de ce seul navire. Bassem Dabbah Shipping Inc est en fait une filiale de l'israélien Dabbah Slaughterhouse.

Détenu en 2013 à Algésiras (Espagne).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 5 fois à Fremantle (Australie, 2 fois), Portland (Victoria, Australie) et Sines (Portugal) pour un total de 4 déficiences.
Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 4 fois a Fremantle (Australie, 3 fois) et Sines (Portugal). Une seule déficience a été rapportée.

2019-2020		**2021-2023**	
Bahijah	**9360788**	***Bahijah***	**9360788**
Sécurité incendie	1	État structurel	1
Engins de sauvetage	1		**1**
Moteurs de propulsion et auxiliaires	1		
État structurel	1		
	4		

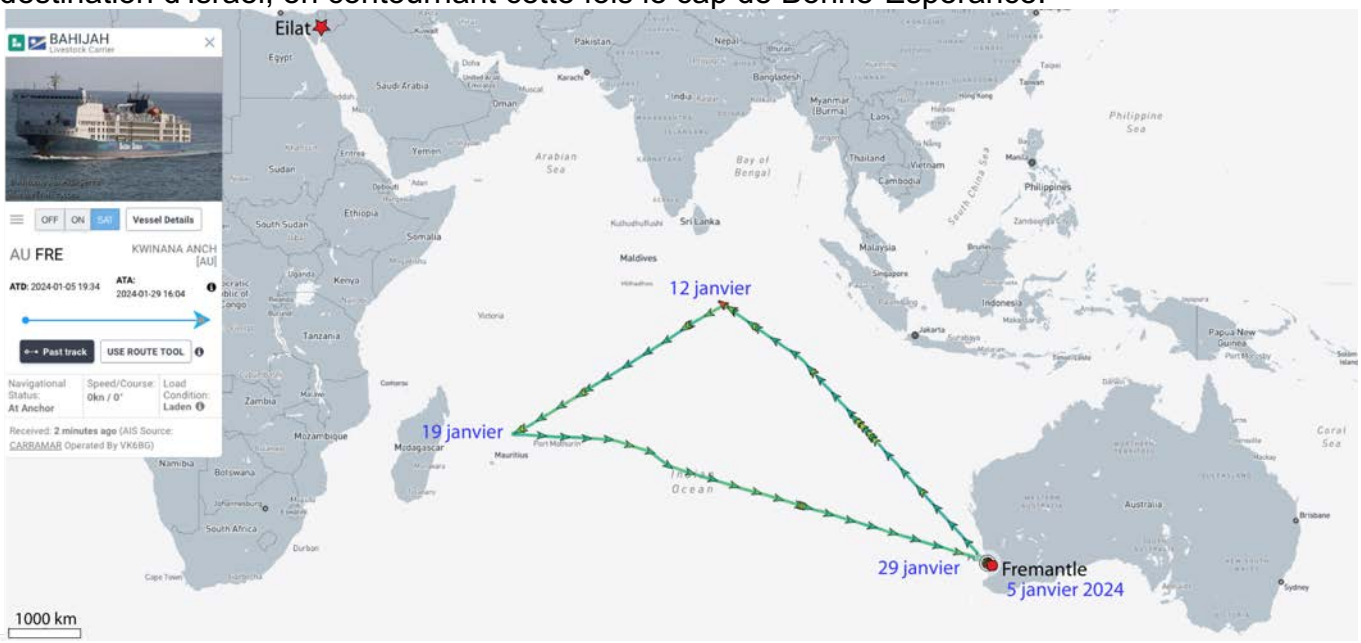
En mai 2014, en tant qu'*Ocean Outback* appartenant à l'armateur australien Wellard, il fait route d'Australie à destination du Moyen-Orient avec 7000 bovins quand un de ses deux moteurs tombe en panne. Par précaution, il est redirigé sur le Vietnam.

En décembre 2015, cette fois, l'*Ocean Outback* reste immobilisé à Fremantle pendant deux semaines après une panne de moteur juste avant son départ. Les 5600 bovins et 7400 moutons destinés à Israël ont été déchargés. 3 bovins et plus de 30 moutons étaient déjà morts. *L'Ocean Outback* quitte finalement Fremantle à destination du Vietnam sur un seul moteur pour livrer le bétail puis gagne Singapour pour réparation. Après une période de quarantaine, les moutons ont été envoyés à l'abattoir. Il s'agirait de la 5e panne mécanique majeure d'un navire Wellard depuis septembre 2013 (voir aussi *Ocean Drover* dans le rapport 2021). L'*Ocean Outback* a été vendu en 2017 pour 26 millions US$ à une filiale de l'israélien Dabbah Slaughterhouse.
Il a fait escale à Haïfa (Israël), Sines (Portugal) et de nouveau à Haïfa en juillet 2023, Fremantle (Australie) et Eilat (Israël) en août, Fremantle en septembre, Eilat et Fremantle en octobre, Jeddah en novembre.

Localisation, janvier 2024 : océan Indien, Fremantle.

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par le Portugal.
Gestionnaire ISM : Korkyra Shipping Ltd (Croatie) depuis le 03/08/2018. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

Le 5 janvier 2024, le *Bahijah* quitte Fremantle (Australie). Il a chargé 14.000 moutons et 2.500 bovins à destination d'Eilat (Israël). Le 12 janvier, au vu de sa destination, du lien de son armateur avec l'israélien Dabbah Slaughterhouse, de ses voyages réguliers vers Israël, du conflit en cours au Proche-Orient et du risque de frappes des Houthis en mer Rouge et dans le Golfe d'Aden, le *Bahijah* reçoit l'ordre de se détourner de sa route initiale. Le 19 janvier, il est finalement rappelé à Fremantle. Il arrive au large de Fremantle le 29 janvier. A cause des procédures légales d'import/export, le bétail ne peut être déchargé en Australie à moins d'être placé en quarantaine, bien que le navire n'ait fait aucune escale depuis son départ d'Australie. Les exportateurs australiens souhaitent garder les animaux à bord et les ré exporter aux mêmes acheteurs. Cette fois, le navire gagnerait Eilat par la route contournant l'Afrique, soit un voyage de 33 jours.
Le 1er février, le *Bahijah* se met à quai à Fremantle pour charger du foin, du fioul et divers ravitaillements. Quelques centaines de bovins "en bonne santé" sont débarqués et mis en quarantaine. Le navire quitte Fremantle et reste au large après que le ministère de l'Agriculture, de la Pêche et des Forêts ait annoncé ne pas pouvoir autoriser la réexportation du même bétail. A cette date, et officiellement, le vétérinaire du bord ne signale pas de préoccupation "significative" concernant la santé et le bien-être des animaux. Pourtant, on enregistre la mort de 51 moutons et 4 bovins.
Depuis son retour en Australie le 29 janvier, et alors qu'une vague de chaleur frappe l'Australie Occidentale, le *Bahijah* a passé l'essentiel de son temps à croiser le long de la côte, tout en effectuant des nettoyages de routine et le remplacement des litières.
Le *Bahijah* revient à quai à Fremantle le 12 février. Le bilan s'élève à 64 moutons et 4 bovins, une mortalité considérée comme "normale" par les autorités australiennes. Une fois débarqués à terre, 7 autres bovins et 6 moutons meurent, pour un bilan total de 81 animaux.
Le 3 mars, après 3 semaines de quarantaine, le *Bahijah* repart avec les mêmes passagers à destination d'Israël, en contournant cette fois le cap de Bonne-Espérance.



Le voyage du *Bahijah*, du 5 au 29 janvier 2024. **Screenshot MarineTraffic**

••••••••••••••••••••••••

Bashar One Transport (ex-*Al Shuwaikh*, ex-*Merkur Island*, ex-*MSC Brasil*, ex-*MSC Lima*, ex-*Empress*, ex-*Merkur Island*, ex-*Nedlloyd Mauritius*, ex-*Merkur Island*, ex-*Colombo*).

OMI 8506361. Ex-porte-conteneurs converti en 1999 à l'âge de 13 ans. Longueur 180 m. Port en lourd 16.453 tonnes. Construit en 1986 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. 38 ans.

Pavillon Panama depuis novembre 2020; liste grise. Précédemment pavillon Koweit.
Société de classification Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd; IACS, performance élevée.

Propriétaire Marine One Transport Co Ltd enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Coral Technical Services (Jordanie). Coral Technical Services exploite une flotte de 6 navires dont 4 autres bétaillères maritime, l'*Al-Hassna* (OMI 6702272) construit en 1966, l'*Al Mabrouka 10* (OMI 6817003) anciennement agréé par l'Union européenne (cf. Rapport 2021, p. 28), le *Basem I* (OMI 7619525), et le *Barakat* (OMI 8702343).

Bashar One Transport, devant Carthagène (Colombie), février 2022. © **Aloys Eijgermans**

3 détentions en 2001 à Fremantle (Australie), en 2013 à Portland (Australie) et en 2021 à Carthagène (Espagne).

Entre 2019 et 2020 le navire a été inspecté 5 fois à East London (Afrique du Sud), Fremantle (Australie, 3 fois) et Midia (Roumanie) pour un total de 9 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 11 fois à Carthagène (Colombie, 6 fois), Carthagène (Espagne), Constantza (Roumanie), Puerto Cabello (Venezuela) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 17 déficiences. Les motifs de détention à Carthagène (Espagne) portent notamment sur les certificats et documents de l'équipage et les systèmes de secours.

2019-2020		**2021-2023**	
Bashar One Transport	**8506361**	***Bashar One Transport***	**8506361**
Sécurité de la navigation	2	Certificats et documents	11
Certificats et documents	2	Systèmes de secours	2
Sécurité incendie	1	Sécurité de la navigation	2
Labour Conditions	1	ISM	1
Engins de sauvetage	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Autre	1		**17**
Étanchéité eau de mer/intempéries	1		
	9		

Sous le nom d'*Al Shuwaikh* appartenant à l'armateur koweiti Livestock Transport & Trading Co, il a été pointé pour des mortalités de moutons pendant ces voyages depuis l'Australie vers le Moyen-Orient. Dans tous les cas, le ministère australien de l'Agriculture, de la Pêche et de la Forêt (DAFF) considérait le taux de mortalité comme normal. Pourtant, un taux "normal" peut signifier plusieurs centaines d'animaux morts. A titre d'exemple, le 15 mai 2018, l'*Al Shuwaikh* avait quitté Fremantle avec 69.007 moutons et 263 bovins. Les animaux ont été débarqués au Koweit les 2-3 juin, au Qatar les 4-6 juin et aux Émirats arabes unis les 7-8 juin. La livraison avait pris une semaine de retard pour des suspicions d'ecthyma contagieux (ou virus orf) sur un certain nombre de moutons. L'observateur indépendant à bord avait rapporté que les animaux avaient souffert d'un "stress thermique sévère" pendant 8 jours; les moutons respiraient bouche ouverte et s'entassaient autour des évents de ventilation sur tous les ponts. 609 moutons étaient morts pendant le voyage. Le rapport publié par le ministère australien a malgré tout considéré que les conditions d'exportation étaient conformes à la réglementation australienne.
Le taux de mortalité n'était "que" de 0.88%. En février 2020, un voyage sans aléas particulier vers le Koweit, le Qatar, les Émirats arabes unis et Oman avait abouti à la mort de 130 moutons, soit un taux de "seulement" 0,2%.

L'*Al Shuwaikh* a été vendu en novembre 2020 à Marine One Transport Co Ltd, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Coral Technical Services (Jordanie). Il est repavillonné sous les couleurs de Panama et rebaptisé *Bashar One Transport*. Le navire passe par le chantier de Tuzla avant entrée en service pour son nouveau propriétaire. Dans la nuit du 7 au 8 janvier 2021, un incendie se déclare à bord dans les compartiments à bétail. L'étendue des dégâts et la cause de l'incendie ne sont pas connues. Un membre de l'équipage est blessé et conduit à l'hôpital. Le *Bashar One Transport* avait finalement repris du service.

Il a fait escale à Sète (France) en septembre 2022, Carthagène (Colombie) en mars 2023, Damiette (Égypte) en mai, Vila do Conde en septembre, Damiette en octobre, Carthagène (Colombie) en novembre, Aqaba (Jordanie) en décembre.

Localisation, janvier 2023 : océan Atlantique, Afrique de l'Ouest, en route de Damiette à Carthagène (Colombie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie du 10 août 2022 au 1er janvier 2024.

Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 23/10/2020. Non classé négativement.

Profil de risque du navire, 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Brahman Express. **OMI** 9238416. Longueur 133 m. Port en lourd 5.612 tonnes. Construit en 2002 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen. 22 ans.

Avril 2011, *Brahman Express* à Montevideo, Uruguay. **© Fernando Pontolillo**

,

Pavillon Luxembourg; liste blanche.
Société de classification RINA; IACS, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas.

Propriétaire Westerschelde Shipping BV aux bons soins de Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 13 bétaillères maritime comme exploitant et gestionnaire ISM parmi lesquelles les *Shorthorn Express* et *Ganadado Express*, agréées par l'Union européenne.

Livestock Express BV est une filiale de Vroon BV (Pays-Bas) qui exploite une flotte de navires de services à l'offshore (Vroon Offshore Services), de tankers de produits pétroliers raffinés (Iver Ships) et de bétaillères maritimes (Livestock Express BV).

Pas de détentions.
Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Fremantle (Australie), Novorossiysk (Russie), Philadelphie (États-Unis), Portland (Australie), Townsville (Australie), Vung Ang (Vietnam) pour un total de 14 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Darwin (Australie, 5 fois) et Fremantle (Australie, 2 fois) pour un total de 10 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Brahman Express	**9238416**	***Brahman Express***	**9238416**
Sécurité incendie	3	Sécurité incendie	3
Engins de sauvetage	3	Engins de sauvetage	3
Moteur de propulsion et auxiliaires	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Certificats et documents	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Communications radio	1
Communications radio	1	Sécurité de la navigation	1
Sécurité de la navigation	1		**10**
Conditions de travail	1		
	14		

Il a fait escale à Darwin (Australie) en mai 2023, Jakarta (Indonésie) et Townsville (Australie) en juin, Hai Phong (Vietnam) en juillet, Darwin, Panjang (Indonésie), Jakarta (Indonésie) et Townsville en août, Hai Phong (Vietnam) en septembre, Darwin en octobre.

Au vu des contrôles de l'État du port, la sécurité incendie mérite toujours d'être considérée comme le problème n°1 à bord du *Brahman Express*. Le 3 octobre 2023, le navire quitte Darwin (Australie) à destination de Panjang (Indonésie) après avoir embarqué 3600 bovins. Un incendie éclate dans la salle des machines peu après le départ. L'équipage parvient à le circonscrire. D'après les autorités portuaires, il n'y avait pas de préoccupations particulières concernant le bien être des animaux mais le navire reçoit l'ordre de rentrer à Darwin pour débarquer le bétail et l'équipage. Le *Brahman Express* se met à quai à Darwin le vendredi 6 octobre. Les bovins sont déchargés le samedi et environ 2000 d'entre eux sont embarqués sur le *Galloway Express*, un autre navire Vroon qui devait partir le lendemain. Le *Brahman Express* quitte Darwin le 24 octobre en remorque de l'*Alp Winger* à destination du chantier Sembawang de Singapour.

Il a repris ses activités et a été repéré à Darwin et à Jakarta en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route de Fremantle à Hon La (Vietnam).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par le Portugal.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 01/05/2015. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Dalal F (ex-*Talia*, ex-*Hesen Moon*, ex-*Rhapsody*, ex-*Hornbaltic*, ex-*Adils*, ex-*Hornbaltic*, ex-*Hornbelt*). OMI 7910888. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 36 ans. Longueur 92 m. Port en lourd 3.152 tonnes. Construit en 1980 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. 44 ans.

Talia, port de Carthagène (Espagne), juin 2023. © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Guinée-Bissau depuis juillet 2023; non classé. Précédemment pavillons Liban (2016), Tanzanie (2011), Géorgie (2010), Moldavie (2009).

Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis décembre 2016; performance élevée.

Racheté en juillet 2023 par Helen K W F Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Limano Marine Services Ltd (Liban) et rebaptisé *Dalal F*. Limano Marine Services Ltd déclare une flotte une flotte de 4 bétaillères maritimes en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, les *Dalal F* (ex-*Talia*), *Helen, Maysa* ou seulement en tant que gestionnaire ISM pour le *Mariona.* Toutes ces bétaillères maritimes sont agréées par l'Union européenne.

5 détentions : en 2009 à Antalya (Türkiye), en 2010 à Porto Nogaro (Italie), en 2012 à Barletta (Italie) et Damiette (Égypte), en 2013 à Marina di Carrara (Italie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 4 fois à Carthagène (Espagne), Midia (Roumanie), Rasa (Croatie), Vila do Conde (Brésil) pour un total de 6 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Égypte), Beyrouth (Liban), Le Pirée (Grèce), Puerto Cabello (Venezuela), Rasa (Croatie), Sète (France) et Vila do Conde (Brésil, 6 fois) pour un total de 17 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Talia	**7910888**	***Dalal F* ex-*Talia***	**7910888**
Certificats et documents	1	Certificate & Documentation	4
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Systèmes de secours	3
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Sécurité incendie	2
Communications radio	1	Communications radio	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Sécurité de la navigation	2
Systèmes de secours	1	Engins de sauvetage	1
	6	Prévention des pollutions - MARPOL	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
		Étanchéité eau de mer/intempéries	1
			17

Banni en 2013 des ports du Mémorandum de Paris pour une durée de trois mois pour détentions multiples.

Le 3 juillet 2020, le *Talia* porte secours à 52 migrants en perdition au large de Lampedusa. Le *Talia* venait de livrer du bétail en Libye et se rendait à Carthagène (Espagne) pour recharger. Le *Talia* est successivement rejeté de Malte puis d'Italie. Finalement, après plusieurs jours passés dans des boxes souillés qui n'avaient pas été lavés après le déchargement du bétail, les migrants sont autorisés à débarquer à La Valette (Malte) le 8 juillet.

Il a fait escale à Vila do Conde (Brésil) et Carthagène (Espagne) en juin 2023, Beyrouth (Liban) et Carthagène (Espagne) en juillet, Conakry (Guinée) et Vila do Conde en août, Iskenderun (Türkiye), Rasa (Croatie), Misrata (Libye) en octobre, Rasa et Beyrouth en novembre, Koper (Slovénie) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, en route d'Oran (Algérie) à Tarragone (Espagne).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Croatie jusqu'au 20 février 2027.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban). Performance faible. La compagnie est également le gestionnaire ISM et l'exploitant des *Mariona* et *Maysa* toutes deux agréées par l'Union européenne.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Janvier 2017, bovin slovaque avec sa corne cassée, à bord du *Talia*, port de Rasa (Croatie). © **AWF-TSB**

••••••••••••••••••••••••

Dania (ex-*Barhom II*, ex-*Omar M.*, ex-*Editor*, ex-*Amitie*, ex-*Hajeh Azizeh*, ex-*Baltic Horizon*, ex-*Marion Bosma*). OMI 7607429. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 35 ans. Longueur 83 m. Port en lourd 2.992 tonnes. Construit en 1977 à Foxhol (Pays-Bas) par Suurmeijer. 47 ans.

Pavillon Tanzanie depuis avril 2012; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Géorgie (2005), Syrie (2001).

Société de classification inconnue. Précédemment Bulgarski Koraben Registar (2012), Hellenic Register of Shipping.

Propriétaire NMS Shipping Co SA armateur de ce seul navire, enregistré aux Îles Marshall) et également exploitant du navire.

Dania, au mouillage à Koper (Slovénie), 1er février 2022.
© Marjan Stropnik

9 détentions : en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2004 à Volos (Grèce), en 2005 à Ambarli (Türkiye), en 2007 à Koper (Slovénie) et Cagliari (Italie), en 2009 à Antalya (Türkiye), en 2021 à Sète (France), en 2022 à Koper (Slovénie) et en 2023 à Sète encore.

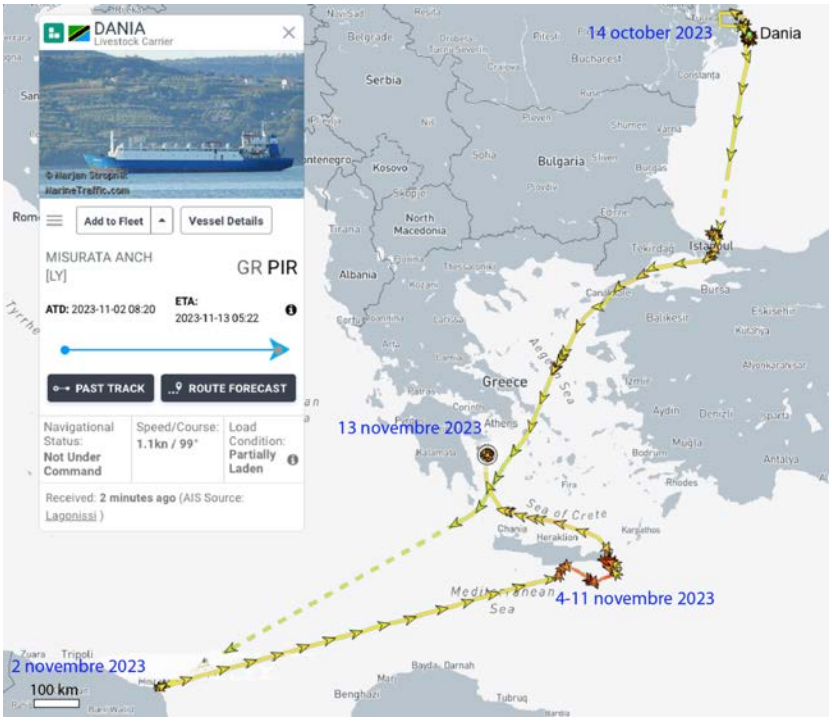
Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie, 2 fois), Carthagène (Espagne), Tripoli (Liban) et Sète (France, 2 fois), pour un total de 12 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu 3 fois et inspecté 10 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Koper (Slovénie), Le Pirée (Grèce), Tripoli (Liban), Reni (Ukraine, 3 fois)) et Sète (France, 2 fois), pour un total de 47 déficiences. Les motifs de détention à Sète (2) et Koper portent notamment sur l'état structurel, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, la sécurité incendie, les systèmes de secours, la Convention sur le Travail Maritime-2006, l'ISM et la Convention MARPOL.

2019-2020		**2021-2023**	
Barhom II	**7607429**	***Dania*, ex-*Barhom II***	**7607429**
État structurel	3	Sécurité de la navigation	9
Sécurité incendie	3	État structurel	7
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Certificats et documents	6
Certificats et documents	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	6
Sécurité de la navigation	1	Sécurité incendie	5
Systèmes de secours	1	Conditions de vie et de travail	3
Engins de sauvetage	1	Systèmes de secours	2
	12	Engins de sauvetage	2
		Convention sur le Travail Maritime-2006	2
		Alarmes	1
		ISM	1
		Autres déficiences	1
		Prévention des pollutions - MARPOL	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
			47

Il a fait escale à Tripoli (Liban) en juin 2023, Koper (Slovénie), Bandirma (Türkiye) et Varna (Bulgarie) en août, Tripoli (Liban) en septembre, Reni (Ukraine) et Misrata (Libye) en octobre.

Le *Dania* quitte Misrata le 2 novembre. Il est repéré errant à vitesse réduite pendant une semaine au sud-est de la Crète. Il gagne Le Pirée où il est inspecté. 9 déficiences sont notées concernant la sécurité de la navigation, la sécurité incendie, les engins de sauvetage et la Convention sur le Travail Maritime. Le *Dania* n'est pas détenu et reprend finalement ses trafics.



Voyage et errance du *Dania*, 14 octobre -13 novembre 2023. **Capture d'écran MarineTraffic**

Localisation, janvier 2024 : mer Rouge. Il est arrivé à Jeddah (Arabie Saoudite) le 12 décembre et est actuellement exploité entre Jeddah et Osman Digna (Soudan).

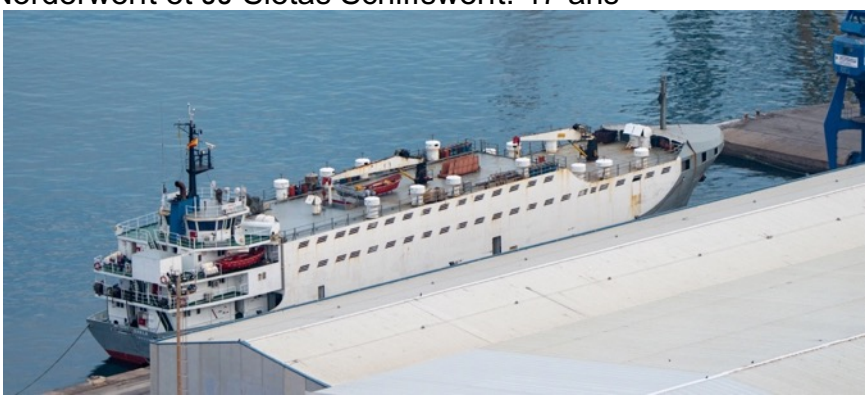
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.
Précédemment agréé par la Roumanie.

Gestionnaire ISM : One Nile Management SA depuis le 14/04/2022. Non classé négativement, gestionnaire ISM du seul *Dania*.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Darla (ex-*Elita*, ex-*Bruna*, ex-*Youzarsif II*, ex-*Darya*, ex-*Blue Sky S*, ex-*Altarek II*, ex-*Sandra*, ex-*Gerlin*, ex-*Susan Borchard*, ex-*Orion*). OMI 7601073. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 39 ans. Longueur 81 m. Port en lourd 2.456 tonnes. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft et JJ Sietas Schiffswerft. 47 ans



Juin 2023, *Darla*, au port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Comores depuis septembre 2022; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Guyana (2021, enregistrement usurpé), Comores (2018), Togo (2016), Moldavie (2011).
Société de classification Veritas Register of Shipping depuis juillet 2021; performance moyenne. Précédemment International Naval Surveys Bureau (2016), Maritime Lloyd Georgia (2011).

Propriétaire depuis septembre 2022 Darla Shipping Co SA (Türkiye), armateur de ce seul navire également exploitant et gestionnaire ISM.

5 détentions : en 2002 à Leixoes (Portugal), en 2011 à Port Saïd (Égypte) et Gemlik (Türkiye), en 2018 à Carthagène (Espagne) et en 2020 à Alexandrie (Égypte).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu une fois et inspecté 5 fois à Alger (Algérie), Alexandrie (Égypte), Bizerte (Tunisie), Laurium (Grèce), Sète (France) pour un total de 23 déficiences. Les motifs de détention à Alexandrie portent notamment sur les certificats et documents, la sécurité de la navigation, et les communications radio.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Alexandrie (Égypte), Bizerte (Tunisie), Batumi (Géorgie), Koper (Slovénie, 2 fois) et Sète (France) pour un total de 37 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Bruna	**7601073**	***Darla*, ex-*Elita*, ex-*Bruna***	**7601073**
Certificats et documents	5	Certificats et documents	7
Sécurité de la navigation	5	Sécurité de la navigation	7
Convention sur le Travail Maritime-2006	4	Systèmes de secours	4
Communications radio	2	Prévention des pollutions - MARPOL	3
Sécurité incendie	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
ISM	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	3
Engins de sauvetage	1	Engins de sauvetage	2
Autres	1	Conditions de vie et de travail	2
Prévention des pollutions	1	Communications radio	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	ISM	1
État structurel	1	Sécurité incendie	1
	23	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
		Autre	1
			37

Trois incidents attirent l'attention sur des pratiques possiblement frauduleuses de l'armateur en ce qui concerne l'équipage, le trafic d'êtres humains et des infractions répétées à la Convention du Travail Maritime.
Le 17 novembre 2020, le *Bruna* parti de Türkiye et à destination de Sète est sur le point d'entrer dans les eaux territoriales françaises. Il est intercepté pour contrôle. Lors des opérations de lever de doute, il s'avère que 22 marins syriens et indiens étaient à bord alors que les documents du navire ne mentionnaient que 16 membres d'équipage. L'accès aux eaux françaises lui est interdit, le navire fait demi tour et se dirige vers Palma (Espagne).

En juillet 2021, le *Bruna* est racheté par Karma Maritime Co SA basé à Tuzla (à l'adresse Eksioglu Konut Yapi Kooperatifi, Yayla, Tuzla, 34944 Istanbul, Türkiye), rebaptisé *Elita* et repavillonné aux couleurs du Guyana. Cet enregistrement est en fait usurpé. Le 12 novembre 2021, l'*Elita* en provenance de Misrata (Libye) arrive au large de Carthagène (Espagne). Deux syriens sont arrêtés sur le sol espagnol le 17 novembre pour immigration illégale. Ils disent avoir sauté de la bétaillère quand elle était au mouillage devant Carthagène. Les autorités espagnoles font une descente à bord de l'*Elita*. L'enquête montre que 6 autres hommes inscrits comme membres d'équipage avaient de faux passeports ou documents de travail. Le navire est saisi et le capitaine Mamoun B arrêté. Il est suspecté d'appartenir à un réseau criminel impliqué dans le trafic d'êtres humains. Les migrants syriens disent avoir payé 13.500 euros (15.600 US$) pour embarquer à destination de l'Europe et avoir été contraints de travailler à bord en dépit de leur absence de toute qualification maritime. Le reste de l'équipage et le navire sont par la suite déclarés abandonnés à Carthagène. A la date du 24 février 2022, les 13 marins originaires de Chypre (1), d'Inde (6) et de Syrie (6) avaient un arriéré de salaires de 340.000 US$. En septembre 2022, l'*Elita* est racheté par Darla Shipping Co SA lui aussi basé à Tuzla (mais à l'adresse Vatan Caddesi 2, Yayla Mah, Tuzla, 34944 Istanbul, Türkiye). Le 30 novembre 2022, l'ITF reçoit confirmation que les marins ont tous été payés et que ceux qui le demandaient ont été rapatriés.

Le 5 octobre 2023, le capitaine en second du *Darla* débarque. Il est à bord depuis 17 mois et a besoin de rentrer en Inde au chevet de son père malade. L'armateur turc lui doit 34.000 US$ d'arriérés de salaire. Il porte plainte par le biais de l'ITF pour non-paiement de salaire et non rapatriement. Les autorités maritimes locales ne peuvent effectuer d'inspection concernant des infractions à la Convention du Travail Maritime car le *Darla* ne fait pas escale à Tarragone. Il gagne Sète (France) où il reste à quai entre le 11 et le 24 octobre. A Sète, l'inspection ne note que 3 déficiences relatives aux communications radio, aux systèmes de secours et aux conditions d'emploi mais le *Darla* n'est pas détenu. Grâce à l'intervention de l'ITF, les arriérés de salaire sont réglés et le capitaine en second reçoit un billet d'avion à la mi-octobre. Le *Darla* a depuis repris ses trafics.

Il a fait escale à Sète (France) en juin 2023, Tenes (Algérie) en juillet, Carthagène (Espagne) et Jorf Lasfar (Maroc) en août, Tarragone et Casablanca (Maroc) en septembre, Sète et Carthagène (Espagne) en octobre, Misrata (Libye) en novembre, Sète et Casablanca en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, en route de Casablanca à Algésiras (Espagne).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France et l'Espagne.
Gestionnaire ISM : Darla Shipping Co SA (Türkiye) depuis le 27/09/2022. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Deala (ex-*Barhom III*, ex-*Pity*, ex-*Waters Clubs*, ex- *Meryam S*, ex-*Najib M*, ex-*Mirage*, ex-*Varun*, ex-*Eurolink*, ex-*Armour*, ex-*Wave Rose*, ex-*Arklow Bridge*, ex-*Tequila Sunset*, ex-*Cairncarrier*). OMI 7405091. Ex-cargo polyvalent converti en 2017 à l'âge de 41 ans. Longueur 79 m. Port en lourd 1.890 tonnes. Construit en 1976 à Leer (Allemagne) par Jansen. 48 ans.

Pavillon Tanzanie depuis octobre 2022; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Comores (mai 2020), Palaos (2016), Tanzanie (2010), Comores (2005), Belize et Mongolie (2004).

Classification Société de classification Vega Register depuis août 2021; non classée. Précédemment Bulgarski Koraben Registar (2020), International Register of Shipping (2017).

Proprétaire depuis août 2021 Deala Shipping Co Ltd (Türkiye), armateur de ce seul navire et également gestionnaire ISM.

12 détentions : en 1998 à Barcelone (Espagne), en 1999 à Novorossiysk (Russia) et de nouveau à Barcelone, en 2004 à Barcelone de nouveau, en 2005 à 2 reprises à Tulcea (Roumanie) puis à Galati (Roumanie), en 2006 à Limassol (Chypre), Burgas (Bulgarie) et Alexandrie (Égypte), en 2016 de nouveau à Tulcea et en 2022 à Haïfa (Israël).

Enrte 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie), Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Espagne), Molyvos (Grèce), Tripoli (Liban) pour un total de 43 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Beyrouth (Liban), Haïfa (Israël), Koper (Slovénie) et Rasa (Croatie, 5 fois)) pour un total de 83 déficiences. Les motifs de détention à Haïfa portent notamment sur la sécurité incendie, la sécurité de la navigation et les communications radio.

Barhom III	**7405091**	***Deala*, ex-*Barhom III***	**7405091**
Convention sur le Travail Maritime-2006	10	Sécurité incendie	15
Sécurité de la navigation	7	Sécurité de la navigation	14
Certificats et documents	6	Convention sur le Travail Maritime-2006	11
Engins de sauvetage	5	Étanchéité eau de mer/intempéries	9
Conditions de vie et de travail	3	Certificats et documents	8
ISM	2	Engins de sauvetage	6
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	ISM	5
Communications radio	2	Communications radio	5
Alarmes	1	Systèmes de secours	4
Systèmes de secours	1	État structurel	3
Sécurité incendie	1	Conditions de vie et de travail	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		**83**
Conditions de travail	1		
État structurel	1		
	43		

Il a fait escale à Midia (Roumanie) et Haïfa (Israël) en mai 2023, Rasa (Croatie) et Haïfa en juillet, Tuzla (Türkiye) en août, Midia et Haïfa (Israël) en octobre, Rasa et Haïfa en novembre, Midia, Haïfa, Rasa et Haïfa en décembre.

Juillet 2023, *Deala*, port de Rasa (Croatie). © **Essere Animali**

Localisation, janvier 2024 : mer Méditerranée, en route d'Haïfa à Rasa (Croatie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 5 décembre 2022.

Gestionnaire ISM : Deala Shipping Co Ltd (Türkiye) depuis le 26/08/2021. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Dragon (ex-*Falconia*, ex-*Falcon*, ex-*Philomena Purcell*, ex-*Esteflut*). OMI 7303231. Ex-cargo polyvalent converti en 1982 à l'âge de 9 ans. Longueur 88 m. Port en lourd 1.859 tonnes. Construit en 1973 à Vestnes (Norvège) par Salthammer; rallongé de 77 à 88 m. 51 ans.

Février 2019, *Dragon*, port de Rasa (Croatie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis février 2017; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Panama (2004).
Société de classification International Naval Surveys Bureau; performance élevée. Précédemment Conarina LLC (2017), Bureau Veritas.

Propriétaire Reina Shipping Ltd enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Rana Maritime Services SA (Liban). Rana Maritime Services SA est également gestionnaire ISM de la bétaillère maritime agréée par l'Union européenne *Al Farouk* (OMI 8813037).

4 détentions en 2007 à Brisbane (Australie), en 2009 à Darwin (Australie), en 2014 à Brisbane (Australie) et en 2017 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 5 fois), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine, 5 fois) et Rasa (Croatie) pour un total de 72 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine, 2 fois), Poti (Géorgie), Reni (Ukraine, 2 fois) et Tripoli (Liban) pour un total de 53 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Dragon	**7303231**	***Dragon***	**7303231**
Conditions de vie et de travail	16	Conditions de vie et de travail	14
Certificats et documents	12	Certificats et documents	11
Engins de sauvetage	10	Engins de sauvetage	6
Sécurité de la navigation	9	Sécurité de la navigation	5
Sécurité incendie	7	Sécurité incendie	5
Systèmes de secours	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Communications radio	2
État structurel	3	Systèmes de secours	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	ISM	1
Prévention des pollutions	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Alarmes	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
	72	État structurel	1
		Étanchéité eau de mer/intempéries	1
			53

Il a fait escale à Reni (Ukraine) et Beyrouth (Liban) en juillet 2023, Reni, Beyrouth et Sulina (Roumanie) en août, Beyrouth en septembre, Sulina, Reni et Beyrouth en octobre, Sulina, Reni et Misrata en novembre, Sulina, Reni (Ukraine) et Beyrouth en décembre

Localisation, janvier 2024 : mer Noire, Sulina (Roumanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 12 janvier 2023.

Gestionnaire ISM : Bluemar Co SA (Liban) depuis le 17/12/2022. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Elena (ex-*Suha Queen II*, ex-*Ko Lanta*, ex-*Alaa-1*, ex-*Reem*, ex-*Nina*, ex-*Minka C*, ex-*Victory*). OMI 7406772. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 36 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 2.615 tonnes. Construit en 1975 à Foxhal (Pays-Bas) par Bodewaes Gruno. 49 ans.

Pavillon Comores depuis avril 2020; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Togo (2015), Sierra Leone (août 2013), Moldavie (avril 2013), Jamaïque (février 2013), Sierra Leone (2007).

Société de classification Hellas Naval Survey Bureau of Shipping; non classée. Précédemment International Register of Shipping (2007), Korea Société de classification (2003).

En tant que *Suha Queen II*. **© Animals International**

Propriétaire Livestock International Co SA enregistré au Belize, armateur de ce seul navire et également exploitant et gestionnaire ISM.

9 détentions : en 2002 à Dublin (Irlande), en 2007 à Iskenderun (Türkiye), en 2013 et 2 fois en 2015 à Carthagène (Espagne), en 2016 de nouveau à Carthagène puis à Batumi (Géorgie) et en 2019 et 2020 à Tarragone (Espagne).

En 2019-2020 le navire a été détenu 2 fois, inspecté 6 fois à Alger (Algérie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine) et Tarragone, pour un total de 68 déficiences. Les motifs de détention à Tarragone portent notamment sur la sécurité incendie, la Convention sur le Travail Maritime-2006, la sécurité de la navigation, les systèmes de secours, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, les engins de sauvetage et les conditions de vie et de travail.

Il n'a pas été inspecté en 2021. En 2022, il l'a été 2 fois, à Reni (Ukraine) et Midia (Roumanie), pour un total de 6 déficiences. Il n'a pas non plus été inspecté en 2023 car il était selon son statut officiel "en réparation" pendant l'essentiel de l'année.

2019-2020		**2022**	
Suha Queen II	**7406772**	***Elena*, ex-*Suha Queen II***	**7406772**
Certificats et documents	19	Certificats et documents	2
Sécurité incendie	9	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	8	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Sécurité de la navigation	8	Sécurité de la navigation	1
Systèmes de secours	6		**6**
Étanchéité eau de mer/intempéries	4		
Prévention des pollutions - MARPOL	3		
Engins de sauvetage	3		
Conditions de vie et de travail	2		
Communications radio	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
ISM	1		
Autres déficiences	1		
État structurel	1		
	68		

Banni des ports du Mémorandum de Paris en septembre 2015 pour une durée de 3 mois.

En septembre 2013, il quitte Constantza (Roumanie) à destination de Sète (France). Alors qu'il était au mouillage à Istanbul avant de franchir le détroit du Bosphore, il est percuté par le tanker turc *Ondina*. Le *Suha Queen II* est endommagé.

Le 15 février 2023, l'*Elena* fait route depuis Misrata (Libye) en direction du chantier naval de Tuzla. Il ne parvient pas à gagner le chantier à cause d'une panne de moteur survenu au large de l'île de Leros (Grèce). Il n'a pas repris ses activités. Depuis, son statut officiel est "en panne/réparation".

Le 10 novembre 2023, il quitte son mouillage de Kalymnos au large de l'île de Leros et se dirige vers Tripoli (Liban). Il entre au chantier de Tripoli le 14 novembre.
Le 26 décembre, alors que les travaux de réparation se poursuivent, il est victime d'un incendie causé par un court-circuit dans la timonerie. Les équipements de la timonerie ainsi que trois cabines sont détruits.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, Tripoli (Liban).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 25 mai 2022 et par l'Espagne.

Gestionnaire ISM : Livestock International Co SA (Belize). Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Elevation (ex-*Trigger*, ex-*Barcelone*, ex-*Trigger*, ex-*Nosa Trigger*, ex-*Trigger*, ex-*Hoegh Trigger*). OMI 7407324. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 34 ans. Longueur 187 m. Port en lourd 8.405 tonnes. Construit en 1976 à Flushing (Pays-Bas) par Royal Schelde. 48 ans.

Pavillon Liban depuis 2013; liste grise. Précédemment pavillon Libéria.

Société de classification Bureau Veritas depuis décembre 2015; IACS, performance élevée. Précédemment Korean Register of Shipping.

Propriétaire Nino Marine Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Ania Marine Ltd (Liban). Ania Marine Ltd exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Freedom*, *Elevation* et *Victory* toutes agréées par l'Union européenne et en est également le gestionnaire ISM.

Août 2020, *Elevation* port de Carthagène (Espagne).
© Animal Welfare Foundation

Pas de détentions.

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Espagne), Chah Bahar (Iran), Rio Grande (Brésil, 3 fois), Vila do Conde (Brésil) pour un total de 10 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Colombie, 3 fois), Carthagène (Espagne, 2 fois), Mostaganem (Algérie), Puerto Cabello (Venezuela, 2 fois) et Rio Grande (Brésil, 3 fois) pour un total de 14 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Elevation	**7407324**	***Elevation***	**7407324**
Sécurité de la navigation	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	6
Sécurité incendie	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Prévention des pollutions	2	ISM	1
Déficiences d'exploitation	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Conditions de vie et de travail	1	Certificats et documents	1
Certificats et documents	1	Engins de sauvetage	1
	10	Communications radio	1
		Sécurité de la navigation	1
			14

Il a fait escale à Rio Grande (Brésil) en juillet 2023, Tasucu (Türkiye) et Carthagène (Espagne) en août, Carthagène (Colombie) et Damiette (Égypte) en septembre, Carthagène (Espagne) et Carthagène (Colombie) en octobre, Jeddah (Arabie Saoudite) et Carthagène (Espagne) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, Carthagène (Colombie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 27 février 2019.

Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis le 22/12/2015. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Equality (ex-*Zaher V*, ex-*Afroditi*, ex-*Fastock*, ex-*Livestock*, ex-*Purcell Livestock*, ex-*Somerset*). OMI 6703343. Ex-roulier converti en 1981 à l'âge de 15 ans. Longueur 124 m. Port en lourd 2.045 tonnes. Construit en 1966 à Elseneur (Danemark) par Helsingor Verft; rallongé en 1972 de 112 à 124 m. 58 ans.

2 décembre 2022; *Equality*, dans le canal de Suez. © **Ivan Meshkov**

Pavillon Liban depuis 1996; liste grise.
Société de classification Croatian Register of Shipping; IACS, performance moyenne.

Propriétaire depuis 2016 FaFi Shipping Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Mary Marine Ltd (Liban). Mary Marine Ltd exploite une flotte de deux bétaillères maritimes, les *Equality* et *Fidelity*, toutes deux agréées par l'Union européenne.

En janvier 2015, le *Zaher V*, propriété d'un armateur libanais, arrive en Türkiye en provenance d'Uruguay avec 5500 vaches. La moitié de la "cargaison" serait morte durant le voyage. Environ 350 bêtes sont malades à l'arrivée. Le *Zaher V* quitte la Türkiye à destination de Beyrouth avec toujours à bord une centaine de vaches souffrant de diverses infections de la peau et des articulations. Le navire et les vaches doivent rester à quai pendant plusieurs semaines en raison de la réticence des autorités libanaises à les laisser entrer dans le pays.

Détenu en 1999 à Greenore (Irlande).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Vila do Conde (Brésil, 4 fois), Sao Sebastiao (Brésil) et Sète (France) pour un total de 8 déficiences (dont 5 à Sète).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Puerto Cabello (Venezuela), Sète (France), Tarragone (Espagne) et Vila do Conde (Brésil, 6 fois) pour un total de 9 déficiences (6 à Sète, 3 à Tarragone).

2019-2020		**2021-2023**	
Equality	**6703343**	***Equality***	**6703343**
Sécurité structurelle	2	Engins de sauvetage	2
Engins de sauvetage	2	Certificats et documents	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1	État structurel	1
Certificats et documents	1	Conditions de vie et de travail	1
Sécurité incendie	1	Sécurité incendie	1
État structurel	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
	8	Prévention des pollutions - MARPOL	1
		Sécurité de la navigation	1
			9

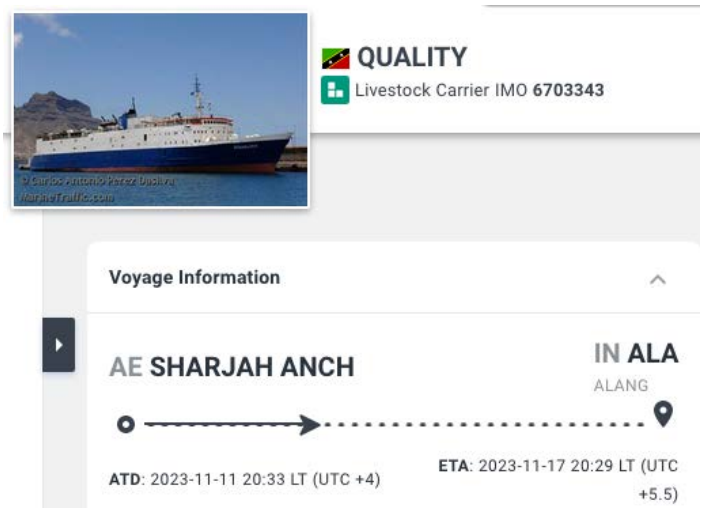
Il a fait escale à Vila do Conde (Brésil) en juillet 2023, Alger (Algérie)) et Carthagène (Espagne) en août. Vila do Conde en septembre, Jeddah en octobre.

Localisation, novembre 2023: en route de Sharjah à Alang (Inde).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : Mary Marine Ltd (Liban) depuis le 23/03/2016. Performance faible ou très faible.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Le 8 novembre 2023, l'*Equality* est racheté par un certain Shore Shipping Inc enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Machtrans Ship Management, un acheteur indien de navires en fin de vie bien connu. L'*Equality* sous pavillon libanais est abrégé en *Quality* battant le pavillon corbillard de Saint-Kitts-et-Nevis. Il quitte Sharjah (Émirats arabes unis) le 11 novembre à destination d'Alang.



L'ex-agréé *Equality*, abrégé en *Quality* dans un chantier de démolition d'Alang, décembre 2023. © **Eren Topcu**

••••••••••••••••••••••

Express M (ex-*Sezer*, ex-*Atlantic M*, ex-*Al Mahmoud Orient*, ex-*Autotransporter*). OMI 8200577. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 27 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 2.655 tonnes. Construit en 1983 à Numakuma (Japon) par Kambara, achevé par Tsuneishi. 41 ans.

Pavillon Panama depuis juillet 2010; liste grise. Précédemment pavillon Cambodge.

Société de classification Nippon Kaiji Kyokai; IACS, performance élevée. Précédemment Global Marine Bureau Inc.

En tant qu'*Atlantic M*. © **Animals International**

L'*Express M* est toujours la propriété de Livestock Export Co SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Naseem Al Bahar General Trading LLC Co (Émirats arabes unis). Naseem Al Bahar General Trading LLC Co exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Express M* et *Transporter* agréées par l'Union européenne et le *Polaris-2* (OMI 8417625).

4 détentions : en 2009 à Falmouth (Royaume-Uni), en 2018 à Tarragone (Espagne), en 2020 à Waterford (Irlande) et en 2022 à Sines (Portugal).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu 1 fois à Waterford (Irlande) et inspecté 5 fois à Carthagène (Espagne), Tripoli (Liban), Vila do Conde (Brésil, 2 fois) et Waterford (Irlande) pour un total de 29 déficiences, dont 18 à Waterford. Les motifs de détention à Waterford portent notamment sur l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, l'ISM et les engins de sauvetage.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu 1 fois à Sines (Portugal) et inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban), Carthagène (Colombie), Carthagène (Espagne), Port Saïd (Égypte), Setubal (Portugal), Sines (Portugal) et Vila do Conde (Brésil, 3 fois) pour un total de 25 déficiences, dont 13 à Sines. Les motifs de détention à Sines portent notamment sur la sécurité de la navigation.

2019-2020		**2021-2023**	
Atlantic M	**8200577**	***Express M*, ex-*Sezer*, ex-*Atlantic M***	**8200577**
Convention sur le Travail Maritime-2006	8	Certificats et documents	6
Sécurité incendie	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
État structurel	4	Sécurité de la navigation	3
Prévention des pollutions - MARPOL	3	Systèmes de secours	2
Sécurité de la navigation	3	État structurel	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Engins de sauvetage	1
ISM	1	Communications radio	1
Engins de sauvetage	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Certificats et documents	1	Sécurité incendie	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Lignes de chargement	1	Conditions de vie et de travail	1
		Prévention des pollutions - MARPOL	1
		Autre	1
	29		**25**

En avril 2018, l'*Atlantic M* a été détenu pendant 5 jours à Tarragone après avoir chargé 4.000 agneaux et 1.700 veaux. Les navires passant à proximité ont rapporté les odeurs pestilentielles émanant de l'*Atlantic M*. L'association locale "Tarragona Animal Save" a dénoncé des conditions précaires de confinement.

Il a fait escale à Midia (Roumanie) et Haïfa (Israël) en janvier 2023, Le Pirée (Grèce) en mai-juin, Las Palmas (Îles Canaries, Espagne) et Vila do Conde (Brésil) en juillet, Carthagène (Espagne) et Tasucu (Türkiye) en août, Vila do Conde en octobre, Carthagène (Espagne) et Tasucu en novembre, Carthagène (Espagne) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route vers Vila do Conde (Brésil).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 1er juillet 2022 et par l'Irlande.

ISM Manager: Hellas Shipping Management Co. (Grèce) depuis le 01/10/2020. Non classé négativement. Hellas Shipping Management Co est le gestionnaire ISM du seul *Express M*.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Fidelity (ex-*Regal*, ex-*Pollux*, ex-*Benwalid*, ex-*Ville d'Orient*, ex-*Manchester Vigour*, ex-*Cargo Vigour*, ex-*Manchester Vigour*). OMI 7310507. Ex-porte-conteneurs converti en 1985 à l'âge de 12 ans. Longueur 112 m. Port en lourd 5.579 tonnes. Construit en 1973 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore SB. 51 ans.

Février 2022, *Fidelity*, port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Liban depuis septembre 2003; liste grise.
Société de classification Croatian Register of Shipping depuis avril 2014; IACS, performance moyenne. Précédemment RINA.

Propriétaire Gigi Marine Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Mary Marine Ltd (Liban). Mary Marine Ltd exploite une flotte de deux bétaillères maritimes les *Equality* et *Fidelity*, toutes deux agréées par l'Union européenne.

5 détentions : en 2004 à Fremantle (Australie), en 2011 à Vila do Conde (Brésil), en 2015 à Tarragone (Espagne), en 2016 à Carthagène (Espagne) et en 2018 à Rasa (Croatie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 10 fois à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Espagne), Carthagène (Colombie), Limassol (Chypre), Sète (France), Vila do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 17 déficiences, dont 9 à Carthagène (Espagne).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Carthagène (Espagne), Dakar (Sénégal, 2 fois), Puerto Cabello (Venezuela), Sète (France), Tolu (Colombie) et Vila do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 17 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Fidelity	**7310507**	***Fidelity***	**7310507**
Certificats et documents	4	Prévention des pollutions - MARPOL	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Moteurs de propulsion et auxiliaires	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Étanchéité eau de mer/intempéries	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Sécurité incendie	2	Sécurité structurelle	2
ISM	1	Engins de sauvetage	1
Sécurité de la navigation	1	Sécurité de la navigation	1
Prévention des pollutions	1	Certificats et documents	1
	17	Sécurité incendie	1
		État structurel	1
		ISM	1
			17

Il a fait escale à Vila do Conde (Brésil) et Mindelo (Cap-Vert) en avril 2023, Beyrouth (Liban) et Carthagène (Espagne) en mai, Tolu (Colombie) en juin, Damiette (Égypte) en juillet, Carthagène (Espagne) en août, Vila do Conde et Carthagène (Espagne) en septembre, Jeddah en octobre, Carthagène (Espagne) et Vila do Conde en novembre, Beyrouth en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, Beyrouth (Liban).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : Mary Marine Ltd (Liban) depuis le 21/03/2016. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Finola M (ex-*Finola*, ex-*Christina C.*). OMI 8616623. Ex roulier converti en 1997 à l'âge de 9 ans. Longueur 85 m; rallongé en 1991 de 73 à 85 m. Port en lourd 1.974 tonnes. Construit en 1988 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. 36 ans.

2021, *Finola M* au départ de Waterford (Irlande). © **Ethical Farming Ireland**

Pavillon Antigua & Barbuda depuis juillet 2023; liste blanche. Précédemment pavillons Panama (septembre 2020) et Danemark.
Classification Bureau Veritas; IACS, performance élevée.

Propriétaire depuis septembre 2020 Sun Light Shipping Co SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire et également exploitant.

1 détention: en 2017 à Geelong (Australie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 8 fois mais seulement une fois dans un port européen, à Beyrouth (Liban), Darwin (Australie, 2 fois), Midia (Roumanie), Portland (Australie), Subic (Philippines, 2 fois) et Townsville (Australie), pour un total de 7 déficiences dont 4 à Midia.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois, à Aqaba (Jordanie), Beyrouth (Liban, 2 fois), Foynes (Irlande), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine) et Sines (Portugal), pour un total de 19 déficiences dont 7 à Foynes, 6 à Midia et 4 à Sines.

2019-2020		**2021-2023**	
Finola M	**8616623**	***Finola M***	**8616623**
Sécurité incendie	2	Sécurité incendie	6
Sécurité de la navigation	2	Sécurité de la navigation	5
ISM	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Systèmes de secours	**1**	ISM	2
Prévention des pollutions	1	Moteurs de propulsion et auxiliaires	1
	7	Autres déficiences	1
		Communications radio	1
		Prévention des pollutions - MARPOL	1
			19

Le 5 février 2018, le *Finola* est contraint de retourner à Brisbane peu après son départ suite à la panne d'un de ses deux moteurs. Il avait chargé 1500 bouvillons d'engraissement de race Wagyu destinés au Japon. Les autorités australiennes ne constatent pas de problème concernant le bien-être des animaux mais étant donné que la réparation prendra du temps, le

bétail est débarqué et placé en quarantaine de pré exportation. Effectivement, en fin de compte le *Finola* repart un mois plus tard, le 2 mars.

Il a fait escale à Koper (Slovénie) et Beyrouth (Liban) en juin et juillet 2023. En août, il quitte le chantier Perama au Pirée (Grèce) et fait escale à Benghazi (Libye) et Sines (Portugal), Haïfa en septembre, Sines, Haïfa (Israël) en octobre, Midia (Roumanie) en novembre, Misrata (Libye) et Alexandrie (Égypte) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, en route de Waterford (Irlande) vers Oran (Algérie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Irlande du 9 mars 2021 au 9 mars 2026 et par la Roumanie depuis le 29 novembre 2022.

Gestionnaire ISM : Vega Maritime Company SA (Grèce) depuis le 16/10/2020 pour le seul *Finola M*. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard

••••••••••••••••••••••••

Freedom (ex-*Zaher III*, ex-*Bismillah*, ex-*Oruda*, ex-*Bismillah*). OMI 7104972. Ex-cargo polyvalent converti en 1998 à l'âge de 27 ans. Longueur 87 m. Port en lourd 2.794 tonnes. Construit en 1971 à Ulstein (Norvège) par Ulsteinvik. 53 ans

Pavillon Liban depuis 1994; liste grise.

Société de classification Bureau Veritas; IACS, performance élevée.

Propriétaire Tina Shipping Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Ania Marine Ltd (Liban). Ania Marine Ltd exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Freedom*, *Elevation* et *Victory* agréées par l'Union européenne et est aussi leur gestionnaire ISM.

Juillet 2020, *Freedom*, en chargement au port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

3 détentions : en 1999 à Bilbao (Espagne), en 2003 à Cork (Irlande) et en 2011 à Carthagène (Espagne).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 4 fois à Rasa (2 fois) et Rijeka (Croatie) et à Tenes (Algérie) pour un total de 9 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois à Batumi (Géorgie), Carthagène (Espagne) et Rasa (Croatie) pour un total de 15 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Freedom	**7104972**	***Freedom***	**7104972**
Sécurité incendie	3	Engins de sauvetage	3
Sécurité de la navigation	2	Certificats et documents	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Prévention des pollutions - MARPOL	2
ISPS	1	Sécurité incendie	2
Certificats et documents	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Autres déficiences	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
	9	Systèmes de secours	1
		État structurel	1
		Sécurité de la navigation	1
			15

Il a fait escale à Carthagène (Espagne) et Jeddah (Arabie Saoudite) en mai 2023, Carthagène (Espagne) et Misrata (Libye) en juin, Carthagène (Espagne), Beyrouth (Liban), Rasa (Croatie) en juillet, Beyrouth puis Carthagène (Espagne) en août, Beyrouth, Sète (France) et Oran (Algérie) en septembre, Rasa (Croatie), Beyrouth et Tripoli (Liban) en octobre. Il reste à quai à Tripoli et gagne finalement Carthagène (Espagne) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route depuis Khoms (Libye) vers Vila do Conde (Brésil).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.
Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis le 02/12/2015. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Freesia (ex-*City of Barcelone*). OMI 9046368. Ex-voiturier converti en 2020 à l'âge de 27 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 2.402 tonnes. Construit en 1993 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 31 ans.

23 mai 2023, *Freesia* à Damiette (Égypte). © **Vignesh Kasmeer**

Pavillon Panama depuis novembre 2020; liste grise. Précédemment pavillon Île de Man (1993).

Société de classification Indian Register of Shipping depuis juin 2021; IACS, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register of Shipping.

Propriétaire Freesia Shipping LLC enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Safe Sea Services Sarl (Liban) également gestionnaire ISM. Safe Sea Services Sarl déclare une flotte de 28 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM, parmi lesquels 6 bétaillères maritimes, les *Freesia*, *Jouri, Nabolsi I*, *Tulip* et *Orchid* agréés par l'Union européenne et le *Nabolsi* (OMI 8204250).

1 détention en février 2023 à Carthagène (Espagne).

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Carthagène (Colombie, 2 fois), Carthagène (Espagne, 2 fois), Sines (Portugal), Tolù (Colombie) et Vila do Conde (Brésil, 5 fois) pour un total de 13 déficiences. Les motifs de détention à Carthagène portent notamment sur les certificats et documents.

2021-2023

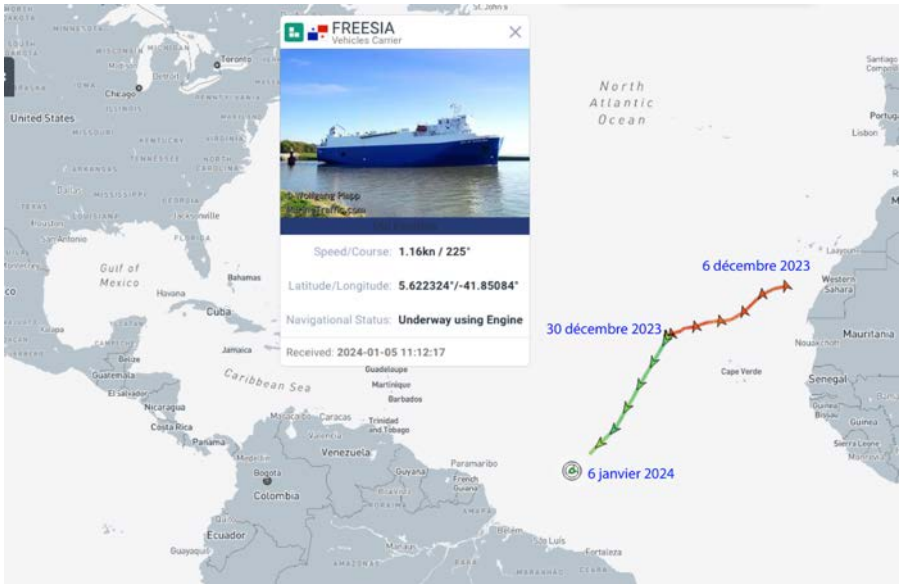
Freesia	**9046368**
Sécurité de la navigation	4
Certificats et documentss	2
ISM	2
Sécurité incendie	1
Engins de sauvetage	1
Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Communications radio	1
	13

Il a fait escale à Carthagène (Espagne) et Vila do Conde (Brésil) en juillet 2023, Damiette (Égypte) en août, Alger (Algérie), Tarragone (Espagne), Damiette et Carthagène (Espagne) en septembre, Vila do Conde en octobre, Beyrouth et Carthagène (Espagne) en novembre.

Le *Freesia* quitte Carthagène (Espagne) le 25 novembre à destination de Vila do Conde (Brésil), un voyage d'une durée habituelle de 2 semaines. Il connait manifestement des problèmes de moteur en traversant l'Atlantique et est repéré dérivant à la vitesse d'un nœud au

nord du Cap-Vert du 6 au 30 décembre. Il reprend son voyage vers le Brésil le 30 décembre. Il arrive finalement au large de Vila do Conde le 7 janvier et se met à quai le 13, sept semaines après son départ de Carthagène.

Localisation, janvier 2024 : en route depuis Vila do Conde (Brésil) à destination de Beyrouth (Liban).



La traversée de l'Atlantique et les problèmes moteur (6 - 30décembre) du *Freesia*. **Screenshot Marine Traffic**

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 02/11/2020. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Gamma Star (ex-*Captain Badr*, ex-*Coronel*, ex-*Lys Coronel*, ex-*Coronel*, ex-*Christel*). OMI 7703259. Ex-cargo polyvalent converti en 2017 à l'âge de 39 ans. Longueur 87 m. Port en lourd 2.461 tonnes. Construit en 1978 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters; Rallongé en 1986 de 80 à 87 m. 46 ans.

Juin 2018, en tant que *Captain Badr*, Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Sierra Leone depuis août 2017; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2017).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping depuis décembre 2020; performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Gamma Livestock enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis septembre 2019. Karazi Shipping Co Ltd exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Gamma Star*, *Karazi* et *Omega Star* toutes agréées par l'Union européenne.

2 détentions : en 2003 à Liverpool (Royaume-Uni) et en 2015 à Dublin (Irlande).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 7 fois à Alger (Algérie), Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie, 2 fois), Rasa (Croatie) et Tripoli (Liban) pour un total de 40 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Aqaba (Jordanie, 3 fois), Batumi (Géorgie) et Midia (Roumanie, 3 fois) pour un total de 43 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Gamma Star	**7703259**	***Gamma Star***	**7703259**
Sécurité de la navigation	11	Convention sur le Travail Maritime-2006	11
Certificats et documents	9	Sécurité de la navigation	7
Convention sur le Travail Maritime-2006	4	Engins de sauvetage	6
Communications radio	3	Certificats et documents	5
Systèmes de secours	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Sécurité incendie	2	Systèmes de secours	2
Prévention des pollutions - MARPOL	2	Communications radio	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Prévention des pollutions - MARPOL	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Autres déficiences	1
Engins de sauvetage	1	Sécurité incendie	1
État structurel	1	Conditions de vie et de travail	1
Conditions de vie et de travail	1	ISM	1
	40	État structurel	1
			43

Le 5 novembre, 2019, le *Gamma Star* parti sur ballast de Tuzla (Türkiye) à destination de Midia (Roumanie) est victime d'une panne de moteur à l'entrée sud du Bosphore. Il doit être remorqué et mis en sécurité dans la zone d'attente d'Istanbul pour réparations. L'équipage ne parvient pas à réparer, le *Gamma Star* est remorqué au chantier voisin de Tuzla.

Il est actuellement exploité entre la Roumanie et les ports de la Mer Rouge. Il a fait escale à Jeddah (Arabie Saoudite) et Istanbul (Türkiye) en juin 2023, Midia (Roumanie) et de nouveau à Istanbul en juillet, de nouveau à Midia en août, Jeddah en septembre, Midia et Istanbul puis Midia et Aqaba (Jordanie) en octobre, Midia, Djibouti, Jeddah en novembre. Il a été repéré au chantier naval de Tuzla en décembre avant de gagner Midia puis Aqaba.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Aqaba à destination de Midia.

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 4 janvier 2020.

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 11/09/2019. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Ganado Express (ex-*Gebray Express*). OMI 9621209. Longueur 135 m. Port en lourd 5.488 tonnes. Construit en 2013 à Dongguan (China) par COSCO Guangdong. 11 ans.

Decembre 2022, *Ganado Express*, port de Sines (Portugal). © **PATAV**

Pavillon Portugal depuis août 2023; liste blanche. Précédemment pavillon Singapore.

Société de classification China Société de classification; IACS, performance élevée.

Propriétaire Zebu Express BV enregistré aux Pays-Bas aux bons soins de Livestock Express BV (Pays-Bas). Zebu Express BV est l'armateur du *Ganado Express* et de son sistership *Galloway Express* (OMI 9621194). Livestock Express BV déclare une flotte de 13 bétaillères maritimes comme exploitant et gestionnaire ISM, parmi lesquelles deux autres navires agréés par l'Union européenne, les *Brahman Express* et *Shorthorn Express*.
Livestock Express BV est une filiale de Vroon BV (Pays-Bas) qui exploite une flotte de navires de services à l'offshore (Vroon Offshore Services), de tankers de produits pétroliers raffinés (Iver Ships) et de bétaillères maritimes (Livestock Express BV).

Pas de détentions.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 8 fois à Ashdod (Israël), Darwin (Australie), Greenore (Irlande), Sines (Portugal, 2 fois), Townsville (Australie) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 22 déficiences.

2021-2023

Ganado Express	**9621209**
Sécurité de la navigation	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Engins de sauvetage	3
Sécurité incendie	3
Systèmes de secours	3
Prévention des pollutions - MARPOL	2
Alarmes	1
État structurel	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Matières dangereuses	1
	22

Il a fait escale à Sines (Portugal) en juin 2023, Haïfa, Sines et encore Haïfa en août, Carthagène (Espagne) en septembre, Vila do Conde (Brésil) et Tasucu (Türkiye) en octobre, Greenore et Haïfa en novembre, Sines et Haïfa en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route depuis Haïfa (Israël) vers Greenore (Irlande).

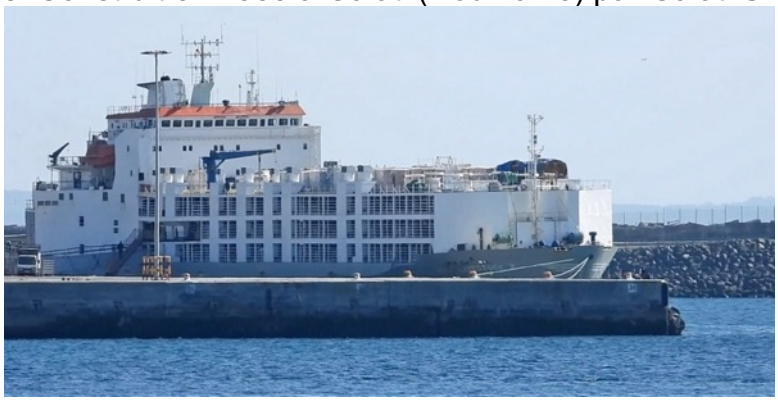
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Irlande du 23 décembre 2022 au 23 décembre 2025 et par le Portugal jusqu'au 25 octobre 2027.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 22/02/2017. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

2022, bétail à l'intérieur du *Ganado Express,* au port de Rasa (Croatia). © **Animal WelfareFoundation**

••••••••••••••••••••••••

Gulf Livestock 2 (ex-*Aldelta*, ex-*Cervine*, ex-*Dart*, ex-*Sally Eurolink*, ex-*Bazias 4*, ex-*Balder Bre*). OMI 8009076. Ex-roulier converti en 2014 à l'âge de 29 ans. Longueur 121 m. Port en lourd 4.734 tonnes. Construit en 1985 à Galati (Roumanie) par Galati SN. 39 ans.



Février 2023, *Gulf Livestock 2*. © **PATAV**

Pavillon Panama depuis avril 2011; liste grise. Précédemment pavillon Malte.
Société de classification RINA depuis juin 2014; IACS, performance élevée.

Propriétaire Gulf Navigation Livestock 2 enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Arab Ship Management Ltd (ASM) (Jordanie). Arab Ship Management est l'exploitant et/ou le gestionnaire ISM d'une flotte de 13 navires dont 3 autres bétaillères maritimes les *Bader III* (OMI 7504598), *Dareen* (OMI 9074913) et *Maysora* (OMI 8310542) dont aucune n'est agréée par l'Union européenne.

Détenu en 2019 à Carthagène (Espagne).

Le navire n'a pas été inspecté en 2020. En 2018-2019 il a été détenu une fois à Carthagène (Espagne), inspecté 7 fois à Carthagène (Espagne, 2 fois), Sao Sebastiao (Brésil, 3 fois) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 28 déficiences, dont 24 à Carthagène (Espagne). Les motifs de détention à Carthagène portent notamment sur les certificats et documents et le plan de gestion des eaux de ballast.

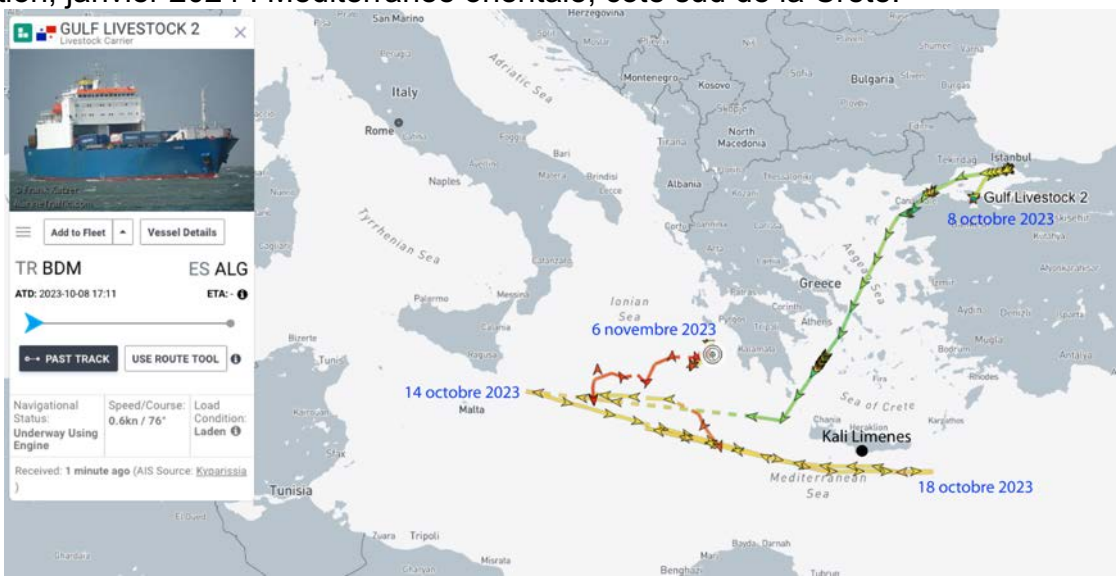
Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 8 fois à Haïfa (Israël), Rio Grande (Brésil), Sines (Portugal, 4 fois), Vila do Conde (Brésil) et Yalova (Türkiye) pour un total de 23 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Gulf Livestock 2	**8009076**	***Gulf Livestock 2***	**8009076**
Certificats et documents	6	Certificats et documents	3
Prévention des pollutions - MARPOL	5	ISM	3
Plan de gestion des eaux de ballast	4	Conditions de vie et de travail	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Sécurité de la navigation	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Sécurité incendie	2
Lignes de chargement	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	1	État structurel	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Prévention des pollutions - MARPOL	2
Sécurité de la navigation	1	Systèmes de secours	1
Sécurité structurelle	1	Prévention des pollutions	1
ISM	1	Engins de sauvetage	1
Alarmes	1		**23**
	28		

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par le Portugal.

Il a fait escale à Haïfa (Israël) et Sines (Portugal) en avril 2023, Haïfa de nouveau, Tasucu (Türkiye) et Sines en mai, Rio Grande en juin, Las Palmas (Îles canaries, Espagne) et Tasucu en juillet, Rio Grande (Brésil) en août, Carthagène (Espagne) et Bandirma (Türkiye) en septembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, côte sud de la Crète.



Sur la piste du *Gulf Livestock 2* du 8 octobre au 6 novembre 2023. **Screenshot Marine Traffic**

Le *Gulf Livestock 2* quitte Bandirma le 8 octobre, annonçant se diriger vers Algésiras, en Méditerranée occidentale, fait demi-tour vers l'est le 14 octobre avant d'atteindre la pointe sud de la Sicile, repart vers l'ouest le 18 octobre et erre en mer Ionienne. Il se met finalement au mouillage au large de Kali Limenes, Crète, à la mi-novembre.

Errance de la mi-novembre 2023 au 10 janvier 2024. **Screenshot Marine Traffic**

Il reste au mouillage devant Kali Limenes jusqu'au 4 janvier. Il reprend ses navigations sans but. Le 17 janvier, il gagne la zone d'attente devant Port Saïd. Le 6 février, il repart vers l'ouest, officiellement vers Algésiras (Espagne). Il est déclaré "en charge" bien qu'il soit supposé avoir déchargé sa "cargaison" à Bandirma (Türkiye). L'équipage quant à lui est à bord depuis plus de 4 mois. Le navire gagne finalement Sines (Portugal).

ISM Manager : Arab Ship Management Ltd (Jordanie) depuis le 25/12/2020. Performance faible ou très faible.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Helen (ex-*Barhom*, ex-*Dennis*, ex-*Dennis Danielsen*, ex-*Otto Danielsen*, ex-*Atlantic Cape*, ex-*Flex Fortuna*, ex-*Amigo Fortuna*). OMI 7614848. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 33 ans. Longueur 80 m. Port en lourd 2.537 tonnes. Construit en 1978 à Foxhol (Pays-Bas) par Suurmeijer. 46 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis novembre 2022; non classé. Précédemment pavillons Tanzanie (2011), Moldavie (2009), Slovaquie (2005), Géorgie (2002), Tonga (2001), Bolivie (2000).

Société de classification International Naval Surveys Bureau ; performance élevée.

Helen, Bosphore, janvier 2023. © **Cengiz Tokgöz**

Propriétaire Halm WMF Marine Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Limano Marine Services Ltd (Liban). Limano Marine Services Ltd déclare une flotte de 4 bétaillères maritimes, comme exploitant et gestionnaire ISM pour les *Dalal F* (ex-*Talia*), *Helen, Maysa* ou seulement en tant que gestionnaire ISM pour le *Mariona.* Toutes ces bétaillères maritimes sont agréées par l'Union européenne.

7 détentions : en 1998 à Ostende (Belgique), en 1999 à Moerdijk (Pays-Bas), en 2006 à Mersin (Türkiye) et Larnaca (Chypre), en 2007 à Iskenderun (Türkiye), en 2009 de nouveau à Larnaca et en 2014 à Tarragone (Espagne).

Entre 2019 et 2021, le navire a été inspecté 7 fois à Alger (Algérie, 2 fois), Beyrouth (Liban), Carthagène (Espagne), Rasa (Croatie), Sète (France, 2 fois) pour un total de 25 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Beyrouth (Liban, 4 fois), Bizerte (Tunisie), Midia (Roumanie), Reni (Ukraine, 2 fois), Rasa (Croatie) et Sète (France) pour un total de 47 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Barhom	**7614848**	***Helen*, ex-*Barhom***	**7614848**
Sécurité incendie	5	Sécurité de la navigation	10
Convention sur le Travail Maritime-2006	5	Certificats et documents	7
Certificats et documents	3	Engins de sauvetage	7
Sécurité de la navigation	2	Conditions de vie et de travail	6
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Sécurité incendie	3
Alarmes	1	Prévention des pollutions - MARPOL	3
Systèmes de secours	1	Systèmes de secours	2
Engins de sauvetage	1	État structurel	2
Prévention des pollutions	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	2
Conditions de vie et de travail	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
ISM	1	Autre	2
État structurel	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Communications radio	1		**47**
	25		

Le 5 février 2012, le *Barhom* charge 4.000 moutons et 400 vaches à Braila (Roumanie), un port du Danube. Il doit gagner la Libye. Le fleuve est pris par les glaces, le *Barhom* ne peut appareiller que le 5 mars. Les animaux sont restés prisonniers à bord pendant un mois.

Le 24 décembre 2022, l'*Helen* en route de Damiette à destination de Rasa (Croatie) sans bétail à bord est victime d'une panne mécanique et doit se mettre au mouillage au large de Datça (Türkiye).

Il a fait escale à Reni (Ukraine) et Beyrouth (Liban) en juin 2023, Sulina (Roumanie) en août, Batumi (Géorgie) et Midia (Roumanie) en septembre, Alexandrie (Égypte), Midia et Reni en octobre, Beyrouth en novembre, Reni et Sulina, Beyrouth et Tripoli (Liban) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : mer Noire, Sulina (Roumanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le décembre 2022.
Précédemment agréé par la France sous le nom de *Barhom*.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 4 novembre 2022. Performance faible.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Jersey (ex-*Salah Aldeen 2*, ex-*Captain Joy*, ex-*Porthos*, ex-*Thor*, ex-*Flensburger Flagge*, ex-*Bremer Flagge*, ex-*Schwinge*). OMI 7639616. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 35 ans. Longueur 86 m. Port en lourd 2.378 tonnes. Construit en 1977 à Matsuura (Japon) par Nitchitsu. 47 ans.

Pavillon Togo depuis août 2016; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Sierra Leone (2007).
Société de classification Vega Register depuis mai 2019; non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping.

Propriétaire WS World Seas Compania Naviera enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Diabco Management Ltd (Türkiye) également exploitant et gestionnaire ISM. Diabco Management exploite une flotte de 5 navires dont 2 bétaillères maritimes le *Jersey* et le *Neameh* précédemment agréé par l'Union européenne (cf. Rapport 2021, p. 98).

13 détentions en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2005 à Harwich (Royaume-Uni), en 2007 à Esbjerg (Danemark), en 2008 à Novorossiysk (Russia) et à Limassol (Chypre), en 2009 à Alexandrie (Égypte), en 2011 de nouveau à Novorossiysk, en 2012 à Midia (Roumanie), en 2014 à Carthagène (Espagne) et Tarragone (Espagne), en 2015 à Batumi (Géorgie), en 2016 à Setubal (Portugal) et Haïfa (Israël).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 5 fois à Aqaba (Jordanie, 2 fois), Midia (Roumanie, 2 fois) et Tripoli (Liban) pour un total de 27 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois à Aqaba (Jordanie, 2 fois) et Midia (Roumanie, 6 fois) pour un total de 53 déficiences.

2019-2020		2021-2023	
Jersey	**7639616**	***Jersey***	**7639616**
Certificats et documents	5	Sécurité de la navigation	11
Sécurité incendie	4	Certificats et documents	10
Conditions de vie et de travail	4	Convention sur le Travail Maritime-2006	8
Sécurité de la navigation	3	Sécurité incendie	4
Engins de sauvetage	3	ISM	3
ISPS	2	Communications radio	3
État structurel	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Prévention des pollutions - MARPOL	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Communications radio	1	État structurel	2
Prévention des pollutions	1	Systèmes de secours	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Engins de sauvetage	1
	27	Conditions de vie et de travail	1
		Autres déficiences	1
			53

Banni des ports du Mémorandum de Paris en décembre 2014 pour une durée de trois mois pour détentions multiples. Banni une seconde fois en juin 2016 cette fois pour une durée d'un an.

Il a fait escale à Istanbul (Türkiye) et Midia (Roumanie) en mai 2023, Tripoli (Liban), Istanbul en juin, Midia de nouveau en juillet, Istanbul en août, Midia en septembre, Jeddah en octobre. Il

était au chantier United Shipyards de Tuzla (Türkiye) du 19 au 31 octobre. Il gagne Midia puis Aqaba (Jordanie) en décembre.

Jersey, mars 2021. © **Ziad Alsayed**

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Aqaba (Jordanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 18 mai 2020.

Gestionnaire ISM : Diabco Management Ltd (Türkiye) depuis le 27/05/2019. Performance faible.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Jouri (ex-*City of Paris*). OMI 9174775. Ex-voiturier converti en 2020 à l'âge de 21 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 4.033 tonnes. Construit en 1999 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 25 ans.

Juin 2022, *Jouri*, port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Panama depuis octobre 2021; liste grise. Précédemment pavillons Liban (2019) et Île de Man (1999).

Société de classification Indian Register of Shipping depuis juillet 2022; IACS, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register of Shipping jusqu'en décembre 2018. Lloyd's Register of Shipping considère alors que le navire a été vendu pour démolition. Il est en fait converti en bétaillère maritime.

• Classification status

Classification society	Date change status	Status	Reason
Indian Register of Shipping (IACS)	since 09/06/2022	Reinstated	
Lloyd's Register (IACS)	since 22/12/2018	Suspended	Sold for recycling (scrap)

Le 4 août 2020, le *Jouri* est à quai à Beyrouth à proximité du bassin n° 3 et du silo à grain n°12 au moment de son explosion. Le navire avait été récemment converti en bétaillère maritime, il était arrivé dans le port libanais le 27 juillet. Il est endommagé par l'explosion mais parvient à gagner le chantier du Pirée le 27 août 2020.

Propriétaire Etab Shipping SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Safe Sea Services Sarl (Liban). Safe Sea Services Sarl revendique une flotte de 28 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 6 bétaillères maritimes, le *Nabolsi* (OMI 8204250) et les *Freesia*, *Jouri, Nabolsi I, Orchid, et Tulip* agréés par l'Union européenne.

1 détention: en 2007 à Brest (France).

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 13 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Colombie, 2 fois), Carthagène (Espagne, 2 fois), Puerto Cabello (Venezuela) et Vila do Conde (Brésil, 6 fois). Aucune déficience n'a été rapportée.

2021-2023

Jouri	**9174775**
	-

Il a fait escale à Beyrouth (Liban) et Sète (France) en janvier 2023, Carthagène (Colombie) en février, Famagouste (Chypre) et Carthagène (Espagne) en avril, Vila do Conde (Brésil) en mai, Carthagène (Espagne) et Iskenderun (Türkiye) en juin, Vila do Conde en juillet, Beyrouth et Carthagène (Espagne) en août, Vila do Conde en septembre, Damiette (Égypte) et Carthagène (Espagne) en octobre. Il quitte Carthagène (Espagne) le 9 novembre à destination de Vila do Conde. Reparti du Brésil, il gagne Beyrouth le 1er janvier 2024.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, Beyrouth (Liban).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 01/03/2020. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Julia AK (ex-*Abou Karim*, ex-*Lady Dya* ex-*Dya, ex-Atlanta Sky*, ex-*Adriatic Queen*, ex-*Bernhard Schulte*). OMI 7434949. Ex cargo polyvalent converti en 2010 à l'âge de 34 ans. Longueur 107 m. Port en lourd 7.850 tonnes. Construit en 1976 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. 48 ans.

Juin 2023, *Julia AK*. © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Liban depuis mai 2000; liste grise. Précédemment pavillon Malte.
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis 2011; performance élevée.

Propriétaire Talia Shipping Line Co SARL (Liban) depuis avril 2016, également exploitant du navire et gestionnaire ISM. Talia Shipping Line Co Sarl exploite une flotte de 2 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne, les *Karim Allah* et *Julia AK.*

5 détentions : en 1999 à Gioia Tauro (Italie), en 2000 à Aveiro (Portugal), en 2001 à Huelva (Espagne), en 2012 à Vila do Conde (Brésil) et en 2020 à Alexandrie (Égypte).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu une fois et inspecté 9 fois, à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Colombie), Le Pirée (Grèce), Rio Grande (Brésil, 2 fois), Sao Sebastiao (Brésil), Tarragone (Espagne) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois), pour un total de 24 déficiences. Les motifs de détention à Alexandrie portent notamment sur les certificats et documents et les communications radio.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois, à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Colombie), Carthagène (Espagne, 2 fois), Pointe Noire (Congo), Puerto Cabello (Venezuela), Sao Sebastiao (Brésil) et Vila do Conde (Brésil, 4 fois), pour un total de 16 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Julia AK	**7434949**	***Julia AK***	**7434949**
Certificats et documents	7	Convention sur le Travail Maritime-2006	4
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	2	Certificats et documents	2
Engins de sauvetage	2	État structurel	2
Opérations de fret y compris équipements	2	Engins de sauvetage	1
ISPS	2	Communications radio	1
Communications radio	2	Sécurité de la navigation	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1	ISM	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Conditions de vie et de travail	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
État structurel	1		**16**
Conditions de vie et de travail	1		
	24		

Le 13 février 2011, le navire alors nommé *Abou Karim* entre en collision avec le navire de pêche *Pianhiang 137* entre le Brésil et l'archipel du Cap-Vert. Aucune victime n'a été signalée.

Le *Julia AK* a quitté Rio Grande (Brésil) le 4 août 2019, il est en route pour Derince (Türkiye). Il est attendu à Carthagène (Espagne) courant août pour embarquer du foin nécessaire à l'alimentation des 3.800 jeunes bovins à bord. Dans un premier temps, les autorités portuaires refusent au *Julia AK* l'autorisation d'accoster en attendant la résolution d'un litige entre l'armateur et un fournisseur de soutes.

Il a fait escale à Carthagène (Espagne) en mai 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) et Carthagène (Espagne) en juin, Carthagène (Espagne) et Tasucu (Türkiye) en juillet, Beyrouth (Liban) et Carthagène (Espagne) en août, Sao Sebastiao (Brésil) et Carthagène (Espagne) en septembre, Tasucu (Türkiye), Beyrouth (Liban) et Carthagène (Espagne) en octobre), Vila do Conde (Brésil) en novembre, Jeddah et Carthagène (Espagne) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, en route pour Vila do Conde (Brésil).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne du 20 avril 2020 au 30 avril 2025.

Gestionnaire ISM : Talia Shipping Line Co SARL (Liban) depuis le 30/04/2016. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard

••••••••••••••••••••••

Julia L.S. (ex-*Alesraa*, ex-*Alferdawi 2*, ex-*Ziad Junior*, ex-*Mingo*, ex-*Sota Begona*). OMI 7901693. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 36 ans. Longueur 89 m. Port en lourd 3.550 tonnes. Construit en 1980 à Zumaya (Espagne) par Balenciaga. 44 ans.

Pavillon Tanzanie depuis novembre 2011; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Togo (2011), Moldavie (2009).

Société de classification Maritime Lloyd Georgia depuis octobre 2016; performance moyenne. Précédemment Dromon Bureau of Shipping. En mars 2016, sa certification par Dromon Bureau of Shipping est retiré car le navire est annoncé vendu pour démolition. Il est en fait converti en bétaillère maritime et continue ses activités.

• **Classification status**

Classification society	Date change status	Status	Reason
Maritime Lloyd Georgia	during 10/2016	Delivered	
Dromon Bureau of Shipping	since 24/03/2016	Withdrawn	Sold for recycling (scrap)

Propriétaire Tamar Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de MGM Marine Shipping Srl (Roumanie) également exploitant et gestionnaire ISM. MGM Marine Shipping déclare une flotte de deux navires, le *Julia L.S.* et le cargo polyvalent *Beata* (OMI9037276) en tant que propriétaire, exploitant et gestionnaire ISM. En novembre 2019 MGM était aussi l'armateur du *Queen Hind* au destin tragique (cf. Rapport 2021, p. 18).

8 détentions : en 1999 à Bergen (Norvège), en 2009 à Pula (Croatie), en 2010 à Mersin (Türkiye) et Venise (Italie), en 2011 de nouveau à Pula, en 2017 à Haïfa (Israël), et Setubal (Portugal) et en 2018 de nouveau à Setubal.

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Constantza (Roumanie), Haïfa (Israël), Koper (Slovénie), Midia (Roumanie, 2 fois), Setubal (Portugal) pour un total de 52 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 4 fois à Ashdod (Israël), Constantza (Roumanie) et Midia (Roumanie, 2 fois) pour un total de 22 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Julia L.S.	**7901693**	***Julia L.S.***	**7901693**
Certificats et documents	9	Sécurité de la navigation	5
Sécurité de la navigation	9	Certificats et documents	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	6	Systèmes de secours	3
État structurel	6	Engins de sauvetage	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
ISM	3	Communications radio	2
Systèmes de secours	3	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	3	Cargo operations including equipment	1
Engins de sauvetage	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Autres déficiences	1		**22**
Étanchéité eau de mer/intempéries	1		
Communications radio	1		
Conditions de vie et de travail	1		
	52		

Banni des ports du Mémorandum de Paris en août 2011 pour détentions multiples pour une durée de 3 mois.

Le 22 septembre 2022, le *Julia L*.S. en route depuis Ashdod (Israël) a été victime d'une panne de moteur alors qu'il naviguait sans animaux à bord.

Il a fait escale à Midia (Roumanie) et Ashdod (Israël) en mai 2023, Midia et Koper (Slovénie) en juin, Ashdod en juillet, Midia, Istanbul (Türkiye), Canakkale (Türkiye) Haïfa (Israël) et Midia en août, Ashdod (Israël) et Midia en septembre, Ashdod, Koper (Slovénie) et de nouveau à Ashdod en octobre, Constantza et Midia (Roumanie) en novembre.

Localisation, janvier 2024 : en route depuis Ashdod (Israël) vers Koper (Slovénie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 21 octobre 2022.

Gestionnaire ISM : MGM Marine Shipping SRL (Roumanie) depuis le 30/09/2016. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

Juin 2022, *Julia LS* au port de Midia (Roumanie). **© Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Karazi (ex-*Jaohar Discovery*, ex-*Huelin Endeavour*, ex-*Coastal Wave*, ex-*Pellworm*, ex-*Neptunus*, ex-*Craigantlet*). OMI 8215807. Ex-cargo polyvalent converti en 2000 à l'âge de 17 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1.874 tonnes. Construit en 1983 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas Schiffswerft. 41 ans.

Avril 2016, *Karazi*, golfe d'Aqaba (Jordanie). © **Achim Egenolf**

Pavillon Sierra Leone depuis septembre 2013; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Irlande (2006).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping depuis août 2015; performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Karazi Shipping Ltd (Roumanie) depuis septembre 2013 également exploitant du navire et gestionnaire ISM. Karazi Shipping Co Ltd exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Gamma Star*, *Karazi* et *Omega Star* toutes agréées par l'Union européenne.

2 détentions : en 2010 à Southampton (Royaume-Uni) et en 2019 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu une fois et inspecté 9 fois à Aqaba (Jordanie), Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaiev (Ukraine), Tripoli (Liban, 2 fois) pour un total de 55 déficiences. Les motifs de détention à Midia portent notamment sur la sécurité de la navigation et les communications radio.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Aqaba (Jordanie), Midia (Roumanie, 3 fois), et Tripoli (Liban, 2 fois) pour un total de 25 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Karazi	**8215807**	***Karazi***	**8215807**
Sécurité de la navigation	15	Convention sur le Travail Maritime-2006	5
Certificats et documents	13	Conditions de vie et de travail	5
Engins de sauvetage	6	Sécurité de la navigation	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	4	Systèmes de secours	3
Sécurité incendie	3	Certificats et documents	3
Conditions de vie et de travail	3	Engins de sauvetage	2
Communications radio	3	Sécurité incendie	1
Autre	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Systèmes de secours	2	Communications radio	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	État structurel	1
Alarmes	1		**25**
ISM	1		
	55		

Il a fait escale à Midia (Roumanie) en mai 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) et Suez (Égypte) en juin, Port Saïd (Égypte) et Tripoli (Liban) en juillet, Midia en août, Aqaba (Jordanie) et Carthagène (Espagne) en septembre, Jeddah et Midia en octobre, Jeddah, Midia et Jeddah de nouveau en novembre, Midia et Jeddah en décembre.

Localisation, janvier 2024 : en route depuis Jeddah (Arabie Saoudite) à destination de Carthagène (Espagne).

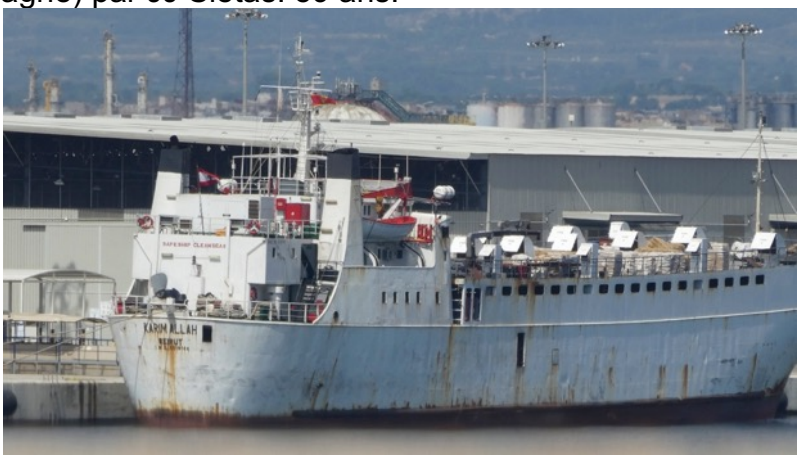
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 27 mai 2019.

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 10/07/2020. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Karim Allah (ex-*Mundial Car*, ex-*Passat*). OMI 6519144. Ex-roulier converti en 2001 à l'âge de 36 ans. Longueur 82 m. Port en lourd 1.722 tonnes. Construit en 1965 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 59 ans.



2020, *Karim Allah*, port de Tarragone (Espagne). © **Animal Welfare Foundation** "navire sûr, mers propress

Pavillon Liban; liste grise.
Société de classification Maritime Lloyd Georgia; performance moyenne.

Propriétaire Khalifeh Livestock Trd Co SARL enregistré au Liban, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Talia Shipping Line Co SARL (Liban). Talia Shipping Line Co SARL exploite une flotte de 2 bétaillères maritimes, les *Karim Allah* et *Julia AK* toutes deux agréées par l'Union européenne et en est également le gestionnaire ISM.

5 détentions : en 2000 à Anvers (Belgique) et Hambourg (Allemagne), en 2001 de nouveau à Anvers et 2 fois en 2002 à Sète (France).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 4 fois à Rasa (2 fois) et Rijeka (Croatie) et à Mykolaiv (Ukraine) pour un total de 17 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois à Alexandrie (Égypte), Bizerte (Tunisie) et Tarragone (Espagne, 3 fois) pour un total de 25 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Karim Allah	**6519144**	***Karim Allah***	**6519144**
Sécurité incendie	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	5
Sécurité de la navigation	3	Certificats et documents	4
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Conditions de vie et de travail	3
Certificats et documents	2	Sécurité incendie	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Communications radio	2
Conditions de vie et de travail	2	État structurel	2
Systèmes de secours	1	Sécurité de la navigation	2
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Systèmes de secours	1
	17	Engins de sauvetage	1
		Autre	1
		Convention sur le Travail Maritime-2006	1
			25

Le 18 décembre 2020, le *Karim Allah* quitte Carthagène (Espagne) à destination annoncée d'Iskenderun (Türkiye) après avoir embarqué 895 veaux. Les animaux ne sont pas autorisés à débarquer à Iskenderun et le *Karim Allah* dans l'espoir de trouver un autre acheteur pour le bétail se dirige vers Tripoli (Libye). Les bovins sont soupçonnés être atteints de fièvre catarrhale

(ou maladie de la langue bleue). Le Centre national de santé animale de Libye refuse d'approuver l'entrée d'un bétail potentiellement malade. Le *Karim Allah* repart, demande peu après l'autorisation d'accoster à Bizerte (Tunisie) afin de se ravitailler en fourrage. Il se voit refuser l'entrée à Bizerte et à tous les ports tunisiens. Il est contraint de quitter les eaux territoriales tunisiennes. Il est repéré au large du port d'Augusta (Sicile, Italie) le 28 janvier. Il quitte la baie d'Augusta le 2 février, déclarant être toujours "partiellement chargé" et prend la direction de Carthagène (Espagne) où il est attendu le 6 février. En réalité, il s'arrête en chemin et mouille au large de Cagliari (Sardaigne, Italie) à partir du 4 février. Le 20 février, il quitte la Sardaigne, toujours avec le bétail à bord. Il mouille en baie de Carthagène pendant une semaine avant d'être finalement autorisé à accoster. Selon les fonctionnaires du ministère de l'agriculture, les 864 bovins encore à bord ne sont pas atteints par la fièvre catarrhale mais souffrent de diverses lésions et ne sont pas en état d'entreprendre un voyage vers un autre port. En outre, d'un point de vue administratif, ils sont considérés comme des animaux déjà exportés qui ne peuvent être re-importés en Espagne. Le 6 mars, le tribunal ordonne l'abattage des veaux. Le *Karim Allah* quitte Carthagène le 9 mars à destination de Beyrouth et déclare être "partiellement chargé". Cependant, il fait route vers le nord, mouille au large de Valence, puis au large de Minorque, en attente d'ordre. Il accoste à Tarragone et repart enfin pour de bon en direction de Beyrouth, avec une cargaison vivante.

Le *Karim Allah* a continué ses trafics entre les ports européens et l'Algérie, la Tunisie, la Libye et le Liban.
Il était précédemment agréé par la Croatie. Il est aujourd'hui agréé par la France.

Il a fait escale à Tarragone (Espagne), Beyrouth (Liban) et de nouveau à Tarragone en mai 2023, Beyrouth en juin, Sète (France) et Tenes (Algérie) en juillet, Tarragone, Port Saïd (Égypte) et de nouveau Tarragone en août, Beyrouth en septembre, Tarragone, Beyrouth, Rasa et Tripoli (Libye) en octobre, Rasa, Tripoli (Libye), Tarragone et Beyrouth en novembre, Tarragone, Tripoli (Liban), Midia (Roumanie) et Misrata (Libye) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, Tarragone (Espagne).

Gestionnaire ISM : Talia Shipping Line Co SARL (Liban) depuis le 16/02/2017. Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

Novembre 2021, bétail avec une corne cassée (gauche) et une patte cassée (droite), à bord du Karim Allah. Port de Tarragone (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Lady Maria (ex-*Lady Azza*, ex-*Captain Amin*, ex-*Tartous*, ex-*Marina Grazia*, ex-*Mercantic*, ex-*Victorious*, ex-*Edelgard*). OMI 6518425. Ex-cargo polyvalent converti en 2010 à l'âge de 45 ans. Longueur 72 m. Port en lourd 1.265 tonnes. Construit en 1965 à Schacht-Audorf (Allemagne) par Krogerwerft. 59 ans.

Juin 2023, *Lady Maria* en chargement au port de Midia Port (Roumanie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Tanzanie depuis octobre 2015, Liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Moldavie (2008), Syrie (1996).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping; performance moyenne. Précédemment Venezuelan Register of Shipping jusqu'en janvier 2016 et Maritime Bureau of Shipping jusqu'en janvier 2013.

Propriétaire Mary Maritime Co SA enregistré au Belize, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Mina Group Shipping Ltd (Liban). Mina Group Shipping Ltd déclare une flotte de 6 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères maritimes, les *Lady Maria, Lady Rasha*, *Mariona* et *Mariona Star* toutes agréées par l'Union européenne.

4 détentions : 2 fois en 2003 à Constantza (Roumanie), en 2005 à Mersin (Türkiye) et en 2015 à Limassol (Chypre).
Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 11 fois à Batumi (Géorgie, 3 fois), Midia (Roumanie) et Galati (Roumanie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 4 fois) et Mykolaiv (Ukraine) pour un total de 95 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban, 3 fois), Midia (Roumanie, 2 fois) et Reni (Ukraine, 4 fois) pour un total de 69 déficiences.

2019-2020-		**2021-2023**	
Lady Maria	**6518425**	***Lady Maria***	**6518425**
Sécurité de la navigation	16	Engins de sauvetage	14
Certificats et documents	14	Sécurité de la navigation	13
Sécurité incendie	10	Systèmes de secours	8
Convention sur le Travail Maritime-2006	10	Certificats et documents	6
Systèmes de secours	8	Conditions de vie et de travail	6
Engins de sauvetage	8	Convention sur le Travail Maritime-2006	5
Moteurs de propulsion et auxiliaires	5	Sécurité incendie	4
Conditions de vie et de travail	5	Prévention des pollutions - MARPOL	4
Communications radio	4	État structurel	3
État structurel	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	4	Communications radio	1
Prévention des pollutions	4	ISM	1
ISM	2	ISPS	1
Autre	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
	95		**69**

Le *Lady Maria* a connu divers incidents heureusement sans animaux à bord. Le 15 octobre 2012, son ancre bâbord heurte la jetée du port puis l'étrave du navire. La coque est percée 1 m au-dessus de la ligne de flottaison. Le 14 août 2019, à cause d'une défaillance technique, il doit s'arrêter plusieurs jours pour effectuer des réparations. Le 6 août 2020, en route de Jeddah (Arabie Saoudite) à destination de Midia (Roumanie), une nouvelle défaillance technique le contraint à mouiller devant Cesme (Türkiye) jusqu'au 8 août.

Il a fait escale à Istanbul (Türkiye) et Jeddah (Arabie Saoudite) en avril 2023, Aqaba (Jordanie) en juillet. Il reste au mouillage à Dubai à partir du 8 août. Il est de retour à Midia le 29 septembre. Il continue ses trafics entre la Roumanie et Jeddah en octobre, novembre et décembre.

Localisation, janvier 2024 : mer Noire, en route depuis Jeddah vers Midia.

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 29 juillet 2021.

Gestionnaire ISM : Mina Group Shipping Ltd (Liban) depuis le 16/10/2015. Performance faible ou très faible. La compagnie est aussi gestionnaire ISM du *Lady Rasha* et du *Mariona Star*

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Lady Rasha (ex-*Mody 1*, ex-*Dew*, ex-*Biba*, ex-*Delias*, ex-*Delta C*, ex-*Delta*). OMI 7223041. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 40 ans. Longueur 80 m. Port en lourd 2.066 tonnes. Construit en 1972 à Mandal (Norvège) par Baatservice. 52 ans.

Juin 2023, *Lady Rasha* en chargement au port de Midia Port (Roumanie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Tanzanie depuis février 2012; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Géorgie (2006), Corée du Nord (2005), Liban (2000).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping depuis juin 2017; performance moyenne. Précédemment Maritime Lloyd Georgia (2010).

Propriétaire Rasha Maritime Co SA enregistré au Belize, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Mina Group Shipping Ltd (Liban). Mina Group Shipping Ltd déclare une flotte de 6 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 4 bétaillères maritimes, les *Lady Maria, Lady Rasha*, *Mariona* et *Mariona Star* toutes agréées par l'Union européenne.

7 détentions en 2001 à Brindisi (Italie), en 2005 à Koper (Slovénie), en 2007 de nouveau à Koper, en 2008 à Monopoli (Italie) et Larnaca (Chypre) et en 2015 à Koper et à Batumi (Géorgie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté fois 7 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Midia (Roumanie, 3 fois) et Mykolaiv (Ukraine, 2 fois) pour un total de 40 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il été inspecté 14 fois fois à Batumi (Géorgie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 2 fois), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaiv (Ukraine), Osman Digna (Soudan), Reni (Ukraine, 3 fois) et Tripoli (Liban) pour un total de 71 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Lady Rasha	**7223041**	***Lady Rasha***	**7223041**
Convention sur le Travail Maritime-2006	7	Engins de sauvetage	12
Certificats et documents	6	Conditions de vie et de travail	11
Sécurité de la navigation	6	Systèmes de secours	9
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Sécurité incendie	8
Engins de sauvetage	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	7
Prévention des pollutions	3	Certificats et documents	6
Conditions de vie et de travail	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	4
Systèmes de secours	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Alarmes	2	État structurel	3
ISM	1	Sécurité de la navigation	3
Sécurité incendie	1	Communications radio	2
Communications radio	1	ISPS	1
État structurel	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
	40	Autres déficiences	1 **71**

Le *Lady Rasha* a connu plusieurs défaillances techniques relatives à ses moteurs de propulsion ou auxiliaire.
En mai 2021, en route depuis Port Saïd (Égypte) vers Midia (Roumanie), il est victime d'une panne au large de Cesme (Türkiye) alors qu'il ne transporte pas d'animaux. L'équipage parvient à réparer.
Le 19 mars 2023, il tombe en panne de moteur et doit jeter l'ancre en face de Datça (Türkiye).

Il a fait escale à Midia (Roumanie) en juin 2023, Tarragone (Espagne), Beyrouth (Liban) et Koper (Slovénie) en juillet, Batumi (Géorgie) et Jeddah en août et en septembre, Midia, Jeddah et Djibouti en novembre.

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, il est actuellement exploité entre Jeddah (Arabie Saoudite) et Osman Digna (Soudan).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 27août 2021.

Gestionnaire ISM : Mina Group Shipping Ltd (Liban) depuis le 13/09/2012. Performance faible ou très faible. La compagnie est aussi gestionnaire ISM du *Lady Maria* et du *Mariona Star*.

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Mariona (ex-*Azeza Moon*, ex-*Houda F*, ex-*Dalgo*, ex-*Saby*, ex-*Dalgo*, ex-*Saby*, ex-*Sassaby*). OMI 7113624. Ex-cargo polyvalent converti en 1990 en vraquier autodéchargeur puis en 2016 en bétaillère maritime à l'âge de 45 ans. Longueur 77 m. 2,405 Port en lourd tonnes. Construit en 1971 à Lekkerkerk (Pays-Bas) par Van Duijvendijk's. 53 ans.

Pavillon Tanzanie depuis août 2016; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Comores (2013), Sierra Leone (2008), Syrie (2003).
Société de classification depuis février 2022 Hellas Naval Bureau; non classée. Précédemment Maritime Lloyd Georgia (septembre 2016), Turk Loydu.

Propriétaire Mariona Maritime Co SA (Liban) également propriétaire du *Maysa* agréé par l'Union européenne.
Exploité par Mina Group Shipping Ltd qui déclare une flotte de 6 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 4 bétaillères maritimes, les *Lady Maria, Lady Rasha*, *Mariona* et *Mariona Star* toutes agréées par l'Union européenne.

Gestionnaire ISM Limano Marine Services Ltd (Liban).

Mariona Maritime Co SA, Limano Marine Services Ltd et Mina Group Shipping Ltd partagent la même adresse " Al Tabshouri Building, al-Thaqafa Street, Tripoli, 0961, Lebanon".

5 détentions : en 2006 à Aliaga (Türkiye), en 2007 à Eleusis (Grèce), en 2008 à Mersin (Türkiye), en 2014 à Constantza (Roumanie) et en 2015 à Kalymnos (Grèce).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 12 fois à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban, 4 fois), Kalymnos (Grèce), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine, 4 fois) et Rasa (Croatie) pour un total de 74 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 5 fois), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaiv (Ukraine) et Reni (Ukraine, 3 fois) pour un total de 53 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Mariona	**7113624**	***Mariona***	**7113624**
Certificats et documents	14	Conditions de vie et de travail	10
Sécurité de la navigation	12	Convention sur le Travail Maritime-2006	7
Conditions de vie et de travail	9	Étanchéité eau de mer/intempéries	4
Engins de sauvetage	7	Systèmes de secours	3
Sécurité incendie	6	Sécurité de la navigation	6
État structurel	5	Sécurité incendie	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Engins de sauvetage	5
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Certificats et documents	5
Systèmes de secours	3	État structurel	3
ISPS	2	ISM	1
Communications radio	2	Communications radio	1
Prévention des pollutions	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Autres déficiences	1	Alarmes	1
	74		**53**

Le *Mariona* a connu un certain nombre de défaillances techniques. En novembre 2018, alors qu'il fait route sur ballast de Port-Saïd à Mykolaiv (Ukraine), puis en mars 2019 après son

départ d'Iskenderun, il a dû mouiller devant Cesme (Türkiye) pendant plusieurs jours pour réparer.

Mariona. **© Animals International**

Il a fait escale à Beyrouth et Istanbul en mai 2023, Sulina (Roumanie) en juillet, Reni (Ukraine), Misrata (Libye) et Tarragone (Espagne) en août, Casablanca (Maroc) en septembre, Tarragone et Batumi (Géorgie) en octobre, Jeddah et Batumi en novembre.

Localisation, janvier 2024 : mer Rouge. Il est arrivé à Jeddah en provenance de Batumi le 8 décembre et est actuellement exploité entre Jeddah (Arabie Saoudite) et Bosaso (Somalie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Croatie jusqu'au 3 octobre 2026.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 30/08/2016. Performance faible. La compagnie est aussi le gestionnaire ISM et l'exploitant des bétaillères maritimes *Maysa et Dalal F* agréées par l'Union européenne.

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Mariona Star (ex-*Dalal K*, ex-*Nelly*, ex-*Captain*, ex-*Captain Dimitris B*, ex-*Good Warrior*, ex-*Verona*, ex-*Tuvana*, ex-*Levante*, ex-*Tuvana*, ex-*Tuvina*, ex-*Tuvana*). OMI 7222982. Ex-cargo polyvalent converti en 2013 à l'âge de 41 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 2.315 tonnes. Construit en 1972 à Bergum (Pays-Bas) par Bodewes Hoogezand. 52 ans.

Pavillon Tanzanie depuis décembre 2012; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Sierra Leone (2006), Corée du Nord (2004), Tonga (2001), Géorgie (2000).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping depuis octobre 2020; performance moyenne. Précédemment Korea Classification Society.

Propriétaire Mina Group Shipping Ltd (Liban) qui est aussi exploitant et gestionnaire ISM. Mina Group Shipping Ltd déclare une flotte de 6 navires comme exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 4 bétaillères maritimes, les *Lady Maria, Lady Rasha*, *Mariona* et *Mariona Star* toutes agréées par l'Union européenne.

16 détentions : en 1999 à Great Yarmouth (Royaume-Uni), en 1999-2000 à Hambourg (Allemagne) pendant 444 jours, en 2001 à Hull (Royaume-Uni) et Barcelone (Espagne), en 2004 à Varna (Bulgarie), en 2005 à Antalya (Türkiye), en 2006 de nouveau à Antalya, en 2007 à Alexandrie (Égypte), en 2008 à Port Saïd (Égypte) et Venise (Italie), en 2009 à Rijeka (Croatie) et 2 fois de nouveau à Venise, en 2012 à Damiette (Égypte), en 2017 à Kalymnos (Grèce) et en 2021 à Galati (Roumanie). Dans ce rapport, c'est le navire qui a été le plus détenu tout au long de son exploitation.

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Braila, (Roumanie), Galati (Roumanie), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine, 2 fois) pour un total de 54 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 11 fois à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban, 3 fois), Galati (Roumanie), Midia (Roumanie), Mykolaiv (Ukraine), Rasa (Croatie) et Reni (Ukraine, 3 fois) pour un total de 57 déficiences. Les motifs de détention à Galati portent notamment sur les systèmes de secours, les engins de sauvetage et l'ISM.

2019-2020		**2021-2023**	
Mariona Star	**7222982**	***Mariona Star***	**7222982**
Certificats et documents	11	Sécurité de la navigation	9
Conditions de vie et de travail	10	Conditions de vie et de travail	8
Sécurité de la navigation	6	Engins de sauvetage	8
Convention sur le Travail Maritime-2006	6	Systèmes de secours	7
Sécurité incendie	4	Étanchéité eau de mer/intempéries	7
Engins de sauvetage	4	Certificats et documents	6
Systèmes de secours	3	Sécurité incendie	5
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	4
État structurel	2	ISM	1
Moteurs de propulsion et auxiliaires	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Prévention des pollutions	1	Communications radio	1
Communications radio	1		**57**
Conditions de travail	1		
	54		

Le 5 mai 2023, le *Mariona Star* a été victime d'une panne de moteur et a dû mouiller en face de Datça (Türkiye).

Il a fait escale à Beyrouth (Liban), Iskenderun (Türkiye) et Midia (Roumanie) en avril 2023, Bosaso (Somalie) et Jeddah (Arabie Saoudite) en juin, Batumi (Géorgie) en septembre, Jeddah en octobre, Sulina (Roumanie) et Reni (Ukraine) en novembre, Jeddah en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Jeddah (Arabie Saoudite).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 23 mars 2021.

Gestionnaire ISM : Mina Group Shipping Ltd (Liban) depuis le 26/08/2015. Performance faible ou très faible. La compagnie est auss gestionnaire ISM des *Lady Maria* et *Lady Rasha*

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

Avril 2020, *Mariona Star*, Koper (Slovénie). **© Marjan Stropnik**

••••••••••••••••••••••••

Maysa (ex-*Beccaria*, ex-*Rihab*, ex-*Berger A*, ex-*La Palma*, ex-*Phoenicia,* ex-*Sudri*, ex-*Isborg*, ex-*Philip Lonborg*, ex-*Hyde Park*). OMI 6829082. Ex-cargo polyvalent converti en 1991 à l'âge de 23 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 2.616 tonnes. Construit en 1968 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 56 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis décembre 2022; non classé. Précédemment pavillons Panama (2015), Honduras (2013), Comores (2004) et Liban (1968).

Société de classification Isthmus Bureau of Shipping depuis mai 2019; performance moyenne. Précédemment Honduras Maritime Inspection (2013).

Le *Beccaria*. © **Animals International**

Propriétaire depuis décembre 2022 Mariona Maritime Co SA (Liban) également armateur d'une autre bétaillère maritime, le *Mariona.*
Exploité par Limano Marine Services Ltd également gestionnaire ISM. Limano Marine Services Ltd déclare une flotte de 4 bétaillères maritimes en tant qu'exploitant (*Dalal F*, ex-*Talia*, *Helen, Maysa*) ou en tant que gestionnaire ISM (*Mariona*). Toutes ces bétaillères maritimes sont agréées par l'Union européenne.
Mariona Maritime Co SA et Limano Marine Services Ltd partage la même adresse "Al Tabshouri Building, al-Thaqafa Street, Tripoli, 0961, Lebanon".

8 détentions : en 2003 en Trieste (Italie), en 2010 à Koper (Slovénie), en 2011 à Sète (France), en 2012 à Izmir (Türkiye), en 2013 à Haïfa (Israël), en 2015 à Midia (Roumanie) et de nouveau à Haïfa, et en 2019 de nouveau à Midia. A Midia, l'équipage de 13 marins ukrainiens alerte les autorités pour 5 mois d'impayés de salaire s'élevant à 150.000 US$.

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu une fois et inspecté 4 fois à Midia (Roumanie), Beyrouth (Liban, 2 fois) et Mykolaiv (Ukraine) pour un total de 16 déficiences. Les motifs de détention à Midia portent notamment sur les systèmes de secours, la Convention sur le Travail Maritime-2006, la sécurité incendie et l'ISM.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie, 2 fois), Reni (Ukraine, 3 fois) et Tripoli (Liban) pour un total de 39 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Maysa	**6829082**	***Maysa***	**6829082**
Certificats et documents	4	Certificats et documents	9
Systèmes de secours	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	5
Sécurité de la navigation	2	Sécurité de la navigation	5
Conditions de vie et de travail	2	Conditions de vie et de travail	5
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Engins de sauvetage	4
Communications radio	1	Sécurité incendie	3
État structurel	1	Prévention des pollutions - MARPOL	3
Sécurité incendie	1	ISM	1
ISM	1	Systèmes de secours	2
	16	État structurel	2
			39

Il a fait escale à Al Khums (Libye) en juin 2023, Sulina (Roumanie), Reni (Ukraine) et Beyrouth (Liban) en août, Batumi (Géorgie) et Beyrouth en octobre, Sulina (Roumanie) en novembre, Aqaba et Djibouti en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, en route depuis Jeddah (Arabie Saoudite).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 2 juin 2020.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 25/01/2023. Performance faible. La compagnie est auss gestionnaire ISM des *Mariona* et *Dalal F*.

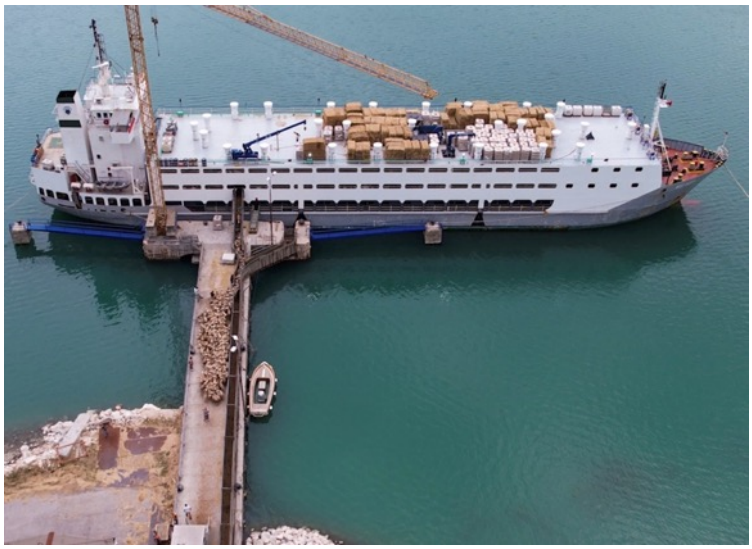
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Med Rose (ex-*AK Suave*, ex-*General Malvar*, ex-*Splash*, ex-*Multiflex Flash*, ex-*CEC Flash*, ex-*Mint Flash*, ex-*Industrial Hope*, ex-*Supereight*, ex-*Vigour Cebu*, ex-*Supereight*). OMI 8807351. Ex-cargo polyvalent converti en bétaillère maritime en 2021 à l'âge de 31 ans bien qu'il soit toujours enregistré par l'OMI comme cargo polyvalent. Longueur 91 m. Port en lourd 3.194 tonnes. Construit en 1990 à Shanghai (China) par Donghai. 34 ans.

Pavillon Palaos depuis août 2021; liste grise. Précédemment pavillons Panama (juin 2021), Togo (2018), Panama (mars 2014), Philippines (2014), Panama (mars 2008), Philippines (2002), Bahamas (1990).

Société de classification International Register of Shipping depuis avril 2022; performance moyenne. Précédemment Dromon Bureau of Shipping.



Juillet 2023, *Med Rose*, en chargement à Rasa (Croatie).
© Essere Animali

Propriétaire Med Rose Marine Ltd enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, également exploitant. Gestionnaire ISM African Express Ltd (Roumanie) qui se déclare gestionnaire ISM d'une flotte de 9 navires dont 2 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne, les *Med Rose* et *Atlantic Rose*.

2 détentions : en 1999 à Rijeka (Croatie) et en 2020 à Trieste (Italie).

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban, 5 fois), Constantza (Roumanie), Laurium (Grèce), Mykolaiv (Ukraine), Rasa (Croatie) et Tripoli (Liban) pour un total de 29 déficiences.

2021-2023

Med Rose	**8807351**
Sécurité de la navigation	8
Conditions de vie et de travail	6
Certificats & documents	6
Sécurité incendie	4
Systèmes de secours	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Prévention des pollutions - MARPOL	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	2
Engins de sauvetage	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	2
État structurel	1
ISM	1
	41

Il a fait escale à Rasa (Croatie), Beyrouth (Liban) et Tarragone (Espagne) en juillet 2023, Rasa, Beyrouth et Rasa en août, Beyrouth et Rasa en septembre, Beyrouth et Tarragone en octobre. Il était affecté au trafic entre Beyrouth et Rasa en novembre-décembre 2023 et en janvier 2024.

Localisation, janvier 2024 : mer Adriatique, Rasa (Croatie).

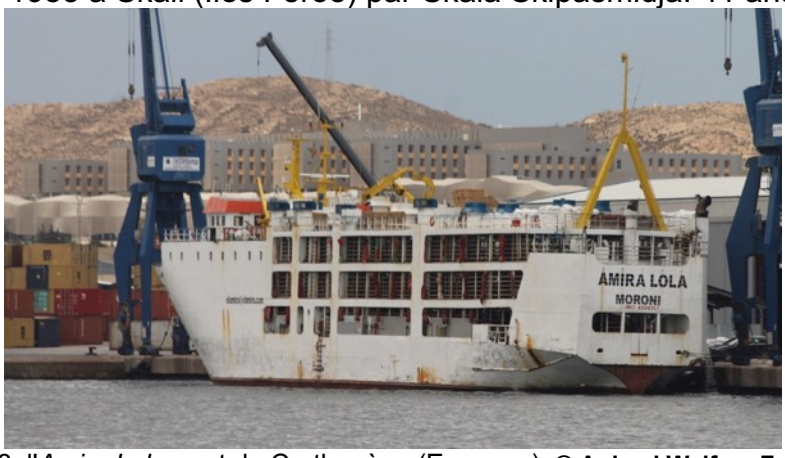
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 22 décembre 2021.

Gestionnaire ISM : African Express Ltd (Roumanie) depuis le 24/11/2021. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Mira (ex-*Amira Lola*, ex-*Star Viking*, ex-*Viking*, ex-*Jotunheim*, ex-*Viking*, ex-*Star Viking*). OMI 8300157. Ex-roulier converti en 2014 à l'âge de 31 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1.555 tonnes. Construit en 1983 à Skali (Îles Féroé) par Skala Skipasmidja. 41 ans.



Juin 2018, l'*Amira Lola*, port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Comores depuis août 2015; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Saint-Vincent-et-Grenadines (2004).
Société de classification Russian Maritime Register of Shipping; performance élevée. Certification retirée en août 2023.

Propriétaire Gold Coast Shipping Corp enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de Marine Express Livestock Srl (Roumanie). Les deux compagnies ne déclarent qu'un seul navire.

7 détentions : en 2004 à Harwich (Royaume-Uni), 2 fois en 2005 à Istanbul (Türkiye), en 2012 de nouveau à Istanbul, en 2015 à Belfast (Royaume-Uni) et en 2018 et 2020 à Sines (Portugal).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu une fois à Sines et inspecté 5 fois à Koper (Slovénie), Lisbonne (Portugal), au Pirée (Grèce), à Sines (Portugal, 2 fois) pour un total de 38 déficiences. Les motifs de détention à Sines portent notamment sur les certificats et documents, la sécurité de la navigation, les moteurs de propulsion et auxiliaire, les communications radio et les engins de sauvetage.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois à Haïfa (Israël), Midia (Roumanie), Rasa (Croatie), Reni (Ukraine) et Sète (France) pour un total de 40 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Mira	**8300157**	***Mira***	**8300157**
Certificats et documents	13	Convention sur le Travail Maritime-2006	8
Sécurité de la navigation	6	Certificats et documents	8
Convention sur le Travail Maritime-2006	5	Sécurité de la navigation	4
Systèmes de secours	3	Sécurité incendie	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Communications radio	3
Communications radio	2	Engins de sauvetage	3
Sécurité incendie	2	Conditions de vie et de travail	3
État structurel	2	ISM	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	État structurel	2
Alarmes	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Engins de sauvetage	1	Autres déficiences	1
	38	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
			40

Le *Mira* a été victime de divers incidents. Il est aujourd'hui abandonné dans le port de Reni (Ukraine) sur le Danube.
Le 29 novembre 2019, le *Mira* est entré en collision avec un autre navire lors d'une manœuvre dans la zone d'attente d'Istanbul. Les dommages à la coque ont été réparés début février 2020 au chantier de Yalova (Türkiye).
Le 10 juillet 2021, il tombe en panne moteur alors qu'il fait route depuis Haïfa (Israël) vers le détroit des Dardanelles et doit mouiller au large de Cesme (Türkiye) pour réparer.
Le 15 avril 2023, le navire qui est arrivé plus tôt dans le mois à Reni (Ukraine) en provenance d'Istanbul doit changer de quai. Il entre en collision avec le cargo fluvial sous pavillon roumain *Cosmina 1* chargé de sulfate d'ammonium. Le *Cosmina-1* est volontairement échoué pour éviter son naufrage. Le *Mira* n'est pas endommagé et part se mettre à quai. Les autorités roumaines l'accusent de tentative de délit de fuite pour éviter des poursuites. En mai 2023, le navire et son équipage de 17 marins originaires d'Égypte (16) et d'Ukraine (1) sont déclarés abandonnés à Reni. Les arriérés de salaires s'élèvent à plus de 45.000 US$. 6 marins demandent à être rapatriés.

Localisation, janvier 2024 : abandonné à Reni (Ukraine).

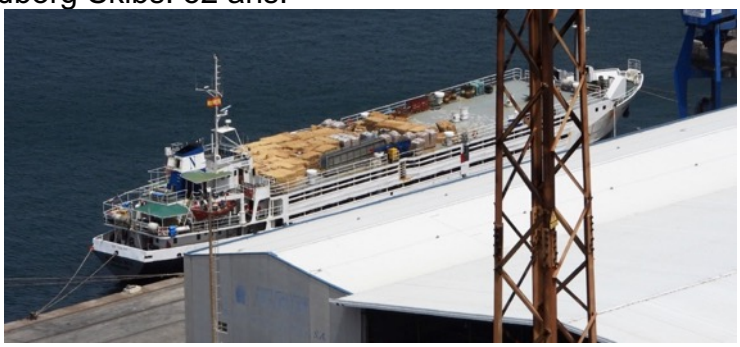
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 29 janvier 2021.

Gestionnaire ISM : Marine Express Livestock Srl (Roumanie) depuis le 01/2020. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Nabolsi I (ex-*Norvantes*, ex-*Aruna*, ex-*Waalmond*, ex-*Svendborg Globe*, ex-*Else Th*, ex-*Oceania*, ex-*Moss Maroc*, ex-*Oceania*). OMI 7128760. Ex-cargo polyvalent converti en 1996 à l'âge de 24 ans. Longueur 75 m. Port en lourd 1.405 tonnes. Construit en 1972 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibs. 52 ans.



Juillet 2020, *Nabolsi I,* port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis octobre 2023; liste grise. Précédemment pavillons Panama (2011) et Singapour.
Société de classification Phoenix Register of Shipping depuis avril 2016; performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Sarab Shipping Sa enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Safe Sea Services Sarl (Liban). Safe Sea Services Sarl déclare une flotte de 28 navires en tant qu'exploitant et pour 23 d'entre eux également en tant que gestionnaire ISM. La flotte est constituée de tankers, vraquiers, cargos polyvalents, un navire à passagers et 6 bétaillères maritimes, les *Jouri*, *Freesia*, *Tulip*, *Orchid*, et *Nabolsi I* agréées par l'Union européenne et le *Nabolsi* (OMI 8204250).

3 détentions : en 2007 à Fremantle (Australie), en 2012 à Izmir (Türkiye) et en 2021 à Midia (Roumanie).
En 2019-2020 le navire a été inspecté fois 5 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Espagne), Laurium (Grèce) et Ochakov (Ukraine) pour un total de 38 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Beyrouth (Liban, 5 fois), Midia (Roumanie) et au Pirée (Grèce, 2 fois) pour un total de 59 déficiences. Les motifs de détention à Midia portent notamment sur la sécurité de la navigation, les certificats et documents et l'ISM.

2019-2020		**2021-2023**	
Nabolsi I	**7128760**	***Nabolsi I***	**7128760**
Convention sur le Travail Maritime-2006	10	Sécurité de la navigation	10
Certificats et documents	6	Certificats et documents	9
Sécurité de la navigation	4	Convention sur le Travail Maritime-2006	7
Conditions de vie et de travail	4	Sécurité incendie	6
Sécurité incendie	3	Engins de sauvetage	5
ISM	2	État structurel	5
État structurel	2	Conditions de vie et de travail	4
Alarmes	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	4
Engins de sauvetage	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Communications radio	1	Communications radio	2
Systèmes de secours	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Autres déficiences	1	ISM	1
	38	Alarmes	1
			59

Le 1er août 2015, le *Nabolsi I* parti de Rasa (Croatie) à destination d'Alexandrie (Égypte) est victime d'un incendie au large de Lerapetra, sur la côte sud de la Crète. Deux navires de la garde-côtes grecque et de l'OTAN participent à la lutte contre l'incendie. Il n'y a pas d'information sur les causes de l'incendie ni sur le sort des animaux à bord.

En novembre 2020, le *Nabolsi I* connait des problèmes moteur peu après son départ de Formentera, Îles Baléares, où il s'était abrité de la tempête. Il avait quitté Tenes (Algérie) à destination de Sète (France) sans bétail à bord. Il part à la dérive pendant plusieurs heures avant d'être pris en remorque par le navire de la garde-côtes espagnole *Marta Mata* (OMI 9429120) jusqu'à Carthagène. Il a depuis repris son service.

Novembre 2020, le *Nabolsi I* et le remorqueur *Marta Mata*. © **Carmelo Convalia**

Il a fait escale à Carthagène (Espagne) et Beyrouth (Liban) en juillet 2023, Tarragone (Espagne) en août, Beyrouth en octobre, Koper et Beyrouth en novembre, Sulina (Roumanie) et Giurgiulesti (Moldavie) en décembre, Beyrouth en janvier.

Localisation, janvier 2024 : mer Méditerranée, en route depuis Beyrouth à destination de Koper (Slovénie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 09/01/2023. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Nader-A (ex-*Youzarsif H*, ex-*Uni K*, ex-*Vima Alfa*, ex-*Lem Alfa*, ex-*Duke*, ex-*Dana Iberia*, ex-*Commodore Clipper*, ex-*Hamburg*, ex-*Jan Kahrs*). OMI 7611547. Ex-cargo polyvalent converti en 2013 à l'âge de 36 ans. Longueur 81 m. Port en lourd 2.106 tonnes. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft. 47 ans.

Pavillon Togo depuis mars 2013; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Cambodge (2006).

Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis juin 2007; performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Le *Youzarsif H*, à Sète (France). © **Anthony Levrot**

Propriétaire Abdin N enregistré en Suisse, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'AMJ Marine Services (Liban). AMJ Marine Services exploite une flotte de deux bétaillères maritimes, dont il est aussi le gestionnaire ISM, le *Nader A* et le *Janay* précédemment agréé par l'Union européenne (cf. Rapport 2021, p. 69). AMJ Marine Services est repéré pour ses mauvaises pratiques à l'égard des équipages (cf. Introduction p. 4 et "encadré 1" p. 14).

4 détentions, en 2015 et 2016 à Sète (France), en 2017 à Midia (Roumanie) et en 2021 à Rasa (Croatie).

Entre 2018 et 2019, le navire a été inspecté 5 fois à Alger (Algérie), Aqaba (Jordanie), Midia (Roumanie) et Sète (France, 2 fois) pour un total de 22 déficiences.
Aucune inspection n'a été effectuée en 2020 bien qu'il ait touché plusieurs ports européens.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 6 fois à Alger (Algérie), Aqaba (Jordanie), Midia (Roumanie) et Sète (France, 2 fois) pour un total de 47 déficiences. Les motifs de détention à Rasa portent notamment sur la sécurité de la navigation, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, les systèmes de secours et les engins de sauvetage.

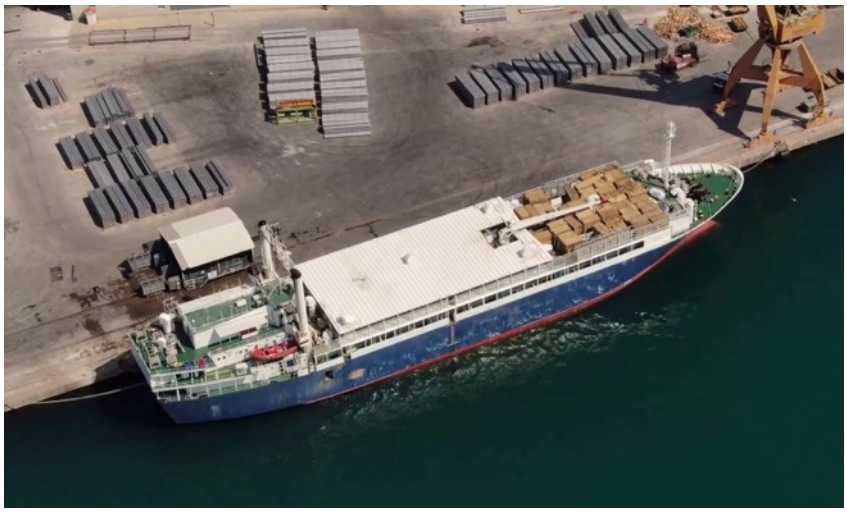
2018-2019		**2021-2023**	
Nader-A	**7611547**	***Nader-A***	**7611547**
Sécurité incendie	5	Sécurité de la navigation	6
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Étanchéité eau de mer/intempéries	6
Sécurité de la navigation	3	Sécurité incendie	6
Certificats et documents	5	Systèmes de secours	5
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Certificats & documents	4
Conditions de vie et de travail	2	Engins de sauvetage	4
Systèmes de secours	1	Communications radio	4
Prévention des pollutions - MARPOL	1	État structurel	3
	22	Convention sur le Travail Maritime-2006	3
		ISM	2
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
		Prévention des pollutions	1
		Conditions de vie et de travail	1
			47

Banni des ports du Mémorandum de Paris en mai 2017 pour une durée de trois mois.

Le 27 avril 2017, par temps de brouillard, il entre en collision en tant que *Youzarsif H* avec un navire de la flotte militaire russe, le *Liman*, en mer Noire au large de Kylios (Türkiye). Le *Liman* coule. Le *Youzarsif H* avait quitté Midia (Roumanie) à destination d'Aqaba (Jordanie); il retourne à Midia avec les 8.000 moutons embarqués. Après inspection, il est détenu pendant 27 jours pour diverses déficiences.

Le 5 septembre 2022, en provenance de Sète, le *Nader-A* est refoulé d'Alger avec 787 bovins d'abattage à son bord, à cause d'un litige sur le statut vaccinal de 3 taurillons contre la rhinotrachéite infectieuse bovine. Le 19 septembre, il est de retour à Sète, l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) le déclare source potentielle de fièvre aphteuse nécessitant des mesures de désinfection radicales. Le bétail est euthanasié. Le *Nader-A* était exploité par AMJ Marine Services 1195, Old Saida Road, Choueifat (Liban).

A l'intérieur du navire, novembre 2021.
© Animal Welfare Foundation



Juin 2023, *Nader-A*, port de Carthagène (Espagne).
© Animal Welfare Foundation

Il a fait escale à Sète (France) en juin 2023, Oran (Alger) en juillet, Carthagène (Espagne) et Tripoli (Libye) en août, Sète et Alger (Algérie) en septembre, Koper (Slovénie) et Misrata (Libye) en octobre, Carthagène (Espagne) et Tripoli (Libye) en novembre, Sète (France), Bizerte (Tunisie), Carthagène (Espagne) et Tripoli en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, il a quitté Tripoli (Libye) le 2 janvier sans destination précise pour se mettre au mouillage au large de la Sardaigne le 5 janvier.

Il est toujours agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : AMJ Marine Services (Liban) depuis le 08/07/2014. Performance très faible.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Nelore (ex-*Abou Karim II*, ex-*Sarana*, ex-*Dehni T*, ex-*Land Wind*, ex-*Benirredra*, ex-*Angus*, ex-*Benirredra*). OMI 7615309. Ex-roulier converti en 2010 à l'âge de 31 ans. Longueur 122 m. Port en lourd 4.984 tonnes. Construit en 1979 à Meira (Espagne) par Construcciones; rallongé en 1996 de 101 à 122 m. 45 ans.

Novembre 2014, l'*Abou Karim II*, port de Rasa (Croatie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis septembre 2018; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillons Liban (2010), Saint-Vincent-et-Grenadines (2006), Corée du Nord (2005).
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis avril 2011; performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Nelore Shipping SA (Honduras), armateur de ce seul navire, également exploitant et gestionnaire ISM.

8 détentions : en 2004 à Marseille (France), en 2005 à Koper (Slovénie), Hambourg (Allemagne), Mersin (Türkiye) et de nouveau Koper, en 2006 à Anvers (Belgique) et La Corogne (Espagne), en 2011 à Sète (France).

Aucune inspection n'a officiellement été effectuée depuis septembre 2017 à Vila do Conde (Brésil). En 2016-2017 le navire a été inspecté 6 fois à Carthagène Spain), Rijeka (Croatie), Rio Grande (Brésil), Sao Sebastiao (Brésil, 2 fois) et Vila do Conde (Brésil). Seules les inspections dans des ports européens ont signalé des déficiences, à Rijeka (3) et Carthagène (21).

2016-2017

Nelore	**7615309**
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6
Systèmes de secours	4
Prévention des pollutions - MARPOL	4
Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Engins de sauvetage	2
Sécurité de la navigation	2
Certificats et documents	1
ISM	1
Communications radio	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	1
	24

En octobre 2017, l'ITF (International Transport Workers' Federation) signale que l'*Abou Karim II* est abandonné au Cap-Vert avec un équipage de 35 marins originaire du Liban (3) et de Syrie

(32). L'armateur libanais est en faillite, le navire est saisi à la demande de fournisseurs de soutes. Les arriérés de salaires dus à l'équipage courent sur 7 mois. Il semble que de guerre lasse les marins aient quitté le navire au bout de plusieurs mois d'abandon. L'ex-*Abou Karim II* reprend officiellement ses trafics en septembre 2018 sous le nom de *Nelore* après son rachat par Nelore Shipping SA enregistré au Honduras. Il est repéré à Vila do Conde (Brésil) en octobre 2018, Carthagène (Espagne) en novembre 2018. Il gagne Beyrouth en novembre 2018. Il est toujours officiellement en service mais son activité réelle depuis son arrivée à Beyrouth reste hypothétique.

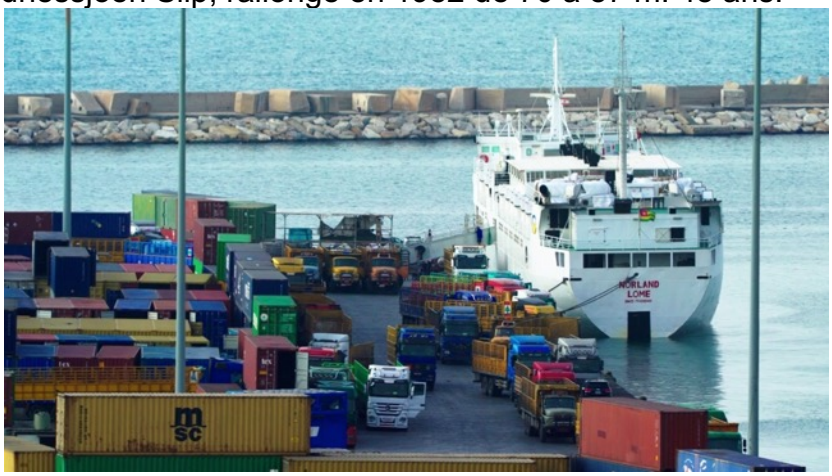
Il serait toujours agréé pour le transport de bétail vivant par la France bien qu'il n'ait pas été inspecté dans un port européen depuis 2017.

Localisation, janvier 2024 : à Beyrouth depuis le 22 novembre 2018. Aucun signal AIS n'a été émis depuis le 12 juin 2022.

Gestionnaire ISM : Nelore Shipping SA (Honduras). Non classé négativement.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Norland. OMI 7529940. Ex-transporteur de marchandises sur palette converti en 2010 à l'âge de 34 ans. Longueur 87 m. Port en lourd 1.700 tonnes. Construit en 1976 à Sandnessjoen (Norvège) par Sandnessjoen Slip; rallongé en 1982 de 70 à 87 m. 48 ans.



Septembre 2022, *Norland*, port de Beyrouth (Liban). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis octobre 2018; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Îles Féroé (Danemark).

Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis février 2011; performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd.

Propriétaire Norland Shipping Ltd enregistré aux Îles Caïmans, armateur de ce seul navire aux bons soins d'Elbeco SAL (Liban). Elbeco SAL déclare une flotte de 2 bétaillères maritimes en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Queensland* précédemment agréé par l'Union européenne (cf. Rapport 2021, p. 104) et le *Norland* toujours agréé.

Détenu en 2004 à Hundested (Danemark).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 7 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Koper (Slovénie, 2 fois), Rasa (Croatie), Vila do Conde (Brésil) pour un total de 14 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Alexandrie (Égypte), Beyrouth (Liban, 3 fois), Port Saïd (Égypte), Puerto Cabello (Venezuela), Rasa (Croatie), Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 22 déficiences.

2019-2020		2021-2023	
Norland	**7529940**	***Norland***	**7529940**
Certificats et documents	4	Conditions de vie et de travail	4
Sécurité de la navigation	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Sécurité incendie	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Engins de sauvetage	1	Systèmes de secours	2
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Sécurité incendie	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Certificats et documents	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Engins de sauvetage	2
Autres déficiences	1	Autres déficiences	1
	14	Alarmes	1
		Convention sur le Travail Maritime-2006	1
		Prévention des pollutions - MARPOL	1
			22

En mars 2018, le *Norland* transporte du bétail de Koper (Slovénie) à destination de Beyrouth (Liban). Il s'arrête pour souter le 5 mars à Kali Limenes (Crète, Grèce). Il est percuté par un tanker. Le *Norland* reprend son voyage et arrive à Beyrouth le 15 mars.

Il a fait escale à Beyrouth (Liban), Carthagène (Espagne), Ceuta (Espagne) en mai 2023, Vila do Conde (Brésil) en juin, Ceuta, Carthagène (Espagne), Tasucu (Türkiye) et Koper en août, Beyrouth, Bandirma (Tükiye) et Koper en septembre, Beyrouth et Tripoli (Liban) en octobre, Koper et Tripoli (Liban) en novembre, Koper et Beyrouth et en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Beyrouth à destination de Koper (Slovénie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : Elbeco SAL (Liban) depuis le 18/11/2016. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Septembre 2022, bétail tchèque déchargé du *Norland* au port de Beyrouth (Liban).
© Animal Welfare Foundation

••••••••••••••••••••••••

North Star 1 (ex-*Express 1*, ex-*Al Mahmoud Express*, ex-*Autoline*). OMI 8200565. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 27 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 1.550 tonnes. Construit en 1983 à Numakuma (Japon) par Kambara. 41 ans.

Février 2022, *North Star I*, port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Panama depuis juillet 2010; liste grise. Précédemment pavillon Cambodge.
Société de classification Nippon Kaiji Kyokai; performance élevée.

Racheté en juillet 2020 par Northstar Livestock Shipping enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire dont il est aussi l'exploitant.

2 détentions : en 2014 à Fowey (Royaume-Uni) et Waterford (Irlande).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 3 fois à Midia (Roumanie), Sao Sebastiao (Brésil) et Waterford (Irlande) pour un total de 19 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Égypte, 2 fois), Aqaba (Jordanie), Belem (Brésil), Carthagène (Espagne), Le Pirée (Grèce) pour un total de 31 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
North Star 1*, ex-*Express 1	**8200565**	***North Star I***	**8200565**
Convention sur le Travail Maritime-2006	6	Convention sur le Travail Maritime-2006	7
Sécurité incendie	4	Sécurité de la navigation	5
Certificats et documents	3	Certificats et documents	5
Food et catering	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	4
Lignes de chargement	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Déficiences d'exploitation	1	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité structurelle	1	ISM	1
Espace de travail et prevention accident	1	Engins de sauvetage	1
Sécurité de la navigation	1	Autres déficiences	1
	19	Systèmes de secours	1
		Communications radio	1
		Sécurité incendie	1
			31

L'*Express 1* est régulièrement victime de pannes. Le 25 mai 2013, il est immobilisé au large des côtes allemandes après une panne de moteur. Il transporte alors 800 vaches laitières des États-Unis vers la Russie. Il doit être remorqué à Cuxhaven pour réparation. Après une attente de 10 jours, les vaches sont transférées à bord de l'*Atlantic M*, un autre navire de Naseem Al Bahar General

Un an plus tard, le navire rencontre un problème analogue. Il est remorqué à Fowey (Royaume-Uni) en février 2014 après une nouvelle panne de moteur à 19 km des côtes. Il avait chargé du bétail en Irlande et devait gagner la Libye. Il est détenu pendant 45 jours. Le bétail est de nouveau transféré sur son sistership l'*Atlantic M*. Les inspecteurs ont souligné les conditions de vie sous-normes : l'équipage, composé de 15 marins syriens, 8 philippins et 2 roumains, n'avait ni eau chaude ni chauffage ; les motifs de détention portent notamment sur la formation aux situations d'urgence et les systèmes de détection d'incendie.

Il a fait escale à Tarragone (Espagne), Istanbul (Türkiye), Midia (Roumanie) et Jeddah (Arabie Saoudite) en mars 2023, Rasa (Croatie), Alexandrie (Égypte) et Istanbul en mai, Carthagène (Espagne) en juillet, Vila do Conde (Brésil) Tasucu (Türkiye) en août, Carthagène (Espagne) en septembre, Jeddah en octobre, Tarragone (Espagne) et Jeddah en novembre, Rasa, Alexandrie (Égypte), Rasa puis Tripoli (Libye) et Misrata (Libye) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Midia (Roumanie) en direction du canal de Suez.

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 29 juillet 2021.

Gestionnaire ISM : UCC Ship Management SA (Grèce) depuis le 17/01/2021, une fonction assumée pour le seul North *Star 1*. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

Août 2021, moutons en souffrance, dont l'un mort de chaleur pendant le chargement à bord du *North Star I*, port de Tarragone (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Omega Star (ex-*Basel S6*, ex-*Pallas River*, ex-*Tingo*, ex-*Christina*). OMI 8917742. Il est toujours enregistré comme cargo polyvalent par l'OMI et Equasis mais a en réalité été converti en 2017 à l'âge de 26 ans. Longueur 103 m. Port en lourd 4.454 tonnes. Construit en 1991 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. 33 ans.

Juin 2021, *Omega Star*, en chargement au port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Sierra Leone depuis décembre 2016; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2015).
Société de classification Dromon Bureau of Shipping depuis mars 2019; performance moyenne. Précédemment RINA.

Propriétaire depuis novembre 2016 Karazi Ro Ltd enregistré au Libéria, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie). Karazi Shipping Co déclare une flotte de 3 bétaillères maritimes en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, les *Gamma Star*, *Karazi* et *Omega Star* toujours agréées par l'Union européenne.

4 détentions : en 2004 à Terneuzen (Pays-Bas), en 2008 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2013 à Ashdod (Israël) et en 2016 à Ravenne (Italie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 8 fois à Alger (Algérie), Aqaba (Jordanie), Bandar Abbas (Iran), Midia (Roumanie, 2 fois), Tarragone (Espagne), Tripoli (Liban) et Vila do Conde (Brésil) pour un total de 29 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie), Patras (Grèce), Tolu (Colombie), Tripoli (Liban, 3 fois) et Vila do Conde (Brésil, 5 fois) pour un total de 26 déficiences

2019-2020		**2021-2023**	
Omega Star	**8917742**	***Omega Star***	**8917742**
Certificats et documents	9	Certificats et documents	8
Engins de sauvetage	4	Sécurité de la navigation	5
Sécurité incendie	3	Engins de sauvetage	5
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Conditions de vie et de travail	3
Systèmes de secours	2	Systèmes de secours	2
Lignes de chargement	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	1
Sécurité de la navigation	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Communications radio	1
Communications radio	1		**26**
Conditions de vie et de travail	1		
État structurel	1		
	29		

Il a fait escale à Patras (Grèce), Istanbul (Türkiye), Midia (Roumanie) et Jeddah (Arabie Saoudite) en mai 2023, Carthagène (Espagne) en juillet et Vila do Conde (Brésil) en août, Aqaba en septembre, Vila do Conde et Carthagène (Espagne) en octobre, Jeddah en novembre, Vila do Conde en décembre.

Localisation, janvier 2024 : canal de Suez, en route de Jeddah (Arabie Saoudite) à destination de Vila do Conde via Carthagène (Espagne).

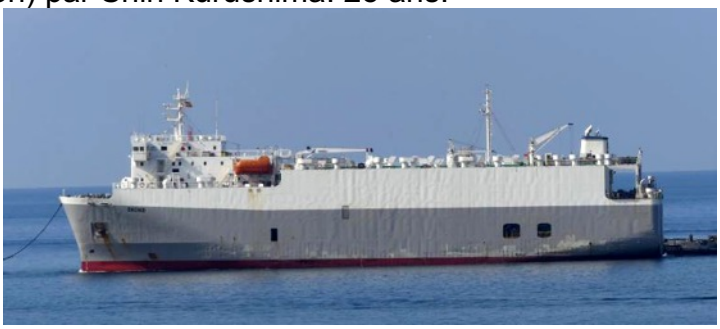
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie.

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 10/07/2020. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Orchid (ex-*City of Rome*). OMI 9174763. Ex-voiturier converti en 2020 à l'âge de 21 ans. Il est toujours enregistré comme voiturier. Longueur 100 m. Port en lourd 3.769 tonnes. Construit en 1999 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 25 ans.



Juillet 2023, *Orchid*, à Escombreras (Espagne). © **Salvador Garcia Garcia**

Pavillon Panama depuis octobre 2020; liste grise. Précédemment pavillon Île de Man.
Société de classification Indian Register of Shipping depuis octobre 2020; IACS, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register of Shipping.

Propriétaire Acadia Shipping LLC enregistré aux Îles Marshall, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Safe Sea Services Sarl (Liban). Safe Sea Services Sarl déclare une flotte de 28 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, parmi lesquels 6 bétaillères maritimes, les *Freesia*, *Jouri, Nabolsi I, Orchid et Tulip* agréées par l'Union européenne et le *Nabolsi* (OMI 8204250).
Pas de détentions.
In 2022-2023 le navire a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Carthagène (Colombie), Skikda (Algérie), Tarragone (Espagne, 2 fois), et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 11 déficiences.

2021-2023

Orchid	**9174763**
Sécurité de la navigation	2
Certificats et documents	2
Prévention des pollutions - MARPOL	2
Sécurité incendie	2
Systèmes de secours	1
Autre	1
Convention sur le Travail Maritime-2006	1
	11

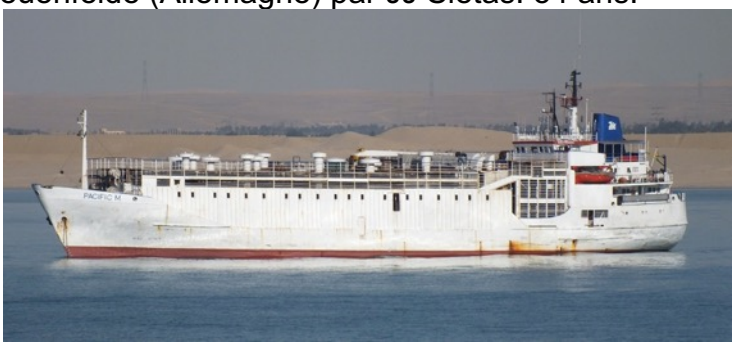
Il a fait escale à Vila do Conde (Brésil), Tasucu (Türkiye) et Beyrouth (Liban) en mai 2023, Damiette (Égypte) et Carthagène (Espagne) en juillet, Vila do Conde en août, Damiette en septembre. Il reste au mouillage au large de Sète (26-28 septembre), puis de Tarragone (30 septembre-10 octobre) et fait finalement escale à Carthagène (Espagne) le 10 octobre. Il part à destination de Vila do Conde après avoir chargé du fourrage. Il a fait escale à Tasucu (Türkiye) en novembre, Beyrouth, Tarragone et Damiette (Égypte) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale en route de Damiette à destination de Carthagène (Espagne).
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis 13/10/2020. Performance faible ou très faible.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Pacific M (ex-*Almahmoud 3*, ex-*Yesser*, ex-*Gerard Patrick Purcell*, ex-*Deichtor*, ex-*Lubbeke*, ex-*Ibesca Belgica*, ex-*Ibesca Britannia*, ex-*Lubbecke*). OMI 7041053. Ex-cargo polyvalent converti en 1984 à l'âge de 14 ans. Longueur 88 m. Port en lourd 2.568 tonnes. Construit en 1970 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 54 ans.



Novembre 2023, le *Pacific M* au mouillage dans le Grand Lac Amer. © **Andreas Schlatterer**

Pavillon Togo depuis février 2013; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Cambodge (2009).
Société de classification Global Marine Bureau Inc depuis septembre 2011; non classée. Précédemment Bureau Veritas.

Propriétaire Transporting Shipping Co SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Unifleet Management Co SA (Türkiye). Unifleet Management Co SA déclare une flotte de 7 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères maritimes, les *Pacific M, Apus et Transporter*, toutes agréées par l'Union européenne et le *Polaris-2.*

4 détentions : en 2007 à Suez (Égypte), en 2011 à Rijeka (Croatie), en 2016 à Koper (Slovénie) et en 2017 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Midia (Roumanie, 4 fois) et Beyrouth (Liban, 2 fois) pour un total de 47 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Aqaba (Jordanie) et Midia (Roumanie, 5 fois) pour un total de 38 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Pacific M	**7041053**	***Pacific M***	**7041053**
Certificats et documents	11	Convention sur le Travail Maritime-2006	9
Convention sur le Travail Maritime-2006	6	Certificats et documents	9
Sécurité de la navigation	4	Sécurité de la navigation	8
ISM	3	Sécurité incendie	4
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Communications radio	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Engins de sauvetage	1
État structurel	3	Autres déficiences	1
Engins de sauvetage	3	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Conditions de vie et de travail	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Sécurité incendie	2	ISM	1
ISPS	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Autre	1		**38**
Prévention des pollutions - MARPOL	1		
Alarmes	1		
Communications radio	1		
Systèmes de secours	1		
	47		

Il a fait escale à Midia (Roumanie), Istanbul (Türkiye) et de nouveau Midia en mai 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) en juin, Aqaba (Jordanie) en juillet, Alexandrie (Égypte) en août, Aqaba et Midia en septembre, Jeddah en octobre, Midia et Jeddah en novembre, Midia, Aqaba, Jeddah et Midia en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, en route vers le sud depuis Aqaba (Jordanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 9 novembre 2022.

Gestionnaire ISM : Unifleet Management Co SA (Türkiye) depuis le 18/11/2015. Performance faible. Unifleet Management Co SA est gestionnaire ISM d'une flotte de 6 navires dont 4 bétaillères maritimes.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••

Phoenix III (ex-*Abou Karim IV*, ex-*Letfallah 1*, ex-*Atherton Ice*, ex-*Oulmes*). OMI 7711866. Ex-cargo frigorifique converti en 2011 à l'âge de 33 ans. Longueur 96 m. Port en lourd 3.420 tonnes. Construit en 1978 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas Schiffswerft. 46 ans.

Mars 2016, *Phoenix III* au chantier de Tuzla (Türkiye). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Panama depuis janvier 2016; liste grise. Précédemment pavillons Liban (2012), Tanzanie (2011), Géorgie (2007), Cambodge (2002).
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis février 2013; performance élevée. Précédemment Maritime Lloyd Georgia.

Propriétaire Bovicom III BV aux bons soins de Bovicom Holding BV (Pays-Bas), ne déclarant toutes deux que ce seul navire.

8 détentions : en 1999, 2 fois à Bilbao (Espagne), en 2001 à Lisbonne (Portugal), de nouveau à Bilbao puis à Southampton (Royaume-Uni), en 2007 à Izmit (Türkiye), en 2008 à Rijeka (Croatie) et en 2015 à Galveston (Texas, États-Unis).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois à Chornomorsk (Ukraine, 2 fois), Haïfa (Israël), Rasa (Croatie, 2 fois) et Sines (Portugal) pour un total de 22 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois à Chornomorsk (Ukraine), Midia (Roumanie), Rasa (Croatie, 2 fois) et Sines (Portugal) pour un total de 23 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Phoenix III	**7711866**	***Phoenix III***	**7711866**
Sécurité incendie	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	6
Certificats et documents	3	Sécurité incendie	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Sécurité de la navigation	4
Systèmes de secours	2	Engins de sauvetage	1
Sécurité de la navigation	2	Prévention des pollutions - MARPOL	4
État structurel	2	Conditions de vie et de travail	1
Engins de sauvetage	2	ISM	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Systèmes de secours	1
ISM	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1		**23**
Labour Conditions	1		
	22		

En décembre 2013, il s'appelait *Abou Karim IV* et appartenait à l'armateur libanais Khalifeh Shipping Lines. Son équipage est suspecté d'avoir jeté par-dessus bord en mer Baltique des vaches mortes. Elles avaient les pattes liées, les oreilles coupées pour empêcher l'identification et avaient été éventrées. 14 carcasses se sont échouées sur des plages du Danemark et de Suède. L'*Abou Karim IV* avait quitté les États-Unis à destination d'Ust-Luga (Oblast de Leningrad, Russie) puis de Klaipeda (Lituanie). Il avait traversé des conditions de mer difficiles dans le golfe de Gascogne; le nombre de vaches mortes et jetées à la mer après cet épisode est inconnu. Le rejet de carcasses est interdit en mer Baltique, répertoriée comme zone spéciale par l'Annexe V de la Convention MARPOL.

En janvier 2016, l'*Abou Karim IV* est racheté par l'armateur hollandais Bovicom Holding BV et rebaptisé *Phoenix III*.

Il a fait escale à Midia (Roumanie), Haïfa (Israël) et Sines (Portugal) en juin 2023, Haïfa en juillet, Sines, Haïfa et Midia en août, Haïfa en septembre, Sines (Portugal) en octobre, Haïfa et Midia en novembre, Haïfa en décembre.

Localisation, janvier 2024 : mer Noire, Midia (Roumanie).

Il était agréé pour le transport de bétail vivant par la Croatie jusqu'au 12 avril 2023.

Gestionnaire ISM : Bovicom Shipmanagement BV (Pays-Bas) depuis 15/02/2017. Non classé négativement. Bovicom Ship management SA est gestionnaire ISM du seul *Phoenix III*.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Princess Hiyam (ex-*Abdulrazzak* A, ex-*Abdulrazzak*-A, ex-*Tika* ex-*Ecubea*, ex-*Dominica*, ex-*Blue Line*, ex-*Vilaro*, ex-*Megrez*, ex-*Cened*, ex-*Tjongerwal*, ex-*Cairnfreighter*). OMI 7405089. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 37 ans. Longueur 79 m. Port en lourd 3.148 tonnes. Construit en 1975 à Leer (Allemagne) par Jansen. 49 ans.

Princess Hiyam. © **Animals International**

Pavillon Togo depuis janvier 2016; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillon Cambodge (2001).
Société de classification Columbus American Register depuis janvier 2020; non classée. Précédemment Cosmos Marine Bureau Inc (2016), Global Marine Bureau Inc (2011).

Propriétaire Princess Hiyam Shipping SA enregistré au Panama aux bons soins d'Awad Aeed Al-Oadini Est (Arabie Saoudite) également exploitant du navire. Les deux compagnies ne déclarent que ce seul navire.

8 détentions : en 1999 à Ravenne (Italie), en 2004 à Vasto (Italie), en 2007 en Larnaca (Chypre) et Rhodes Island (Grèce), en 2008 de nouveau à Larnaca, en 2009 à Mersin (Türkiye), en 2012 à Tenes (Algérie) et en 2017 à Sète (France).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 4 fois à Batumi (Géorgie), Braila (Roumanie), Midia (Roumanie), Osman Digna (Soudan) pour un total de 30 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois à Batumi (Géorgie, 3 fois), Midia (Roumanie) et Osman Digna (Soudan) pour un total de 43 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Princess Hiyam	**7405089**	***Princess Hiyam***	**7405089**
Certificats et documents	8	Engins de sauvetage	10
Engins de sauvetage	5	Certificats et documents	8
Sécurité de la navigation	5	Sécurité de la navigation	7
Convention sur le Travail Maritime-2006	4	Sécurité incendie	4
Systèmes de secours	1	Communications radio	3
ISM	1	Systèmes de secours	2
Moteurs de propulsion et auxiliaires	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Autre	1
Prévention des pollutions - MARPOL	1	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Communications radio	1	ISM	1
État structurel	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Maritime Security	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
	30	État structurel	1
		Conditions de vie et de travail	1
			43

Il semble n'être exploité qu'entre Digna (Soudan) et Jeddah (Arabie Saoudite). Cf. août, septembre, octobre, novembre, décembre 2023.

Localisation, janvier 2024 : mer Rouge.

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 11 mars 2022.

Gestionnaire ISM : Adriatic for Management (Égypte) depuis le 07/06/2019. Performance faible. Adriatic for Management est également gestionnaire ISM de 3 cargos polyvalents.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••••

Sarah M (ex-*Sarah*, ex-*Nordkyn*). OMI 7808463. Ex-cargo frigorifique converti en 2014 à l'âge de 35 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1.600 tonnes. Construit en 1979 à Fevag (Norvège) par Fosen MV. 45 ans.

Pavillon Panama depuis mars 2019; liste grise. Précédemment pavillon Liban.

Société de classification Polish Register of Shipping; IACS, performance moyenne.

Propriétaire Jounieh Bay Shipping SA enregistré aux Îles Marshall aux bons soins de DMS Lines SA (Liban) qui ne déclarent toutes deux que ce seul navire.

Sarah M. © **Ethical Farming Ireland**

2 détentions : en 2003 à Ijmuiden (Pays-Bas) et en 2019 au Pirée (Grèce).

Entre 2019 et 2021, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Alger (Algérie), Philadelphie (États-Unis), Le Pirée (Grèce), Rasa (Croatie), Tenes (Algérie, 2 fois), Waterford (Irlande, 2 fois) pour un total de 14 déficiences. Les motifs de détention au Pirée portent notamment sur la sécurité de la navigation et l'ISM.

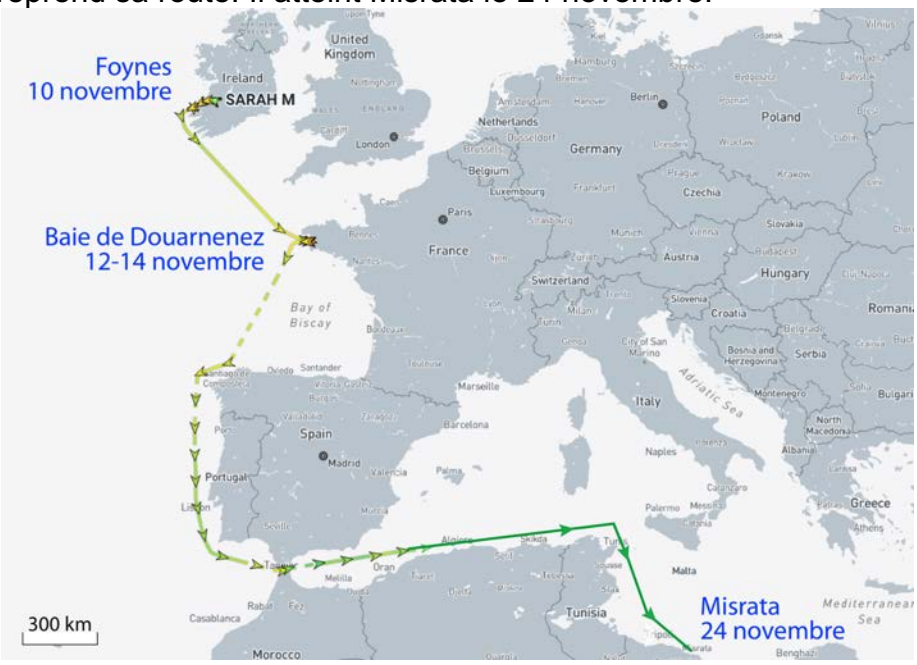
Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Égypte, 2 fois), Bizerte (Tunisie), Le Pirée (Grèce) et Rasa (Croatie, 3 fois) pour un total de 7 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Sarah M	**7808463**	***Sarah M***	**7808463**
Certificats et documents	3	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	3	Certificats et documents	1
Engins de sauvetage	2	Sécurité de la navigation	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Engins de sauvetage	1
Sécurité de la navigation	2	Prévention des pollutions - MARPOL	1
ISM	1		**7**
Conditions de vie et de travail	1		
	14		

En novembre 2022, le *Sarah M* en route d'Alger à Foynes (Irlande) porte secours à un migrant au large de Cao de Gata près d'Almeria (Espagne). Il est confié au navire espagnol de recherches et de sauvetage en mer *Salvamar Spica* et précise que 12 autres personnes se trouvaient sur le bateau qui a coulé. 2 seront secourus ultérieurement.

Le *Sarah M* a fait escale à Tarragone (Espagne) et Misrata (Libye) en juin 2023, Sète (France) et Casablanca (Maroc) en juillet, Tarragone, Misrata, Rasa (Croatie) et Misrata encore en août, Sète et Alger en septembre. Il était annoncé à Sète fin septembre mais reste au mouillage à l'extérieur avant de finalement rejoindre Carthagène (Espagne) puis Misrata (Libye) en octobre.

Il gagne Foynes (Irlande) en novembre. Il en repart le 10 novembre à destination de Misrata (Libye). Il doit se mettre à l'abri de la tempête Ciaran en baie de Douarnenez du 12 au 14 novembre puis reprend sa route. Il atteint Misrata le 24 novembre.



Parcours du *Sarah M* de Foynes à Misrata, 10 - 24 novembre 2023. **Screenshot MarineTraffic**

Le *Sarah M* est suspecté d'avoir jeté des taurillons morts à la mer, des carcasses ayant été découvertes sur des plages de Bretagne (cf. dans ce rapport le chapitre "Incident" p. 29).

Le *Sarah M* retourne à Foynes le 16 décembre et en repart le 5 janvier.
Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, en route de Foynes à destination d'Alger (Algérie)

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Irlande du 30 avril 2020 au 24 janvier 2024.

Gestionnaire ISM : Fleetmed Management SA (Grèce) depuis janvier 2020, gestionnaire ISM du seul *Sarah M*. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

Août 2020, mouton tombé à l'eau pendant chargement sur le *Sarah M* à Carthagène (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••••

Shorthorn Express. OMI 9167318. Longueur 117 m. Port en lourd 4.422 tonnes. Construit en 1998 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen. 26 ans.

2020, *Shorthorn Express*. **© Ethical Farming Ireland**

Pavillon Luxembourg; liste blanche. Précédemment pavillon Philippines.
Classification Registro Italiano Navale depuis septembre 2017; IACS, performance élevée.

Propriétaire Westerschelde Shipping BV aux bons soins de Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 13 bétaillères maritimes en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM dont les *Shorthorn Express* et *Ganadao Express* agréées par l'Union européenne.
Livestock Express BV est une filiale de Vroon BV (Pays-Bas) qui exploite une flotte de navires de services à l'offshore (Vroon Offshore Services), de tankers de produits pétroliers raffinés (Iver Ships) et de bétaillères maritimes (Livestock Express BV).

Pas de détentions.
Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 6 fois, mais jamais dans un port européen, à Darwin (Australie, 3 fois), Fremantle (Australie), Panjang (Indonésie) et Philadelphie (États-Unis) pour un total de 24 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 10 fois, à Carthagène (Espagne), Haïfa (Israël, 2 fois), Imbituba (Brésil), Philadelphie (États-Unis, 3 fois), Rasa (Croatie) et Vila do Conde (Brésil) pour un total de 7 déficiences.

2019-2020		2021-2023	
Shorthorn Express	**9167318**	***Shorthorn Express***	**9167318**
Sécurité incendie	6	État structurel	2
Engins de sauvetage	3	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
État structurel	2	Engins de sauvetage	1
ISM	2	Gestion des eaux de ballast	1
Prévention des pollutions	2	Sécurité structurelle	1
Conditions de vie et de travail	2		**7**
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Convention sur le Travail Maritime-2006	**1**		
Étanchéité eau de mer/intempéries	1		
Alarmes	1		
Systèmes de secours	1		
Sécurité de la navigation	1		
	24		

Il a fait escale à Philadelphie (États-Unis) en mars 2023, Bandirma (Türkiye) en mai, Imbituba (Brésil) en juin, Tasucu (Türkiye) et Carthagène (Espagne) en juillet, Vila do Conde (Brésil) en août, Damiette (Égypte) en septembre, Yanbu (Arabie Saoudite) en octobre, Wilmington (États-Unis) en novembre, Yanbu en décembre.

Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique Nord, Wilmington (États-Unis).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Irlande du 11 octobre 2020 au 11 octobre 2025 et par la Croatie jusqu'au 4 mai 2027.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 20/02/2019. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard

••••••••••••••••••••••

Spiridon II (ex-*Mikhail Cheremnykh*). OMI 7311329. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 38 ans. Longueur 97 m. Port en lourd 4.054 tonnes. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Hollming. 51 ans.

Pavillon Togo depuis octobre 2018; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillons Liban (2014), Togo (2009) et Russie (1992).

Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis août 2019; performance élevée. Précédemment Phoenix Register of Shipping (2013).

Propriétaire JMR Shipping SA enregistré au Honduras, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Murr Shipping SA (Honduras) qui ne déclare également que ce seul navire.
Gestionnaire ISM Murr Management SA basé au Liban et gestionnaire du seul *Spiridon II*.

9 détentions : en 2009 à Split (Croatie) et Damiette (Égypte), en 2010 à Limassol (Chypre) et Novorossiysk (Russia), en 2012 à Vila do Conde (Brésil), en 2015 au Pirée (Grèce), en 2018 à Malaga (Espagne), en 2020 à Koper (Slovénie) et en 2022 à Tarragone (Espagne).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Espagne, 3 fois), Carthagène (Colombie), Koper (Slovénie), Rijeka (Croatie), Vila Do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 76 déficiences. Les motifs de détention à Koper portent notamment sur l'état structurel, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, la sécurité incendie, l'ISM et les engins de sauvetage.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Colombie, 3 fois), Eleusis (Grèce), Larnaca (Chypre), Le Pirée (Grèce, 3 fois), Puerto Cabello (Venezuela), Tarragone (Espagne) et Vila Do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 74 déficiences. Les motifs de détention à Tarragone portent notamment sur les certificats et documents, les moteurs de propulsion et auxiliaire et l'ISM.

2019-2020		**2021-2023**	
Spiridon II	**7311329**	***Spiridon II***	**7311329**
État structurel	18	Convention sur le Travail Maritime-2006	13
Convention sur le Travail Maritime-2006	16	Certificats et documents	9
Étanchéité eau de mer/intempéries	7	Sécurité incendie	9
Sécurité de la navigation	6	Sécurité de la navigation	8
Sécurité incendie	5	Prévention des pollutions - MARPOL	6
Certificats et documents	4	État structurel	5
Moteurs de propulsion et auxiliaires	4	Étanchéité eau de mer/intempéries	5
ISM	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	5
Sécurité structurelle	3	Systèmes de secours	3
Conditions de vie et de travail	3	Alarmes	2
Lignes de chargement	2	Conditions de vie et de travail	2
Prévention des pollutions - MARPOL	2	ISM	2
Autres déficiences	1	Engins de sauvetage	2
Engins de sauvetage	1	Communications radio	2
Alarmes	1	ISPS, Maritime Security	1
	76		**74**

Juin 2018, *Spiridon II*, en chargement au port de Carthagène (Espagne). **© Animal Welfare Foundation**

Le 28 février 2022, le *Spiridon II* qui fait route de Tarragone à Aqaba (Jordanie) est victime d'une panne de moteur au sud-ouest de la côte crétoise. L'équipage ne parvient pas à réparer. Le 2 mars, il est remorqué jusqu'à l'île de Cythère à la pointe sud-est du Péloponnèse puis à Eleusis. Il transporte 300 taurillons chargés en France et 7600 moutons chargés en Espagne. Les animaux étant considérés comme des animaux d'exportation, ils ne peuvent règlementairement revenir en Europe et être déchargés. Ils sont transférés directement sur l'*Adel I*, lui aussi agréé par l'Union européenne, par une rampe placée entre les deux navires. L'*Adel I* arrive finalement à Aqaba le 9 mars. Les conséquences du voyage à rallonge éventuellement fatales pour les bovins et moutons ne sont pas connues

Il a fait escale à Carthagène (Colombie) en juin 2023, Beyrouth (Liban) en juillet, Rasa (Croatie) et Beyrouth en août, Carthagène (Espagne) en septembre, Vila do Conde (Brésil) en octobre, Tasucu (Türkiye) et Beyrouth en novembre, Carthagène (Colombie) en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route de Carthagène (Colombie) à destination d'Aqaba (Jordanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne jusqu'au 20 juin 2024.

Gestionnaire ISM : Murr Management SA (Liban) depuis le 19/10/2018. Performance faible ou très faible.

Profil de risque du navire : 5 points, navire à haut risque.

••••••••••••••••••••••••

Taiba (ex-*Frio Monaco*, ex-*Frio Ionian*, ex-*African Warrior II*, ex-*Souss*). OMI 7708807. Ex-cargo frigorifique converti en 2010 à l'âge de 32 ans. Longueur 105 m. Port en lourd 4.193 tonnes. Construit en 1978 à Shimizu (Japon) par Miho. 46 ans.

Août 2019, *Taiba*, à Berbera (Somalie). © **Vovashap**

Pavillon Tanzanie depuis juillet 2016; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Comores (2014), Sierra Leone (2011), Tanzanie (2010), Moldavie (2008).
Société de classification Maritime Bureau of Shipping depuis juin 2017; non classée.

Propriétaire Mas Shipping Ltd enregistré aux Îles Marshall, armateur et également exploitant de ce seul navire.

8 détentions : en 2001 à Kaliningrad (Russia), en 2003 à Hachinohe (Japon), en 2005 à Antalya (Türkiye), en 2006 à deux reprises à Novorossiysk (Russia), en 2010 à deux reprises à Suez (Égypte) et en 2016 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 7 fois à Carthagène (Espagne), Midia (Roumanie, 3 fois), Suez (Égypte, 2 fois), Vila do Conde (Brésil) pour un total de 50 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Al Adabiya (Égypte), Aqaba (Jordanie, 2 fois), et Midia (Roumanie, 4 fois), pour un total de 52 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Taiba	**7708807**	***Taiba***	**7708807**
Convention sur le Travail Maritime-2006	11	Convention sur le Travail Maritime-2006	11
Prévention des pollutions - MARPOL	7	Certificats et documents	11
Sécurité de la navigation	6	Sécurité de la navigation	8
Certificats et documents	6	État structurel	4
Engins de sauvetage	3	Étanchéité eau de mer/intempéries	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Engins de sauvetage	2
Lignes de chargement	3	ISM	2
Systèmes de secours	1	Sécurité incendie	2
Sécurité incendie	1	Communications radio	2
État structurel	1	Systèmes de secours	2
ISM	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Communications radio	1	Conditions de vie et de travail	1
Signaux d'alarme	1		**52**
Déficiences d'exploitation	1		
Sécurité structurelle	1		
	50		

Il a fait escale à Berbera (Somalie) en juillet 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) et Berbera en août, Jeddah en septembre, Midia (Roumanie) et Jeddah en octobre. Il est entré au chantier naval de Tuzla (Türkiye) le 28 novembre. Il quitte Tuzla le 3 janvier 2024.

Localisation, janvier 2024 : mer Noire, Midia (Roumanie).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 22 juillet 2022.

Gestionnaire ISM : Itqan Ship Management & Operation (Émirats arabes unis) depuis le 22/08/2021. Non classé négativement. Itqan Ship Management & Operation est également gestionnaire ISM de la bétaillère maritime *Yosor* (OMI 7819113) précédemment agréée par l'Union européenne (cf. Rapport 2021, p. 143) et de 4 vraquiers.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard

••••••••••••••••••••••••

Transporter (ex-*Almahmoud Transporter*, ex-*Trust Dubai*, ex-*Sun Bird*, ex-*Ariake Maru No.3*). OMI 8701387. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 23 ans. Longueur 108 m. Port en lourd 3.725 tonnes. Construit en 1987 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. 37 ans.

Janvier 2021, *Transporter* à Carthagène (Espagne),. © **Isidoro Hernandez Ferrer**

Pavillon Panama depuis juillet 2010; liste grise. Précédemment pavillon Comores (2009).
Société de classification International Naval Surveys Bureau depuis octobre 2010; performance élevée. Précédemment Korean Register of Shipping.

Propriétaire Global Transport For Livestock enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Naseem Al Bahar General Trading LLC Co (Émirats arabes unis). Naseem Al Bahar General Trading LLC Co exploite une flotte de 3 bétaillères maritimes, les *Atlantic M* et *Transporter* toutes deux agréées par l'Union européenne et le *Polaris-2* (OMI 8417625).

Détenu en 2007 à Vladivostok (Russia) et en 2013 à Vila do Conde (Brésil).

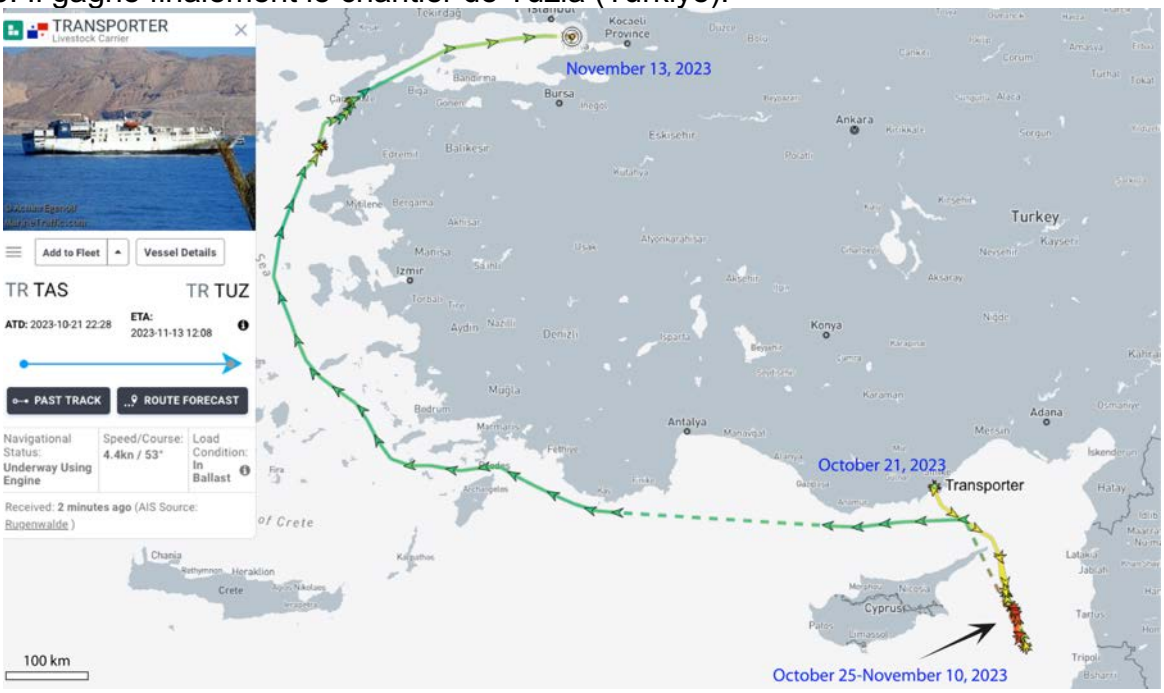
Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 13 fois à Carthagène (Espagne), Rio de Janeiro (Brésil, 2 fois), Rio Grande (Brésil), Sao Sebastiao (Brésil, 2 fois), Tripoli (Liban), Vila do Conde (Brésil, 6 fois) pour un total de 6 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban), Carthagène (Colombie, 2 fois) Carthagène (Espagne, 2 fois), Ceuta (Espagne), Puerto Cabello (Venezuela), Sao Sebastiao (Brésil, 3 fois), Tripoli (Liban) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 38 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Transporter	**8701387**	***Transporter***	**8701387**
Certificats et documents	2	Sécurité de la navigation	6
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Certificats et documents	5
Engins de sauvetage	1	Convention sur le Travail Maritime-2006	4
Sécurité de la navigation	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
	6	Sécurité structurelle	4
		Prévention des pollutions - MARPOL	3
		Étanchéité eau de mer/intempéries	3
		ISM	2
		Conditions de vie et de travail	2
		Sécurité incendie	2
		Communications radio	1
		Systèmes de secours	1
		Engins de sauvetage	1
			38

Il a fait escale à Rio de Janeiro en avril 2023, Agadir (Maroc) et Carthagène (Espagne) en mai, Sao Sebastiao (Brésil), Mindelo (Cap Vert), Carthagène (Espagne) et Tripoli (Liban) en août, Carthagène (Espagne) et Sao Sebastiao (Brésil) en septembre, Carthagène (Espagne) et Tasucu (Türkiye) en octobre.

Le *Transporter* quitte Tasucu sur ballast le 21 octobre 2023 et reste au mouillage au large de Tripoli (Liban) jusqu'au 10 novembre. Il est signalé "sans commandement" à partir du 25 octobre. Il gagne finalement le chantier de Tuzla (Türkiye).



Parcours du *Transporter* du 21 octobre au 13 novembre 2023. **Screenshot Marine Traffic**

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, il quitte Tuzla le 28 décembre 2023 et reste au mouillage. Il gagne finalement Midia;

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 6 août 2018.

Gestionnaire ISM : Unifleet Management Co SA (Türkiye) depuis le 24/10/2012. Performance faible. Unifleet Management Co SA est gestionnaire ISM d'une flotte de 6 navires dont 4 bétaillères maritimes, les *Apus*, *Pacific M* et *Transporter* agréés par l'Union européenne et le *Polaris-2* (OMI 8417625).

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Tuleen (ex-*Blue Moon I*, ex-*Blue Moon*, ex-*Kaptan Husamettin*, ex-*First Bloom*, ex-*Ocean Fleet 1*, ex-*Ocean Fleet*, ex-*Karen Danielsen*). OMI 7396630. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 37 ans. Longueur 83 m. Port en lourd 3.016 tonnes. Construit en 1975 à Westerbroek (Pays-Bas) par EJ Smit. 49 ans.

Pavillon Palaos depuis avril 2021; liste grise. Précédemment pavillons Togo (2017), Cambodge (2013), Sierra Leone (2009), Géorgie (2004), Cambodge (2003) et République Démocratique du Cono, un enregistrement usurpé.

Société de classification Phoenix Register of Shipping; performance moyenne. Précédemment Cosmos Marine Bureau Inc.

Le togolais *Blue Moon I*. © **Animals International**

Propriétaire Global Safety Ltd (Roumanie), armateur de ce seul navire dont il est aussi le gestionnaire ISM.

10 détentions : en 2003 à Hakata (Japon), en 2004 à Kawasaki (Japon), en 2008 à Mykolaiv (Ukraine), en 2009 à Mersin (Türkiye), en 2010 à Pula (Croatie), en 2011 à Kavala (Grèce), en 2017 à Sète (France), en 2018 à Koper (Slovénie) et pendant 55 jours à Siteia (Grèce) et en 2021 de nouveau à Sète (FranceBanni des ports du Mémorandum de Paris en avril 2018 pour une durée de trois mois. Il accomplit sa peine et reprend sa routine.

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 5 fois à Alger (Algérie), Casablanca (Maroc), Koper (Slovénie), Sète (France, 2 fois) pour un total de 21 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 5 fois à Constantza (Roumanie), Midia (Roumanie), Poti (Géorgie), Reni (Ukraine) et Sète (France) pour un total de 26 déficiences. Les motifs de détention à Sète portent notamment sur les communications radio et les systèmes de secours.

2019-2020		**2021-2023**	
Blue Moon I	**7396630**	***Tuleen*, ex-*Blue Moon I***	**7396630**
Sécurité de la navigation	5	Certificats et documents	9
Certificats et documents	4	Sécurité de la navigation	7
Convention sur le Travail Maritime-2006	2	Communications radio	3
Prévention des pollutions	2	Systèmes de secours	3
Sécurité incendie	2	Engins de sauvetage	1
ISM	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
Engins de sauvetage	1	Sécurité incendie	1
Autres déficiences	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
État structurel	1		**26**
Étanchéité eau de mer/intempéries	1		
Systèmes de secours	1		
	21		

Il a fait escale à Haïfa (Israël) en juillet 2023, Midia (Roumanie) en août, Haïfa en septembre, Koper (Slovénie) et Haïfa en octobre, Midia et Haïfa en novembre. Il quitte Haïfa le 1er décembre et se met au mouillage au large d'Aliaga (Türkiye) le 13 décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, au large d'Aliaga, avant de se diriger vers Midia en fin de mois.

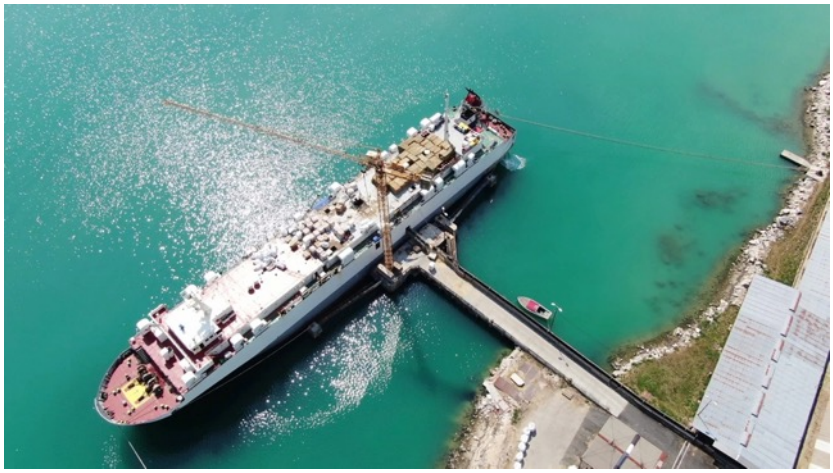
Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 8 août 2021.

Gestionnaire ISM : Global Safety Ltd (Roumanie) depuis le 08/04/2021. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Tulip (ex-*Tinkerbell Mar*, ex-*Ariake Maru N°.12*). OMI 8614273. Ex-voiturier converti en 2019 à l'âge de 32 ans. Longueur 102 m. Port en lourd 2.012 tonnes. Construit en 1987 à Saiki (Japon) par Honda. 37 ans.



Juin 2021, *Tulip*, port de Rasa (Croatie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Liban depuis novembre 2011; liste grise. Précédemment pavillon Jamaïque.
Société de classification Phoenix Register of Shipping; performance moyenne. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai.

Propriétaire Rihab Shipping SA enregistré au Panama, armateur de ce seul navire, aux bons soins de Safe Sea Services SARL (Liban). Safe Sea Services Sarl déclare une flotte de 28 navires en tant qu'exploitant et pour 23 d'entre eux également en tant que gestionnaire ISM. La flotte comprend des tankers, des vraquiers, des cargos polyvalents, un navire à passagers et 6 bétaillères maritimes, les *Jouri*, *Freesia*, *Tulip*, *Orchid* et *Nabolsi I* agréés par l'Union européenne et le *Nabolsi* (OMI 8204250).

Détenu en 2014 à Alexandrie (Égypte).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 8 fois à Aqaba (Jordanie), Carthagène (Colombie, 3 fois), Carthagène (Espagne), Midia (Roumanie), Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 20 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Alexandrie (Égypte), Bizerte (Tunisie), Carthagène (Espagne), Rasa (Croatie), Tarragone (Espagne) et Vila do Conde (Brésil) pour un total de 15 déficiences.

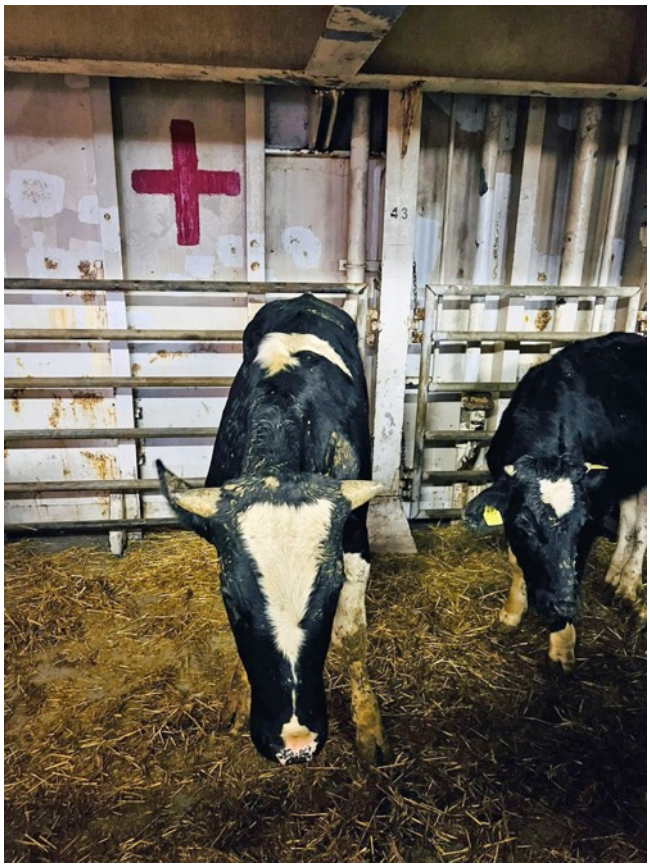
2019-2020		**2021-2023**	
Tulip	**8614273**	***Tulip***	**8614273**
Certificats et documents	4	Sécurité de la navigation	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Sécurité incendie	3
Sécurité de la navigation	2	Autres déficiences	2
Engins de sauvetage	2	Convention sur le Travail Maritime-2006	2
Lignes de chargement	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Engins de sauvetage	1
Matières dangereuses	1	État structurel	1
Conditions de travail	1	Certificats et documents	1
Sécurité structurelle	1		**15**
Sécurité incendie	1		
Autres déficiences	1		
	20		

Il a fait escale à Vila do Conde (Brésil), Mindelo (Cap-Vert) et Carthagène (Espagne) en août 2023, Tasucu (Türkiye) et Beyrouth (Liban) en septembre, Carthagène (Espagne), Misrata (Libye), Tarragone (Espagne) et Casablanca (Maroc) en octobre, Carthagène (Espagne), Misrata (Libye) et Tarragone (Espagne) encore en novembre, Beyrouth, puis Carthagène (Espagne) et Misrata en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée occidentale, au mouillage à Alger en provenance de Misrata (Libye).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par l'Espagne.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services SARL (Liban) depuis le 20/09/2019. Performance faible ou très faible.
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.



Novembre 2021, arrivés blessés par camion à Tarragone (Espagne), "hospitalisés" à bord du navire. © **Animal Welfare Foundation**

••••••••••••••••••••••

Unimar Livestock (ex-*Alpha Livestock 19*, ex-*Herford Livestock*, ex-*Chahbaa V*, ex-*Rabunion XIX*, ex-*Beckumersand*). OMI 7021821. Ex-porte-conteneurs converti en 1983 à l'âge de 13 ans. Longueur 92 m. Port en lourd 2.007 tonnes. Construit en 1970 à Brake (Allemagne) par Luhring. 54 ans.

Novembre 2014, l'*Alpha Livestock 19* au départ de Koper (Slovenie). © **Animal Welfare Foundation**

Pavillon Togo depuis janvier 2013; liste noire, risque moyen à haut. Précédemment pavillons Cambodge (1997), Honduras (1994).
Société de classification Columbus American Register depuis janvier 2013; non classée.

Propriétaire depuis juillet 2020 Unimar Shipping Co Corp (Türkiye), armateur, exploitant et gestionnaire ISM de ce seul navire.

4 détentions : en 2006, 2007 et 2010 à Suez (Égypte) et en 2013 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 5 fois à Midia (Roumanie, 4 fois) et Aqaba (Jordanie) pour un total de 43 déficiences.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 8 fois à Batumi (Géorgie, 2 fois), Laurium (Grèce), Midia (Roumanie, 4 fois) et Mykolaiv (Ukraine) pour un total de 64 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Unimar Livestock	**7021821**	***Unimar Livestock***	**7021821**
Certificats et documents	12	Certificats et documents	13
Convention sur le Travail Maritime-2006	5	Sécurité de la navigation	13
Sécurité incendie	5	Convention sur le Travail Maritime-2006	10
Engins de sauvetage	4	Engins de sauvetage	6
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Systèmes de secours	4
Sécurité de la navigation	3	ISM	4
Prévention des pollutions - MARPOL	2	Communications radio	4
ISM	2	Sécurité incendie	3
Communications radio	2	État structurel	2
Conditions de travail	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Systèmes de secours	1	ISPS	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Conditions de vie et de travail	1
Autres déficiences	1	Prévention des pollutions - MARPOL	1
	43	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
			64

Il a fait escale à Carthagène (Espagne) en mai 2023, Jeddah (Arabie Saoudite) en juin, Aqaba (Jordanie) Carthagène (Espagne) et Aqaba again en août, Batumi (Géorgie) en septembre, Jeddah et Carthagène en octobre, Aqaba et Batumi en novembre, Jeddah et Midia en décembre

Localisation, janvier 2024 : Mer Rouge, en route de Djibouti à destination de Jeddah.

Il est agréé pour le transport de bétail par la Roumanie depuis le 12 février 2021.

Gestionnaire ISM : Unimar Shipping Co Corp (Türkiye) depuis le 04/08/2020, gestionnaire ISM du seul *Unimar Livestock*. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Uranus II (ex-*Elif*, ex-*Trader*, ex-*Yulia*, ex-*Kapitan Kabardukov*, ex-*Seacross*, ex-*Kometa*, ex-*Lieke*, ex-*Alma Ata*). OMI 9057214. Ex-cargo polyvalent converti en 2019 à l'âge de 27 ans. Longueur 86 m. Port en lourd 3.092 tonnes. Construit en 1992 à Drobeta (Roumanie) par Severnav. 32 ans.

Uranus II. © **Animals International**

Pavillon Sierra Leone depuis avril 2019; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Comores (2017), Îles Cook (2011), Malte (2011), Saint-Kitts-et-Nevis (2006).

Société de classification Phoenix Register of Shipping depuis octobre 2017; performance moyenne. Précédemment Russian Maritime Register of Shipping.

Propriétaire Uranus Shipping & Transport Co (Türkiye) aux bons soins d'Uranus Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd Sti (Türkiye) qui déclare une flotte de 2 bétaillères maritimes, les *Uranus L* et *Uranus II* toutes deux agréées par l'Union européenne.

14 détentions : en 1999 pendant 360 jours à Rotterdam (Pays-Bas), en 2005 pendant 43 jours à Drogheda (Irlande), en 2006 à Lisbonne (Portugal), en 2008 pendant 15 jours à Anvers (Belgique) puis pendant 30 jours à Bayonne (France), en 2010 pendant 32 jours à Chalkis (Grèce) puis à Ancone (Italie), en 2012 à Damiette (Égypte), en 2013 à Alanya (Türkiye), en 2014 à Salamis (Grèce), en 2018 à Novorossiysk (Russie) et Trieste (Italie), en 2019 à Sines (Portugal) et en 2020 à Midia (Roumanie).

Entre 2019 et 2020, le navire a été détenu deux fois à Sines et à Midia et inspecté 8 fois à Haïfa (Israël), Midia (Roumanie, 2 fois), Rasa (Croatie), Setubal (Portugal), Sines (Portugal, 3 fois) pour un total de 53 déficiences. Les motifs de détention à Sines et Midia portent notamment sur les certificats et documents, la sécurité de la navigation, les moteurs de propulsion et auxiliaire, l'état structurel, les systèmes de secours, les engins de sauvetage, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, l'ISM et la prévention des pollutions.

2023, *Uranus II*. © **PATAV**

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 4 fois à Midia (Roumanie, 2 fois), Setubal (Portugal, 2 fois) et Sines (Portugal) pour un total de 21 déficiences.

2019-2020		2021-2023	
Uranus II	**9057214**	***Uranus II***	**9057214**
Certificats et documents	10	État structurel	3
Sécurité incendie	6	Convention sur le Travail Maritime-2006	3
Convention sur le Travail Maritime-2006	5	Certificats et documents	2
Sécurité de la navigation	5	Systèmes de secours	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Sécurité incendie	2
État structurel	4	ISM	2
Systèmes de secours	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Engins de sauvetage	3	Plan de gestion des eaux de ballast	2
Communications radio	2	Sécurité de la navigation	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	Prévention des pollutions	1
ISM	2	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Prévention des pollutions	2		**21**
Conditions de vie et de travail	2		
Autre	1		
Alarmes	1		
	53		

Le 29 mai 2015, le capitaine et le chef mécanicien du navire, alors nommé *Trader*, on été arrêtés à Volos (Grèce) pour des accusations de trafic de carburant.

Le 23 octobre 2019, l'*Uranus II* tombe en panne de moteur peu après avoir quitté le port de Sines (Portugal) avec 1.400 bovins et 2.000 moutons. Il doit être remorqué au port. Il est autorisé à repartir le 29 octobre après achèvement des réparations.

L'*Uranus II* était sur la liste des navires à surveiller du Mémorandum de la mer Noire et interdit d'accès à ses ports jusqu'au 31 mars 2020. En janvier 2020, il a été banni pour une durée de trois mois des ports du Mémorandum de Paris.

Il a fait escale à Setubal (Portugal) et Haïfa (Israël) en avril 2023, Sines (Portugal) et Ashdod (Israël) en mai, Sines et Haïfa en juin, juillet, août et septembre, Tuzla (Türkiye) et Sines en octobre, Haïfa et Setubal en novembre, Haïfa et Sines en décembre, Haïfa en janvier 2024.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, en route depuis Haïfa, à destination de Sines (Portugal).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par le Portugal.

Gestionnaire ISM : Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) depuis le 05/04/2019. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••

Uranus L (ex-*Feyza,* ex-*Som*, ex-*Pamir Ozgul, ex-Polar, ex-Tormes*, ex-*Pena Labra*). OMI 8129254. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 34 ans. Longueur 77 m. Port en lourd 3.116 tonnes. Construit en 1982 à Santander (Espagne) par Atlantico. 42 ans.

Novembre 2021, *Uranus L*, au large de l'Algérie,. © **Metind 80**

Pavillon Sierra Leone depuis avril 2016; liste noire, risque moyen.
Société de classification Overseas Marine Certification Services depuis novembre 2016; performance moyenne.

Propriétaire Uranus Shipping & Transport Co aux bons soins d'Uranus Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd Sti (Türkiye). Uranus Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd Sti exploite une flotte de 2 bétaillères maritimes, les *Uranus L* et *Uranus II* toutes deux agréées par l'Union européenne.

7 détentions : en 1998 à La Corogne (Espagne), en 2002 à Gênes (Italie), en 2005 à Bilbao (Espagne) et Castellon de la Plana (Espagne), en 2017 à Haïfa (Israël), en 2018 à Setubal (Portugal) et en 2019 de nouveau à Haïfa.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu à une reprise à Haïfa en Israël et inspecté à 6 reprises : 2 fois à Haïfa, 2 fois à Setubal (Portugal) et une fois à Midia (Roumanie) ainsi qu'à Sète (France) pour un total de 38 déficiences. Les motifs de détention à Haïfa portent notamment sur la prévention des pollutions.

Entre 2021 et 2023, le navire a été inspecté 2 fois à Setubal (Portugal) pour un total de 2 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Uranus L	**8129254**	***Uranus L***	**8129254**
Sécurité de la navigation	8	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Certificats et documents	5	Sécurité de la navigation	1
Conditions de vie et de travail	5		**2**
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4		
Systèmes de secours	3		
Sécurité incendie	3		
Communications radio	2		
État structurel	2		
Prévention des pollutions	2		
ISM	1		
Engins de sauvetage	1		
Convention sur le Travail Maritime-2006	1		
Autres déficiences	1		
	38		

Il a fait escale à Setubal (Portugal) et Haïfa (Israël) en avril 2023, Setubal en mai, Setubal en juillet et Haïfa en août, Setubal en septembre, Haïfa en octobre, Midia et Haïfa en novembre, Midia et Haïfa en décembre.

Localisation, janvier 2024, océan Atlantique, Setubal (Portugal).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par le Portugal.

Gestionnaire ISM : Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) depuis le 09/05/2017. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 2 points, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Victory (ex-*Zaher 1*, ex-*Med Vision*, ex-*Aylmer*, ex-*Assil*, ex-*Scan Nordic*, ex-*Nordic*, ex-*Nordic Link*). OMI 7931985. Ex-roulier converti en 2012 à l'âge de 31 ans. Longueur 120 m. Port en lourd 6.805 tonnes. Construit en 1981 à Stockholm (Suède) par Finnboda Varf. 43 ans.

Pavillon Liban depuis avril 2012; liste grise. Précédemment pavillons Sierra Leone (2010), Moldavie (2009).
Société de classification Bureau Veritas depuis août 2013; IACS, performance élevée.

Propriétaire Dodi Shipping Ltd enregistré aux Seychelles, armateur de ce seul navire, aux bons soins d'Ania Marine Ltd (Liban). Ania Marine Ltd déclare une flotte de 3 bétaillères maritimes comme exploitant et gestionnaire ISM, les *Freedom*, *Elevation* et *Victory* toutes agréées par l'Union européenne.

Août 2020, *Victory*, port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

7 détentions en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2004 à Philadelphie (États-Unis), en 2007 à Sète (France) et Trieste (Italie), en 2009 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2010 à Beyrouth (Liban) et au Pirée (Grèce).

Entre 2019 et 2020, le navire a été inspecté 8 fois à Carthagène (Espagne), Osman Signa (Soudan), Vila do Conde (Brésil, 6 fois) pour un total de 5 déficiences signalées par les seuls inspecteurs espagnols.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Alexandrie (Égypte), Carthagène (Colombie), Carthagène (Espagne, 2 fois), Puerto cabello (Venezuela), Rio Grande (Brésil) et Vila do Conde (Brésil, 3 fois) pour un total de 10 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Victory	**7931985**	***Victory***	**7931985**
Convention sur le Travail Maritime-2006	3	Certificats et documents	3
Certificats et documents	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Étanchéité eau de mer/intempéries	1	Lignes de chargement	1
	5	Sécurité de la navigation	1
		Engins de sauvetage	1
		Autres déficiences	1
		Étanchéité eau de mer/intempéries	1
			10

Il a fait escale à Vila do Conde en juin 2023, Beyrouth (Liban)) en juillet, Tripoli (Liban) en août, Carthagène (Espagne) et Rio Grande (Brésil) en novembre, Carthagène (Espagne), Alger (Algérie) et Beyrouth en décembre.

Localisation, janvier 2024 : Méditerranée orientale, au large de Tripoli (Liban).

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la France.

Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis 01/01/2016. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

WMF Express (ex-*Holstein Express*, ex-*Orient 11*, ex-*Leader I*, ex-*Leader*, ex-*Ariake Maru No 8*). OMI 9004413. Ex-roulier converti en 2009 à l'âge de 18 ans. Longueur 108 m. Port en lourd 3.873 tonnes. Construit en 1991 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. 33 ans.

Pavillon Guinée Bissau depuis décembre 2023; non classé. Précédemment pavillons Panama (janvier 2022), Luxembourg (2014) et Panama.
Société de classification RINA depuis décembre 2016; IACS, performance élevée.

Racheté en janvier 2022 par Perama Shipmanagement Ltd (Grèce) qui se déclare exploitant et/ou gestionnaire ISM de 3 autres navires, deux cargos polyvalents et un vraquier.

Détenu en janvier 2020 à Ceuta (Espagne) après avoir déversé 5.000 litres de carburant pendant un soutage au petit matin. L'incident aurait été causé par une mauvaise manipulation des valves du bord. Les autorités portuaires activent le protocole de lutte contre la pollution. Un barrage de 150 m de longueur est mis en place et des papiers absorbants sont répandus pour capter la pollution et l'empêcher d'atteindre le port de pêche. L'armateur doit payer une caution de 370.000 € en garantie pour les coûts de nettoyage. L'amende pour pollution pourrait atteindre 600.000 €.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Alexandrie (Égypte), Ceuta (Espagne), Haïfa (Israël), Koper (Slovénie), Philadelphie (États-Unis, 3 fois) et Rasa (Croatie) pour un total de 33 déficiences. Les motifs de détention à Ceuta portent notamment sur la prévention des pollutions.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban), Carthagène (Espagne), Laurium (Grèce), Philadelphie (États-Unis), Sines (Portugal) et Vila do Conde (Brésil, 4 fois) pour un total de 29 déficiences.

2019-2020		**2021-2023**	
Holstein Express	**9004413**	***WMF Express,*** **ex-*Holstein Express***	**9004413**
Certificats et documents	7	Convention sur le Travail Maritime-2006	5
Sécurité incendie	6	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Prévention des pollutions	5	Sécurité de la navigation	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Sécurité incendie	3
Étanchéité eau de mer/intempéries	2	ISM	3
Engins de sauvetage	2	Engins de sauvetage	2
État structurel	2	Prévention des pollutions - MARPOL	2
Systèmes de secours	1	État structurel	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	1	Certificats et documents	1
Operations de fret y compris équipements	1	Lignes de chargement	1
ISM	1	Autres déficiences	1
Conditions de vie et de travail	1	Conditions de vie et de travail	1
Sécurité de la navigation	1		**29**
	33		

Il est agréé pour le transport de bétail vivant par la Roumanie depuis le 18 février 2022.

Il a fait escale à Midia (Roumanie), Istanbul (Türkiye), Jorf Lasfar (Maroc) et Carthagène (Espagne) en juin 2023, Vila do Conde (Brésil) en juillet, Alger (Algérie), Damiette (Égypte), Carthagène (Espagne) et Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) en août, Carthagène (Colombie) et Jeddah (Arabie Saoudite) en septembre, Vila do Conde (Brésil) en octobre, Tasucu (Türkiye) en novembre, Carthagène (Espagne) en décembre.

Juin 2023, *WMF Express*, à l'entrée du port de Carthagène (Espagne). © **Animal Welfare Foundation**

Localisation, janvier 2024 : océan Atlantique, en route vers Sao Sebastiao (Brésil).

Gestionnaire ISM : Sirius Ship Management Co SA (Grèce) depuis le 01/02/2023. Gestionnaire ISM du seul *WMF Express*. Non classé négativement.

Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

••••••••••••••••••••••••

Annexes

Annexe 1. Liste des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne (par numéro OMI) et État membre s ayant délivré l'agrément

Annexe 2. Sociétés de classification, nombre de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris

Annexe 3. Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, année de détention et année de conversion en bétaillère maritime

Annexe 4. Bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec des déficiences rapportées pour les années 2021 à 2023

Annexe 5. Comparatif 2021/2024, catégories de déficiences et nombre de navires concernés

Annexe 6. Liste des abréviations

Annexe 7. Définitions

Annexe 1 : Liste des 64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne (par numéro OMI) et États membres ayant délivré l'agrément

Dans le rapport, les bétaillères maritimes sont classées par ordre alphabétique. L'Annexe 1 les classe par numéro OMI pour faciliter l'identification quand le navire a été rebaptisé et inclut l'État membre ayant délivré l'agrément en cours et le précédent État membre tel que noté dans le rapport 2021.

Numéro OMI	Nom du navire	Agréé par	Précédemment agréé par
6422303	*Alfa Livestock, ex-Sea Star Livestock*	Roumanie	Roumanie
6518425	*Lady Maria*	Roumanie	Roumanie
6519144	*Karim Allah*	France	Croatie
6703343	*Equality*	France	France
6829082	*Maysa*	Roumanie	Roumanie
7021821	*Unimar Livestock*	Roumanie	Roumanie
7041053	*Pacific M*	Roumanie	Roumanie
7104972	*Freedom*	France	France
7113624	*Mariona*	Croatie	Roumanie
7128760	*Nabolsi I*	France	Espagne
7211907	*Abdulrahman King*	France	France
7222982	*Mariona Star*	Roumanie	Roumanie
7223041	*Lady Rasha*	Roumanie	Roumanie
7303231	*Dragon*, ex-*Falconia*	Roumanie	Roumanie
7304912	*Adel II*	Roumanie	
7310507	*Fidelity*	France	France
7311329	*Spiridon II*	Espagne	Espagne
7396630	*Tuleen*, ex-*Blue Moon I*	Roumanie	France
7405089	*Princess Hiyam*	Roumanie	France
7405091	*Deala*, ex-*Barhom III*	Roumanie	Roumanie
7406772	*Elena*, ex-*Suha Queen II*	Roumanie-Espagne	France
7407324	*Elevation*	Roumanie	Roumanie
7422544	*Anakin*	Espagne	Espagne
7434949	*Julia AK*	Espagne	Espagne
7510858	*Apus*	Roumanie	Roumanie
7529940	*Norland*	France	Slovenie
7601073	*Darla*, ex-*Bruna*	France-Espagne	Espagne
7607429	*Dania*, ex-*Barhom II*	France	Roumanie
7611547	*Nader A*	France	Roumanie
7614848	*Helen*, ex-*Barhom*	Roumanie	France
7615309	*Nelore*	France	France
7639616	*Jersey*	Roumanie	Roumanie
7703259	*Gamma Star*	Roumanie	Roumanie-France
7708807	*Taiba*	Roumanie	Roumanie
7711866	*Phoenix III*	Croatie	Roumanie
7808463	*Sarah M*	Irlande	Roumanie-Irlande

7901693	*Julia L.S.*	Roumanie	Roumanie
7910888	*Dalal F*, *ex-Talia*	Croatie	Roumanie
7931985	*Victory*	France	France
8009076	*Gulf Livestock 2*	Portugal	Roumanie
8017970	*Adel I*	Croatie	Croatie
8129254	*Uranus L*	Portugal	Portugal
8200565	*North Star 1*, ex-*Express I*	Roumanie	Roumanie-Irlande
8200577	*Express M*, ex-*Sezer*, ex-*Atlantic M*	Roumanie-Irlande	Roumanie-Irlande
8215807	*Karazi*	Roumanie	Roumanie
8300157	*Mira*	Roumanie	Portugal
8506361	*Bashar One Transport*	Roumanie	Roumanie
8614273	*Tulip*	Espagne	Roumanie
8616623	*Finola M*	Roumanie-Irlande	Roumanie
8701387	*Transporter*	Roumanie	Roumanie
8806242	*Atlantic Rose*	Roumanie	Roumanie
8807351	*Med Rose*	Roumanie	
8813037	*Al Farouk, ex-Hannoud-O*	Espagne	Espagne
8917742	*Omega Star*	Roumanie	Roumanie
9004413	*WMF Express*, ex-*Holstein Express*	Roumanie	Irlande-Portugal
9046368	*Freesia*	Espagne	Espagne
9057214	*Uranus II*	Portugal	Portugal
9113719	*Alondra*	Irlande-Portugal	Irlande-Portugal
9167318	*Shorthorn Express*	Croatie-Irlande	Irlande-Portugal
9174763	*Orchid*	Espagne	
9174775	*Jouri*	Espagne	
9238416	*Brahman Express*	Portugal	Portugal
9360788	*Bahijah*	Portugal	Portugal
9621209	*Ganado Express*	Irlande-Portugal	Irlande-Portugal

Annexe 2 : Sociétés de classification, nombre de bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2022 du Mémorandum de Paris

	Société de classification	2024		Performance
	International Naval Surveys Bureau	13	*20%*	performance élevée
	Dromon Bureau of Shipping	6	*9%*	performance moyenne
	Phoenix Register of Shipping	5	*8%*	performance moyenne
*	RINA	5	*8%*	performance élevée
*	Bureau Veritas	4	*6%*	performance élevée
*	Indian Register of Shipping	3	*5%*	performance moyenne
	Vega Register	3	*5%*	non classée
	Colombus American Register	2	*3%*	non classée
*	Croatian Register of Shipping	2	*3%*	performance moyenne
*	Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd	2	*3%*	performance élevée
	Hellas Naval Bureau of Shipping	2	*3%*	non classée
	International Register of Shipping	2	*3%*	performance moyenne
	Maritime Lloyd Georgia	2	*3%*	performance moyenne
*	Nippon Kaiji Kyokai	2	*3%*	performance élevée
	Unknown	2	*3%*	non classée
*	China Société de classification	1	*2%*	performance élevée
	Cosmos Marine Bureau	1	*2%*	non classée
	Global Marine Bureau	1	*2%*	non classé
	Isthmus Bureau of Shipping	1	*2%*	performance moyenne
	Maritime Bureau of Shipping	1	*2%*	non classée
	Overseas Marine Certification	1	*2%*	performance moyenne
*	Polish Register of Shipping	1	*2%*	performance moyenne
*	Russian Maritime register of Shipping	1	*2%*	performance élevée
	Veritas Register of Shipping	1	*2%*	performance moyenne
		64	***100%***	

*	IACS	21	*33%*
	non IACS	43	*67%*
	dont "non classée"	12	*19%*

Annexe 3: Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, année de détention et année de conversion en bétaillère maritime

0 détention
1-2 détentions
3-9 détentions
10 détentions et plus
détention en tant que bétaillère maritime

0 détention: 6 (9%)	Année de conversion
Adell II	2009
Brahman Express	x
Elevation	2010
Ganado Express	x
Orchid	2020
Shorthorn Express	x

1 - 2 détentions : 18 (28%)	Année de détention	Année de conversion
Al Farouk	*2003, 2013*	1999
Alondra	*2009*	2017
Atlantic Rose	*2006, 2011*	2020
Bahijah	*2013*	x
Equality	*1999*	1981
Finola M	*2017*	1997
Freesia	*2023*	2020
Gamma Star	*2003, 2015*	2017
Gulf Livestock 2	*2019*	2014
Jouri	*2007*	2020
Karazi	*2010, 2019*	2000
Med Rose	*1999, 2020*	2021
Norland	*2004*	2010
North Star 1	*2014 (2)*	2010
Sarah M	*2003, 2019*	2014
Transporter	*2007, 2013*	2010
Tulip	*2014*	2019
WMF Express	*2019*	2008

3-9 détentions : 33 (52%)	**Année de détention**	**Année de conversion**
Abdurahman King	*2011, 2013,2017, 2018*	2015
Adel I	*2010, 2011, 2015*	2017
Apus	*2001, 2004 (2), 2007*	1994
Bashar One Transport	*2001, 2013, 2021*	1999
Dalal F	*2009, 2010, 2012 (2), 2013*	2016
Dania	*2003, 2004, 2005, 2007 (2), 2009, 2021, 2022, 2023*	2012
Darla	*2002, 2011 (2), 2018, 2020*	2015
Dragon	*2007, 2009, 2014, 2017*	1982
Elena	*2002, 2007, 2013, 2015 (2), 2016 (2), 2019, 2020*	2011
Express M	*2009, 2018, 2020, 2022*	2010
Fidelity	*2004, 2011, 2015, 2016, 2018*	1985
Freedom	*1999, 2003, 2011*	1998
Helen	*1998, 1999, 2006 (2), 2007, 2009, 2014*	2011
Julia AK	*1999, 2000, 2001, 2012, 2020*	2010
Julia L.S.	*1999, 2009, 2010 (2), 2011, 2017 (2), 2018*	2016
Karim Allah	*2000 (2), 2001, 2002 (2)*	2001
Lady Maria	*2003, 2005, 2015*	2010
Lady Rasha	*2001, 2005, 2007, 2008 (2), 2015 (2)*	2012
Mariona	*2006, 2007, 2008, 2014, 2015*	2016
Maysa	*2003, 2010, 2011, 2012, 2013, 2015 (2), 2019*	1991
Mira	*2004, 2005 (2), 2012, 2015, 2018, 2020*	2014
Nabolsi I	*2007, 2012, 2021*	1996
Nader A	*2015, 2016, 2017, 2021*	2013
Nelore	*2004, 2005 4), 2006 (2), 2011*	2010
Omega Star	*2004, 2008, 2013, 2016*	2017
Pacific M	*2007, 2011, 2016, 2017*	1984
Phoenix III	*1999 (2), 2001 (3), 2007, 2008, 2015*	2011
Princess Hiyam	*1999, 2004, 2007 (2), 2008, 2009, 2012, 2017*	2012
Spiridon II	*2009 (2), 2010 (2), 2012, 2015, 2018, 2020, 2022*	2011
Taiba	*2001, 2003, 2005, 2006 (2), 2010 (2), 2016*	2010
Unimar Livestock	*2006, 2007, 2010, 2013*	1983
Uranus L	*19998, 2002, 2005 (2), 2017, 2018, 2019*	2016
Victory	*2003, 2004, 2007 (2), 2009, 2010 (2)*	2012

10 détentions ou plus: 7 (11%)	**Année de détention**	**Année de conversion**
Alfa Livestock	*1998, 1999, 2000 (2), 2001 (3), 2007, 2015, 2016*	2010
Anakin	*2006 (3), 2007 (4), 2008 (3), 2009, 2011*	2011
Deala	*1998, 1999 (2), 2004, 2005 (3), 2006 (3), 2016, 2022*	2017
Jersey	*1998, 2005, 2007, 2008 (2), 2009, 2011, 2012, 2014 (2), 2015, 2016 (2)*	2012
Mariona Star	*1999, 2000, 2001 (2), 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 (2), 2009 (3), 2012, 2017, 2021*	2013
Tuleen	*2003, 2004, 2008, 2009, 2010, 2011, 2017, 2018, (2), 2021*	2012
Uranus II	*1999, 2006, 2006, 2008 (2), 2012, 2013, 2014, 2018 (2), 2019, 2020*	2019

Annexe 4 : Bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne avec des déficiences rapportées pour les années 2021 à 2023 relatives aux catégories suivantes:

- Sécurité de la navigation
- Certificats et documents
- Engins de sauvetage
- Convention sur le Travail Maritime-2006
- Sécurité incendie,
- Prévention des pollutions-MARPOL
- MARPOL Annexe V

De 75% à 92% des bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne ont des déficiences signalées pour 6 catégories.

Sécurité de la navigation (59 navires, 92%)

Abdulrahman King	*Finola M*	*Nader-A*
Adell II	*Freedom*	*Norland*
Al Farouk	*Freesia*	*North Star I*
Alfa Livestock	*Gamma Star*	*Omega Star*
Alondra	*Ganado Express*	*Orchid*
Anakin	*Gulf Livestock 2*	*Pacific M*
Apus	*Helen*	*Phoenix III*
Atlantic Rose	*Jersey*	*Princess Hiyam*
Bashar One Transport	*Julia AK*	*Sarah M*
Brahman Express	*Julia L.S.*	*Spiridon II*
Dalal F ex-Talia	*Karazi*	*Taiba*
Dania	*Karim Allah*	*Transporter*
Darla	*Lady Maria*	*Tuleen*
Deala	*Lady Rasha*	*Tulip*
Dragon	*Mariona*	*Unimar Livestock*
Elena	*Mariona Star*	*Uranus II*
Elevation	*Maysa*	*Uranus L*
Equality	*Med Rose*	*Victory*
Express M	*Mira*	*WMF Express*
Fidelity	*Nabolsi I*	

Certificats et documents (55 navires, 86%)

Abdulrahman King	*Fidelity*	*Nader-A*
Adel I	*Freedom*	*Norland*
Adell II	*Freesia*	*North Star I*
Al Farouk	*Gamma Star*	*Omega Star*
Alfa Livestock	*Gulf Livestock 2*	*Orchid*
Alondra	*Helen*	*Pacific M*
Anakin	*Jersey*	*Princess Hiyam*
Apus	*Julia AK*	*Sarah M*
Atlantic Rose	*Julia L.S.*	*Spiridon II*
Bashar One Transport	*Karazi*	*Taiba*
Dalal F ex-Talia	*Karim Allah*	*Transporter*
Dania	*Lady Maria*	*Tuleen*
Darla	*Lady Rasha*	*Tulip*
Deala	*Mariona*	*Unimar Livestock*
Dragon	*Mariona Star*	*Uranus II*
Elena	*Maysa*	*Victory*
Elevation	*Med Rose*	*WMF Express*
Equality	*Mira*	
Express M	*Nabolsi I*	

Engins de sauvetage (53 navires, 83%)

Abdulrahman King	*Freesia*	*Nader-A*
Adel I	*Gamma Star*	*Norland*
Al Farouk	*Ganado Express*	*North Star I*
Alfa Livestock	*Gulf Livestock 2*	*Omega Star*
Anakin	*Helen*	*Pacific M*
Apus	*Jersey*	*Phoenix III*
Atlantic Rose	*Julia AK*	*Princess Hiyam*
Brahman Express	*Julia L.S.*	*Sarah M*
Dalal F ex-Talia	*Karazi*	*Shorthorn Express*
Dania	*Karim Allah*	*Spiridon II*
Darla	*Lady Maria*	*Taiba*
Deala	*Lady Rasha*	*Transporter*
Dragon	*Mariona*	*Tuleen*
Elevation	*Mariona Star*	*Tulip*
Equality	*Maysa*	*Unimar Livestock*
Express M	*Med Rose*	*Victory*
Fidelity	*Mira*	*WMF Express*
Freedom	*Nabolsi I*	

Convention sur le Travail Maritime (51 navires, 80%)

Abdulrahman King	*Finola M*	*Nabolsi I*
Adel I	*Freedom*	*Nader-A*
Al Farouk	*Freesia*	*Norland*
Alfa Livestock	*Gamma Star*	*North Star I*
Anakin	*Helen*	*Omega Star*
Apus	*Jersey*	*Orchid*
Bashar One Transport	*Julia AK*	*Pacific M*
Brahman Express	*Julia L.S.*	*Phoenix III*
Dania	*Karazi*	*Princess Hiyam*
Darla	*Karim Allah*	*Shorthorn Express*
Deala	*Lady Maria*	*Spiridon II*
Dragon	*Lady Rasha*	*Taiba*
Elena	*Mariona*	*Transporter*
Elevation	*Mariona Star*	*Tulip*
Equality	*Maysa*	*Unimar Livestock*
Express M	*Med Rose*	*Uranus II*
Fidelity	*Mira*	*WMF Express*

Sécurité incendie (50 navires, 78%)

Abdulrahman King	*Finola M*	*Nabolsi I*
Adel I	*Freedom*	*Nader-A*
Al Farouk	*Freesia*	*Norland*
Alfa Livestock	*Gamma Star*	*North Star I*
Alondra	*Ganado Express*	*Orchid*
Anakin	*Gulf Livestock 2*	*Pacific M*
Apus	*Helen*	*Phoenix III*
Atlantic Rose	*Jersey*	*Princess Hiyam*
Brahman Express	*Karazi*	*Spiridon II*
Dalal F ex-Talia	*Karim Allah*	*Taiba*
Dania	*Lady Maria*	*Transporter*
Darla	*Lady Rasha*	*Tuleen*
Deala	*Mariona*	*Tulip*
Dragon	*Mariona Star*	*Unimar Livestock*
Equality	*Maysa*	*Uranus II*
Express M	*Med Rose*	*WMF Express*
Fidelity	*Mira*	

Prévention des pollutions (48 navires, 75%)

Abdulrahman King
Adel I
Al Farouk
Alfa Livestock
Alondra
Anakin
Apus
Brahman Express
Dalal F ex-Talia
Dania
Darla
Dragon
Elena
Equality
Express M
Fidelity
Finola M

Freedom
Gamma Star
Ganado Express
Gulf Livestock 2
Helen
Jersey
Julia L.S.
Karazi
Lady Maria
Lady Rasha
Mariona
Mariona Star
Maysa
Med Rose
Mira
Nabolsi I
Nader-A

Norland
Omega Star
Orchid
Pacific M
Phoenix III
Princess Hiyam
Sarah M
Shorthorn Express
Spiridon II
Taiba
Transporter
Tuleen
Unimar Livestock
Uranus II
WMF Express

dont
MARPOL annexe V, prevention de la pollution par les ordures des navires
(31 navires, 48%)

Abdulrahman King
Adel I
Alfa Livestock
Apus
Darla
Elena
Equality
Gamma Star
Gulf Livestock 2
Helen
Jersey

Julia L.S.
Karazi
Lady Maria
Mariona
Maysa
Med Rose
Mira
Nabolsi I
Nader-A
Omega Star
Orchid

Pacific M
Phoenix III
Princess Hiyam
Sarah M
Spiridon II
Taiba
Transporter
Tuleen
Uranus II

Annexe 5: Comparatif 2021/2024, catégories de déficiences et nombre de navires concernés.

2021 vs 2024:
- principales catégories de déficiences : rang et évolution
- pourcentage de navires avec déficiences par catégorie

Répartition et classement

CATEGORIE	2021	rang	2024	rang
Sécurité de la navigation	14%	2	15%	1
Certificats et documents	19%	1	15%	2
Convention sur le Travail Maritime-2006	11%	3	12%	3
Sécurité incendie	9%	4	9%	4
Engins de sauvetage	7%	5	9%	5
Conditions de vie et de travail	7%	6	7%	6
Systèmes de secours	4%	9	6%	7
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5%	7	5%	8
Étanchéité eau de mer/intempéries	4%	10	5%	9
Prévention des pollutions-MARPOL	4%	11	4%	10
État structurel	4%	8	4%	11
Communications radio	3%	12	4%	12
ISM	3%	13	3%	13
Autres	5%		3%	
Total	*100%*		*100%*	

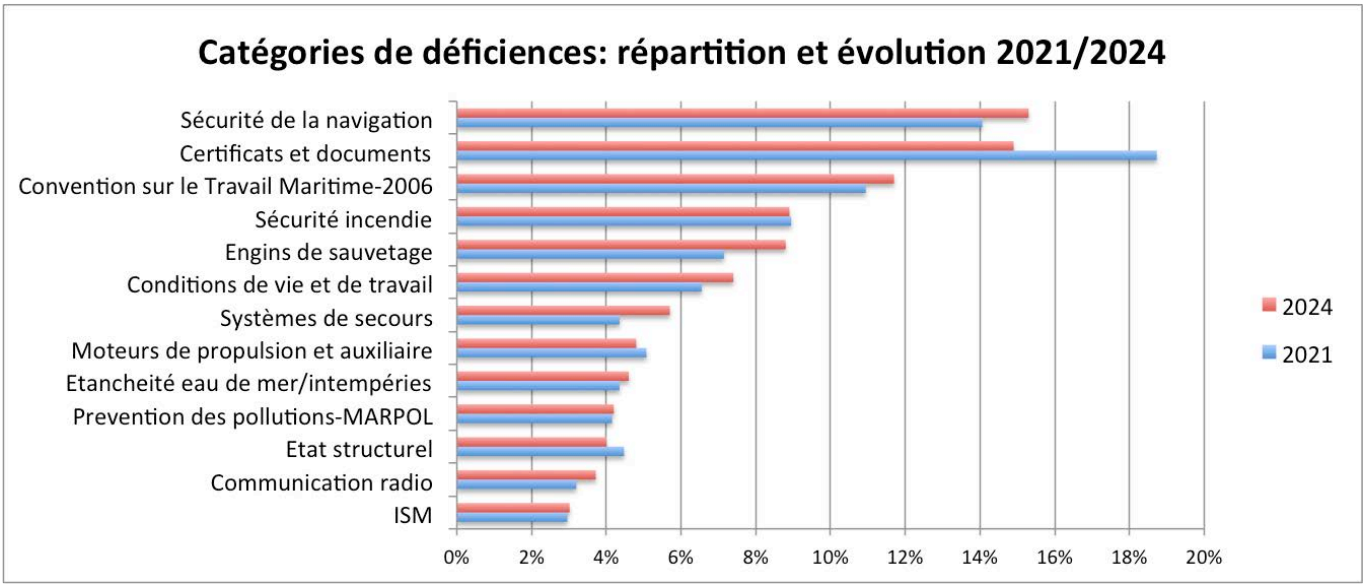


Illustration 11. Catégories de déficiences: répartition et évolution 2021/2024

Pourcentage de navires avec déficiences par catégorie

CATEGORIE	2021	2024
Sécurité de la navigation	*90%*	*92%*
Certificats et documents	*91%*	*86%*
Engins de sauvetage	*78%*	*83%*
Convention sur le Travail Maritime-2006	*78%*	*80%*
Sécurité incendie	*85%*	*78%*
Prévention des pollutions - MARPOL	*64%*	*75%*
Systèmes de secours	*59%*	*66%*
Moteurs de propulsion et auxiliaire	*59%*	*66%*
Conditions de vie et de travail	*68%*	*63%*
Communications radio	*56%*	*59%*
État structurel	*55%*	*58%*
Étanchéité eau de mer/intempéries	*62%*	*58%*
ISM	*55%*	*56%*
Autres déficiences	*31%*	*38%*
Alarmes	*28%*	*14%*
Lignes de charge	*13%*	*8%*
ISPS	*14%*	*6%*
Sécurité structurelle	*14%*	*6%*
Plan de gestion des eaux de ballast	*3%*	*3%*
Operations de fret, équipements inclus	*3%*	*2%*
Matières dangereuses	*1%*	*2%*
Déficiences d'exploitation	*8%*	*2%*
Nourriture et restauration	*5%*	-

Annexe 6. Liste des abréviations

CA/CAs	Competent authority/authorities
DAFM	Irish Department of Agriculture, Food and the Marine, Agriculture House
DG MOVE	The Directorate-General for Mobility and Transport
DG SANTE	The Directorate-General for Health and Food Safety
EMSA	European Maritime Safety Agency
ESCAS	Exporter Supply Chain Assurance System
EU	European Union
FOC	Flag of convenience
GISIS	Global Integrated Shipping Information System
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labour Organization
IMO	International Marine Organization
ISM Code	International Safety Management Certification
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security
MARPOL	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MLC	Maritime Labour Convention
MS/MSs	Member State/States
NGO	Non-gonvermental organization
OIE	World Organization for Animal Health
PSC	Port State Control
PSCO	Port State Control Officer
SOP	Standard Operating Procedure
SRP	Ship risk profile

Annexe 7. Définitions

Admiralty and Maritime Cases

Admiralty and maritime jurisdictions comprise two types of cases: (1) those involving acts committed on the high seas or other navigable waters, and (2) those involving contracts and transactions connected with shipping employed on the seas or navigable waters. In the first category, which includes prize cases and torts, injuries, and crimes committed on the high seas, jurisdiction is determined by the locality of the act, while in the second category subject matter is the primary determinative factor. An admiralty court is a tribunal with jurisdiction over maritime law, including cases regarding shipping, ocean, and sea laws. Historically, admiralty courts were a separate part of the court system. In modern times, these cases may be assigned within the regular court system, usually at the federal or Superior Court level. An admiralty court hears shipping, ocean, and sea legal cases. The definition of such cases is broad, encompassing contracts, torts, injuries, and offenses relating to maritime law and events that occur on the high seas.

Banning of a vessel

As detailed in the Paris MoU text, under the provisions of section 4 of the Paris MoU, Art 16 of EU Council Directive 2009/16/EC, the ship will be refused further access to any port and anchorage in the Paris MOU region, except the port and anchorage of the ship's flag State: 1. In accordance with section 4.1 of the Paris MoU, vessels are banned after multiple detentions: these vessels will be refused access to any port in the region of the Memorandum for a minimum period. The refusal of access following multiple detentions will become applicable as soon as the vessels leaves the port or anchorage. 2. In accordance with section 4.2 of the Paris MoU, vessels which jump detention or fail to call at an indicated repair yard are banned: these vessels will be refused access to any port in the region of the Memorandum. 3. Access to a specific port may be permitted by the relevant authority of a port State in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimize the risk of pollution, provided that adequate measures to the satisfaction of the authority of such State have been implemented by the owner, the operator or the master of the vessels to ensure safe entry.

Black Sea MoU

The Black Sea MOU on Port State control is a system of harmonized inspection procedures designed to target sub-standard ships with the main objective being their eventual elimination.

Border Inspection Post

According to Reg. 1/2005, this means any inspection post designated and approved in accordance with Art 6 of Directive 91/496/EEC (2), for carrying out veterinary checks on animals arriving from third countries at the border of the territory of the Community.

Classification societies

Are organisations which develop and apply technical standards for the design, construction and survey of vessels and which carry out surveys and inspections on board vessels. Flag states can authorise classification societies to act on their behalf to carry out statutory survey and certification work for their vessels. Worldwide there are more than 50 classification societies but only 11 classification societies are presently recognised by the European Union. This recognition allows them to act as recognised organisations on behalf of EU member States. EU Member States can only authorise a classification society recognised by the European Union. The European Union legislation that deals with classification societies is Regulation (EC) No 391/2009 and Directive 2009/15/EC. The European Commission assesses each of the EU

recognised organisations once every two years. EMSA has been entrusted by the Commission with the task of carrying out the necessary inspections and therefore EMSA carries out a number of inspections of recognised organisations per year. These inspections include head offices and selected regional, field and site offices and also include visits to vessels for the purpose of verifying the performance of the recognised organisations. EMSA also carries out the necessary inspections of organisations for which recognition has been requested a Member State.

Company Performance

One of the parameters to determine the SRP (Ship Risk Profile) is the Company Performance. The method used for evaluation of Company Performance is explained in annex 7 of the Paris MoU text and it takes into account the detention and deficiency history of all vessels in a company's fleet while that company was the ISM cCompany for the vessels. Companies are ranked as having a very low, low, medium or high performance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify, except that a company with no inspections in the last 36 months will be given a "medium performance". The formula consists of two elements: The Deficiency Index and the Detention Index. The Detention Iindex is the ratio of the number of detentions of all vessels in a company's fleet to the number of inspections of all the vessels in the company's fleet within the last 36 months.

Competent authority

Is defined by Reg.1/2205 as *"the central authority of a Member State competent to carry out checks on animal welfare or any authority to which it has delegated that competence."*
The competent authority at departure plays a very important role in verifying the journey plan for the entire journey up until the place of destination in the third country under Art 5 (3) (4), 14 (1) and Annex II of Regulation 1/2005.
The competent authority at the exit port has the tasks of:

- documentary check prior to loading of the vessel under Art 3,5(3) (4) and Art 20, Annex I, Chapters I (Point 4), II and IV
- Pre-loading and loading inspections of vessel and animals according to Art 5, Art 20, Art 21 and Annex I Chapters I, III and IV.
- Approving a livestock vessel and granting a certificate including documentary check and vessel inspection under Articles 3, 5, 19 and Annex I Chapters II, III and IV
- Authorizing the transporter for the sea part of the journey under Articles 6(1) (4),10 and 11(1)(B)(IV) and 17(1) in connection with Annex III, Chapter II

European Maritime Safety Agency (EMSA)

Is a European Union agency charged with reducing the risk of maritime accidents, marine pollution from vessels and loss of human lives at sea by helping to enforce the relevant EU legislation. It is headquartered in Lisbon. EMSA works on maritime safety, security, climate, environment and single market issues and tasks, first as a service provider to Member States and the Commission, but also as an innovative and reliable partner and knowledge hub for the European maritime cluster and potentially beyond as a reference internationally.

Exit Point

Means a border inspection post or any other place designated by a Member State where animals leave the customs territory of the Community (according to Reg.1/2005).

Flag of convenience (FOC):

Is a business practice whereby a vessel is registered in a country other than that of the vessel's owners. Owners of a vessels may register the vessel under a flag of convenience to reduce operating costs or avoid the regulations of the owner's country. Flag-of-convenience registries are criticised, mostly by trade union organisations based in developed countries, especially those of Europe. A basis for many criticisms is that the flag-of-convenience system allows vessel owners to be legally anonymous and difficult to prosecute in civil and criminal actions. Some vessels with flags of convenience have been involved in crime, offer substandard working conditions, and negatively impact the environment.

Flag state

The flag state of a commercial vessel is the state under whose laws the vessel is registered or licensed. The flag state has the authority and responsibility to enforce regulations over vessels registered under its flag, including those relating to inspection, certification, and issuance of safety and pollution prevention documents. As a vessel operates under the laws of its flag state, these laws are applicable if the vessel is involved in an admiralty case.

International Association of Classification Societies (IACS)

Is a technically based organisation consisting of twelve marine classification societies, committed to a unique contribution to maritime safety and regulation through technical support and compliance verification. The members of IACS are: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Croatian Register of Shipping (CRS), Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL), Indian Register of Shipping (IRS), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK/ClassNK), Polish Register of Shipping (PRS), Registro Italiano Navale (RINA), Russian Maritime Register of Shipping (RS).

International Labour Organization

The International Labour Organization (ILO) is the United Nations agency for the world of work. It is devoted to promoting social justice and internationally recognized human and labour rights, pursuing its founding mission that social justice is essential to universal and lasting peace. The ILO brings together governments, employers and workers from its 187 member states in a human-centred approach to the future of work based on decent employment creation, rights at work, social protection and social dialogue.

International Maritime Organisation is the United Nations (IMO)

Specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution by vessels. IMO is the global standard-setting authority for the safety, security and environmental performance of international shipping. Its main role is to create a regulatory framework for the shipping industry that is fair and effective, universally adopted and universally implemented. In 1987 the IMO adopted resolution A.600 to create the IMO number scheme aimed at the "*enhancement of maritime safety and pollution prevention and the prevention of maritime fraud*" by assigning to each ship a unique permanent identification number.

IMO number

A unique reference to the vessels, it remains linked to the hull for its lifetime, regardless of a change in name, flag, or owner.

International Safety Management Certification (ISM Code)

Entered into force on 1st July 1988 as SOLAS Chap. IX, the ISM provides an international standard for the safe management and operation of vessels and for pollution prevention. Its objectives are ensuring safety at sea, preventing human injury and fatalities and avoiding damage to the environment. It is applicable to all oceangoing vessels over 500 GT and to the owner or management company that has assumed responsibility for the vessels' operation. The ISM Code requires owners and operators to set in place a Safety Management System (SMS) embracing its objectives and involving the totality of the company's operations and managed vessels. The SMS allows a company to measure its performance against a documented system, and it enables a company to identify areas of improvement in safety practices and pollution prevention measures.

International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)

The ISPS Code is a set of measures to enhance the security of ships and port facilities. It was developed in response of the perceived threats to ships and port facilities after the 9/11 attacks. The ISPS Code provides a framework through which ships and port facilities can co-operate to detect and deter acts which pose a threat to maritime security.

Journey

Reg. 1/2005 defines journey under Art 2 (j) as "*the entire transport operation from the place of departure to the place of destination, including any unloading, accommodation and loading occurring at intermediate points in the journey*".

Livestock vessel

According to Reg. 1/2005 it is *"a vessel which is used or intended to be used for the carriage of domestic equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species other than a roll-on-roll-off vessel, and other than a vessel carrying animals in moveable containers."*

Long journey

Means a journey that exceeds 8 hours, starting from when the first animal of the consignment is moved (according to Reg. 1/2005).

Means of transport

Means road or rail vehicles, vessels and aircraft used for the transport of animals (according to Reg. 1/2005).

Official veterinarian

According to Reg. 1/2005 it is a veterinarian appointed by the competent authority of the Member State.

Organizer of the journey

According to Art 2 (q) a primary legal or natural person who is responsible under Art 5 for the animals´ welfare throughout the journey.

Paris MoU

The organisation consists of 27 participating maritime Administrations and covers the waters of the European coastal States and the North Atlantic basin from North America to Europe, with the mission to eliminate the operation of sub-standard vessels through a harmonized system of port State control. The Paris MoU Committee approved a quality performance list of Flag States, where 11 flags of convenience are targeted for special enforcement by countries that they visit (black-grey-white list of flags). The Memorandum of Understanding consists of the main text and includes 12 annexes, in which the Maritime Authorities agree on: the relevant

international conventions; their inspection commitments; the principles for selection of vessels for inspection; inspection procedures; exchange of information on inspections; the structure of the Paris MoU organisation, the Secretariat; and amendment procedures of the Memorandum itself.

Place of departure

Means the place at which the animal is first loaded on to a means of transport provided that it had been accommodated there for at least 48 hours prior to the time of departure (according to Reg.1/2005).

Place of destination

Means the place at which an animal is unloaded from a means of transport and (i) accommodated for at least 48 hours prior to the time of departure; or (ii) slaughtered.

Port State Control

In accordance with the international regulations stipulated by international conventions in the maritime field, primary responsibility for the safe condition of a ship is borne by the flag State – the State under whose flag the ship is registered. Port State Control (PSC) becomes involved when shipowners, classification societies and flag State administrations have failed to comply with the requirements of the international maritime conventions. Although it is well understood that the ultimate responsibility for implementing conventions is left to the flag States, port States are entitled to control foreign ships visiting their own ports to ensure that any deficiencies found are rectified before they are allowed to sail. Port State control is regarded as measures complementary to the flag State control. The rights for such control are provided by the conventions themselves. In recent years the importance of port State control has been widely recognized and there has been important movement in various regions toward establishing a harmonized approach to the effective implementation of the control provisions. Currently the following PSC regimes are established in the world: Paris MoU (Europe and North Atlantic region); Acuerdo de Viña del Mar (Latin American region); Tokyo MoU (Asia-Pacific region); Caribbean MoU (Caribbean region); Mediterranean MoU (Mediterranean region); Indian Ocean MoU (Indian Ocean region); Abuja MoU (West and Central African region); Black Sea MoU (Black Sea region); Riyadh MoU; United States.

Port State Control Officer (PSCO)

Carries out port State control. The PSCO is a properly qualified person authorised to carry out port State control inspections in accordance with the Paris MoU, by the Maritime Authority of the port State and acts under his/her responsibility. All PSCOs carry an identity card issued by their maritime authorities.

Roll-on-roll-off vessel

Means a sea-going vessel with facilities to enable road or rail vehicles to roll on and roll off the vessel (according to Reg. 1/2005).

Ship risk profile (SRP)

Each vessel (ship) in the information system will be attributed a ship risk profile, in accordance with Annex 7 of the Paris MoU Memorandum text. This SRP will determine the vessel's priority for inspection, being the interval between its inspections and the type of the inspection. Vessels can be "high risk", "standard risk" or "low risk". The profile is calculated using generic and historic parameters. Table 1 of annex 7 of the Memorandum shows the criteria for each parameter for the ship risk profile. The SRP is recalculated on a daily basis overnight, taking into account changes in the parameters, such as the 36-month inspection history and company performance. The latter means that inspection results of other vessels within the same ISM

company may have an immediate effect on a vessel's SRP. Once determined, new performance tables for flags and ROs are also taken into account.

THETIS system

THETIS is an inspection data base developed, maintained and hosted by EMSA that supports the Port State Control inspection regime foreseen by Directive 2009/16/EC as amended and its four implementing regulations. EMSA has been tasked to develop, in cooperation with Member States and the European Commission, a new information system, which will support the New Inspection Regime for Port State Control. The design and creation of an effective inspection system will be crucial for the implementation of this New Inspection Regime and will assist Member States with harmonisation of PSC procedures and execution through centralised storage and distribution of reports. At the same time the requirements stemming from Directive 99/35/EC introducing an inspection system for Ro-Ro ferries and high-speed passenger craft will be catered for. THETIS implements all processes and interfaces in line with EMSA founding Regulation 1406/2002.

Transport

According to Reg. 1/2005, "*'transport' means the movement of animals effected by one or more means of transport and the related operations, including loading, unloading, transfer and rest, until the unloading of the animals at the place of destination is completed".*

Transporter

Means any natural or legal person transporting animals on his own account, or for the account of a third party (according to Reg. 1/2005).

TRACES

Is the European Commission's multilingual online platform for sanitary and phytosanitary certification required for the importation of animals, animal products, food and feed of non-animal origin and plants into the European Union, and the intra-EU trade and EU exports of animals and certain animal products. It facilitates the exchange of data, information and documents between all involved trading parties and control authorities and therefore simplifies and speeds up the administrative procedures.

Type of inspections

The following types of inspection can be carried out: Initial inspection; More detailed inspection; Expanded inspection.

- Initial inspection: Check the certificates and documents listed in Annex 10 of the MoU text; Check that the overall condition and hygiene of the vessel – including navigation bridge, accommodation and galley, decks including forecastle, cargo holds/area and engine room – meet generally accepted international rules and standards; Verify, if it has not previously been done, whether any deficiencies found by an Authority at a previous inspection have been rectified in accordance with the time specified in the inspection report.
- More detailed inspection: A more detailed inspection will be carried out whenever there are clear grounds for believing, during an inspection, that the condition of the vessel or of its equipment or crew does not substantially meet the relevant requirements of a relevant instrument. Clear grounds exist when a Port State Control Officer finds evidence that in his/her professional judgement warrants a more detailed inspection of the vessel, its equipment or its crew. The absence of valid certificates or documents is considered a clear ground. Other examples of clear grounds can be found in Annex 9, paragraph 6 of the MoU text. A more detailed inspection will also be carried out on

vessels flying a flag that has not yet ratified all of the Relevant Instruments of the Paris MoU.

- Expanded inspection: High Risk Ships (HRS) and vessels of a risk type (chemical tanker, gas carrier, oil tanker, NLS tanker, bulk carrier and passenger vessels) and more than 12 years old are eligible for an expanded inspection. An expanded inspection shall include a check of the overall condition, including the human element where relevant. And, subject to their practical feasibility or any constraints relating to the safety of persons, the vessel or the port, verification of the specific items in the risk areas for each vessel type must be part of an expanded inspection. The PSCO must use professional judgement to determine the appropriate depth of examination or testing of each specific item. The PSCO must be aware that the safe execution of certain on-board operations, e.g. cargo handling, could be jeopardised by tests carried out during such operation. The expanded inspection will take account of the human elements covered by ILO, ISM and STCW and include operational controls as appropriate.

Vehicle

According to Reg. 1/2005 a vehicle is a means of transport fitted with wheels which is propelled or towed.

White, Grey and Black flag List (WGB)

Each year a new White, Grey and Black list will be published in the Paris MoU Annual Report. The "White, Grey and Black (WGB) list" presents the full spectrum, from quality flags to flags with a poor performance that are considered high or very high risk. It is based on the total number of inspections and detentions over a 3-year rolling period for flags with at least 30 inspections in the period.

Sources

Institutions

Black Sea Memorandum of Understanding; Department of Agriculture, Fisheries and Forestry-Australie; Equasis; European Maritime Safety Agency; European Parliament-European Parliamentary Research Service; Global Integrated Shipping Information System (IMO); International Labour Organization; International Maritime Organisation; Mediterranean Memorandum of Understanding; Ministry of Agriculture and Food Sovereignty-France; Paris Memorandum of Understanding; REMPEC-Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea; Tokyo Memorandum of Understanding; UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development.

Medias et sources spécialisées

ABC.net; Australian Associated Press; Beef Central; Dabanga-Sudan; Daily Maverick (the); El Espanol; El Watan; Fleetmon; France 3 Régions; Fremantle Shipping News; G Captain; Guardian (the); Insurance Marine News; International Transport Workers 'Federation; La Presse-Tunisie; Marine Traffic; Maritime Bulletin; Maritime Executive (the); Maritime Mutual Insurance-NZ; Maroc-Diplomatique; Mer et Marine; Migrants; Miramar Ship Index; National Council of SPCAs-South Africa; News2Sea; Ouest-France; Robin des Bois, archives et sources personnelles; SeaNews; Senior-Australia (the); Somaliland; Splash 247; Star Asia; Télégramme (le); TSA-Algérie; Vessel Finder; Vessel Tracker.

Robin des Bois
14 rue de l'Atlas
75019 Paris
France
Phone : + 33 (0) 1 48 04 09 36
Fax : + 33 (0) 1 48 04 56 41
contact@robindesbois.org
www.robindesbois.org

Animal Welfare Foundation e.V. (AWF)
Basler Straße 115
79115 Freiburg i.Br.
Allemagne
Phone: +49 (0) 761 4787 340
Fax: +49 (0) 761 4787 310
info@animal-welfare-foundation.org
www.animal-welfare-foundation.org