

LA FLOTTE MONDIALE DES BETAILLERES MARITIMES



Ce rapport a été rédigé par Jacky Bonnemaïn, Gaëlle Guilissen, Elodie Crépeau-Pons, Charlotte Nithart et Greg Wilhem de Robin des Bois avec la contribution de Maria Boada-Saña et Iris Baumgärtner de l'Animal Welfare Foundation.
Directrice de la publication: Charlotte Nithart

Crédit suggéré:

Robin des Bois, Animal Welfare Foundation et Tierschutzbund Zürich (2026), La flotte mondiale des bétailières maritimes.

Couverture :

Spiridon II, 2025 © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Animal Save Movement Türkiye

Zein I (Aljabera), 2025 © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Quatrième de couverture:

Spiridon II, 2025 © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Zein I (Aljabera), 2025 © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Robin des Bois

14 rue de l'Atlas

75019 Paris

France

Phone : + 33 (0) 1 48 04 09 36

contact@robinderbois.org

www.robinderbois.org

Animal Welfare Foundation e.V. (AWF)

Basler Straße 115

79115 Freiburg i.Br.

Germany

Phone: +49 (0) 761 4787 340

info@animal-welfare-foundation.org

www.animal-welfare-foundation.org

Tierschutzbund Zürich (TSB)

Kempttalstrasse 29

8308 Illnau

Switzerland

Phone: +41 (0)44 482 65 73

info@tierschutzbund-zuerich.ch

www.tierschutzbund-zuerich.ch

Table des matières

Résumé	3
I. Conversion.....	11
II. Age	14
III. Pavillons	17
IV. Sociétés de classification	20
V. Armateurs.....	23
VI. Profil de risque du navire	25
VII. Contrôles de l'Etat du port.....	26
VIII. Déficiences	28
IX. Bannissements et détentions	32
X. MARPOL	35
XI. Refus de débarquement du bétail.....	43
XII. Profils des 159 bétailières maritimes.....	46
Introduction aux profils.....	46
1. Bétailières issues d'une conversion	47
2. Bétailières construites pour le transport de bétail.....	323
3. Bétailières indonésiennes	366
4. Flotte fantôme	381
XIII. Des animaux victimes de la guerre	395

Annexes	397
Annexe 1 : Liste des 159 bétailières maritimes (par numéro OMI)	397
Annexe 2 : liste non exhaustive des naufrages de bétailières et des mortalités	399
Annexe 3 : liste non exhaustive des mortalités massives à cause de pannes de ventilation et du stress thermique	400
Annexe 4 : Sociétés de classification des 159 bétailières maritimes, nombre de bétailières surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris	401
Annexe 5 : Sociétés de classification des 134 bétailières converties, nombre de bétailières surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris	402
Annexe 6 : Sociétés de classification des 25 bétailières construites pour le transport de bétail, nombre de bétailières et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris	403
Annexe 7 : Ports d'inspection des 159 bétailières de la flotte mondiale. Janvier 2024-Décembre 2025	404
Annexe 8 : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, années de détention et année de conversion en bétailière maritime	405
Annexe 9 : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire et années de détention	409
Sources	410

Résumé

De l'Union européenne à la flotte mondiale

Après les deux premiers rapports, publiés en 2021¹ et en 2024², consacrés exclusivement au transport de bétail depuis les ports de l'Union européenne vers les pays de la Méditerranée et du Moyen-Orient, ce troisième rapport, co-rédigé par Robin des Bois, Animal Welfare Foundation e.V. et Tierschutzbund Zürich, élargit son champ d'analyses au transport maritime de bétail à l'échelle mondiale. Ce commerce relie les régions exportatrices d'Europe, d'Océanie et d'Amérique du Sud aux pays importateurs du Moyen-Orient, d'Afrique du Nord et d'Asie. Les bétailières maritimes font du tramping et vont là où il y a du bétail à charger. Il n'y a pas à proprement parler de ligne régulière (cf. à ce sujet les trajectoires du *Spiridon II*).

Bien qu'il n'existe aucune statistique mondiale officielle, les données fragmentées sur le commerce et les flottes confirment que des dizaines de millions d'animaux sont transportés sur l'océan mondial chaque année. Le trafic se concentre sur un nombre limité de grandes routes maritimes. Le corridor le plus important relie l'Australie et la Nouvelle-Zélande au Moyen-Orient et à l'Afrique du Nord. Une deuxième route majeure relie les ports européens d'Irlande, de France, du Portugal, d'Espagne, de Croatie, de Grèce, de Slovénie, à des ports de la Méditerranée orientale, de l'Afrique du Nord et de la péninsule arabique. Le troisième corridor important relie l'Amérique du Sud, en particulier le Brésil et l'Uruguay, à l'Afrique du Nord, au Moyen-Orient et à la Türkiye, ce qui implique des expéditions sur de longues distances pouvant durer plusieurs semaines. Un quatrième corridor relie la Roumanie et l'Ukraine en mer Noire à des ports de la Méditerranée orientale et de la péninsule arabique. Ces pôles historiques ou émergents d'exportation de bétail ne travaillent pas en bonne entente. Ils sont concurrents tout en mobilisant les mêmes navires et les mêmes armateurs. D'autres trafics relient l'Afrique du Sud à l'île Maurice et au Moyen-Orient, l'Australie à l'Indonésie et à d'autres pays asiatiques. Un trafic régional relie la Corne de l'Afrique à l'Arabie saoudite via la mer Rouge et au golfe Arabo-Persique.

Ce rapport présente, de manière aussi détaillée que possible, les profils de 159 navires affectés au transport maritime de bétail selon les bases de données des mémorandums d'entente et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce troisième rapport rassemble pour chacun des navires les données historiques et actualisées, permet d'avoir une vision transversale de la flotte mondiale et de percevoir tous les défis à relever dans ce trafic singulier où les "marchandises" sont vivantes.

¹ "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne" rédigé par Robin des Bois avec le soutien d'Animal Welfare Foundation et Tierschutzbund Zürich en 2021

https://robindesbois.org/wp-content/uploads/78-betailieres-agreees-par-l-Union-Europeenne_RobindesBois_AWF_TSB.pdf

² "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne" rédigé par Robin des Bois et Animal Welfare Foundation en 2024

<https://robindesbois.org/wp-content/uploads/64-Betailieres-Maritimes-agreees-UE-AWF-RobindesBois-mars2024-BD.pdf>

La flotte des bétailières maritimes

La flotte mondiale de transport de bétail se compose de deux grandes catégories : les bétailières maritimes converties, initialement construites à d'autres fins commerciales puis modifiées pour transporter des animaux, et les bétailières qui ont été conçues et construites spécifiquement pour le transport de bétail. Sur les 159 bétailières maritimes recensées dans ce rapport, 134, soit 84 %, sont des navires marchands convertis en bétailières, et 25, soit 16 %, sont des navires construits initialement pour le transport de bétail. Ces deux catégories présentent évidemment des différences substantielles et font l'objet de deux chapitres séparés. Cependant, il ne faut pas considérer que les bétailières spécifiquement construites épargnent systématiquement aux animaux et aux équipages les difficultés auxquelles ils sont exposés à bord des bétailières converties (cf. les profils du *Brahman Express*, du *Galloway Express*, du *Ganado Express*, du *Gelbray Express*, du *Girolando Express*, du *Gloucester Express*, du *Gudali Express*, du *Murray Express*, du *Shorthorn Express*).

- La bétailière convertie est typiquement un navire âgé de 45 ans, d'une longueur de 102 m, construit comme cargo polyvalent et transformé pour le transport de bétail à l'âge de 28 ans, repéré pour 242 déficiences et détenu à 4 reprises au cours de son exploitation (avant et après conversion), contrôlé aujourd'hui 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 figurant sur la "liste noire" du Mémoire de Paris. Malgré les préoccupations d'ordre technique, réglementaire et liées au bien-être animal associées aux conversions de navires évoquées tout au long de ce rapport, cette pratique s'est poursuivie et s'est récemment accélérée : entre janvier 2024 et mars 2026, 10 vieux navires ont été convertis en bétailières, contre seulement trois en 2022 et 2023.

- La bétailière construite pour le transport de bétail est typiquement un navire âgé de 17 ans, d'une longueur de 113 m, repéré pour 57 déficiences et détenu à une reprise au cours son exploitation, contrôlé par une société de classification appartenant à l'Association Internationale de sociétés de classification (IACS, International Association of Classification Society), et battant un pavillon figurant sur la "liste blanche" du Mémoire de Paris. Sur 25 bétailières de ce type, 11 étaient jusqu'alors exploitées par le groupe néerlandais Vroon Holding ou ses filiales.

Le 11 mai 2026, Vroon Holding a vendu sa branche transport de bétail à Heytesbury, un groupe australien spécialisé dans l'agroalimentaire et le transport maritime. Sans présager des pratiques de ce nouveau venu, ce changement marque un tournant significatif dans la petite communauté des gestionnaires de bétailières maritimes et, de manière plus générale, témoigne d'une réduction de l'influence de l'Union européenne dans le trafic mondial de bétail.

Déjà citée dans le rapport en tant que destinataire de bétail en provenance d'Australie, l'Indonésie fait l'objet d'un chapitre dédié au trafic domestique de bovins entre l'île de Timor et les petites îles de la Sonde qui sont les principales terres d'élevage, et l'île de Java et l'île de Bornéo qui en sont les principales consommatrices. La flotte indonésienne comprend six navires spécialisés.

Enfin, un chapitre est dédié aux bétailières "fantômes" qui font toujours partie de la liste officielle mais qui n'ont pas émis de signaux AIS depuis une longue période. Certaines pourraient être détruites ou vraiment inutilisables. D'autres pourraient être remises dans l'attente d'une reprise du trafic de bétail, à l'exemple du *Masturah* (62 ans) et du *White Pearl* (47 ans) dont l'AIS a recommencé à fonctionner en mars 2026 après avoir été inactif depuis respectivement septembre 2024 et juin 2022. Leurs dernières émissions avant ces longues périodes de silence provenaient de Busan (Corée du Sud) et de Beyrouth (Liban). Le 9 juin 2026, le *Masturah* était à Khasab (Oman) et le *White Pearl* en mer Méditerranée entre Beyrouth et Alger. D'autres bétailières "fantômes" pourraient être détournées de leur dernier usage. Pour rappel, en 2015 l'*Ezadeen*, une bétailière désaffectée, a été utilisée pour le trafic en masse de migrants dans la mer Méditerranée. Pour en savoir plus, voir le chapitre I. Conversion.

Age, pavillons, sociétés de classification et structures de propriété

L'analyse de la flotte mondiale de bétailières révèle un secteur caractérisé par des navires vétustes dont la plupart auraient dû être démolis depuis des années, naviguant sous des pavillons peu performants, par des sociétés de classification qui la plupart du temps n'assument pas avec constance leur rôle de surveillance et par des structures de propriété complexes. 51 navires ont 50 ans ou plus, tous ayant été convertis par rapport à leur usage initial. Seuls 11 navires ont moins de 12 ans. Ils ont tous été construits spécifiquement pour le transport de bétail. Les démolitions récentes de l'*Elbeik* et du *Deala* à Aliaga, en Türkiye, n'ont pas été consécutives aux décisions des propriétaires. Elles ont été imposées par des événements de mer comme les incendies et les échouages.

Le pavillon indique la nationalité du navire. Il implique un lien substantiel entre le navire, son équipage, sa cargaison et l'Etat du pavillon. Les sociétés de classification sont des organismes chargés d'établir les normes techniques applicables aux navires et de vérifier leur respect.

Les données disponibles relatives aux pavillons et aux sociétés de classification soulignent deux différences statistiques entre les bétailières converties et les bétailières spécialement construites.

54,6 % des bétailières maritimes converties battent un pavillon inscrit sur la liste noire du Mémoire d'entente de Paris (MoU) selon son dernier rapport annuel disponible (2024), contre 8% des bétailières spécialement construites. Seules 4,3% des bétailières converties battent un pavillon inscrit sur la liste blanche, contre 60% des bétailières spécialement construites. Seules 22,3 % des bétailières converties sont surveillées par une société de classification membre de l'IACS, contre 72% des bétailières spécialement construites. 65,8 % des bétailières converties sont surveillées par des sociétés non membres de l'IACS contre 24% des bétailières spécialement construites. 16 bétailières converties sont surveillées par une société de classification inconnue contre une bétailière spécialement construite.

La structure de propriété de la flotte des bétailières maritimes ajoute une couche supplémentaire d'opacité. Plus de la moitié des bétailières est officiellement détenue par des sociétés écrans basées dans des pays d'optimisation fiscale. Ces sociétés écrans ne possèdent qu'un seul navire dans la plupart des cas. Le contrôle opérationnel est le plus souvent exercé par des gestionnaires basés pour la plupart en Méditerranée avec une extension en mer Noire et dans la péninsule arabique. Ils sont basés pour l'essentiel dans des pays expéditeurs et destinataires de bétail. Cette combinaison de navires vétustes, de pavillons noirs, de sociétés de classification non IACS, de sociétés écrans et de gestionnaires spécialisés dans la vente et l'achat de bétail soulève d'importantes préoccupations sur la transparence du trafic, le partage des responsabilités et l'efficacité du contrôle technique et administratif des navires de la flotte bétailière.

Pour en savoir plus, voir les chapitres II. Age, III. Pavillons, IV. Sociétés de classification et V. Propriétaires.

Profil de risque du navire

Le profil de risque d'un navire, quelle que soit sa catégorie, est important pour le gestionnaire du navire et pour les inspecteurs de sécurité maritime. Si le seuil de 5 points est atteint ou dépassé, le navire marchand est déclaré à risque élevé et risque d'être ciblé par les inspecteurs des ports dans le monde entier. A ce jour, seules 4 bétailières sont considérées comme à risque élevé. Pour éviter ce ciblage, les armateurs des bétailières maritimes ont des possibilités diverses et conformes à la réglementation. Quand leurs navires s'approchent du seuil fatidique de 5 points, ils peuvent avoir recours à une nouvelle société de classification, à un nouveau gestionnaire ISM ou même à un

nouveau pavillon dont les performances ne sont pas encore évaluées et qui par conséquent ne peuvent pas déclencher de points supplémentaires.

Même si l'âge d'un navire n'est pas nécessairement synonyme de vétusté, il est constaté que la flotte des bétaillères maritimes dépasse largement l'âge moyen des navires de commerce partis à la démolition et qu'il n'y a pas de point négatif supplémentaire pour les navires âgés de plus de 40, 50 ou 60 ans. Pour rappel, 4 bétaillères maritimes en activité ont plus de 60 ans.

Pour en savoir plus, voir le chapitre VI. Profil de risque du navire.

Contrôles de l'Etat du port, déficiences, détentions et bannissements

Les résultats obtenus par les bétaillères maritimes pendant les inspections dans le cadre du contrôle par l'Etat du port constituent un indicateur utile des défis techniques et opérationnels auxquels le secteur est confronté. Dans son dernier rapport annuel disponible portant sur l'année 2024, le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port a classé les bétaillères comme la catégorie de navires la moins performante en termes de déficiences et de détentions. Depuis que le Mémoire d'entente de Paris a classé les bétaillères comme une catégorie distincte de navires marchands, elles ont systématiquement subi les taux de détention les plus élevés, toutes catégories confondues, ce qui en fait la catégorie la moins performante depuis au moins six années consécutives. Dans son rapport annuel portant sur l'année 2024, le Mémoire de Paris déclare que 88 % des inspections de bétaillères dans les ports des Etats parties ont constaté des déficiences. Le taux de détention a atteint 15%, près de 4 fois plus que le taux de détention moyen des navires toutes catégories confondues (4%).

L'historique des détentions et des bannissements des bétaillères maritimes illustre les insuffisances en matière de sécurité et de conformité aux conventions internationales et aux règles basiques de la navigation. Les 159 bétaillères maritimes cumulent 565 détentions tout au long de leur exploitation, y compris avant leur conversion. Les 134 bétaillères converties représentent la quasi-totalité : 549 détentions. En 2024–2025, 20 bétaillères ont été détenues ; elles étaient toutes converties.

Neuf bétaillères ont subi des bannissements provisoires dans les ports du Mémoire de Paris à la suite de détentions multiples entre 2008 et 2020. Aucune n'a été bannie en 2024-2025. Les navires d'autres catégories que les bétaillères maritimes, quand ils ont été bannis d'un port du Mémoire de Paris, sont orientés par leurs armateurs et leurs gestionnaires vers des mers moins contrôlées, par exemple en Afrique et en Méditerranée orientale. Mais les bétaillères maritimes bénéficient d'une certaine indulgence en raison de leur nombre limité et de leur rôle indispensable à l'exportation de millions de têtes de bétail.

Pour en savoir plus, voir les chapitres VII. Contrôles de l'Etat du port, VIII. Déficiences, IX. Bannissements et Détentions.

Incidents, gestion des situations d'urgence et Code ISM

Il découle de la diversité des navires, de leurs origines et des conditions d'exploitation qui viennent d'être décrites, que la flotte des bétaillères maritimes sur l'océan mondial est soumise à des risques importants et multiples. L'histoire du transport maritime de bétail est émaillée de nombreux événements graves, des naufrages, des incendies, des échouages, des collisions. Depuis 1975, au moins 10 naufrages dus à des collisions, à des incendies, à des tempêtes, à des mauvaises répartitions de la "cargaison", ont provoqué la mort de 88 hommes d'équipage et d'au moins 193.000 animaux. La liste de ces sinistres est en Annexe 2.

Plusieurs cas majeurs et récents illustrent l'ampleur et la diversité de ces risques. Le naufrage de l'*Al Badri 1*, qui a coulé à quai à Suakin (Soudan) en tuant 15.000 moutons en 2022 ; celui du *Gulf Livestock 1*, en provenance de Nouvelle-Zélande et à destination de la Chine, qui en 2020 a coulé au large du Japon au début de la saison des typhons en emportant 5867 têtes de bétail et 41 membres d'équipage ; et celui du *Queen Hind* qui a coulé en 2019 à la sortie du port de Midia (Roumanie) avec 14.420 moutons, montrent que les risques sont persistants et pèsent en tout temps et sur tous les océans sur les bétailières maritimes.

Bien que les 4 dernières années aient vu une accalmie dans la série de naufrages majeurs, de nouveaux risques sont apparus en lien avec les conflits armés et l'instabilité régionale, notamment en Méditerranée orientale, en mer Rouge et dans la région du golfe Persique. Le naufrage du *Haji Ali* dans le golfe d'Oman, le 13 mai 2026, illustre cette préoccupation. Selon les informations disponibles, ce dhow indien qui n'était pas dans la liste officielle des bétailières maritimes de l'Organisation maritime internationale a été touché par un engin explosif non identifié, a pris feu et a coulé avec un grand nombre d'animaux à bord. L'attentat aurait entraîné la mort de plusieurs milliers de chèvres et de moutons mais ces chiffres pourraient être revus à la baisse en fonction de nouvelles informations. Ce cas est abordé plus en détail dans le chapitre XIII intitulé "Des animaux victimes de la guerre".

Dans la gestion de ces événements à cinétique lente ou rapide, le capitaine et ses officiers doivent pouvoir être assistés par une cellule de crise à terre disponible 24h/24 et disposant de toutes les compétences pour apprécier la dangerosité d'une avarie et pour coordonner si nécessaire l'intervention des différents moyens de sauvetage disponibles dans la zone concernée.

Le Code ISM (International Safety Management) décrit les modalités de ce partenariat terre-mer. En 2024–2025, des déficiences liées au Code ISM ont été signalées pour 47 bétailières maritimes, toutes converties, et les gestionnaires ISM de 35 bétailières ont été classés par le Mémoire d'entente de Paris comme présentant des performances faibles ou très faibles. Ces constats soulèvent des inquiétudes quant à la capacité des gestionnaires et des équipages à réagir efficacement face aux situations d'urgence.

Bien-être animal en mer

Il est fondamental de rappeler que les conditions multiples d'insalubrité imposées aux animaux transportés ne font pas partie en elles-mêmes de la gamme des déficiences telles qu'elles sont définies par l'Organisation Maritime Internationale et par les mémorandums d'entente. Elles peuvent être indirectement mentionnées quand il s'agit de souligner que les conditions imposées aux équipages dans les lieux de travail, y compris les espaces réservés aux animaux, ne sont pas conformes aux standards internationaux.

Le chapitre XII. Profils des 159 bétailières maritimes met en évidence un large éventail de risques, de pollutions et de pathologies portant atteinte au bien-être des animaux transportés par voie maritime. Dans le cadre réglementaire maritime, les animaux vivants sont considérés comme des marchandises. Il en résulte une lacune fondamentale : bien que le bétail soit constitué d'animaux vivants et dotés de sensibilité, leur bien-être à bord n'est pas systématiquement pris en compte.

La plupart des animaux transportés à bord de bétailières maritimes sont des ovins et des bovins, bien que des chèvres, des chevaux, des chameaux et d'autres espèces puissent également être transportés. Ils sont transportés pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines ou mois dans les cas extrêmes, dans un environnement instable et inconnu. Ils sont exposés aux mouvements du navire, au bruit, aux vibrations, à l'éclairage artificiel, à l'humidité, à la chaleur, à l'ammoniac, à des

densités élevées, et à un accès inégal à la nourriture et à l'eau qui ne sont pas de la nature et de la qualité auxquelles ils étaient habitués. Ces conditions peuvent entraîner des blessures, des troubles respiratoires et digestifs, un stress thermique, de l'épuisement, des fausses couches et la mort. Plusieurs cas décrits dans ce rapport concernent également des animaux mettant bas en mer dans des conditions difficiles, avec peu de possibilités de leur prodiguer des soins appropriés.

Le bien-être des animaux en mer dépend de la conception des navires, de leur maintenance, de la ventilation, de la concentration des animaux dans les box, de la gestion des effluents, de la vigilance sanitaire et dans les pires cas de la préparation aux situations d'urgence. Après le départ des navires, les informations fiables sur l'état des animaux pendant le voyage sont rares, la présence d'un vétérinaire à bord n'est pas garantie sur toutes les routes ni même obligatoire. C'est pourquoi les profils des navires doivent aussi être considérés comme des miroirs de toutes les souffrances et de toutes les difficultés subies par les animaux au cours de leur transit maritime.

Refus de débarquement des animaux

Ces risques pour le bien-être animal s'aggravent encore davantage lorsque le voyage ne se termine pas comme prévu. Lorsqu'un navire se voit refuser l'autorisation de décharger, les contraintes décrites ci-dessus s'étendent et s'intensifient, ce qui entraîne souvent de graves conséquences tant pour les animaux que pour les équipages. Les refus de débarquement d'animaux ont, à maintes reprises, transformé les voyages maritimes de bétail en crises prolongées en matière de bien-être animal, de biosécurité et de relations diplomatiques. Ces situations peuvent résulter de maladies animales suspectées ou confirmées, de litiges relatifs à la documentation, de modifications des exigences d'importation ou de tensions politiques plus générales. Quand l'accès au port et au quai est refusé à une bétailière maritime arrivée à destination, les animaux doivent rester en mer pendant des semaines, voire des mois, tandis que les armateurs, les exportateurs et les autorités vétérinaires tentent de trouver une solution alternative.

Les cas analysés dans le présent rapport, notamment ceux du *Cormo Express*, du *Nader-A*, du *Karim Allah*, de l'*Elbeik* et du *Spiridon II*, montrent comment l'absence de plans d'urgence efficaces peut conduire les animaux et les équipages à se retrouver pris au piège dans des impasses qui sont juridiques pour les administrations, mais qui sont potentiellement mortelles pour la "cargaison".

Pour en savoir plus, voir le chapitre XI. Refus de débarquement.

Bien-être des équipages et normes du travail

Le transport maritime d'animaux vivants suscite des inquiétudes non seulement pour les animaux à bord, mais aussi pour les équipages chargés de la conduite des navires au cours de voyages internationaux parfois longs et semés d'embûches.

Des déficiences relatives à la Convention du Travail Maritime (2006) ont été constatées sur 60 bétailières en 2024-2025, ce qui témoigne du non-respect des normes internationales minimales en matière de logement, de bien-être, de conditions de travail, de protection sociale et de salaires. Ces anomalies sont fréquentes à bord des bétailières converties. La conversion d'un navire marchand d'une autre catégorie en bétailière maritime consiste essentiellement à superposer des ponts pour transporter le plus d'animaux possibles. Les locaux d'habitation de l'équipage ne font pas l'objet de modifications substantielles. En conséquence, des navires initialement conçus pour accueillir un équipage d'une quinzaine de marins peuvent en tant que bétailières naviguer avec un équipage de plusieurs dizaines de marins ce qui conduit par la force des choses à l'insalubrité des locaux d'hébergement.

En 2024 et 2025, 16 abandons d'équipages et de navires ont été constatés contre 14 en 2021, 2022 et 2023. Le sort du chef mécanicien du *Al Maha* (aujourd'hui rebaptisé *Al Fahad 1*) est un exemple gravissime de travail forcé.

La différence entre les bétaillères converties et celles qui sont spécialement construites est significative. Des cas de non-conformité à la Convention du Travail Maritime ont été constatés sur 41,8 % des bétaillères converties, contre 16 % des bétaillères spécialement construites. Ces statistiques suggèrent que la conception et la construction des navires ont une incidence non seulement sur l'augmentation supplémentaire de la capacité de transport des animaux, mais aussi sur les conditions de vie des équipages. A noter que ces navires spécialement conçus ont généralement une capacité d'emport supérieure à la moyenne des transactions entre les pays exportateurs de l'Union européenne et les pays importateurs dans la Méditerranée orientale. En d'autres termes, ils ne sont pas adaptés au trafic interméditerranéen.

Risques de pollution et respect de la convention MARPOL

L'âge, l'historique de conversion et les difficultés de maintenance de nombreuses bétaillères soulèvent d'importantes préoccupations environnementales, notamment en ce qui concerne le respect des normes internationales de prévention de la pollution. La conformité à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) constitue un enjeu majeur pour les bétaillères, en particulier les bétaillères converties. Beaucoup ont été construites avant l'entrée en vigueur de la convention MARPOL et peuvent rencontrer des difficultés à se conformer aux exigences actuelles en matière de prévention de la pollution en raison de leur âge, de leur motorisation, des chaudières et des insuffisances des systèmes de filtration des effluents atmosphériques et liquides. Elles ne sont pas non plus conformes aux exigences actuelles de protection de la santé humaine. Les compartiments machines n'ont pas fait l'objet d'un désamiantage systématique.

En 2024-2025, 80 déficiences relatives à la convention MARPOL ont été signalées sur 50 bétaillères, soit 31 % de la flotte analysée. La quasi-totalité sont des bétaillères converties, et quatre d'entre elles ont été détenues pour des non-conformités à la Convention MARPOL. Les déficiences les plus fréquentes concernent l'Annexe I, relative à la pollution par les hydrocarbures, et l'Annexe V, relative à la pollution par les ordures, avec 33 déficiences signalées pour chacune de ces annexes. Ces constats mettent en évidence des faiblesses récurrentes dans les systèmes de prévention de la pollution, notamment au niveau des équipements de séparation des résidus d'hydrocarbures, des systèmes de traitement des eaux usées, des dispositifs de contrôle de la pollution atmosphérique et, dans certains cas, des incinérateurs embarqués.

L'Annexe V de la Convention MARPOL considérant que les carcasses d'animaux sont assimilées à des "ordures" est en elle-même soumise à une ambivalence majeure. Elle enjoint les gouvernements signataires à veiller à ce que les ports de commerce disposent d'installations de réception de toutes les ordures en provenance des navires, ce qui est fait dans la plupart des ports de l'Union européenne et dans certains ports de la Méditerranée orientale, mais les autorités vétérinaires locales interdisent la réception des carcasses des animaux qui sont susceptibles de favoriser la propagation de maladies transmissibles. L'Annexe V ouvre donc la voie à une deuxième option en considérant que, dans certaines conditions et en évitant les zones spéciales (voir le chapitre X. MARPOL), les carcasses d'animaux peuvent être rejetées à la mer comme les déchets alimentaires.

Selon les données analysées dans ce rapport, des rejets de carcasses d'animaux, de fumier, de litière souillée ou d'eaux de lavage contaminées pourraient ne pas être déclarés dans le registre des ordures dont la tenue est obligatoire selon cette même Annexe V. En fait, les pratiques de gestion

des déchets à bord des bétailières doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi de la part des autorités de contrôle de l'Etat du port et des administrations compétentes. Mettre fin à l'élimination systématique en mer des déchets d'origine animale et garantir la mise en place d'installations de réception et de traitement des carcasses d'animaux dans les ports constituent des enjeux essentiels dans le cadre de la surveillance environnementale du transport maritime de bétail.

Pour en savoir plus, voir le chapitre X. MARPOL.

Dans l'ensemble, les conclusions présentées dans ce rapport montrent que les bétailières maritimes occupent une place particulièrement problématique au sein du secteur maritime mondial, à la croisée de la sécurité maritime, des normes du travail, du bien-être animal, de la protection de l'environnement et de la prévention des pollutions. La flotte est en grande partie composée de navires anciens construits pour d'autres usages commerciaux et convertis, dont beaucoup présentent des déficiences récurrentes, font l'objet de détentions, arborent des pavillons peu performants, ne sont pas surveillés par des sociétés de classification membres de l'IACS et ont des structures de propriété complexes. Ce cumul de circonstances complique le contrôle des autorités compétentes et a des conséquences négatives pour les équipages et les animaux. Le commerce de bétail vivant sur l'océan mondial manque de transparence.

Méthodologie, limites des données et identification des navires

Les informations présentées dans ce rapport ont été compilées à partir de sources maritimes accessibles au public, notamment Equasis, les rapports de contrôles par l'Etat du port, les données de suivi AIS, les registres des sociétés de classification et d'autres informations issues de sources ouvertes. La préparation du rapport, en cours depuis début 2026, est concomitante d'une exceptionnelle versatilité sur le marché des bétailières maritimes. De nombreux changements de noms, de pavillons, d'armateurs, de statut opérationnel sont intervenus.

Par exemple, le 9 juin 2026, il est apparu que le *Nader-A* avait été renommé *Saskia* sans que nous soyons aujourd'hui en mesure de connaître le nouvel armateur. Les données présentées reflètent donc la situation telle qu'elle était connue au moment de la publication. Des changements ont pu intervenir pendant la réalisation du rapport, survenir après la publication, ou ne pas encore être pris en compte dans les bases de données publiques. C'est pourquoi le numéro OMI reste l'identifiant le plus fiable, car il reste inchangé jusqu'à la fin de l'exploitation du navire et sa démolition.

I. Conversion

134 navires (84%) naviguant aujourd'hui sous l'appellation de bétailières maritimes étaient au moment de leur commande, de leur construction et de leur lancement des cargos polyvalents (68), des porte-conteneurs (17), des rouliers (16), des voituriers (15), des cargos réfrigérés (12), des transporteurs de marchandises sur palettes (2), des vraquiers (2), un navire de pêche (1), un tanker (1).

La conversion reste une option persistante. Elle se renforce. Trois navires marchands ont été convertis en bétailières maritimes entre 2022 et 2023 (âge moyen au moment de la conversion : 37 ans) ; 7 entre 2024 et 2025 (âge moyen au moment de la conversion : 32 ans) ; et 3 entre janvier en mars 2026 (âge moyen au moment de la conversion : 35 ans).

Pour preuve de la méfiance envers cette pratique de la part des majors de la classification (IACS), les bétailières converties entre 2024 et 2026 sont toutes encadrées par des sociétés de classification de second rang (pour en savoir plus, se reporter au chapitre IV. Sociétés de classification).

Pour les armateurs de la filière bétailières, le choix de la conversion est économique. Le business plan est prioritaire. A titre d'exemple, l'*Ocean Outback*, 136 mètres de long, construit en 2010 pour le transport de bétail, a été en 2017 vendu 26 millions de dollars et rebaptisé *Bahijah*. Sa capacité est d'environ 14.000 moutons et 2500 bovins. A contrario, acheter une bétailière convertie est une bonne affaire. La bétailière *Yangtze Fortune* (aujourd'hui *Balha One*), 133 mètres de long, construite en 2005 en tant que porte-conteneurs et convertie en 2017, a été vendue aux enchères après avoir été abandonnée en Australie en 2023 pour 6 millions de dollars, soit selon l'ONG Vets Against Live Exports sa valeur dans un chantier de démolition. Sa capacité est d'environ 15.000 moutons ou 5000 bovins.

La conversion peut également constituer un moyen plus rapide d'augmenter la capacité de transport de bétail que la mise en service d'un nouveau navire. Il s'agit pour les armateurs de répondre dans l'urgence à de nouveaux marchés. La conversion persistante de navires marchands anciens en bétailières maritimes pourrait refléter une croissance de la demande en bétail de la part de pays importateurs à forte croissance démographique et confrontés à des contraintes telles que l'insuffisance des ressources en eau qui freinent la production nationale d'animaux d'élevage. La récente augmentation du nombre de conversions pourrait également indiquer une disponibilité limitée des bétailières maritimes. A notre connaissance, alors que les chantiers navals asiatiques sont en pleine effervescence pour la construction de porte-conteneurs et d'autres catégories de navires de transport de marchandises, il n'y a actuellement aucune commande de bétailière maritime. La dernière bétailière spécialement conçue pour le transport international de bétail a été lancée en 2017 et les dernières bétailières maritimes spécialement conçues pour le transport national de bétail en Indonésie ont été lancées en 2018.

Risques techniques

L'élévation des ponts supérieurs nécessaires au parage des animaux modifie le centre de gravité des navires, les critères de stabilité et le tirant d'air. Elle augmente aussi le risque de propagation des incendies. L'un des exemples les plus cruels concerne le car-ferry italien *Boccaccio* et ses passagers humains. A la suite d'un départ de feu dans le compartiment machines, l'*Al Salam Boccaccio 98* a coulé le 2 février 2006 par 900 mètres de fond dans la mer Rouge. Il a entraîné dans la mort un millier de passagers et de membres d'équipage. Avant la catastrophe du *Al Salam Boccaccio 98*, son sister-ship le *Al Salam Petrarca 90* (ex-*Petrarca*) qui avait subi la même transformation a coulé en juin 2002 à la suite d'un incendie. Les passagers ont été évacués. Il a été

pris en remorque vers le port de Dhiba (Arabie saoudite) mais il a coulé. Le bilan s'élève à un mort et 10 blessés parmi les membres d'équipage. Après ces 2 naufrages, les 3 autres sister-ships italiens de la série des poètes (*Pascoli*, *Manzoni* et *Carducci*) qui avaient subi les mêmes transformations ont été retirés du marché et démolis en 2006 et en 2007 en Inde.



Boccaccio, mai 1982, Gênes (Italie)
© carlo martinelli



Al Salam Boccaccio 98, juillet 2001, Gênes (Italie)
© carlo martinelli

Les mêmes enseignements n'ont pas été tirés des nombreux incendies, naufrages et autres accidents à bord des bétaillères maritimes, la première catastrophe étant celle de l'*Uniceb* converti à partir d'un cargo polyvalent qui a coulé dans l'océan Indien en août 1996 avec 67.000 moutons à bord. Tous les membres de l'équipage sauf le chef mécanicien ont été sauvés par un navire de passage immatriculé à Hong Kong.

Les bétaillères converties portent les stigmates de l'exploitation antérieure. Dans la plupart des cas, les moteurs ont seulement été remis en état. Il n'y a pas eu de désamiantage et seules des tôles de la coque manifestement vrillées ont été remplacées. L'étanchéité des citernes à ballast et les tuyauteries ont échappé à la vigilance des sociétés de classification qui délivrent des certificats dématérialisés. Déjà pendant leur première vie, des déficiences multiples avaient été relevées par les inspecteurs de l'Etat du port à bord des navires, qui ont parfois été détenus (voir à ce sujet les profils des navires dans le chapitre XII. 1. "Bétaillères issues d'une conversion"). Ces vices cachés s'aggravent pendant la 2^{ème} vie du navire en tant que bétaillère maritime. Plusieurs réparations en cale sèche semblent faire suite à des déficiences relevées ou des détentions imposées par les inspecteurs de l'Etat du port. Les gestionnaires en accord avec les autres membres de la structure de propriété veulent démontrer leur bonne volonté et éviter toute sanction ou privation d'exploiter supplémentaire.

A première vue, les conversions de voituriers en bétaillères maritimes peuvent sembler appropriées aux yeux des profanes. Cependant, le chavirage du *Queen Hind*, ex-voiturier *Nagasaki Maru*, démontre que les défis techniques imposés par de telles conversions sont souvent sous-estimés. Le voiturier déjà très haut sur l'eau a été surélevé par la batterie des bouches d'aération et le plancher du dernier pont servait de stockage au foin d'alimentation du bétail pendant le voyage. Le rapport d'enquête post-accident a confirmé la construction de ponts intermédiaires qualifiés par les enquêteurs de "clandestins". Le *Queen Hind* a chaviré à la sortie du port de Midia en Roumanie en novembre 2019 avec plus de 14.000 moutons. La séquence complète du chavirage a duré 1h20. Contrairement aux véhicules de toutes sortes qui doivent être saisis et arrimés pour éviter les mouvements à l'intérieur des ponts et réduire les risques de chavirage, les animaux entassés dans les box se déplacent en masse au gré du roulis et peuvent provoquer des gîtes incontrôlables et conduire au chavirage. Le chantier naval de Constantza qui a procédé à la conversion et les autres parties prenantes ont confondu véhicules et bétail. L'exploitation sûre des bétaillères maritimes

issues d'une conversion repose sur la bonne formation de l'équipage et sa connaissance des caractéristiques du navire en matière de stabilité. Il n'est pas certain que les commandants des bétailières maritimes et leurs équipages aient l'expérience nécessaire pour naviguer en toute sécurité sur d'ex-voituriers convertis pour le transport de bétail. Pour en savoir plus, voir le rapport "78 bétailières agréées par l'Union européenne", 2021, p. 18-20.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par les sociétés de classification, des ponts intermédiaires ont été aussi ajoutés aux ex-cargos polyvalents *Al Khdair*, *Alfa Livestock*, *Apus*, *Gamma Star*, *Helen*, *Karazi*, *Omega Star*, *Unimar Livestock*, *Sidra*, et à l'ex-cargo réfrigéré *Falcon-UA*, qui transportent régulièrement des moutons. Des aménagements similaires auraient été installés sur les ex-cargos polyvalents *Pacific M* et *Jersey*, l'ex-voiturier *North Star 1*, et l'ex-cargo réfrigéré *Taiba* (voir le rapport "Animal Welfare on Seagoing Vessels and Criteria for Approval of Livestock Authorisation", Boada-Saña, Kulikowska et al., 2021, pp. 27 et 85³).

L'ajout de ces ponts intermédiaires modifie le centre de gravité initial du navire. Les planchers sont pour la plupart en aluminium, un matériau à haute conductivité thermique qui absorbe et transfère rapidement la chaleur. C'est pour les animaux une source supplémentaire de stress thermique. Dans ces conditions, il est extrêmement difficile ou parfois même impossible pour les gardiens des animaux et les vétérinaires d'avoir une vue panoramique de ces ponts intermédiaires de faible hauteur et d'y circuler pour administrer si nécessaire des soins et isoler des animaux malades, blessés ou contagieux.



"Double ponts" pour le transport de moutons à bord du *Falcon-UA*, mai 2026
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Ekö

³ Boada-Saña, Kulikowska et al., 2021, Research for ANIT Committee – Animal welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorisation, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU\(2021\)690876_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690876/IPOL_STU(2021)690876_EN.pdf)

II. Age

Les bétailières maritimes sont parmi les plus vieux navires de la flotte marchande mondiale. Leur moyenne d'âge est de 40 ans.

Flotte mondiale

L'âge des 159 bétailières va de 8 ans pour les *Camara Nusantara 3*, *Camara Nusantara 4*, *Camara Nusantara 5*, *Camara Nusantara 6*, construites comme bétailières maritimes, à 66 ans pour le *Capitaine II*, un ancien cargo polyvalent. Il serait toujours en service selon la base de données Equasis mais son statut actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante. Si l'on exclut les bétailières dont la poursuite d'exploitation n'a pas pu être confirmée, les plus âgées sont l'*Alfa Livestock* et le *Masturah* (62 ans), 2 anciens cargos polyvalents.

51 navires ont 50 ans ou plus. Ils ont tous été détournés de leur usage initial. Seuls 11 navires ont moins de 12 ans. Ils ont été conçus et construits pour le transport de bétail.

Bétailières issues d'une conversion

L'âge des 134 bétailières converties va de 18 ans pour le *Polaris 3*, un ex-porte-conteneurs, à 66 ans pour le *Capitaine II*, un ex-cargo polyvalent qui est toujours déclaré en service sur la base de données Equasis mais dont l'AIS est inactif. Les plus âgées des bétailières en activité sont 2 ex-cargos polyvalents, l'*Alfa Livestock* localisé à Istanbul, Türkiye, le 8 juin 2026, et le *Masturah* localisé à Khasab, Oman, le 9 juin 2026 (62 ans). L'âge moyen de la flotte des bétailières maritimes converties est de 45 ans.

Bétailières construites pour le transport de bétail

L'âge des 25 bétailières construites pour le transport de bétail va de 8 à 46 ans. Les *Camara Nusantara 3*, *Camara Nusantara 4*, *Camara Nusantara 5*, *Camara Nusantara 6* (8 ans), *Camara Nusantara 2* et *Friesian Express* (9 ans) sont les plus jeunes. La plus âgée est le *KK Express*. Elle serait toujours en service selon la base de données Equasis mais ce statut n'a pas pu être vérifié de manière indépendante. Si l'on exclut le *KK Express*, les bétailières construites pour le transport de bétail les plus âgées sont l'*Adriatic Rose* et le *Murray Express* (31 ans). L'âge moyen de la flotte est de 17 ans. Si l'on exclut le *KK Express*, l'âge moyen de la flotte est de 16 ans.

Démolitions

En 2024-2025, 2 bétailières ont été démolies à Aliaga (Türkiye).

- L'*Elbeik* (OMI 6718427), un ex-cargo polyvalent construit en 1967 et converti en 1994, a été déclaré perte totale après un incendie au large de Tarragone (Espagne) en août 2021 alors qu'il était au mouillage avant de charger du bétail. L'équipage a été évacué. Après l'incendie, l'*Elbeik* a été remorqué et amarré au quai du Levant de Tarragone. L'autorité portuaire de Tarragone a déclaré le navire abandonné le 28 septembre 2022. L'*Elbeik* a été mis aux enchères en mars 2023 avec un prix de plancher de 330.000 €, mais la vente a échoué. Une deuxième tentative avec un prix ramené à 245.500 € n'a pas non plus été fructueuse. L'*Elbeik* a été vendu au cash buyer turc Rota Shipping pour 88.000 €, environ 60 US\$ la tonne, le 27 mai 2024. Il a été démolé en septembre 2024, à l'âge de 57 ans. En 2024, le prix moyen d'achat à la tonne des navires en Türkiye était de 350 US\$. Les bétailières maritimes en fin de vie sont souvent sous-cotées à l'achat par les ferrailleurs. Ces prix plus bas peuvent s'expliquer par les coûts liés au nettoyage et à l'élimination des résidus

d'hydrocarbures dans le compartiment machines, la difficulté de vendre des pièces détachées retirées des moteurs anciens et la corrosion des métaux dans les ponts à bétail.

L'*Elbeik* a acquis une notoriété internationale pour son voyage erratique de 92 jours en mer Méditerranée, du 18 décembre 2020 au 19 mars 2021, avec 1776 veaux. Tous les animaux survivants ont été euthanasiés sous la supervision des autorités espagnoles en raison de leur mauvais état général après ce voyage prolongé.



Elbeik, septembre 2024, Aliaga (Türkiye)

© captainselim

- Le *Deala* (OMI 7405091), un ex-cargo polyvalent construit en 1976 et converti en bétailière en 2017, s'est échoué dans la baie de Rasa (péninsule de l'Istrie, Croatie) le 16 avril 2024. Deala Shipping Co Ltd-Bze, le propriétaire turc, le déclare perte totale et abandonne le navire. C'est donc l'assureur qui doit prendre en charge les frais d'évacuation et de démolition. Il sélectionne un prestataire turc. Le ministère croate de la Mer, des Transports et des Infrastructures met en place des mesures de prévention des pollutions : pompage des eaux polluées aux hydrocarbures, épave soutenue par des blocs de béton, barrages flottants... C'est seulement à la mi-juillet 2025 que le navire est hissé sur un dock flottant qui quitte la baie de Rasa le 28 juillet et arrive à Aliaga le 22 août. Le *Deala* a été démolí à partir de septembre 2025, à l'âge de 49 ans.



Deala abandonné, 27 avril 2025, baie de Rasa
© Animal Welfare Foundation



Deala sur le dock flottant, août 2025, au mouillage à Aliaga (Türkiye) avant sa démolition
© captainselim

III. Pavillons

Flotte mondiale

Le Togo (22 navires), le Panama (21), Saint-Kitts-et-Nevis (14), la Tanzanie (14), la Guinée-Bissau (11) représentent plus de 50% des 159 bétailières mondiales. Les autres pavillons sont le Portugal (11), le Liban (9), les Comores (8), l'Indonésie (7), la Sierra Leone (5), les Palaos (4), le Cameroun (3), les Iles Marshall (3), Antigua-et-Barbuda (2), le Koweït (2), le Honduras (1), le Danemark (1), le Liberia (1), le Luxembourg (1), les Philippines (1) et Singapour (1). 18 navires battent un pavillon inconnu.

75 navires (47,3%) battent un pavillon figurant sur la liste noire du Mémorandum de Paris : la Tanzanie et le Cameroun sont classés à risque très élevé, les Comores à risque élevé, la Guinée-Bissau, le Palaos, Saint-Kitts-et-Nevis et le Togo à risque moyen.

36 navires (22,6%) battent un pavillon figurant sur la liste grise du Mémorandum de Paris.

9 navires (5,6%) 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 : l'Indonésie, le Honduras et le Koweït. Le seuil minimal est de 30 inspections sur une période de 3 ans.

Seulement 21 navires (13,2%) battent un pavillon figurant sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.

Pavillons des 159 bétailières maritimes et performances des pavillons selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Pavillon	Navires		Performance du pavillon
Togo	22	13,9%	liste noire, risque moyen
Panama	21	13,2%	liste grise
Saint-Kitts-et-Nevis	14	8,8%	liste noire, risque moyen
Tanzanie	14	8,8%	liste noire, risque très élevé
Guinée-Bissau	11	7%	liste noire, risque moyen
Portugal	11	7%	liste blanche
Liban	9	5,7%	liste grise
Comores	8	5%	liste noire, risque élevé
Indonésie	7	4,4%	non classée
Sierra Leone	5	3,1%	liste grise
Cameroun	3	1,9%	liste noire, risque très élevé
Palaos	3	1,9%	liste noire, risque moyen
Iles Marshall	3	1,9%	liste blanche
Antigua-et-Barbuda	3	1,9%	liste blanche
Koweït	1	0,6%	non classée
Danemark	1	0,6%	liste blanche
Honduras	1	0,6%	non classée
Liberia	1	0,6%	liste blanche
Luxembourg	1	0,6%	liste blanche
Philippines	1	0,6%	liste grise
Singapour	1	0,6%	liste blanche
inconnu	18	11,3%	

Bétaillères issues d'une conversion

Le Togo (22 navires), le Panama (21), la Tanzanie (14), Saint-Kitts-et-Nevis (12), la Guinée-Bissau (11) représentent plus de 50% des 134 bétaillères converties. Les autres pavillons sont le Liban (9), les Comores (8), la Sierra Leone (5), le Cameroun (3), les Palaos (3), le Honduras (3), Antigua-et-Barbuda (2), le Danemark (1), le Honduras (1), les Iles Marshall (1), l'Indonésie (1), le Koweït (1), le Liberia (1) et les Philippines (1). 17 navires battent un pavillon inconnu.

73 navires (54,6%) battent un pavillon figurant sur la liste noire du Mémorandum de Paris : la Tanzanie et le Cameroun sont classés à risque très élevé, les Comores à risque élevé, la Guinée-Bissau, le Palaos, Saint-Kitts-et-Nevis et le Togo à risque moyen.

36 navires (27%) battent un pavillon figurant sur la liste grise du Mémorandum de Paris.

2 navires (1,4%) 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 : l'Indonésie, le Honduras.

Seulement 6 navires (4,3%) battent un pavillon figurant sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.

Pavillons des 134 bétaillères converties et performances des pavillons selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Pavillon	Navires		Performance du pavillon
Togo	22	16,5%	liste noire, risque moyen
Panama	21	15,7%	liste grise
Tanzanie	14	10,5%	liste noire, risque très élevé
Saint-Kitts-et-Nevis	12	9%	liste noire, risque moyen
Guinée-Bissau	11	8,2%	liste noire, risque moyen
Liban	9	6,8%	liste grise
Comores	8	6%	liste noire, risque élevé
Sierra Leone	5	3,8%	liste grise
Palaos	3	2,2%	liste noire, risque moyen
Cameroun	3	2,2%	liste noire, risque très élevé
Antigua-et-Barbuda	3	2,2%	liste blanche
Honduras	1	0,7%	non classée
Danemark	1	0,7%	liste blanche
Iles Marshall	1	0,7%	liste blanche
Indonésie	1	0,7%	non classée
Liberia	1	0,7%	liste blanche
Philippines	1	0,7%	liste grise
inconnu	17	12,7%	

Bétaillères construites pour le transport de bétail

Le Portugal (11 navires) et l'Indonésie (6) représentent plus de 60% des 25 bétaillères construites pour le transport de bétail. Les autres pavillons sont les Iles Marshall (2), Saint-Kitts-et-Nevis (2), le Koweït (1), le Luxembourg (1) et Singapour (1). Un navire bat un pavillon inconnu et ne montre aucune activité AIS récente.

Deux navires (8%) battent un pavillon figurant sur la liste noire du Mémorandum de Paris : Saint-Kitts-et-Nevis, classé à risque moyen.

En outre, 7 navires (28%) 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 : l'Indonésie et le Koweït.

15 navires (60%) battent un pavillon figurant sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.

Pavillons des 25 bétaillères maritimes construites pour le transport de bétail et performances des pavillons selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Pavillon	Navires		Performance du pavillon
Portugal	11	44%	liste blanche
Indonésie	6	24%	non classée
Iles Marshall	2	8%	liste blanche
Saint-Kitts-et-Nevis	2	8%	liste noire, risque moyen
Koweït	1	4%	non classée
Luxembourg	1	4%	liste blanche
Singapour	1	4%	liste blanche
inconnu	1	4%	

IV. Sociétés de classification

Les sociétés de classification sont des organismes chargés d'établir les normes techniques applicables aux navires et de vérifier leur respect. Leur rôle exige indépendance, expertise technique et prise en compte des contraintes des armateurs ou des gestionnaires. Grâce à leur expertise technique et à leurs activités d'inspections 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 l'un des premiers à recourir à la compétence de regards extérieurs 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 18^{ème} 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 (extrait du rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne" rédigé par Robin des Bois et Animal Welfare Foundation en 2024).

Le commerce maritime a été pionnier dans la classification et précurseur de l'accréditation. Les Etats, l'Organisation Maritime Internationale, les associations internationales représentant les armateurs et les syndicats de marins doivent s'attacher à préserver cet héritage et à lutter contre le recours croissant à des sociétés de classification dont les niveaux d'exigence et de vigilance sont dégradés. Cette tendance peut entraîner un certain laisser-aller dans la maintenance des navires et la gestion des équipages.

Flotte mondiale

48 bétailières maritimes (30,2%) sont surveillées par une des 12 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". 23 sont surveillées par RINA (Registro Italiano Navale, Italie), 14 par Bureau Veritas (France), 3 par Indian Register of Shipping (Inde), 2 par Det Norske Veritas (Norvège), 2 par China Classification Society (Chine), 1 par Nippon Kaiji Kyokai (Japon), 1 par Croatian Register of Shipping (Croatie), 1 par Lloyd's Register (Royaume-Uni), 1 par Polish Register of Shipping (Pologne).

Sept des sociétés précitées sont classées comme très performantes selon les normes du Memorandum de Paris : RINA, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, China Classification Society, Nippon Kaiji Kyokai, Lloyd's Register et Polish Register of Shipping. Deux autres, Croatian Register of Shipping et Indian Register of Shipping, sont classées comme moyennement performantes.

Le Bureau Veritas (France) entend progressivement se dégager de ce marché à cause de la mauvaise image du secteur si l'on en croit son directeur juridique (communication personnelle) pendant le colloque organisé le 23 janvier 2026 au Palais du Luxembourg (Paris, France) par l'Association Française du Droit Maritime et le sénateur Arnaud Bazin. Dans le même colloque la société néerlandaise Vroon s'est présentée comme un modèle du genre avec une flotte de bétailières spécialement conçues et surveillées par 2 sociétés de classification membres de l'IACS, RINA et China Classification Society, mais 4 mois après, la branche bétail de Vroon a été vendue, l'armateur souhaitant se recentrer sur ses marchés majeurs comme les services à l'offshore pétrolier et éolien et les tankers de produits chimiques. Il semble que les armateurs les plus prometteurs et que les meilleures des sociétés de classification membres de l'IACS se détournent progressivement du secteur bétail.

94 bétailières (59,1%) sont surveillées par une société non membre de l'IACS dont la performance est qualifiée de faible, moyenne, élevée (pour la Russian Maritime Register of Shipping) ou non classée par le Mémorandum de Paris en raison d'un nombre insuffisant d'inspections (au moins 60 inspections sur une période de 3 ans sont nécessaires).

Capital Register of Shipping (Etats-Unis d'Amérique), International Register of Shipping (Etats-Unis d'Amérique), Qualitas Register of Shipping (Panama), Phoenix Register of Shipping (Grèce), Vega Register (Türkiye) et Columbus American Register (Grèce) sont les seules à encadrer les bétailières converties entre 2024 et 2026. Ces sociétés certifient la navigabilité de navires de toutes catégories qui battent des pavillons inscrits sur la liste noire ou grise du Mémorandum de Paris. Certaines d'entre elles disent délivrer des certificats indispensables à la circulation des navires dans des délais raccourcis et sous forme dématérialisée. Toutes accompagnent les navires en fin de vie pour leurs derniers voyages vers des chantiers de démolition en Türkiye qui ne sont pas tous agréés par l'Union européenne et dans le sous-continent indien qui ne répondent pas tous aux critères de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

Robin des Bois a écrit le 1^{er} juillet 2020 à la Direction générale des transports de l'Union européenne pour exprimer son inquiétude au sujet de ce type de sociétés de classification en soulignant que certaines étaient basées dans l'Union européenne. La Direction a répondu sous la signature de Magda Kopczyńska (extraits) : "Le cadre juridique actuel ne réglemente pas l'implantation et les opérations des sociétés de classification en Europe, mais seulement les exigences auxquelles doivent se conformer les sociétés de classification qui concluent un accord d'agrément avec un Etat membre de l'UE (règlement (CE) n° 391/2009 qui définit les exigences minimales que les sociétés de classification doivent respecter et directive 2009/15/CE qui définit les obligations des Etats membres)." "Nous partageons vos préoccupations concernant les sociétés de classification établies dans les Etats membres de l'Union Européenne et fournissant des services uniquement à des pays tiers." "Il appartient aux Etats membres de l'UE de stipuler toute exigence légale pour l'implantation et les opérations de sociétés de classification sur leur territoire, si ces sociétés ne fournissent des services qu'aux navires battant pavillon d'un pays tiers."

Au vu des déficiences techniques et des déficiences relatives à la Convention du Travail Maritime (2006) et des abandons d'équipages, Animal Welfare Foundation, Tierschutzbund Zürich et Robin des Bois recommandent d'interdire aux sociétés de classification basées dans l'Union européenne de surveiller des bétailières inscrites sous les registres de la liste noire et de la liste grise du Mémorandum de Paris.

17 bétailières sont surveillées par une société de classification inconnue.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 4 "Sociétés de classification des 159 bétailières maritimes, nombre de bétailières surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris".

Bétaillères issues d'une conversion

30 bétaillères (22,3%) sont surveillées par l'une des sociétés de classification membres de l'IACS, 14 par Bureau Veritas (France), 6 par RINA (Italie), 3 par Indian Register of Shipping (Inde), 2 par Det Norske Veritas (Norvège), 1 par China Classification Society (Chine), 1 par Croatian Register of Shipping (Croatie), 1 par Lloyd's Register (Royaume-Uni), 1 par Nippon Kaiji Kyokai (Japon), 1 par Polish Register of Shipping (Pologne).

88 bétaillères (65,8%) sont surveillées par une société non membre de l'IACS.

16 bétaillères sont surveillées par une société de classification inconnue.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 5 "Sociétés de classification des 134 bétaillères converties, nombre de bétaillères surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris"

Bétaillères construites pour le transport de bétail

18 bétaillères maritimes (72%) sont surveillées par l'une des sociétés de classification membres de l'IACS, 17 par RINA (Italie), 1 par China Classification Society (Chine), classées comme très performantes selon les normes du Mémorandum de Paris.

Six navires (la série des *Camara Nusantara*) sont surveillés par Biro Klasifikasi Indonesia (Indonésie), non membre de l'IACS. Sa performance n'a pas pu être classée par le Mémorandum de Paris.

Un navire, le *KK Express*, est surveillé par une société de classification inconnue. Il serait toujours en service selon la base de données Equasis mais ce statut n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 6 "Sociétés de classification des 25 bétaillères construites pour le transport de bétail, nombre de bétaillères et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris"

V. Armateurs

Flotte mondiale

Sur 159 bétaillères maritimes, 87 (54,7%) sont officiellement détenues par une société écran à vocation financière et exploitées par des compagnies à vocation maritime. Parmi les 83 sociétés écran, 20 sociétés (pour 20 navires) sont enregistrées au Panama considéré comme un paradis fiscal par l'Union européenne. Les Iles Marshall (19 sociétés écran enregistrées, 22 navires), le Liberia (14 sociétés, 14 navires), les Seychelles (4 sociétés, 4 navires), le Belize (2 sociétés, 2 navires), les Iles Caïmans (1 société, 1 navire), les Iles Vierges Britanniques (1 société, 1 navire), la Suisse (1 société, 1 navire) et Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1 société, 1 navire) ne figurent plus sur la liste noire des paradis fiscaux de l'Union européenne mais sont couramment associés à l'optimisation fiscale. La plupart des sociétés écran (78 sur 83) sont des sociétés à navire unique, un artifice utilisé par les armateurs pour entraver la saisie éventuelle d'un autre navire de leur flotte en cas d'amende ou de litige commercial.

Les véritables propriétaires derrière ces sociétés écrans sont éventuellement qualifiés de "gestionnaires". Ils opèrent depuis le Liban (25 navires), les Pays-Bas (11 navires), la Jordanie (10 navires), la Türkiye (10 navires), la Roumanie (6 navires), les Emirats arabes unis (5 navires), la Grèce (4 navires), l'Egypte (3 navires), Singapour (3 navires), la Croatie (2 navires), l'Allemagne (2 navires), la Chine (1 navire), l'Arabie saoudite (1 navire), le Honduras (1 navire), la Nouvelle-Zélande (1 navire), le Danemark (1 navire), l'Indonésie (1 navire).

La plupart des propriétaires ou gestionnaires sont de petites compagnies maritimes. Ils n'exploitent que deux ou trois navires, ou un seul.

Seules 6 compagnies possèdent ou exploitent une flotte de dix navires ou plus : GMZ Ship Management Co SA (Liban, 30 navires), Safe Sea Services Sarl (Liban, 20 navires), Arab Ship Management Ltd (Jordanie, 17 navires), Livestock Express BV (Pays-Bas, 11 navires), Devon Ship Management Ltd (Türkiye, 11 navires), et SMC Shipping & Lighterage Corp (Philippines, 50 navires), dont l'unique bétaillère est la *Charolais Express*, dont la poursuite d'exploitation est sujette à caution.

Bétaillères issues d'une conversion

Sur 134 bétaillères converties, 72 (53,7%) sont officiellement détenues par une société écran. Parmi les 70 sociétés écran, 20 sociétés (pour 20 navires) sont enregistrées au Panama considéré comme un paradis fiscal par l'Union européenne. De nombreuses autres sont enregistrées aux Iles Marshall (18 sociétés écran enregistrées, 20 navires), au Liberia (13 sociétés, 13 navires), aux Seychelles (4 sociétés, 4 navires), au Belize (2 sociétés, 2 navires), aux Iles Caïmans (1 société, 1 navire), en Suisse (1 société, 1 navire) et à Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1 société, 1 navire). La plupart d'entre elles (66 sur 70) sont des sociétés à navire unique.

Les véritables propriétaires ou gestionnaires opèrent depuis le Liban (25 navires), la Jordanie (10 navires), la Türkiye (8 navires), la Roumanie (6 navires), les Emirats arabes unis (5 navires), la Grèce (4 navires), l'Egypte (3 navires), l'Allemagne (2 navires), Singapour (2 navires), l'Arabie saoudite (1 navire), la Chine (1 navire), la Croatie (1 navire), le Danemark (1 navire), le Honduras (1 navire), l'Indonésie (1 navire), la Nouvelle-Zélande (1 navire).

Seules 5 compagnies possèdent ou exploitent une flotte de dix navires ou plus :

- GMZ Ship Management Co SA (Liban), qui déclare une flotte de 30 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, majoritairement des cargos polyvalents et des vraquiers. L'*Anakin* est la seule bétaillère.

- Safe Sea Services Sarl (Liban), qui déclare une flotte de 20 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères, les *Freesia*, *Jouri*, *Orchid* et *Tulip*.
- Arab Ship Management Ltd (Jordanie), qui déclare une flotte de 17 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères, les *Ghena*, *Maysora*, *Gulf Livestock 2* et *Dareen*.
- Devon Ship Management Ltd (Türkiye), qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères, les *Adriatic Rose* (construite pour le transport de bétail), *Balha One*, *Sea Rose 1* et *Atlantic Rose*.
- SMC Shipping & Lighterage Corp (Philippines), qui déclare une flotte de 50 navires dont 17 ont été construits avant 1990. Son unique bétaillère est la *Charolais Express*, dont le statut actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Bétaillères construites pour le transport de bétail

Sur 25 bétaillères construites pour le transport de bétail, 15 (60%) sont officiellement détenues par une société écran. Parmi les 14 sociétés écran, 10 sociétés (pour 11 navires) sont enregistrées aux Pays-Bas, 2 aux Iles Marshall, 1 au Liberia et 1 à Singapour, des pays couramment associés à l'optimisation fiscale. La plupart d'entre elles (12 sur 14) sont des sociétés à navire unique. Les véritables propriétaires opèrent depuis les Pays-Bas (11 navires), la Türkiye (2 navires), la Croatie (1 navire) et Singapour (1 navire).

Deux sociétés possèdent ou exploitent une flotte de plus 10 navires ou plus :

- Livestock Express BV (Pays-Bas), filiale de Vroon BV (Pays-Bas), qui a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien. Elle exploite 11 des 25 bétaillères construites pour le transport de bétail.
- Devon Ship Management Ltd (Türkiye, 11 navires). Elle exploite 4 bétaillères : l'*Adriatic Rose*, le *Balha One*, le *Sea Rose 1* et l'*Atlantic Rose*. Seule l'*Adriatic Rose* a été construite pour le transport de bétail.

VI. Profil de risque du navire

Le profil de risque du navire détermine la priorité d'inspection d'un navire. Il permet de cibler les navires au regard des critères de la sécurité maritime. Il est calculé à partir de la catégorie du navire, de son âge et des performances de son pavillon, de sa société de classification et de son gestionnaire ISM. Les navires ayant 5 points et plus sont considérés comme des "navires à risque élevé". Les autres sont des "navires à risque standard". Il n'y a pas de classe intermédiaire entre ces deux niveaux.

- La catégorie des bétaillères maritimes n'est pas considérée comme un facteur de risque et ne déclenche aucun point à la différence des vraquiers, des tankers pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz ou de produits liquides toxiques, et des navires à passagers. Les bétaillères maritimes sont versées dans la catégorie "Autres". Il est notable que les bétaillères converties ne sont pas considérées comme des navires à risque même quand elles sont issues de catégories considérées comme des navires à risque telles que vraquier (2 bétaillères) et tanker pétrolier (1 bétaillère).
- Un âge supérieur à 12 ans déclenche un point.
- Seuls les pavillons figurant sur la "liste noire" déclenchent un ou 2 points :
 - les pavillons considérés comme "à risque moyen" déclenchent 1 point,
 - les pavillons 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.

Le profil de risque du navire prend en compte uniquement les inspections et les détentions des 36 derniers mois. Deux détentions et plus déclenchent un point.

En utilisant le "calculateur de profil de risque des navires" du Mémoire de Paris, on note que, en mai 2026, 4 bétaillères sont considérées comme à risque élevé : l'*Adel II*, le *Lady Maria*, le *Saskia* et le *Yosor*. Ce sont tous des bétaillères converties (pour plus de détails, voir leurs profils par ordre alphabétique).

D'autres navires présentant un grand nombre de déficiences ne sont pas considérés comme des navires à risque élevé. Par exemple, les bétaillères converties *Al Khdair*, *Harmony Livestock*, *Princess Aya*, *Sea Rose 1* et *Sidra* totalisent chacune plus de 50 déficiences entre 2024 et 2025, le *Princess Aya* a été détenu 2 fois en 2024-2025 (et 20 fois pendant toute son exploitation), les *Al Khdair*, *Harmony Livestock*, *Sea Rose 1* et *Sidra* une fois chacun. Pourtant, ils ne se voient attribuer que 2 à 4 points et restent dans le niveau "risque standard."

La méthode actuelle de calcul du profil de risque peut, pour plusieurs raisons, sous-estimer le nombre de navires "à risque élevé" :

- Il n'y a pas de point négatif supplémentaire pour les navires construits il y a plus de 30, 40, 50 ou 60 ans. Pour rappel, 4 bétaillères maritimes en activité ont plus de 60 ans.
- Des pavillons ou des sociétés de classification échappent aux notations du Mémoire de Paris au motif que le nombre d'inspections est insuffisant pour dégager des statistiques.
- Il est possible 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.

En conséquence, un changement de société de classification ou de gestionnaire ISM peut permettre à une bétaillère maritime de ne pas atteindre le seuil de 5 points (risque élevé) selon la méthodologie du Mémoire d'entente de Paris. Il est possible que l'émergence régulière de nouvelles sociétés de classification et de nouveaux gestionnaires ISM facilite cette opportunité.

VII. Contrôles de l'Etat du port

Au cours des années 2024 et 2025, les 159 bétailières de la flotte mondiale ont fait l'objet de 819 inspections dans 88 ports du monde entier. Les ports d'inspection sont des ports de chargement, d'escale technique ou de déchargement.

Les 819 inspections ont été réalisées dans 27 ports de l'Union européenne, 19 ports méditerranéens hors UE, 14 ports d'Amérique latine, 7 ports australiens, 5 ports africains, 5 ports asiatiques, 5 ports de la mer Noire hors UE, 3 ports étatsuniens et 3 ports de la mer Rouge. Le faible niveau d'inspection des ports de la mer Rouge s'explique notamment par un manque d'informations transmise par le Mémorandum de Riyad qui compte 6 pays : les Emirats arabes unis, Bahreïn, l'Arabie saoudite, le Sultanat d'Oman, le Qatar et le Koweït.

Les bétailières issues d'une conversion ont fait l'objet de 714 inspections dans 81 ports du monde entier (27 ports de l'Union européenne, 19 ports méditerranéens hors UE, 13 ports d'Amérique latine, 6 ports australiens, 5 ports de la mer Noire hors UE, 4 ports africains, 4 ports asiatiques, 3 ports de la mer Rouge et 1 port étatsunien).

Les bétailières construites pour le transport de bétail ont fait l'objet de 104 inspections dans 22 ports du monde entier (5 ports de l'Union européenne, 1 port méditerranéen hors UE, 4 ports d'Amérique latine, 6 ports australiens, 1 port africain, 2 ports asiatiques, 1 port de la mer Rouge et 2 ports étatsuniens).

Pour plus de détails, voir l'Annexe 7 : "Ports d'inspection des 159 bétailières de la flotte mondiale. Janvier 2024-Décembre 2025"

2138 déficiences ont été signalées par les 819 inspections (2063 déficiences pour les bétailières converties contre 75 pour les bétailières non converties).

Les ports de l'UE représentent 20,1% des inspections mais 48,5% des déficiences signalées. A l'opposé, en Amérique latine, 43,8% des inspections n'aboutissent qu'à 12,6% des déficiences totales. En ce qui concerne les sanctions, les détentions ont lieu principalement dans les ports de l'Union européenne.

Répartition des inspections et déficiences des 159 bétailières de la flotte mondiale par région du monde. Janvier 2024-Décembre 2025

Région	Déficiences		Inspections		Moyenne déficiences	Détentions
UE	1036	48,5%	165	20,1%	6	17
Méditerranée hors UE	358	16,7%	102	12,5%	3	2
Amérique latine	270	12,6%	359	43,8%	0	1
Mer Noire hors UE	269	12,6%	58	7,1%	4	
Australie	130	6,1%	94	11,5%	1	1
Mer Rouge	45	2,1%	24	2,9%	1	
Asie	25	1,2%	6	0,7%	4	1
Etats-Unis	4	0,2%	3	0,4%	1	
Afrique	1	0%	8	1%	0	
	2138		819		1	

Répartition des inspections et déficiences des navires converties en bétailières (C, en rouge) et des bétailières construites pour le transport de bétail (B, en bleu) par région du monde. Janvier 2024-Décembre 2025

Région	Déficiences				Inspections				Moyennes déficiences		Détentions	
	C		B		C		B		C	B	C	B
UE	10								6	0	17	
	32	50%	4	5,3%	160	22,4%	5	4,8%				
Méditerranée hors UE	35								3	0	2	
	8	17,4%	0	0%	101	14,2%	1	0,9%				
Amérique latine	26								0	0	1	
	3	12,8%	7	9,3%	330	46,2%	29	27,6%				
Mer Noire hors UE	26								3	0		
	9	13%	0	0%	58	8,1%	0	0%				
Australie	76	3,7%	54	72%	30	4,2%	64	60,9%	2	0	1	
Mer Rouge	45	2,2%	0	0%	23	3,2%	1	1%	1	0		
Asie	17	0,8%	8	10,7%	4	0,6%	2	1,9%	4	4	1	
Etats-Unis	2	0,1%	2	2,7%	1	0,1%	2	1,9%	2	1		
Afrique	1	0%	0	0%	7	1%	1	1%	0	0		
	2063		75		714		105		2	0	22	0

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'Etat du port". Ses rapports annuels désignent régulièrement les bétailières maritimes comme la pire catégorie de navires en ce qui concerne leur taux de détention. Les taux élevés de détention des bétailières maritimes ont donné lieu à plusieurs appels, notamment de la part d'Animal Welfare Foundation, en faveur du renforcement de l'encadrement des bétailières maritimes et de l'interdiction d'accès aux ports de l'UE des bétailières ayant été détenues à de nombreuses reprises ou à bord desquelles des déficiences graves ont été relevées. La Commission européenne examine actuellement des mesures dans ce domaine (voir le chapitre X. MARPOL).

Pourcentage d'inspections des bétailières maritimes de la flotte mondiale avec déficiences et avec détention dans les ports de l'UE. Années 2024 à 2025

Année	Nombre d'inspections	Nombre de déficiences	Inspections avec déficiences	Inspections avec détentions	% avec déficiences	% avec détentions
2024	91	656	78	12	85,7%	13,2%
2025	74	380	56	5	75,6%	6,7%
2024-2025	165	1036	147	17	89%	10,3%

Les inspections des bétailières dans les ports de l'UE constatent des déficiences dans la majorité des cas. Le pourcentage d'inspections avec déficiences a diminué de 85,7% en 2024 à 75,6% en 2023. Pour la même période, le pourcentage d'inspections avec détention des bétailières est en baisse, passant de 13,2 % à 6,7 %. Ces chiffres ne permettent pas à eux seuls de déterminer si ces diminutions sont dues à une amélioration de la tenue des bétailières, à des changements dans les pratiques d'inspection ou à d'autres facteurs non précisés.

VIII. Déficiences

Flotte mondiale

Au cours des 819 inspections de bâteaux maritimes menées entre janvier 2024 et décembre 2025 dans les ports du monde entier, 2138 déficiences ont été identifiées. 96,4% des déficiences ont été relevées à bord de bâteaux converties, qui représentent 84% des navires. Les 6 catégories les plus fréquemment rapportées (Certificats et documents / Sécurité de la navigation / Sécurité incendie / Convention du Travail Maritime – 2006 / Engins de sauvetage / Conditions de vie et de travail) représentent 63% de l'ensemble des déficiences.

Les données disponibles révèlent d'importantes disparités dans le signalement des déficiences selon les continents ou les sous-régions. Les ports de l'UE représentent 165 inspections (20,1%) et 1036 déficiences (48,5%), les ports d'Amérique latine représentent 359 inspections (43,8%) et 269 déficiences (12,6%), les ports de la mer Rouge représentent 24 inspections et 45 déficiences. En Afrique, 8 inspections ont abouti au constat d'une déficience.

Ces chiffres révèlent une disparité significative non seulement dans le nombre d'inspections effectuées selon les régions, mais aussi dans le nombre de déficiences signalées. Malgré ces variations, il y a une certaine uniformité dans le traitement des déficiences. Dans de nombreux cas, les déficiences n'entraînent pas une détention, mais les capitaines et les armateurs s'engagent à effectuer les réparations dans les ports suivants. En conséquence, les bâteaux peuvent éventuellement continuer à être exploités sans que les déficiences soient corrigées. Ces déficiences peuvent s'aggraver avec le temps ou être temporairement corrigées par des réparations de fortune effectuées à bord.

Catégories de déficiences / nombre de navires défectueux par catégorie

Catégorie de déficience	Nombre	%	Nombre de navires	%
Certificats et documents	310	14,5%	83	52,2%
Sécurité de la navigation	261	12,2%	78	49%
Sécurité incendie	228	10,7%	72	45,3%
Convention du Travail Maritime – 2006	202	9,5%	60	37,7%
Engins de sauvetage	181	8,5%	73	45,9%
Conditions de vie et de travail	163	7,6%	60	37,7%
Etat structurel	143	6,7%	60	37,7%
Systèmes de secours	141	6,6%	62	39%
Moteurs de propulsion et auxiliaire	137	6,4%	66	41,5%
Étanchéité eau de mer/intempéries	99	4,6%	56	35,2%
Prévention des pollutions – MARPOL	80	3,7%	50	31,4%
Communications radio	67	3,1%	44	27,7%
ISM	64	3%	47	29,6%
Autres types de déficiences	18	0,8%	17	10,7%
Alarmes	16	0,7%	15	9,4%
Sécurité structurelle	11	0,5%	7	4,4%
ISPS (International Ship and Port Facility Security)	8	0,4%	8	5%
Gestion des eaux de ballast	3	0,2%	3	1,9%
Opérations de fret dont les équipements	3	0,2%	3	1,9%
Ligne de charge	2	0,1%	2	1,3%
Déficiences d'exploitation	1	0%	1	0,6%

Plus de la moitié des navires présentent des déficiences dans les catégories Certificats et documents. Près de la moitié présentent des déficiences quant à la sécurité de la navigation.

Selon les constats des inspecteurs de l'Etat du port, les conditions de vie et d'emploi des équipages sont inférieures aux normes des conventions internationales à bord de 60 bétaillères (37,7%). Le non-respect de la Convention du Travail Maritime (2006) est également observé à bord de 60 bétaillères.

Sur la période 2024-2025, 72 navires ont présenté des déficiences dans le domaine de la lutte contre les incendies. 50 navires ont été signalés comme non conformes à la Convention MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires.

Bétaillères issues d'une conversion

De janvier 2024 à décembre 2025, le total des déficiences rapportées à bord des 134 bétaillères converties s'élève à 2063.

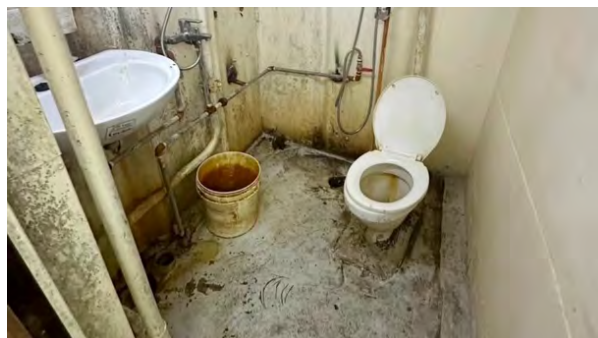
Les 6 catégories les plus fréquemment rapportées (Certificats et documents / Sécurité de la navigation / Sécurité incendie / Convention du Travail Maritime – 2006 / Engins de sauvetage / Conditions de vie et de travail) représentent 63,2% de l'ensemble des déficiences.

Catégories de déficiences / nombre de navires déficients par catégorie

Catégorie de déficience	Nombre	%	Nombre de navires	%
Certificats et documents	298	14,4 %	77	57,5%
Sécurité de la navigation	259	12,6 %	76	56,7%
Sécurité incendie	216	10,5 %	64	47,8%
Convention du Travail Maritime – 2006	197	9,6 %	56	41,8%
Engins de sauvetage	172	8,3 %	66	49%
Conditions de vie et de travail	160	7,8 %	57	42,5%
Systèmes de secours	134	6,5 %	57	42,5%
Etat structurel	133	6,4 %	56	41,8%
Moteurs de propulsion et auxiliaire	128	6,2 %	60	44,8%
Etanchéité eau de mer/intempéries	97	4,7 %	54	40,3%
Prévention des pollutions – MARPOL	79	3,8 %	49	36,6%
Communications radio	66	3,2 %	43	32,1%
ISM	64	3,1 %	47	35,4%
Autres types de déficiences	18	0,9 %	17	12,7%
Alarmes	15	0,7 %	14	10,4%
Sécurité structurelle	10	0,5 %	6	4,5%
ISPS	8	0,4 %	8	6,0%
Gestion des eaux de ballast	3	0,1 %	3	2,2%
Opérations de fret dont les équipements	3	0,1 %	3	2,2%
Ligne de charge	2	0,1 %	2	1,5%
Déficiences d'exploitation	1	- de 0,1%	1	0,7%

Plus de la moitié des navires présentent des déficiences dans les catégories Certificats et documents et Sécurité de la navigation. Près de la moitié présentent des déficiences relatives à la sécurité incendie et aux engins de sauvetage.

Les conditions de vie et d'emploi des équipages sont inférieures aux normes des conventions internationales à bord de 57 bétailières (42,5%). Le non-respect de la Convention du Travail Maritime (2006) est également observé à bord de 56 bétailières.



A bord du *Spiridon II*, 2025
© Animal Welfare Foundation

Sur la période 2024-2025, 64 navires ont présenté des déficiences dans le domaine de la lutte contre les incendies. 49 bétailières 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.

Bétailières construites pour le transport de bétail

De janvier 2024 à décembre 2025, le total des déficiences rapportées à bord des 25 bétailières construites pour le transport de bétail s'élève à 75.

Les 5 catégories les plus fréquemment rapportées (Certificats et documents / Sécurité incendie / Etat structurel / Engins de sauvetage / Moteurs de propulsion et auxiliaire) représentent 69,4% de l'ensemble des déficiences.

Catégories de déficiences / nombre de navires déficients par catégorie

Catégorie de déficience	Nombre	%	Nombre de navires	%
Certificats et documents	12	16%	6	24%
Sécurité incendie	12	16%	8	32%
Etat structurel	10	13,4%	4	16%
Engins de sauvetage	9	12%	7	28%
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9	12%	6	24%
Systèmes de secours	7	9,3%	5	20%
Convention du Travail Maritime – 2006	5	6,7%	4	16%
Conditions de vie et de travail	3	4%	3	12%
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	2,7%	2	8%
Sécurité de la navigation	2	2,7%	2	8%
Alarmes	1	1,3%	1	4%
Communications radio	1	1,3%	1	4%
Prévention des pollutions – MARPOL	1	1,3%	1	4%
Sécurité structurelle	1	1,3%	1	4%

Les bétailières construites pour le transport de bétail présentent moins de déficiences que les bétailières converties : 75 déficiences pour 25 navires, 3 déficiences par navire en moyenne, contre 15 déficiences en moyenne pour les bétailières converties.

Toutefois, le nombre relativement faible de déficiences signalées à bord des bétailières conçues spécifiquement pour le transport de bétail ne doit pas occulter le fait que des problèmes importants en matière de sécurité et de conformité sont toujours constatés sur une part non négligeable de ces navires. 32% ont des défaillances en matière de sécurité incendie. 28% ont des appareils de sauvetage défectueux. 24% ne disposent pas de tous les documents et certificats légaux.

IX. Bannissements et détentions

Flotte mondiale

Neuf navires ont été bannis des ports du Mémorandum de Paris pendant l'ensemble de leur exploitation en raison de détentions multiples : les *Abeer K*, *Basem I*, *Dalal F*, *Elena*, *Jersey*, *Julia L.S.*, *Saskia*, *Tuleen*, *Uranus II*. Selon le Mémorandum 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. Dans le cadre de ces procédures, la durée minimale d'un bannissement est de 3 mois et la durée maximale de 24 mois.

Sept ont été bannis en tant que bétaillères après conversion. Le *Dalal F* et le *Julia L.S.* ont été bannis avant leur conversion, en tant que cargos polyvalents, respectivement pendant un an et pendant 6 mois.

Aucune bétaillère n'a été bannie en 2024-2025.

Les 159 navires ont fait l'objet de 565 détentions connues au cours de toute leur exploitation, y compris avant la conversion.

40 navires (25,2%) n'ont pas de détentions connues au cours de leur exploitation, même avant leur conversion. Pour 9 d'entre eux, les activités opérationnelles récentes n'ont pas pu être vérifiées de manière indépendante. Sur la période 2024-2025, ces 40 navires totalisent 177 déficiences. A noter que la base de données du Mémorandum de Riyad (Emirats arabes unis, Bahreïn, Arabie saoudite, Sultanat d'Oman, Koweït, Qatar) n'est pas disponible et que les navires contrôlés dans ces pays ont pu faire l'objet de détentions sans qu'elles soient communiquées aux autres parties prenantes et au public. L'un des objectifs du mémorandum de Riyad est de renforcer la transparence et les procédures de partage d'informations.

62 navires (39%) ont été détenus entre 3 et 9 fois dans des ports du monde entier.

13 navires (8,2%) ont été détenus 10 fois ou plus. Ce sont tous des bétaillères converties. Le *Princess Aya* a le plus grand nombre de détentions (20).

En 2024-2025, 20 navires ont été détenus. Ce sont tous des bétaillères converties.

Bétaillères issues d'une conversion

Les 134 bétaillères converties ont fait l'objet de 549 détentions connues au cours de toute leur exploitation, y compris avant la conversion.

23 navires (17,2%) n'ont pas de détentions connues au cours de leur exploitation (pour 8 d'entre eux, leur activité actuelle n'a pas pu être vérifiée de manière indépendante). Sur la période 2024-2025, ces 23 navires totalisent 133 déficiences.

59 navires (44%) ont été détenus entre 3 et 9 fois dans des ports du monde entier.

13 navires (9,7%) ont été détenus 10 fois ou plus. Le *Princess Aya* détient le record avec 20 détentions.

Pour la période 2024-2025, les 20 navires suivants ont été détenus dans différents ports :

- *Lady Maria* : 20 déficiences, 4 jours de détention à Constantza (Roumanie), et 16 déficiences, 46 jours de détention à Kalymnios (Grèce)

- *Princess Aya* : 43 déficiences, 23 jours de détention à Eleusis (Grèce), et 17 déficiences, 48 jours de détention à Tarragone (Espagne)

- *Al Khdair* : 17 déficiences, 2 jours de détention à Midia (Roumanie)

- *Aljabera* : 9 déficiences, 42 jours de détention à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne)
- *Ayed 1* : 10 déficiences à Qingdao (Chine, durée non communiquée)
- *Bashar One Transport* : 10 déficiences à Rio Grande (Etat de Rio Grande do Sul, Brésil, durée non communiquée)
- *Darla* : 12 déficiences, 4 jours de détention à Sète (France)
- *Express M* : 26 déficiences, 27 jours de détention à Sines (Portugal)
- *Falcon-UA* : 13 déficiences, 7 jours de détention à Sète (France)
- *Freedom* : 6 déficiences, 3 jours de détention à Sète (France)
- *Harmony Livestock* : 15 déficiences, 2 jours de détention à Varna (Bulgarie)
- *Jawan* : 3 déficiences, 1 jour de détention à Townsville (Etat du Queensland, Australie)
- *Limousine Express* : 9 déficiences, 1 jour de détention à Rasa (Croatie)
- *Neameh* : 4 déficiences, 2 jours de détention à Ceuta (Espagne)
- *North Star 1* : 16 déficiences, 5 jours de détention à Iskenderun (Türkiye)
- *Saskia* : 27 déficiences, 7 jours de détention à Tarragone (Espagne)
- *Sea Rose 1* : 14 déficiences, 1 jour de détention à Rasa (Croatie)
- *Sidra* : 8 déficiences, 2 jours de détention à Alexandrie (Egypte)
- *Uranus II* : 25 déficiences, 8 jours de détention à Marseille (France)
- *Uranus L* : 13 déficiences, 11 jours de détention à Setubal (Portugal)

Les détentions de courte durée peuvent indiquer que le gestionnaire et le capitaine du navire se sont engagés à remédier immédiatement à certaines déficiences et à réaliser d'autres mesures correctives dans le ou les ports suivants, en application des conditions imposées par l'autorité de contrôle. La mise en œuvre et l'efficacité de ces mesures correctives ne peuvent pas toujours être vérifiées à partir des informations accessibles au public.

Plusieurs navires ont été sujets à des détentions multiples en tant que cargos polyvalents. Dans certains cas, les détentions après conversion en bétailière maritime sont étrangement devenues épisodiques.

Le *Al Khdaïr* a été détenu 13 fois entre 1999 et 2015 en tant que cargo polyvalent et 3 fois entre 2016 et 2025 en tant que bétailière. Les inspecteurs de l'Etat du port ont relevé 84 déficiences entre 2024 et 2025.

Le *Anakin* a été détenu 11 fois entre 2006 et 2010 en tant que cargo polyvalent et 2 fois entre 2011 et 2025 en tant que bétailière. Les inspecteurs de l'Etat du port ont relevé 30 déficiences entre 2024 et 2025.

Le *Mariona Star* a été détenu 14 fois entre 1999 et 2012 en tant que cargo polyvalent et 2 fois entre 2013 et 2025 en tant que bétailière. Les inspecteurs de l'Etat du port ont relevé 43 déficiences entre 2024 et 2025.

Le *Uranus II* a été détenu 14 fois entre 1999 et 2018 en tant que cargo polyvalent et 2 fois entre 2019 et 2025 en tant que bétailière. Les inspecteurs de l'Etat du port ont relevé 35 déficiences entre 2024 et 2025.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 8 " Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, année de détention et année de conversion en bétailière maritime "

Bétaillères construites pour le transport de bétail

Les 25 bétaillères construites pour le transport de bétail ont fait l'objet de 16 détentions connues au cours de toute leur exploitation.

17 navires (68%) n'ont pas de détentions connues au cours de leur exploitation (pour 1 d'entre elles, l'activité actuelle n'a pas pu être vérifiée de manière indépendante).

3 navires (12%) ont été détenus 3 fois dans des ports du monde entier : les *Mayar*, *Murray Express* et *S. Aras*. Aucune bétaillère construite pour le transport de bétail n'a été détenue plus de 3 fois.

Aucune n'a été détenue en 2024-2025 ni bannie des ports du Mémorandum de Paris.

Pour plus de détails, voir l'Annexe 9 " : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire et années de détention "

X. 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.

- 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

En vertu de la Convention MARPOL, certaines zones maritimes sont classées comme "zones spéciales" afin d'assurer une meilleure protection contre les pollutions causées par les navires. En raison de leurs caractéristiques écologiques et océanographiques particulières, ces zones sont particulièrement vulnérables aux hydrocarbures, aux eaux usées et aux déchets, ainsi qu'aux émissions atmosphériques.

Le respect de la Convention MARPOL est un problème majeur pour les bâteaux maritimes. Les bâteaux maritimes qui au départ n'étaient pas conçus pour être des bâteaux maritimes et ont donc subi une transformation communément appelée conversion sont âgés en moyenne de 45 ans. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est entrée en vigueur en 1983, il y a 43 ans. Les bâteaux maritimes converties sont pour la plupart antérieures à la Convention MARPOL.

Les bâteaux maritimes converties, du fait de leur âge, de leurs motorisations et tuyauteries anciennes couplées à une maintenance actuelle de la "dernière minute", ont des difficultés à respecter les Annexes I, III, IV, V et VI de la Convention MARPOL.

80 déficiences en matière de prévention de la pollution ont été signalées sur 50 bâteaux (31% de la flotte) au cours des années 2024-2025. 49 sont des bâteaux converties. Quatre d'entre elles ont été détenues pour des non-conformités à la Convention MARPOL. Le seul navire construit pour le transport de bétail présentant une déficience relative à la convention MARPOL est l'*Al Kuwait* (Annexe IV). Pour rappel, ce rapport présente par ailleurs les profils de 134 bâteaux converties et de 25 bâteaux construites pour le transport de bétail.

Les manquements les plus fréquents sont en lien avec l'Annexe I (41,5%) et l'Annexe V (41,5%).

Déficiences des bâteaux maritimes selon l'Annexe de la Convention MARPOL en 2024-2025

Annexe MARPOL	Déficiences rapportées	
MARPOL Annexe I	33	41,5%
MARPOL Annexe V	33	41,5%
MARPOL Annexe IV	5	6%
MARPOL Annexe VI	5	6%
MARPOL Annexe III	4	5%
	80	100%

Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Déficiences identifiées

33 déficiences relatives à l'Annexe I (pollution par les hydrocarbures) ont été relevées en 2024-2025 à bord de 27 bétaillères dont le *Spiridon II*. Parmi ces 27 navires, 3 ont été détenus à cause d'une accumulation de déficiences graves dont des déficiences relatives à l'Annexe I de la Convention MARPOL. A noter que ces détentions sont de courte durée voire de très courte durée (1 à 8 jours). La durée de la détention ne permet pas à elle seule d'évaluer l'ampleur ou la pérennité des mesures correctives mises en œuvre. Entre 2019 et 2023, sur la même flotte mondiale de bétaillères, 70 déficiences relatives à l'Annexe I avaient été relevées à bord de 48 d'entre elles et 5 avaient été détenues pour des déficiences relatives à l'Annexe I. Ces constats indiquent que le respect des exigences de l'Annexe I reste un problème récurrent au sein de la flotte des bétaillères.

Nature des déficiences

Les déficiences rapportées concernent majoritairement les systèmes de rétention des hydrocarbures, les systèmes de filtrage des hydrocarbures et les systèmes d'alarme destinés à détecter les rejets supérieurs à 15 ppm (parties par million). Ces lacunes indiquent un non-respect des exigences énoncées dans les règles 15.2 et 15.3 de l'Annexe I de la Convention MARPOL. Compte tenu des risques environnementaux liés à une gestion inadéquate des déchets d'hydrocarbures, les bétaillères maritimes opérant dans les zones spéciales MARPOL devraient faire l'objet d'une surveillance renforcée, et leur accès à ces zones devrait être réexaminé jusqu'à ce que les inspections du contrôle par l'Etat du port vérifient que leurs systèmes de gestion des hydrocarbures usagés sont pleinement conformes aux normes réglementaires applicables.

Conséquences pour les zones spéciales

Les "zones spéciales" au titre de l'Annexe I sont la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire (et mer d'Azov), le golfe d'Oman, le golfe Persique, les eaux sud-africaines, les eaux européennes du Nord-Ouest et la zone antarctique. La mer Rouge, le golfe d'Aden et la zone d'Oman de la mer d'Arabie ont été adoptés en tant que "zones spéciales" mais elles ne sont pas encore entrées en vigueur. Ces "zones spéciales" sont aussi des routes prioritaires pour le transport maritime de bétail. Les déficiences signalées indiquent qu'il reste indispensable de continuer à surveiller le respect des exigences de l'Annexe I au sein de la flotte de bétaillères maritimes. Quelques déversements d'hydrocarbures dans les ports sont signalés dans ce rapport.

Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

L'Annexe V de la Convention traite spécifiquement des "ordures" qui comprennent les animaux morts (carcasses d'animaux dans la terminologie MARPOL) et le rejet des résidus de cargaison, tels que le fumier provenant des compartiments réservés aux animaux et des ponts. Ces deux pratiques ont régulièrement lieu dans le cadre du transport maritime d'animaux vivants.

Annexe V – Carcasses d'animaux

La plupart des transports maritimes d'animaux vivants entraînent la mort d'un certain nombre d'entre eux. La quantité varie en fonction de la longueur des transports et des conditions de mer. Les animaux peuvent mourir pendant le transport en raison de maladies, de blessures, de l'insalubrité dans les box, de l'absence de soins, ou d'autres problèmes liés au bien-être.

Les conditions dans lesquelles les animaux sont transportés à bord des navires sont généralement inconnues, tout comme les informations concernant le nombre et les causes de mortalité. Selon ses procédures opérationnelles standard (Standard Operating Procedures)⁴, seule l'Irlande dans l'Union européenne exige un rapport du capitaine comprenant les chiffres de morbidité et de mortalité pour chaque voyage. Les autorités espagnoles exigent les rapports du capitaine sur les mortalités et sur la désinfection à la suite du voyage précédent si un navire revient charger dans un port espagnol. Ces rapports ne sont pas systématiquement et spontanément publiés, à la différence des rapports de mer australiens.

L'Annexe V de la Convention MARPOL dans sa règle 7 impose aux Etats parties de s'assurer que les ports et terminaux portuaires disposent d'installations dédiées à la réception des ordures en provenance des navires. Ces installations existent aujourd'hui dans les pays de l'Union européenne et dans des pays de Méditerranée orientale comme la Türkiye, l'Egypte et Israël. Dans la même Annexe V, la Convention MARPOL considère les animaux morts à bord des navires comme des "ordures" et ils devraient donc être acceptés dans ces installations de réception au même titre que les déchets alimentaires et les autres catégories d'ordures. Mais les services vétérinaires refusent l'admission de ces carcasses pour éviter les risques de maladies transmissibles. Cette posture est en vigueur dans les pays de destination du bétail et AWF détient des preuves selon lesquelles elle est aussi appliquée dans les ports de l'Union européenne alors que, conformément au règlement (UE) n°142/2011 de la Commission du 25 février 2011 et au règlement d'exécution (CE) n°1069/2009, ces carcasses doivent être importées en tant que sous-produits animaux de catégorie 1 à haut risque et détruites par incinération dans des installations dédiées.

L'Annexe V ouvre la voie à une deuxième option en considérant que dans certaines conditions les carcasses d'animaux peuvent être rejetées à la mer.

La mortalité à bord et les rejets à la mer des cadavres sont sans aucun doute sous-estimés en raison du manque de données et d'un suivi insuffisant. Les mortalités pendant les trajets en mer sont seulement connues de l'opinion publique quand l'échouage de bovins fait la une des journaux (voir les profils des *Alfa Livestock*, *Sarah M* et *Sea Rose 1*).

Selon MARPOL, en dehors des zones spéciales, les carcasses des animaux doivent être rejetées quand le navire fait route, aussi loin que possible de la terre la plus proche, de préférence à plus de 100 milles nautiques (185 km) et le plus profond possible, après avoir été "traitées". Le "traitement" d'une carcasse consiste à découper et à ouvrir les cavités thoracique et abdominale, de manière à faciliter le plus rapidement possible le dépôt de la carcasse sur les fonds marins, ou à débiter la carcasse à l'aide d'un équipement tel qu'un hachoir à viande, un broyeur ou une déchiqueteuse⁵. Cependant, quand une bétailière est à moins de 100 milles marins de la terre la plus proche, le fait de conserver des animaux morts à bord par des températures élevées et une humidité importante peut constituer une menace pour la santé humaine ou pour les animaux survivants. Dans de telles circonstances, selon les lignes directrices de la résolution MEPC.295(71) de l'OMI, il est recommandé que le rejet en mer des carcasses se fasse à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche. Dans ce cas, le registre des ordures doit consigner la localisation du rejet et préciser la position exacte du navire au moment du rejet.

Par contre, si le navire fait route dans des "zones spéciales" au titre de l'Annexe V telles que la Méditerranée, la mer Baltique, le golfe d'Oman, le golfe Persique, la mer du Nord, le golfe du

⁴ Standard Operating Procedures for DAFM Staff on the Approval and Operation of Livestock Vessels, Ministry of Agriculture, Dublin, Version November 2014

⁵ [https://www.wco.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.295\(71\).pdf](https://www.wco.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.295(71).pdf)

Mexique, la mer des Caraïbes, la zone antarctique (la mer Noire et la mer Rouge ont été adoptées en tant que "zones spéciales" mais ne sont pas encore entrées en vigueur), les animaux morts doivent être conservés à bord et évacués dans des installations de réception dans des ports de transit ou les ports de destination en vue de leur élimination.

Le rejet des animaux morts en mer peut résulter de décisions prises par le capitaine et l'armateur. Les données disponibles indiquent que l'élimination des animaux morts par-dessus bord est une pratique courante. Cependant, l'Annexe V de la Convention MARPOL interdit le rejet de carcasses d'animaux dans les zones spéciales désignées.

Etudes de cas : lots refusés et élimination des carcasses

AWF dispose de preuves attestant que des animaux meurent au cours d'opérations de transport "normales". Cependant, le nombre d'animaux qui souffrent, meurent ou sont rejetés à la mer revêt une importance capitale lorsque des animaux sont refusés au port de destination. Dans notre précédent rapport, nous avons décrit le rejet de 1776 bovins à bord de l'*Elbeik* et de 895 à bord du *Karim Allah* en Türkiye en 2021. Après une odyssée de trois mois, les navires sont retournés en Espagne, où les bovins survivants ont été euthanasiés. Cependant, 189 taureaux sont morts à bord de l'*Elbeik* et 22 à bord du *Karim Allah*, et leurs carcasses ont été rejetées dans la mer Méditerranée.

En novembre 2025, 2901 bovins en provenance d'Uruguay et 140 veaux nouveau-nés ont été refoulés par les autorités turques à leur arrivée à bord du *Spiridon II*. Après avoir attendu pendant des semaines une décision de justice, le navire a finalement quitté les eaux turques pour la Libye et a rejeté les carcasses de plus de 300 animaux dans la mer Méditerranée.

Les déficiences relatives à l'Annexe V relevées dans ce nouveau rapport représentent 41,5% des déficiences MARPOL entre 2024 et 2025. 17 bétailières (11%) n'avaient pas de véritable plan de gestion des ordures : les *Al Khdair*, *Alfa Livestock*, *Blue Ocean A*, *Elena*, *Falcon-UA*, *Fidelity*, *Goodness 1*, *Gulf Livestock 2*, *Harmony Livestock*, *Helen*, *Julia L.S.*, *Karazi*, *Neameh*, *Pacific M*, *Princess Aya*, *Sea Rose 1* et *Taiba*.

Les cas de mortalité et le rejet des carcasses devraient être consignés dans le registre des ordures tenu à bord. Toutefois, la fiabilité et l'exhaustivité de ces registres sont sujettes à caution, d'autant plus que le rejet de carcasses d'animaux dans des zones spéciales constituerait une infraction et n'est donc peut-être pas rapporté avec exactitude. Par conséquent, il est possible qu'un nombre important d'infractions à l'Annexe V de la convention MARPOL impliquant le rejet d'animaux morts en mer ne soient pas détectées. Néanmoins, lors des inspections de contrôle par l'Etat du port, il devrait être relativement simple de comparer le nombre d'animaux chargés et déchargés à l'aide des documents disponibles, tels que les connaissements, les certificats vétérinaires et les rapports du capitaine, afin d'identifier d'éventuelles divergences et d'enquêter sur les mortalités non déclarées.

L'absence d'installations obligatoires de conservation des carcasses à bord des bétailières complique le maintien de conditions sanitaires correctes pour l'équipage et les animaux survivants et la prévention des risques de pollution bactériologique.

Annexe V – Fumier et litières souillées

Des litières telles que de la paille et des granulés sont employées pour accueillir les animaux pendant le transport. Pour les transports en provenance de l'Union européenne, l'utilisation de litières est obligatoire, conformément au règlement (CE) n°1/2005. Après un trajet de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines, les animaux vivent et se couchent dans une épaisse couche de fumier (litière, excréments et urine).

D'après une étude réalisée par Meat and Livestock Australia Ltd. sur des bovins présentant un poids typique à l'exportation, le volume de fumier est de l'ordre de 20 à 30 litres par animal et par jour⁶. Si l'on considère un navire transportant 1000 bovins, cela représente 30.000 litres par jour, soit 150.000 litres (ou 150 m³) pour un voyage en mer de 5 jours.

La résolution MEPC.295(71) établit une distinction expresse entre les "eaux de drainage provenant des espaces contenant des animaux vivants", qui sont soumises à l'Annexe IV, et les "déchets d'origine animale, y compris la litière usagée provenant du transport d'animaux vivants", qui sont soumis à l'Annexe V de la Convention MARPOL, chapitre 5.2, point 6, en raison du risque de maladie.

L'Agence fédérale allemande des affaires maritimes et hydrographiques et l'Organisation allemande de contrôle par l'Etat du port ont déclaré que les résidus de cargaison liquides devaient être séparés des résidus solides et conservés dans des citernes. Les résidus solides sont soumis à des exigences particulières de rejet dans les installations de réception portuaires, conformément à l'Annexe V de la convention MARPOL.

A notre connaissance, les bétailières sont équipées de réservoirs d'eaux usées destinés à recueillir les eaux de drainage provenant des compartiments réservés aux animaux. Cependant, nous n'avons pas connaissance de l'existence de réservoirs de stockage spécialement conçus pour le fumier et la litière usagée, et nous n'avons pas non plus observé de telles installations de stockage dans les plans des navires examinés par AWF.

De plus, il ne semble pas que les déchets d'origine animale soient systématiquement acheminés vers des installations portuaires de réception spécialisées dans les pays importateurs que nous avons étudiés. Les informations disponibles indiquent que ces pays ne disposent généralement pas d'installations de réception adéquates pour le fumier et la litière usagée, ce qui conduit à des pratiques alternatives de gestion des déchets.

Après le déchargement, de grandes quantités de fumier, de litière et d'eaux de lavage sont évacuées des bétailières pendant les opérations de nettoyage, souvent à leur retour dans les ports européens. Des données indiquent que ce mélange est généralement rejeté dans le milieu marin sans traitement préalable, ce qui soulève des inquiétudes quant au respect de l'Annexe V de la convention MARPOL et aux impacts environnementaux potentiels de ces pratiques, d'autant que les désinfectants sont puissants et considérés comme toxiques pour les milieux aquatiques.

L'Annexe V autorise sous certaines conditions le rejet des agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage mais ces substances ne doivent pas être considérées comme nuisibles pour le milieu marin par le code maritime international des marchandises dangereuses, ce qui ouvre la voie au rejet en mer des eaux de lavage et de désinfection utilisés en grande quantité sur les ponts de chargement du bétail.

⁶ Characteristics and Volume of Effluent produced by livestock Vessels, Meat and Livestock Australia, 2004

L'Union européenne et les "ordures" des bétailières maritimes

Huit ans après qu'AWF a pour la première fois alerté les Etats membres de l'UE et la Commission européenne sur de possibles violations de l'Annexe V de la Convention MARPOL liées au transport maritime de bétail, le rejet de carcasses d'animaux et de fumier provenant de bétailières semble toujours sous-détecté et fait rarement l'objet de mesures coercitives. Cela se reflète dans le nombre relativement faible de déficiences relatives à l'Annexe V constatées lors des inspections de contrôle par l'Etat du port des bétailières.

Néanmoins, des développements récents laissent penser que cette question fait l'objet d'une attention croissante au niveau européen. Après des années de correspondance, d'échanges d'informations et d'actions de sensibilisation menées par AWF et d'autres organisations concernées par le transport maritime d'animaux vivants, la Commission européenne a fait part de sa volonté de renforcer la surveillance des pratiques de gestion des déchets à bord des bétailières.

13 juin 2025

AWF écrit à la Direction générale de la Mobilité et des Transports (DG MOVE) de la Commission européenne pour que, en application de la Directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port et en application de la Directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires, une vigilance particulière soit exercée sur la gestion des ordures à bord des bétailières maritimes touchant les ports de l'Union européenne. La demande souligne que, parmi les ordures, il y a les cadavres des animaux, la litière et le fumier.

Janvier-février 2026

A la suite du courrier d'AWF, la Commission européenne demande un délai supplémentaire pour examiner les questions soulevées. L'affaire est également portée à l'attention du Médiateur européen, qui confirme qu'une enquête est ouverte.

27 mars 2026

AWF reçoit une réponse de la DG MOVE. Son principal intérêt est de reconnaître que le rejet dans la Méditerranée des carcasses d'animaux et des eaux de lavage où se mêlent fumier et litière n'est pas compatible avec l'Annexe V de la Convention MARPOL.

La DG MOVE rappelle aussi que la révision de la Directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires étendra son champ d'application des Annexes I et II de la convention MARPOL à l'ensemble des Annexes de cette convention. Quand la modification entrera en vigueur en juillet 2027, des sanctions administratives s'appliqueront à tous les rejets non autorisés en mer, y compris ceux visés par l'Annexe V.

28 mai 2026

Dans un nouveau courrier, la DG MOVE exprime sa volonté d'encourager les Etats membres à cibler les bétailières et à les inspecter davantage, en mettant particulièrement l'accent sur la gestion des déchets. La Commission a également indiqué son intention de modifier le règlement d'exécution (UE) 2022/90, qui établit le mécanisme de ciblage fondé sur les risques utilisé pour sélectionner les navires en vue des inspections de contrôle par l'Etat du port, afin de mieux prendre en compte les risques spécifiques liés aux navires de transport de bétail.

Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

L'Annexe IV régit la prévention de la pollution par les eaux usées et se limite sans équivoque aux déchets liquides. Toutefois, la référence explicite aux "eaux de drainage provenant d'espaces contenant des animaux vivants" dans les définitions peut donner l'impression que l'Annexe IV convient davantage que l'Annexe V au fumier, mais l'utilisation du terme "drainage" dans le contexte des "eaux usées" ne laisse guère de doute sur le fait que l'Annexe IV ne traite que des déchets liquides. Si les eaux usées liquides sont mélangées à des particules solides provenant de la litière et des excréments, les exigences spéciales de rejet dans les installations de réception portuaires énoncées à l'Annexe V de la Convention MARPOL s'appliquent.

Le rejet des eaux usées est autorisé après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé à plus de 3 milles marins de la terre la plus proche, ou sans broyage ni désinfection à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche. Le rejet des eaux usées provenant d'espaces contenant des animaux vivants doit s'effectuer à un débit modéré alors que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds et le taux de rejet doit être conforme aux recommandations du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI ou être approuvé par la société de classification du navire. Le rejet des eaux usées peut aussi être autorisé si le navire dispose d'une installation de filtration et de traitement des eaux usées. Dans cette éventualité, l'effluent ne doit pas contenir de solides flottants visibles, ni entraîner de décoloration des eaux environnantes.

Des déficiences relatives au système de traitement des eaux usées ont été relevées en 2024-2025 à bord de l'*Alkhudair Star* et du *Freedom* à Vila do Conde (Brésil), de l'*Alondra* à Setubal (Portugal) et de l'*Al Kuwait* à Fremantle (Australie).

Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

L'Annexe VI, entrée en vigueur le 19 mai 2005, vise à réduire la pollution atmosphérique en provenance des navires. Elle interdit les émissions délibérées de substances appauvrissant la couche d'ozone et fixe des limites aux émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'oxydes de soufre (SOx).

En ce qui concerne la protection de la couche d'ozone, des déficiences ont été relevées à Eleusis (Grèce) sur le *Princess Aya* et à Aqaba (Jordanie) sur le *Mariona Star* en 2024-2025. Une explication possible est la présence de vieux extincteurs contenant des composés chimiques halogénés bromés interdits d'utilisation laissés sur place pour combattre les incendies dans les fonds du bateau et les compartiments machines. Cette hypothèse est d'autant plus plausible que le *Princess Aya* et le *Mariona Star* ont été construits en 1970 et 1972 en tant que cargos polyvalents.

En ce qui concerne le soufre, la teneur maximale en SOx sur l'océan mondial est fixée à 0,50% depuis 2005. En novembre 2018, mai 2022 et avril 2023, le paquebot *Azura*, le paquebot *Mein Schiff 2* et le vraquier *CS Crystal* ont été condamnés par le tribunal judiciaire de Marseille à des amendes de 100.000 €, 60.000 € et 140.000 € pour avoir dépassé cette teneur. Depuis le 1^{er} mai 2025, la mer Méditerranée est devenue une zone de contrôle des émissions des oxydes de soufre (SECA) et la teneur maximale est de 0,10%.

L'application de cette norme nouvelle est assujettie à l'emploi de carburants à faible teneur en soufre dont le coût est plus élevé que les carburants ordinaires ou à l'installation d'un système d'épuration des gaz d'échappement ("scrubber"). A notre connaissance, aucune des pétrolières maritimes n'est équipée de scrubbers. L'investissement est de 2 à 3 millions de dollars. Les pétrolières maritimes peuvent présenter un risque accru d'émissions de polluants atmosphériques, en particulier lorsque des moteurs anciens sont utilisés et que les contrôles de conformité sont limités. Elles mériteraient d'être régulièrement surveillées à ce titre pour vérifier que pendant les

voyages et les escales en mer Méditerranée les carburants utilisés ne dépassent pas la teneur réglementaire en oxydes de soufre de 0,10%. La Türkiye est très attentive à ce sujet et menace les navires et armateurs contrevenants de lourdes amendes mais les 13 inspections de bâteaux réalisées en 2024-2025 dans 5 ports turcs n'ont pas relevé de déficiences relatives à la teneur en soufre des carburants.

D'autres SECA sont en vigueur (la mer Baltique, la mer du Nord, les côtes pacifiques du Canada et des Etats-Unis et la mer des Caraïbes).

La règle 16 de l'Annexe VI encadre l'exploitation des incinérateurs à bord des navires. Elle interdit notamment la combustion de PCB (polychlorobiphényles), d'hydrocarbures, de substances liquides nocives transportées en vrac, de substances nuisibles transportées en colis et de leurs emballages. Mais elle autorise la combustion d' "ordures" au sens de l'Annexe V, comme les plastiques, les déchets alimentaires, les huiles de friture, les déchets d'exploitation, les engins de pêche, et pour ce qui nous intéresse dans le cas particulier, les carcasses d'animaux. Les températures minimales dans la chambre de combustion doivent être de 850°C pour les incinérateurs à chargement continu et de 600°C cinq minutes après l'allumage pour les incinérateurs à chargement discontinu. Le personnel responsable de l'exploitation de tout incinérateur embarqué doit avoir reçu une formation et être capable d'appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant. A Rio Grande (Brésil), des déficiences relatives à l'incinération ont été relevées à bord du *Alkhudair Star* et du *Bashar One Transport* en 2024-2025. Ce mode d'élimination des carcasses animales à bord des bâteaux maritimes est jusqu'alors très peu connu et mal documenté.

Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

L'Annexe III porte sur la prévention de la pollution par les substances nocives transportées en colis. Les colis transportant des substances nocives doivent être convenablement arrimés pour éviter de basculer malgré les mouvements de la mer et doivent être clairement étiquetés pour que les dangers soient identifiables par tous les membres de l'équipage. Les non-conformités au marquage et à l'étiquetage requis par l'Annexe III ont été relevées à Beyrouth et à Tripoli (Liban) à bord des *Dalal F*, *Helen*, *Lady Maria* et *Mariona*. Les inspecteurs de l'Etat du port au Liban sont très vigilants sur l'identification des différents emballages stockés sur le port ou entrant dans son périmètre depuis la catastrophe nitrate d'ammonium du 4 août 2020 à Beyrouth. Il est probable que, parmi les colis non marqués, figurent les fûts de produits désinfectants comme le Virkon S, le Hypred Force 7 et l'hypochlorite de sodium qui sont obligatoirement utilisés pour éliminer les risques bactériologiques dans les stalles des animaux et leurs accès. Selon les critères du règlement européen n°1272/2008 (CLP) pour classification, étiquetage et emballage des substances et des mélanges, le Hypred Force 7 et l'hypochlorite de sodium sont classés "très toxiques pour les organismes aquatiques" pour leur toxicité aiguë et "toxiques pour les organismes aquatiques" pour leurs effets à long terme. Quant au Virkon S, il est classé "nocif pour les organismes aquatiques" pour ses effets à long terme. Mais MARPOL considère que le Virkon S, le Hypred Force 7 et d'autres virucides et bactéricides ne sont pas des produits dangereux pour les poissons, les mammifères marins et les autres organismes marins, y compris dans les estuaires et les deltas.

XI. Refus de débarquement du bétail

Les refus de débarquement de bétail font partie de l'histoire du trafic maritime de bétail. Ils peuvent résulter d'épizooties suspectées ou avérées, de litiges relatifs à la documentation, de modifications des exigences vétérinaires, de tensions diplomatiques ou de désaccords entre les autorités exportatrices et importatrices. Lorsqu'une "cargaison" est refusée, les conséquences peuvent être graves : les animaux peuvent rester en mer pendant des semaines, voire des mois, les équipages sont soumis à une pression prolongée et le navire peut se retrouver pris au piège entre des obligations sanitaires, légales et commerciales contradictoires.

Les principaux événements liés à des épizooties suspectées ou avérées sont survenus au Moyen-Orient à l'arrivée de bétailières venant d'Australie, de Somalie et de Roumanie, ou en Méditerranée à l'arrivée de bétailières venant d'Espagne et de France. Ils montrent que les refus de débarquement ne sont pas simplement des différends commerciaux entre expéditeurs et acheteurs. Ils peuvent rapidement se transformer en crises liées au bien-être animal, en dilemmes de biosécurité et en incidents diplomatiques, en particulier lorsqu'il n'existe aucun plan d'urgence pour les animaux se trouvant déjà en mer.

Epizooties, diplomatie et "cargaisons" refoulées

Un des épisodes les plus marquants du point de vue politique et quantitatif est celui du *Cormo Express* en 2003. La bétailière est partie d'Australie le 6 août 2003 à destination de l'Arabie saoudite avec près de 60.000 moutons. A l'arrivée, la "cargaison" a été refusée au motif que selon le vétérinaire du port de réception, 6% des moutons (3500 environ) étaient porteurs de l'ecthyma contagieux (ou orf), soit 1% de plus que le seuil maximal admis en Arabie saoudite. Au contraire, le vétérinaire australien à bord soulignait que tous les moutons avaient été vaccinés contre cette maladie avant l'embarquement et que le taux de moutons malades de l'orf à bord du navire était de 0,35% (soit 200 moutons).

Après le refus de débarquement en Arabie saoudite, le *Cormo Express* a essuyé des refus de débarquement en Jordanie, aux Emirats arabes unis, au Koweït. Il a déchargé ses moutons en Erythrée le 22 octobre 2003 en tant que "dons" du gouvernement australien. 5581 étaient morts. Certains observateurs ont interprété ce refus de débarquement comme s'inscrivant dans un contexte politique plus large, à une époque où l'Australie jouait avec les Etats-Unis et le Royaume-Uni un rôle majeur dans l'offensive militaire contre l'Irak. La querelle de services sanitaires en 2003 pourrait être partie prenante de cette "diplomatie bétailière" que le ministère français de l'Agriculture a mis en avant à propos du refus des taurillons du *Nader-A* en Algérie en 2022.

Le *Nader-A* était parti de Sète (France) à destination d'Alger avec 787 taurillons. Son accostage et son déchargement ont été refusés le 5 septembre à cause d'un litige ou d'un malentendu sur le statut de 3 taurillons vaccinés contre la rhinotrachéite infectieuse bovine. Dans les jours suivants, du foin supplémentaire a été acheminé sur le *Nader-A* qui était en rade d'Alger. L'Algérie étant déclarée comme un foyer de fièvre aphteuse, les animaux après consultation de l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) ont été suspectés d'être porteurs non déclarés de la fièvre aphteuse.

Après leur retour à Sète, ils ont été immédiatement conduits sous escorte par camion aux abattoirs de Saint-Affrique (à 130 km) et de Rodez (à 180 km). L'ANSES a recommandé des mesures de biosécurité strictes : nettoyage et désinfection du bateau, des abattoirs et des camions, destruction des fourrages et des matériels ayant servi à l'alimentation des bovins, mesures d'hygiène pour les membres de l'équipage ayant été en contact avec les animaux. L'ANSES reconnaît qu'il "aurait été

préférable, dans la mesure du possible, d'appliquer aux bovins une quarantaine de 14 jours après élimination du fourrage et de l'eau de boisson fournie en Algérie et d'effectuer le nettoyage et la désinfection du bateau" mais s'incline en définitive devant l'urgence de la situation.

L'affaire du *Nader-A* s'est produite dans un contexte de relations particulièrement tendues entre l'Algérie et la France en lien avec la reconnaissance du statut du Sahara occidental. Bien que le rôle précis de ce contexte politique reste difficile à évaluer, cette affaire montre comment des facteurs vétérinaires, administratifs et diplomatiques peuvent se recouper lorsqu'un lot d'animaux vivants est refusé à destination.

Voyages prolongés après suspicion d'épizooties ou d'irrégularités documentaires

D'autres refus de débarquement ont été motivés par des soupçons ou des cas confirmés de maladies animales, notamment la fièvre catarrhale ovine. Les 2 cas récents les plus graves sont survenus à bord du *Karim Allah* et de l'*Elbeik*, tous deux partis d'Espagne le 18 décembre 2020 avec des bovins à destination de la Türkiye.

Le *Karim Allah* quitte Carthagène (Espagne) à destination d'Iskenderun (Türkiye) après avoir embarqué 895 veaux. Les animaux ne sont pas autorisés à débarquer en Türkiye car ils sont soupçonnés d'être porteurs de fièvre catarrhale. L'armateur dirige le *Karim Allah* vers Tripoli (Libye) dans l'espoir de trouver un autre acheteur. 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) et prend la direction de Carthagène où il arrive le 25 février 2021.

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 pas être re-importés en Espagne. Le 6 mars 2021, le tribunal ordonne l'abattage des veaux. Les animaux sont restés en mer pendant 69 jours.

L'*Elbeik*, chargé de 1776 veaux, quitte Tarragone (Espagne), à destination de Derince (Türkiye) en mer de Marmara. L'entrée du bétail en Türkiye est refusée ; il est soupçonné de souffrir de fièvre catarrhale. L'*Elbeik* repart à destination de Tripoli (Libye) pour tenter de décharger sa "cargaison" mais il reste au mouillage au large de Tripoli. Il est finalement rejeté des eaux libyennes avec sa cargaison complète. L'*Elbeik* navigue ensuite en Méditerranée, au large de Lampedusa, d'Alexandrie, de Chypre, de la Crète, du Pirée, de Kalamata, de la Sicile, de la Sardaigne et de Minorque, en tentant de trouver une solution.

L'*Elbeik* arrive finalement à Carthagène le 18 mars 2021 et accoste le lendemain matin. Des veaux morts auraient été jetés en mer en tant qu' "ordures", ce qui soulève des préoccupations supplémentaires quant au respect de l'Annexe V de la Convention MARPOL (cf. chapitre X. MARPOL). A leur retour en Espagne, aucun animal n'était porteur de la fièvre catarrhale, mais tous étaient dans un état de maigreur extrême. La justice a ordonné leur abattage après un calvaire en mer de 91 jours.

La Türkiye aurait averti l'Espagne 3 jours après le départ des navires (c'est-à-dire à mi-chemin) que le débarquement des animaux ne serait pas autorisé, des cas de fièvre catarrhale ayant été détectés en Aragon, la région d'origine des bovins exportés. Cet avertissement est arrivé trop tard pour empêcher les navires de poursuivre leur route vers leur destination initiale, et aucune destination alternative n'a pu être trouvée à temps. En conséquence, 2671 animaux se sont retrouvés dans une impasse juridique, vétérinaire et commerciale.

Plus récemment, le 21 septembre 2025, le *Spiridon II* a quitté Montevideo, en Uruguay, avec à son bord 2901 bovins à destination de la Türkiye, dont une grande partie étaient des génisses gestantes. Après son arrivée à Bandırma le 22 octobre 2025, les autorités turques ont refusé d'autoriser le débarquement après des inspections qui ont mis en évidence de graves irrégularités dans la "cargaison", notamment des divergences entre les animaux à bord et ceux indiqués sur les documents d'importation, des animaux non identifiés, des morts survenues pendant la traversée et le sort inexpliqué d'un certain nombre de veaux qui seraient nés en mer. Le navire est resté bloqué pendant plusieurs semaines avant de quitter les eaux turques et de décharger les bovins survivants à Benghazi, en Libye. Cette affaire soulève des préoccupations concernant la traçabilité du bétail, la non-prise en compte du bien-être animal, la surdensité, le transport d'animaux gestants et l'inexistence d'un plan d'urgence en cas de refus de débarquement à destination. Pour plus d'informations, voir le profil du *Spiridon II*, p. 287.

Conséquences des refus de débarquement

Ces affaires montrent que les refus de débarquement de bétail peuvent transformer un voyage en une crise de longue durée. Pour les animaux, cela peut entraîner un confinement prolongé, de l'épuisement, des blessures, des maladies, la famine, la mort ou l'abattage à leur retour. Pour les équipages, ces situations peuvent être source de longues périodes d'incertitude, de pression et de confinement à bord, car ils doivent continuer à s'occuper des animaux pendant que le navire attend des instructions, des ravitaillements ou l'autorisation d'entrer dans un port.

Les refus de débarquement mettent également en évidence les faiblesses structurelles du commerce maritime de bétail. Un manque de coordination entre les services vétérinaires des pays exportateurs et importateurs avant le départ peut conduire à ce que les animaux et les équipages se retrouvent bloqués en mer en cas de litige. L'absence de plans d'urgence, l'absence de destinations d'urgence convenues au préalable et l'incertitude quant aux responsabilités une fois que les animaux ont quitté le pays exportateur contribuent à l'aggravation de ces situations.

Outre les refus liés à des considérations sanitaires, certains cas peuvent également être influencés par des tensions diplomatiques ou politiques plus générales. Le concept de "diplomatie bétailière" illustre la manière dont les expéditions de bétail peuvent se retrouver prises au piège des relations entre Etats. Ce sont alors les animaux et les équipages qui subissent les conséquences. Les refus de débarquement constituent donc l'un des exemples les plus frappants de la façon dont les différends vétérinaires, commerciaux, administratifs et diplomatiques peuvent rapidement se transformer en crises de bien-être animal et humain en mer.

XII. Profils des 159 bétailières maritimes

Introduction aux profils

La lecture attentive des profils des bétailières maritimes fera découvrir aux profanes et même aux initiés la gamme étendue des nuisances, des pollutions, des brutalités, des inconforts, des malaises, des mortalités auxquels le bétail embarqué est exposé. Pour résumer, les animaux dans les rampes d'embarquement, dans les couloirs grimpant aux ponts supérieurs ou descendant dans les ponts inférieurs, dans les box surpeuplés et dans les rampes de débarquement, sont soumis à des conditions de rupture, y compris alimentaires, par rapport à leur environnement premier. Il n'est pas rare que faute d'étanchéité des sols dans les ponts supérieurs, les excréments et les lisiers dégoulinent dans les ponts inférieurs et polluent les mangeoires et les abreuvoirs. Les maux les plus courants sont les fractures, les dislocations des articulations, les pneumonies et autres pathologies respiratoires et digestives. Un capitaine a expliqué la mortalité de 42 bovins par le mal de mer. En effet, à la différence de toutes les marchandises transportées par les porte-conteneurs et les voituriers, les marchandises sensibles et vivantes que sont les animaux ne peuvent pas être arrimées, ni saisies. Elles sont bousculées, déséquilibrées, parfois étouffées en masse par les mouvements de roulis et de tangage des bétailières maritimes.

Quant aux équipages, toutes proportions gardées, ils ne sont pas mieux lotis. Ils sont parfois abandonnés ou victimes de travaux forcés. Il n'est pas étonnant que dans ce contexte extrême et déroutant pour les chiens détecteurs, des trafics de cocaïne soient découverts de temps en temps à bord de bétailières maritimes.

La description de chaque navire comprend les détails suivants :

- Noms actuel et précédents, n°OMI, catégorie précédente, année et âge au moment de la conversion, longueur, port en lourd, année de construction et chantier de construction, âge actuel.
- Pavillon actuel et sa performance selon le rapport annuel 2024 du Mémoire de Paris⁷. Pavillon précédent.
- Société de classification actuelle et sa performance selon le rapport annuel 2024 du Mémoire de Paris. Eventuellement, société de classification précédente.
- Armateur. Eventuellement, société écran et pays d'enregistrement. Eventuellement, autres navires de l'armateur.
- Bilan quantitatif des inspections, des déficiences et des détentions pendant toute l'exploitation du navire, et dans le cas des bétailières converties, pendant les deux "vies" du navire.
- Descriptif des inspections et des détentions entre 2021 et 2025 et tableau des déficiences par catégorie.
- Bannissements des ports du Mémoire de Paris en application de la Directive 2009/16/CE du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.
- Description des événements notables et connus à bord de chaque navire.
- Gestionnaire ISM (International Safety Management) et sa performance selon la liste établie par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) en février 2026.
- 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 du Mémoire de Paris⁸.
- Localisation en juin 2026.

⁷ http://parismou.org/system/files/2025-06/AR%202024%20Paris%20MoU_1.pdf

⁸ <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/ship-risk-profile-calc>

1. Bétaillères issues d'une conversion

Abdulahman King

OMI 7211907



Alexandra S, cargo polyvalent, 6 avril 2016, foerde de Kiel (Danemark)
© nordmark71



Abdulahman King, bétaillère, mai 2026
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich
| Sea Shepherd France

Abdulahman 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 1494 t. Construit en 1972 à Hoogezand (Pays-Bas) par Bodewes. 54 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis octobre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Togo (2017).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis octobre 2023, performance moyenne. Précédemment Cosmos Marine Bureau (non IACS, Corée du Sud).

International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Helen K W F Marine Ltd enregistrée aux Iles Marshall qui déclare une flotte de 2 bétaillères, le *Abdulahman King* et le *Dalal F* (OMI 7910888). Le *Abdulahman King* est exploité par la Limano Marine Services Ltd (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 5 bétaillères en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Abdulahman King*, le *Dalal F*, le *Mariona* (OMI 7113624), le *Maysa* (OMI 6829082) et le *Helen* (OMI 7614848).

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

Le navire a été inspecté au moins 70 fois depuis 1998 pour un total de 408 déficiences, dont 44 fois (pour 175 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 26 fois (pour 228 déficiences) en tant que bétaillère.



Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois en tout, 3 à Carthagène (Espagne) et une à Alger (Algérie), pour un total de 21 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.160).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois en tout, 2 à Tripoli (Liban), une à Koper (Slovénie), 2 à Sète (France), une à Constantza (Roumanie), une à Bizerte (Tunisie), une à Midia (Roumanie) et une à Carthagène (Espagne), pour un total de 46 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.47-48).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois en tout, une à Koper (Slovénie), une à Beyrouth (Liban), une à Damiette (Egypte), une à Carthagène (Espagne) et une à Alexandrie (Egypte), pour un total de 22 déficiences.

Abdulrahman King OMI 7211907			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	12	Certificats et documents	5
Certificats et documents	10	Sécurité de la navigation	4
Convention du Travail Maritime - 2006	10	Sécurité incendie	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	8	Engins de sauvetage	2
Sécurité incendie	7	Etat structurel	2
Conditions de vie et de travail	6	Conditions de vie et de travail	2
Etat structurel	4	Systèmes de secours	1
ISM	2	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Engins de sauvetage	2	Autres types de déficiences	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Communications radio	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe III	1		
	67		22

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 12 octobre 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Sète (France).



Abeer K

OMI 6609779



Etab, b taill re, en cours de chargement à Carthagène (Espagne), juillet 2020

  Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Abeer K (ex-*Etab*, ex-*Warde*, ex-*Al Hajj Moustafa 2*, ex-*Al Hajj Moustafa*, ex-*El Ternerero*, ex- *Siba Vione*, ex-*Marite*, ex-*Roche Maurice*). OMI 6609779. Ex-cargo polyvalent converti en 1980   l'âge de 14 ans. Longueur 74 m. Port en lourd 1225 t. Construit en 1966 au Havre (France) par La Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre. 60 ans.

Pavillon inconnu depuis avril 2021. Précédemment pavillon Comores (2006).

Société de classification Hellas Naval Bureau of Shipping (non IACS, Grèce) depuis mars 2021, performance faible. Précédemment Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce). Hellas Naval Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Propriétaire inconnu depuis novembre 2022. Précédemment Abeer Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

17 détentions : en 1999 à Sète (France) et Londres (Royaume-Uni), en 2001 à Tarragone (Espagne), en 2003 à Trieste (Italie) et Koper (Slovénie), en 2004   deux reprises et en 2005 à Trieste, en 2006 et 2007 à Sète, en 2010 à Agadir (Maroc), en 2012 à Sète, en 2013 à Koper (Slovénie), en 2014 et 2019 à Tarragone (Espagne) et en 2020 à Sète et à Rasa (Croatie).

Le navire a été inspecté au moins 69 fois depuis 1999 pour un total de 674 déficiences en tant que b taill re.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu 3 fois et inspecté 8 fois en tout, une à Rasa (Croatie), 3   Beyrouth (Liban), 2   Tarragone (Espagne), une à Carthagène (Espagne) et une Sète (France) pour un total de 68 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agr e es par l'Union européenne", 2021, p.55-56). Les motifs de détention à Tarragone, Sète et Rasa incluent des déficiences concernant la sécurité de la navigation, la sécurité incendie, les communications radio, l'étanchéité à l'eau de mer et aux intempéries, les engins de sauvetage, l'état structurel, les systèmes de secours et la Convention du Travail Maritime.

En 2021, il a été inspecté 2 fois à Batumi (Géorgie) pour un total de 15 déficiences.

Il n'a pas été inspecté depuis le 12 juin 2021.



Abeer K ex-Etab (jusqu'en mars 2021) OMI 6609779			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	22		
Sécurité de la navigation	11		
Sécurité incendie	8		
Etanchéité eau de mer/intempéries	7		
Engins de sauvetage	6		
Communications radio	6		
Etat structurel	4		
Systèmes de secours	3		
ISM	3		
Convention du Travail Maritime – 2006	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3		
Alarmes	2		
Conditions de vie et de travail	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	84		0

Entre le 24 novembre 2014 et le 21 avril 2015, l'*Etab* est banni par l'Espagne des ports du Mémorandum de Paris pour détentions multiples. En décembre 2020, il est banni une seconde fois, cette fois par la Croatie pour une durée de 12 mois.

Avant ce bannissement, AWF avait noté de nombreuses violations du bien-être animal à bord de l'*Etab*. La dernière datait de juillet 2020 à Carthagène (Espagne), lors d'un embarquement de bovins à destination de Benghazi (Libye). Des employés avaient tenté de hisser un boeuf blessé portant une étiquette auriculaire française, incapable de marcher, en le traînant par une corde et en lui infligeant de nombreuses décharges d'aiguillons électriques et coups de pied. Ils ont abandonné au bout d'une heure. Le boeuf semblait incapable de marcher et aurait dû être euthanasié au regard des normes applicables en matière de bien-être animal. Il a néanmoins été transporté vers un abattoir voisin. Avant son transport, il est resté dans le camion, exposé aux rayons directs du soleil, et n'a apparemment reçu aucun soin ni traitement vétérinaire.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 11 août 2021. Précédemment Cedar Marine Services SAL (Liban) depuis le 11 mars 2021.

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

Pas de données AIS depuis le 31 juillet 2021. Il se trouvait alors à Alexandrie (Egypte).



Abu Yasser II

OMI 7712585



Stein Fighter, roulier, 1^{er} juin 1996,
Stavanger (Norvège) © Pieter_Inpijn



Abu Yasser II, bétailière, 5 novembre 2020,
Adabiya (Egypte) © foggy

Abu Yasser II (ex-*Mustafa N*, ex-*Simona*, ex-*Rolo Mar*, ex-*Stein Fighter*, ex-*Giovanna Eleonora*). OMI 7712585. Ex-roulier converti en 2004 à l'âge de 26 ans. Longueur 86 m. Port en lourd 1640 t. Construit en 1978 à Pietra Ligure (Italie) par Nuovi Liguri. 48 ans.

Pavillon Tanzanie depuis juin 2016 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Sierra Leone (2016).

Société de classification Guardian Bureau of Shipping (non IACS, Syrie) depuis juillet 2015, non classée. Précédemment Maritime Lloyd Georgia (non IACS, Géorgie). Guardian Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Abu Yaser International Shpg, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Abu Yasser II* est géré par la Coral Technical Services (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 8 navires dont 7 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, l'*Abu Yasser II*, l'*Al Mabrouka-10* (OMI 6817003), l'*Albaraka I* (OMI 7388231), le *Basem I* (OMI 7619525), le *Bashar One Transport* (OMI 8506361), le *Barakat* (OMI 8702343) et l'*Aliman* (OMI 9152806).

Détenu en 2001 à Mourmansk (Russie) en tant que roulier.

Le navire a été inspecté au moins 17 fois depuis 1998 pour un total de 91 déficiences, dont 10 fois (pour 58 déficiences) en tant que roulier et 7 fois (pour 33 déficiences) en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté depuis 2007 selon la base de données Equasis.

Le 17 avril 2025, les autorités du port de Djibouti se félicitent que leur chantier naval ait mené à bien des réparations et maintenances "de haute qualité" sur le *Abu Yasser II* (nettoyage de la coque, polissage de l'hélice, application d'un revêtement anti-fouling...). Quelques jours plus tard, le navire charge 16.009 moutons et 605 chameaux au quai 6. D'après les données disponibles, il a ensuite navigué entre Djibouti, Berbera et l'Arabie saoudite.



Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 27 janvier 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Berbera (Somaliland). Il navigue en mer Rouge, entre Berbera et Djeddah (Arabie saoudite), une région touchée par des incidents de sécurité récurrents liés au conflit au Yémen. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Adel

OMI 8911073



Everest Bay, cargo réfrigéré, 3 avril 2016, Gibraltar
© GIBFRAN46



Adel, bétailière, 9 janvier 2026, Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil)
© Marcelo Vieira

Adel (ex-*Everest Bay*, ex-*United Cold*, ex-*EW Everest*). OMI 8911073. Ex-cargo réfrigéré converti en octobre 2025 à l'âge de 36 ans. Longueur 141 m. Port en lourd 9692 t. Construit en 1989 à Onishi (Japon) par Shin Kurushima. 37 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis août 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liberia (2006).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis octobre 2025, non classée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est depuis le 21 octobre 2025 la Stellava Shipping & Trading SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

6 détentions : en 2008 à Hambourg (Allemagne), en 2011 à Odessa (Ukraine), à Castellón de la Plana (Espagne) et à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), en 2012 à Mersin (Türkiye) et en 2015 au Cap (Afrique du Sud), toutes en tant que cargo réfrigéré.

Le navire a été inspecté au moins 95 fois depuis 1998 pour un total de 234 déficiences, dont 94 fois (pour 231 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 1 fois (pour 3 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois en tout, 2 à Agadir (Maroc), une à Valparaíso (Chili), 3 à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), une à Port Harcourt (Nigeria) et une à Jacksonville (Etat de Floride, Etats-Unis d'Amérique), pour un total de 16 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois en tout, une à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), une à Jacksonville (Etat de Floride, Etats-Unis d'Amérique), une à Puerto Bolívar (Equateur), une à Nowy (Pologne), 2 à Cape Canaveral (Etat de Floride, Etats-Unis d'Amérique), 2 à Valparaíso (Chili), 2 à Lomé (Togo) et une à Vlissingen (Pays-Bas), pour un total de 19 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 2 fois, une à Osaka (Japon) et une à Kalamata (Grèce, après sa conversion en bétailière), pour un total de 9 déficiences.



Adel ex-Everest Bay (jusqu'en août 2024) OMI 8911073			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	11	Certificats et documents	4
Etanchéité eau de mer/intempéries	6	Systèmes de secours	1
Engins de sauvetage	3	Sécurité incendie	1
Certificats et documents	2	Engins de sauvetage	1
Conditions de vie et de travail	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Sécurité de la navigation	1
Etat structurel	2		
Alarmes	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
ISM	1		
Sécurité de la navigation	1		
	35		9

Gestionnaire ISM : Stellava Shipping & Trading SA (Türkiye) depuis le 21 octobre 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, entre Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et Casablanca (Maroc).



Adel II

OMI 7304912



Tony Car, roulier, 9 juillet 2007, sur l'Elbe
© Andreas Spörri



Adel II, bétailière, 4 septembre 2021, Istanbul
(Türkiye) © Cihan Kacar

Adel II (ex-Mwafak, ex-Mohamed N, ex-Tony Car, ex-Feederbate, 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 1194 t. Construit en 1973 à Emden (Allemagne) par Schulte & Bruns. 53 ans.

Pavillon Cameroun depuis décembre 2025 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Tanzanie (2016).

Société de classification inconnue. Précédemment Guardian Bureau of Shipping (non IACS, Syrie).

Le propriétaire est la Sofoklis Maritime SA enregistrée au Honduras Le *Adel II* est exploité par la Gulf Coast Shipping & Trading SA (Grèce). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

Pas de détentions.

Il a été inspecté au moins 28 fois depuis 1998 pour un total de 130 déficiences, dont 26 fois (pour 115 déficiences) en tant que roulier et 2 fois (pour 15 déficiences) en tant que bétailière.

En 2021, il a été inspecté 2 fois, une à Batumi (Géorgie) et une à Midia (Roumanie), pour un total de 15 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.51). Il n'a pas été officiellement inspecté depuis août 2021.



Adel II OMI 7304912			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	10		
Sécurité de la navigation	2		
ISM	1		
Autres types de déficiences	1		
Communications radio	1		
	15		0

Gestionnaire ISM : H&P Ship Management CO SA (Grèce) depuis le 20 mars 2021 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, entre Berbera (Somaliland) et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Al-Awad 1

OMI 7367976



Jampi, cargo polyvalent, 25 octobre 2001,
Delfzijl (Pays-Bas) © Frits Olinga



Alrayan, bétailière, 2 juillet 2014, Djeddah
(Arabie Saoudite) © Andreas Schlatterer

Al-Awad 1 (ex-*Alrayan*, ex-*Shrouq Livestock*, ex-*Olympic-A*, ex-*Lucy Mar*, ex-*Nordbulk*, ex-*Jampi*, ex-*Lotta*, ex-*Chiemsea*, ex-*Chiemsee*). OMI 7367976. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 39 ans. Longueur 76 m. Port en lourd 1257 t. Construit en 1973 à Harlingen (Pays-Bas) par Harlingen S&R. 53 ans.

Pavillon Togo depuis mars 2013 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Saint-Kitts-et-Nevis (2006).

Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis 2014, non classée. Précédemment International Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique). Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye, le Pakistan et l'Inde.

Le propriétaire est la Hameed Shipping Co Sa, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Al-Awad 1* est exploité par la Adriatic for Management (Egypte) qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 bétailières, le *Al-Awad 1* et le *Princess Hiyam* (OMI 7405089).

5 détentions : en 1998 en Mourmansk (Russie), en 2004 en Szczecin (Pologne) et Savona (Italie) et en 2007 en Chalcis (Grèce) en tant que cargo polyvalent et en 2018 en Midia (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 54 fois depuis 1998 pour un total de 320 déficiences, dont 43 fois (pour 210 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 11 fois (pour 110 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 4 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois, à Osman Digna (Soudan). Aucune déficience n'a été relevée.



Al-Awad 1 OMI 7367976			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3		
Sécurité incendie	1		
	4		0

Le 13 août 2018, le *Alrayan*, sur ballast, a une panne technique entre Beyrouth (Liban) et Batumi (Géorgie). Il réussit à rejoindre la zone d'attente de Datça (Croatie) sans l'aide d'un remorqueur. Il jette l'ancre et l'équipage par ses propres moyens procède à la réparation.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 10 octobre 2022.

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, entre Berbera (Somaliland) et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Al Fahad 1

OMI 7721146



Jeddah Palace I, roulier, 1^{er} mars 2010, Svolvær (Norvège) © Tina



Prince Junior, bétailière, 13 juin 2012, Suez (Egypte) © Bengt-Rune Inberg

Al Fahad 1 (ex-*Al Maha*, ex-*Jeddah Palace I*, ex-*Prince Junior*, ex-*Nordskott*, ex-*Fast Two*). OMI 7721146. Ex-roulier converti en 2011 à l'âge de 32 ans. Longueur 109 m. Port en lourd 1610 t. Construit en 1979 à Brevik (Norvège) par Trosvik Verksted, rallongé de 97 à 109 m en 1981. 47 ans.

Pavillon Tanzanie depuis février 2020 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Panama (2013).

Société de classification International Register of Shipping, (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) retirée en 2022, performance faible. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la Abalkhail & others, une compagnie à navire unique enregistrée en Arabie Saoudite.

Détenu en 2012 à Alexandrie (Egypte) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 7 fois depuis 2000 pour un total de 35 déficiences, dont 4 fois (pour 3 déficiences) en tant que roulier et 3 fois (pour 32 déficiences) en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.



En juin 2022, l'Organisation Internationale du Travail est informée par l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport) de l'abandon des marins du *Al Maha* à Djeddah (Arabie Saoudite). Le chef mécanicien, Abdul Naser Saleh, syrien, est à bord depuis 10 ans et n'a pas été payé depuis 7 ans. Les autres membres de l'équipage, 9 Syriens et 2 Soudanais, n'ont pas été payés depuis 2 à 5 mois. L'*Al Maha* bat pavillon de la Tanzanie depuis février 2020. Il battait auparavant le pavillon du Panama. Le 20 septembre 2022, la Tanzanie est informée de l'abandon et notamment de la situation très douloureuse du chef mécanicien et priée par l'OIT d'assister les autorités maritimes de l'Arabie saoudite. Le 7 octobre 2022, le total des arriérés de salaires est fixé à 190.000 dollars. Le 14 novembre 2022, le Panama informe l'OIT que l'*Al Maha* a été définitivement radié du registre panaméen le 28 mai 2021. Le 25 janvier 2024, l'ITF constate que le dossier n'avance pas et que la santé mentale du chef mécanicien est "critique". Il est depuis 12 ans à bord et se retrouve dans une situation inextricable. Le 13 février 2025, l'ITF signale que tous les membres de l'équipage y compris le chef mécanicien Abdul Naser Saleh ont été rapatriés après avoir reçu tous leurs arriérés de salaires.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 2 janvier 2013.

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

Pas de données AIS depuis le 1^{er} mai 2026. Il se trouvait dans le golfe Arabo-Persique, au large des Emirats arabes unis, dans une zone à risques de guerre.



Al Farouk

OMI 8813037



Al Farouk, b taill re, mai 2026, Carthagène (Espagne)
  Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Ek 

Al Farouk (ex-*Hannoud O*, ex-*Sahiwal Express*, ex-*Lis E*, ex-*Elisabeth*, ex-*Elsborg*, ex-*Elisabeth*). OMI 8813037. Ex-roulier converti en 1999   l'âge de 9 ans. Longueur 91 m. Port en lourd 2177 t. Construit en 1990 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. 36 ans.

Pavillon Sierra Leone depuis le 1^{er} novembre 2017 ; liste grise. Précédemment pavillon Philippines (2004).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis janvier 2023 ; performance moyenne. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le navire a longtemps été exploité au départ de l'Australie en tant que *Sahiwal Express* appartenant à Livestock Express BV. Il a été vendu à une certaine Dynamic for Shipping Off Shore 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 Iles Marshall, armateur de ce seul navire, également gestionnaire. Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

2 détentions : en 2003 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2013 à Portland (Etat de Victoria, Australie) en tant que b taill re.

Le navire a été inspecté au moins 78 fois depuis 2001 pour un total de 188 déficiences en tant que b taill re.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois en tout, une à Alger (Algérie), 3   Beyrouth (Liban), une à Chalkis (Gr ce), une à Lavrio (Grèce) et une à Sète (France) pour un total de 38 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agr ees par l'Union européenne", 2021, p.27).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois en tout, 3 à Beyrouth (Liban), une à Lavrio (Grâce), 2 au Pirée (Gr ce), une à Tripoli (Liban) et 3 dans la zone portuaire de Vila do Conde   Barcarena (Etat du Para, Brésil) pour un total de 37 déficiences (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agr ees par l'Union européenne", 2024, p.52).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois en tout, 7 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), 3 à Beyrouth (Liban), une à Reni (Ukraine) et une au Pirée (Grèce) pour un total de 22 déficiences.

Al Farouk ex-Hannoud-O (jusqu'en juin 2020) OMI 8813037			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	13	Engins de sauvetage	4
Engins de sauvetage	9	Systèmes de secours	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	8	Sécurité incendie	2
Sécurité incendie	7	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Système de secours	7	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Certificats et documents	5	Sécurité de la navigation	2
Convention du Travail Maritime – 2006	5	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Etat structurel	5	Alarmes	1
Conditions de vie et de travail	4	Conditions de vie et de travail	1
Gestion des eaux de ballast	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Communications radio	2	Etat structurel	1
Opérations de fret dont les équipements	1	Certificats et documents	1
Alarmes	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
ISM	1		
Ligne de charge	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe III	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Autres types de déficiences	1		
	75		22

L'*Al Farouk* a touché Beyrouth (Liban) le 15 octobre 2025 (25 jours de voyage), a fait une escale technique à Sulina (Roumanie) le 1^{er} novembre et à Tulcea (Roumanie) le 2 novembre, a chargé du bétail à Reni (Ukraine), a touché Beyrouth (Liban) le 15 novembre, Alexandrie (Egypte) le 22 novembre, Beyrouth le 26 novembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 9 décembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 12 janvier 2026 et fait route vers Beyrouth (Liban). Arrivée le 10 février (29 jours de voyage).

Il est parti de Reni (Ukraine) le 27 février 2026 à destination de Beyrouth (Liban). Il a déchargé les bovins à Beyrouth le 5 mars.

Gestionnaire ISM : Rana Maritime Services SA (Liban) depuis le 9 juin 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Beyrouth (Liban), dans une zone à risques de guerre.

Al Haja Fatima

OMI 7209411



Al-Batoul, cargo polyvalent, 12 février 2012, Suez (Egypte)

© Bodolinsky

Al Haja Fatima (ex-*Al-Batoul*, ex-*Atiat Allah*, ex-*Nileas*, ex-*Alex 1*, ex-*Valex*, ex-*Justice 1*, ex-*Positano*, ex-*West Reef*, ex-*Germa Star*). OMI 7209411. Ex-cargo polyvalent converti en 2019 à l'âge de 47 ans. Longueur 84 m. Port en lourd 2987 t. Construit en 1972 à Gdansk (Pologne) par Gdanska Lenina. 54 ans.

Pavillon inconnu depuis septembre 2022. Précédemment pavillon Tanzanie (2018). Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis octobre 2002, performance moyenne. International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye, le Pakistan et l'Inde.

Le propriétaire est la Shams Albehar Marine Services, une compagnie à navire unique enregistrée en Syrie.

8 détentions : en 2000 à Sète (France) et Palerme (Italie), en 2001 à Alicante (Espagne) et Kalamáta (Grèce), en 2002 à Grado (Italie), en 2003 à Barcelone (Espagne), en 2004 à Constantza (Roumanie) et en 2014 à Suez (Egypte) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 35 fois depuis 1998 pour un total de 322 déficiences, dont 33 fois (pour 315 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 1 fois (pour 7 déficiences) en tant que bétailère.

Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1 novembre 1997.

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

Localisation, 2 juin 2026 : mer Rouge, au large du Soudan, dans une zone à risques de guerre.



Al Khdair

OMI 7819876



Bright Star, cargo polyvalent, 8 septembre 2006, Tartous (Syrie) © Mahmoud Shd



Al Khdair, bétaillère, 27 février 2024, Salamine (Grèce) © Giwrgos Mertis

Al Khdair (ex-*Abdullah*, ex-*Bright Star*, ex-*Sea Carrier*, ex-*Bongo Danielsen*, ex-*Grete Danielsen*). OMI 7819876. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 36 ans. Longueur 83 m. Port en lourd 3945 t. Construit en 1980 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 46 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Tanzanie depuis juin 2015 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Bolivie (2014).

Société de classification Guardian Bureau of Shipping (non IACS, Syrie) depuis juillet 2016, non classée. Précédemment Türk Loydu (IACS, Türkiye). Guardian Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Alfa Brothers Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

15 détentions : en 1999 à Uddevalla (Suède), en 2003 à Constantza (Roumanie), en 2004 à Aveiro (Portugal), en 2005 à Lisbonne (Portugal) et Casablanca (Maroc), en 2006 de nouveau à Casablanca, en 2007 en Türkiye, en 2008 à Damiette (Egypte), en 2009 à Mykolaïv (Ukraine), en 2012 à Beyrouth (Liban), en 2015 à Port-Saïd (Egypte) et Iskenderun (Türkiye) en tant que cargo polyvalent, en 2017 à Tarragone (Espagne), en 2022 à Rasa (Croatie) et en 2025 à Midia (Roumanie) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 82 fois depuis 1998 pour un total de 701 déficiences, dont 39 fois (pour 348 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 43 fois (pour 353 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois en tout, une à Alexandrie (Egypte), une à Batumi (Georgie), une à Midia (Roumanie), une à Mykolaïv (Ukraine), une au Pirée (Grèce) et une à Rasa (Croatie), pour un total de 54 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.24-25).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois en tout, 6 à Batumi (Géorgie), 2 à Midia (Roumanie), une à Lavrio (Grèce), une à Rasa (Croatie, où il a été détenu), une à Beyrouth (Liban), 2 à Reni (Ukraine) et une à Tripoli (Liban), pour un total de 121 déficiences. Les motifs de détention à Rasa incluent notamment des déficiences en lien avec la sécurité incendie et la sécurité de la navigation.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois en tout, une au Pirée (Grèce), 2 à Midia (Roumanie, où il a été détenu), une à Tripoli (Liban), 2 à Batumi (Géorgie), 2 à Reni (Ukraine), une à Beyrouth (Liban) et une à Kalamata (Grèce), pour un total de 84 déficiences. Les motifs de détention à Midia incluent notamment des déficiences en lien avec la sécurité incendie, la sécurité de la navigation, les conditions de vie de l'équipage et le plan de gestion des déchets.

<i>Al Khdair ex-Abdullah (jusqu'en mars 2023)</i> OMI 7819876			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Alarmes	2	Certificats et documents	18
Certificats et documents	31	Sécurité incendie	11
Sécurité de la navigation	30	Sécurité de la navigation	11
Engins de sauvetage	21	Convention du Travail Maritime – 2006	8
Sécurité incendie	15	Conditions de vie et de travail	7
Convention du Travail Maritime – 2006	13	Systèmes de secours	6
Communications radio	10	Engins de sauvetage	5
Etanchéité eau de mer/intempéries	10	ISM	3
Conditions de vie et de travail	9	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3
Systèmes de secours	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
ISM	7	Communications radio	3
Etat structurel	6	Etat structurel	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3	Autres types de déficiences	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
ISPS	2		
Autres types de déficiences	2		
	175		84

Le 11 février 2024, l'*Al Khdair* avec 21 membres d'équipage à bord est en détresse à 13 milles de l'île de Skyros (Grèce, mer Egée) à cause d'une défaillance de son gouvernail. Le centre de coordination et de sauvetage dépêche sur place le remorqueur *Christos XXXIV*. L'*Al Khdair* est remorqué jusqu'à Ambelakia (île de Salamine) par le *Christos XXXIV* et le *Christos XLI*. Il lui est interdit par l'autorité portuaire centrale du Pirée de repartir tant que son gouvernail n'est pas réparé.

Gestionnaire ISM : Alfa Brothers Shipping Co (Türkiye) depuis le 30 mars 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 4 juin 2026 : Tuzla (Türkiye).

Al Mabrouka-10

OMI 6817003



Celtic Endeavour, cargo polyvalent, 15 juillet 1984, Watchet (Royaume-Uni) © Mike Nash



Rabunion 20, pétrolière, 13 juin 2015, Istanbul (Türkiye) © Gerolf Drebes

Al Mabrouka-10 (ex-*Rabunion 20*, ex-*Saad*, ex-*Dawpool*, ex-*Celtic Endeavour*, ex-*Embassage*). OMI 6817003. Ex-cargo polyvalent converti en 1994 à l'âge de 26 ans. Longueur 77 m. Port en lourd 2610 t. Construit en 1968 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 58 ans.

Pavillon Tanzanie depuis mars 2026, liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Honduras (2021).

Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis 2016, performance moyenne. Précédemment Turk Loydu (IACS, Türkiye). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Al Tawfeeq Shipping Co Ltd enregistrée au Liberia. L'*Al Mabrouka-10* est exploité par la Rabunion Maritime Agency Sarl (Liban). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

9 détentions : en 2001 à Sète (France), en 2006 à Agadir (Maroc), en 2008 à Koper (Slovénie) et à Sète, en 2009 à Mersin (Türkiye), en 2010 à Koper, en 2014 à Mersin, en 2015 à Midia (Roumanie) et en 2017 à Batumi (Georgie), toutes en tant que pétrolière.

Le navire a été inspecté au moins 35 fois depuis 2001 pour un total de 381 déficiences en tant que pétrolière.

Entre 2019 et 2020, il n'a pas été inspecté (cf. rapport "78 pétrolières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.28).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 3 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 5 déficiences.



AI Mabrouka-10 OMI 6817003			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3	Certificats et documents	2
		Sécurité de la navigation	1
		Engins de sauvetage	1
		Sécurité incendie	1
	3		5

Seulement 8 déficiences entre 2019 et 2025. En 2016/2017, quand l'*AI Mabrouka-10* était agréé par l'Union européenne, 56 déficiences ont été relevées. Il avait été détenu à Batumi (Géorgie) pour des déficiences concernant les certificats et documents, sécurité de la navigation, sécurité incendie, équipements de sauvetage, ISM et systèmes de secours. Le record avait été atteint en 2010, à Koper (Slovénie), où les inspecteurs avaient relevé 104 déficiences, notamment en lien avec les conditions de travail (registre des heures de repos, état des espaces de travail et de repos) et la sécurité incendie (équipement non opérationnel). Clairement, le mémorandum de l'Océan Indien est beaucoup moins vigilant que le mémorandum de Paris.

Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 15 avril 2018 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, entre Digna (Soudan) et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre.



Albaraka I

OMI 7388231



Rapoca, roulier, 20 mars 1989, Venise (Italie)
© Frafo



Albaraka I, b taill re, 27 juillet 2019, Berbera
(Somaliland)   vovashap

Albaraka I (ex-Suxer S, ex-Super Star K, ex-Bdoor, ex-Rapoca, ex-Antonio Suardiaz). OMI 7388231. Ex-roulier converti en 2013   l'âge de 37 ans. Longueur 106 m. Port en lourd 4243 t. Construit en 1976 à Vigo (Espagne) par Enrique Lorenzo y Cia. 50 ans.

Pavillon Togo depuis novembre 2022 ; liste noire, risque moyen. Pavillon inconnu entre juillet et novembre 2022.

Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis juin 2013, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Norvège). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, la Türkiye, et le Pakistan.

Le propriétaire est la Alkhair Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 19 fois depuis 1997 pour un total de 83 déficiences, dont 8 fois (pour 15 déficiences) en tant que roulier et 11 fois (pour 68 déficiences) en tant que b taill re.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 10 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 11 déficiences.



<i>Albaraka I</i> OMI 7388231			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3	Sécurité incendie	4
Sécurité de la navigation	3	Certificats et documents	3
Engins de sauvetage	2	Conditions de vie et de travail	2
Communications radio	1	Convention du Travail Maritime - 2006	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Engins de sauvetage	1
	10		11

Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 2 janvier 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Bosaso (Somalie).



Alfa Bro

OMI 8003931



Siegfried Lehmann, cargo polyvalent,
25 septembre 2010, Canal de Kiel
(Allemagne) © Jens Taxwedel



Alfa Bro, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich

Alfa Bro (ex-Rayan, ex-Juhaynna, ex-Siegfried Lehmann). OMI 8003931. Ex-cargo polyvalent converti en 2024 à l'âge de 44 ans. Toujours enregistré comme cargo polyvalent. Longueur 81 m. Port en lourd 2570 t. Construit en 1980 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 46 ans.

Pavillon Tanzanie depuis mai 2025 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Togo (2011).

Société de classification Vega Register (non IACS, Türkiye) depuis juin 2025, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). Vega Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Alkhdaire Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

6 détentions : en 2013 à Cannakale et à Aliaga (Türkiye), en 2015 à Thessalonique (Grèce) et à Kocaeli (Türkiye), en 2018 à Constantza (Roumanie) et en 2019 à Varna (Bulgarie) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 92 fois depuis 1998 pour un total de 424 déficiences, dont 89 fois (pour 398 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 3 fois (pour 26 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois à Bourgas (Bulgarie, 2 fois), à Tripoli (Liban, 4 fois), à Constantza (Roumanie), à Saïda (Liban), à Midia (Roumanie), à Izmail (Ukraine) et à Volos (Grèce), pour un total de 47 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois, à Tchornomorsk (Ukraine), à Ereğli (Türkiye), à Damiette (Égypte), à Galati (Roumanie), à Tripoli (Liban) et à Midia (Roumanie), pour un total de 42 déficiences.



Alfa Bro ex-Rayen (jusqu'en décembre 2023) OMI 8003931			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	12	Certificats et documents	12
Certificats et documents	5	Sécurité de la navigation	7
Systèmes de secours	5	Etat structurel	4
Engins de sauvetage	4	Conditions de vie et de travail	4
Convention du Travail Maritime – 2006	4	Sécurité incendie	3
Conditions de vie et de travail	3	Systèmes de secours	2
Sécurité incendie	2	Engins de sauvetage	2
Etat structurel	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Alarmes	1	Alarmes	1
Opération de fret dont les équipements	1	ISM	1
ISM	1	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Autres types de déficiences	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe III	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Communications radio	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	47		42

Le 16 janvier 2011 à 10 heures, le *Siegfried Lehmann* a une avarie mécanique dans le canal de Kiel près de Nübbel (Allemagne). Il est remorqué en 45 minutes au port de Rendsburg. A la fin de l'année 2011, il est cédé par la Hans Lehmann KG à la Leda Shipping Co. Ltd (Türkiye). Il est renommé *Juhaynna*.

Le 26 décembre 2014, le capitaine du *Juhaynna* amarré à Vatika (Grèce) a été transporté à l'hôpital après un accident d'origine non communiquée.

Le 6 avril 2026, l'*Alfa Bro* a livré 9400 moutons de Roumanie à Skikda (Algérie) dans le cadre du programme d'importation de moutons en prévision de l'Aïd al-Adha (fin mai 2026). 17 vétérinaires ont été mobilisés pour s'assurer des conditions de débarquement et de l'état sanitaire des animaux. Les moutons ont été placés dans des zones de quarantaine en attendant leur transfert vers des points de vente. Il s'agit du premier arrivage de moutons de l'année 2026 en Algérie.

Gestionnaire ISM : Alkhdaïr Shipping Co (Türkiye) depuis le 21 mai 2014 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Tuzla (Türkiye).

Alfa Livestock

OMI 6422303



Itidal-1, cargo polyvalent, 5 octobre 2008, Alexandrie (Egypte) © Bengt-Rune Inberg



Alferdawi-1, bétailière, 30 juillet 2011, Istanbul (Türkiye) © Frank Behrends

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 2140 t. Construit en 1964 à Vegesack (Allemagne) par Lurssen. 62 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Togo depuis juillet 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2004).

Société de classification Vega Register (non IACS, Türkiye) depuis février 2023, non classée. Précédemment Isthmus Bureau of Shipping (non IACS, Panama). Vega Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Obial Shipping Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

11 détentions : en 1998, 1999 et 2 fois en 2000 à Marina di Carrara (Italie), en 2001 à Livourne (Italie), à Setubal (Portugal) et à Pozzalo (Italie), en 2007 à Patras (Grèce) en tant que cargo polyvalent, en 2015 à Batumi (Géorgie), en 2016 et en 2023 à Midia (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 80 fois depuis 1998 pour un total de 581 déficiences, dont 22 fois (pour 192 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 58 fois (pour 389 déficiences) en tant que bétailière.



Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 10 fois à Midia (2 fois), à Constantza et à Braila (Roumanie), à Batumi (Géorgie, 3 fois) et à Beyrouth (Liban, 3 fois), pour un total de 93 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.125-126).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Aqaba (Jordanie), à Batumi (Géorgie, 4 fois), à Midia (Roumanie, 5 fois, où il a été détenu), à Mykolaïv (Ukraine) et Tripoli (Liban, 2 fois), pour un total de 111 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.54-55). Les motifs de détention à Midia incluent notamment des déficiences relatives à la sécurité de la navigation, à l'état structurel et à la Convention du Travail Maritime.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, à Tripoli (Liban), à Batumi (Géorgie), au Pirée (Grèce) et à Mersin (Türkiye), pour un total de 33 déficiences.

Alfa Livestock ex Sea Star Livestock (jusqu'en décembre 2022) OMI 6422303			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	46	Certificats et documents	5
Certificats et documents	34	Sécurité incendie	5
Sécurité incendie	26	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Convention du Travail Maritime – 2006	23	Sécurité de la navigation	4
Engins de sauvetage	12	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3
Conditions de vie et de travail	12	Conditions de vie et de travail	3
Etat structurel	9	Systèmes de secours	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	9	Alarmes	1
Systèmes de secours	8	ISM	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	7	Engins de sauvetage	1
Communications radio	7	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Alarmes	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3	Etat structurel	1
ISM	2		
Autres types de déficiences	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1		
	204		33

En mai 2018, l'*Alferdawi-1* appartenant à l'armateur turc Danube Shipping Company fait route de Midia (Roumanie) à Aqaba (Jordanie). Des plongeurs sous-marins signalent des carcasses de moutons morts en mer Rouge près de l'île de Giftun et de la station balnéaire de Hurghada. L'*Alferdawi-1* est saisi par les autorités égyptiennes qui le soupçonnent d'avoir rejeté les moutons morts. Au moins 25 carcasses d'animaux morts sont repêchées et enterrées sur l'île pour éviter d'attirer les requins. D'après des articles de presse, une panne de ventilation aurait tué par suffocation un nombre indéterminé de moutons.



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 Egée pour effectuer les réparations.

En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Sea Star Livestock* qui était parti de Midia (Roumanie) le 17 mars était engagé dans le canal de Suez et immobilisé dans le lac Timsah.



Le 6 avril 2023, l'*Alfa Livestock* a une panne 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 Djeddah (Arabie Saoudite) et transportait des animaux. Le navire a pu reprendre son voyage. Aucun détail supplémentaire n'a été communiqué sur la durée de l'incident ou les conséquences du retard sur les animaux.

Gestionnaire ISM : Obial Shipping Co Ltd (Türkiye) depuis le 24 novembre 2023 (non classé négativement).

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

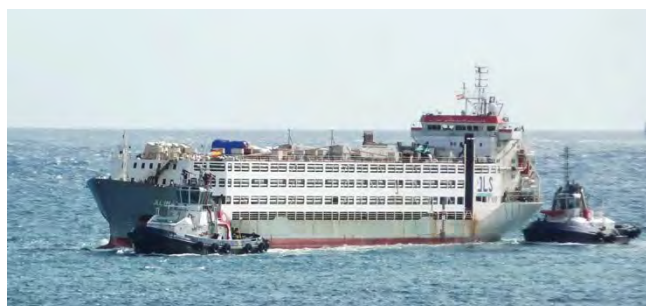
Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Istanbul (Türkiye).

Aliman

OMI 9152806



Shun Cheng, cargo polyvalent, 12 juillet 2013, Taïwan © chun-hsi



Aliman, bétailière, 7 janvier 2026, à l'entrée du port de Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) © vin moore

Aliman (ex-*Alkhairat 9*, ex-*Shun Cheng*, ex-*Shuncheng*). OMI 9152806. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 18 ans. Longueur 128 m. Port en lourd 10.094 t. Construit en 1998 à Husum (Allemagne) par Husumer. 28 ans.

Pavillon Honduras depuis août 2024 ; performance du pavillon non classée. Précédemment pavillon Jordanie (2018).

Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis février 2018, performance moyenne. Précédemment China Classification Society (IACS, Chine). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Iman Shipping Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. L'*Aliman* est exploité par Coral Technical Services (Jordanie) qui est aussi son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 6 autres bétailières, l'*Al Mabrouka-10* (OMI 6817003), l'*Albaraka 1* (OMI 7388231), le *Basem I* (OMI 7619525), le *Bashar One Transport* (OMI 8506361), l'*Abu Yasser II* (OMI 7712585) et le *Barakat* (OMI 8702343).

3 détentions : en 2018 à Alexandrie (Egypte), en 2018 et en 2023 à Puerto Montt (Région des Lacs, Chili) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 40 fois depuis 2003 pour un total de 94 déficiences, dont 19 fois (pour 31 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 21 fois (pour 63 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2022, il n'a pas été inspecté (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.29).

En 2023, il a été détenu et inspecté une fois à Puerto Montt (Région des Lacs, Chili), pour un total de 12 déficiences. Les motifs de détention portent notamment sur les certificats et documents du navire.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 15 fois, à Puerto Montt (Région des Lacs, Chili), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Osman Digna (Soudan, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 9 fois) et au Pirée (Grèce, 2 fois), pour un total de 26 déficiences.

<i>Aliman, ex-Alkhairat 9 (jusqu'en octobre 2024)</i> OMI 9152806			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	8	Certificats et documents	7
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Sécurité de la navigation	5
ISM	1	Sécurité incendie	3
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1	Engins de sauvetage	2
		Convention du Travail Maritime – 2006	2
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
		Systèmes de secours	2
		Etat structurel	2
		Sécurité structurelle	1
	12		26

L'*Aliman* a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 23 octobre 2025, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 26 novembre, a touché Iskenderun (Türkiye) le 17 décembre (21 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 3 janvier 2026, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 7 janvier, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 29 janvier et fait route vers Alger (Algérie). Arrivée prévue le 13 février (15 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 5 septembre 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Crète (Grèce), en route de Djeddah (Arabie saoudite) vers Alger (Algérie).



Aljabera

OMI 7622041



Tropical Reefer, cargo réfrigéré
© Gerolf Drebes



Zein I, bétailière, juillet 2025
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Aljabera (ex-*Zein I*, ex-*Albert I*, ex-*Northern Ice*, ex-*Tropical Reefer*, ex-*Orion Reefer*, ex-*Golfo de Guacanayabo*). OMI 7622041. Ex-cargo réfrigéré converti en 2008 à l'âge de 30 ans. Longueur 163 m. Port en lourd 10.554 t. Construit en 1978 à Kure (Japon) par Kanda Zosensho. 48 ans.

Pavillon Panama depuis janvier 2008 ; liste grise. Précédemment pavillon Chypre (1996). Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Floride, Etats-Unis d'Amérique) depuis septembre 2009, performance faible. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est depuis le 9 février 2026 la Aljabera Livestock Corp enregistrée au Panama. L'*Aljabera* est exploité depuis le 9 février 2026 par la Iron Hull Ship Management LLC (Emirats arabes unis). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire. Précédent propriétaire Albert Compania Naviera SA enregistrée au Panama mais basée chez Arab Ship Management Ltd (Jordanie, cf. *Maysora*, *Gulf Livestock 2* et *Ghena*). Toutefois, il portait toujours sur sa cheminée les marques de l'agro-industriel Hijazi & Ghoshe. Hijazi & Ghoshe est une société spécialisée dans l'élevage, l'abattage et le transport de bétail dont les intérêts seraient à la fois jordaniens et palestiniens. Elle exploitait le navire entre 2008 et 2017.



Zein I

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

15 détentions : en 1998 à Saint-John (Province du Nouveau-Brunswick, Canada), en 2000 à Anvers (Belgique), en 2001 à Hambourg (Allemagne) et à Gdynia (Pologne), en 2005 à Novorossiïsk (Kraï de Krasnodar, Russie), en 2007 à Bouchehr (Iran) en tant que cargo réfrigéré, en 2009 à Gibraltar (Royaume-Uni) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2010 à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), en 2012 à Mersin (Türkiye) et à Setubal (Portugal), en 2013 et en 2018 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2023 à Carthagène (Espagne), en 2025 à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne, 42 jours) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 1998 pour un total de 423 déficiences, dont 19 fois (pour 194 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 55 fois (pour 229 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Sao Francisco do Sul (Etat de Santa Catarina, Brésil) et à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), pour un total de 23 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 10 fois à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), pour un total de 29 déficiences. Les principaux motifs de sa détention à Carthagène (Espagne) portent sur la Convention du Travail Maritime (installations sanitaires, propreté, espaces de repos) et sur le manque de moyens de communication dans les procédures d'urgence (ISM).

Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois et inspecté 7 fois, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Rio Grande (Etat de Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois) et à Montevideo (Uruguay, 2 fois), pour un total de 24 déficiences. Les principaux motifs de sa détention à Las Palmas portent sur l'état structurel (corrosion de la coque, déficiences dans les équipements de remorquage et d'amarrage) et sur la Convention du Travail Maritime (installations sanitaires pour l'équipage).

<i>Aljabera ex-Zein I</i> OMI 7622041			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etat structurel	11	Certificats et documents	7
Certificats et documents	10	Sécurité structurelle	3
Convention du Travail Maritime – 2006	8	Sécurité incendie	2
Conditions de vie et de travail	6	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité de la navigation	3	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Sécurité incendie	3	Sécurité de la navigation	2
Systèmes de secours	2	Etat structurel	2
ISM	2	ISM	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2	Ligne de charge	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Engins de sauvetage	1		
	52		24

Arab Ship Management est réputé pour sa mauvaise gestion des équipages (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.16-17). L'Organisation Internationale du Travail a été informée de 6 cas d'abandon de marins à bord du *Zein I* depuis 2022 :

- en février 2022, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 45 marins égyptiens, jordaniens, philippins et syriens. Les rappels de salaires sont payés en avril. Le rapport note qu'il s'agit du second abandon de marins à bord du navire mais les circonstances du premier ne sont pas explicitées.
- en avril 2024, à Khor Al Fakkan (Emirats arabes unis). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 48 marins égyptiens, jordaniens et philippins. Les rappels de salaires sont payés en mai.
- en juillet 2025, à Mindelo (Cap-Vert). L'amateur doit 2 mois de salaire aux 48 marins. Les rappels de salaires sont payés à la fin du mois.
- en septembre 2025, à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 46 marins. Les rappels de salaires sont payés en octobre.
- à la fin du mois d'octobre 2025, à Tuzla (Türkiye). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 46 marins. Les rappels de salaires sont payés en décembre.

Le *Zein I* fait habituellement des allers et venues entre l'Uruguay et la Türkiye. Il a touché Iskenderun (Türkiye) le 2 octobre 2025 puis s'est rendu au port de Tuzla (Türkiye) le 12 octobre pour des opérations de maintenance au chantier Kuzey Star. Le 17 décembre, un incendie s'est déclaré dans une cale à cause d'étincelles produites pendant des travaux qui auraient mis feu à des fûts de peinture. Les pompiers ont réussi à l'éteindre au bout de 90 minutes. L'incident n'aurait pas causé de pollution. Le *Zein I* a quitté Tuzla le 12 janvier 2026.



© aa.com.tr

Gestionnaire ISM inconnu depuis le 12 décembre 2017. Précédemment Arab Ship Management Ltd (Jordanie).

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

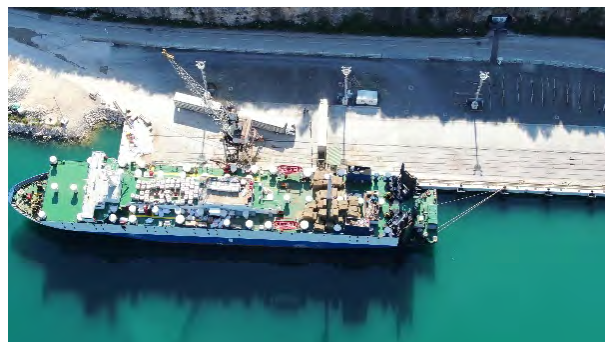
Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Montevideo (Uruguay).

Alkhudair Star

OMI 8017970



Med Sea, voiturier, 10 mai 2016, mer du Nord.
Les soudures des tôles sur la coque bâbord au-dessus de la ligne de flottaison donnent déjà des signes de fragilité © Ray Hensel



Adel I, bétailière, juin 2021, Rasa (Croatie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Alkhudair Star (ex-*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 3363 t. Construit en 1981 à Shimonoseki (Japon) par Towa. 45 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis août 2024 ; liste noire, risque moyen.

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis août 2024 ; non classée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Alkhudair Star Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Türkiye, qui est également son gestionnaire ISM.

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

Le navire a été inspecté au moins 102 fois depuis 2000 pour un total de 325 déficiences, dont 49 fois (pour 238 déficiences) en tant que voiturier et 53 fois (pour 87 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020 le navire a été inspecté 10 fois à Alexandrie (Egypte), à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil), à Midia (Roumanie, 2 fois), à Osman Digna (Soudan), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Tripoli (Liban) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) pour un total de 33 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p. 26).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Egypte), à Aqaba (Jordanie), à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne), à Lavrio (Grèce), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Rasa (Croatie), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 29 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.49).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 17 fois à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Suakin (Soudan), à Tripoli (Liban), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Kalamáta (Grèce) et à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 6 fois) pour un total de 29 déficiences.

<i>Alkhudair Star ex-Adel I (jusqu'en août 2024)</i> OMI 8017970			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024- 2025	
Etanchéité eau de mer/intempéries	11	Conditions de vie et de travail	6
Certificats et documents	10	Sécurité de la navigation	5
Sécurité de la navigation	9	Certificats et documents	3
Convention du Travail Maritime - 2006	8	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Sécurité incendie	5	Engins de sauvetage	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Conditions de vie et de travail	3	Convention du Travail Maritime - 2006	2
ISM	2	ISM	1
Systèmes de secours	2	Systèmes de secours	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	2	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe III	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
ISPS	1		
Engins de sauvetage	1		
Communications radio	1		
Etat structurel	1		
	62		29

L'*Alkhudair Star* a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 16 octobre 2025, a fait une escale technique à Mindelo (Cap-Vert) le 27 octobre, a touché Alger (Algérie) le 3 novembre (18 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 8 novembre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 23 décembre, a fait une escale technique à Mindelo (Cap-Vert) le 4 janvier 2026, a touché Alger (Algérie) le 13 janvier (21 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 16 janvier et fait route vers Vila do Conde (Etat du Para, Brésil). Arrivée prévue le 24 février.





Au 5 février 2026, depuis son départ de Carthagène le 22 janvier, il zigzague entre l'Espagne et le Maroc pour des raisons inconnues.
Capture d'écran Marine Traffic 5 février 2026

Gestionnaire ISM : Alkhudair Star Shipping Co (Türkiye) depuis le 12 août 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, au large de Las Palmas (Iles Canaries, Espagne), en route vers Carthagène (Département de Bolivar, Colombie).



Almajd

OMI 8514784



Nova Zeelandia, cargo réfrigéré, 19 mars 2021,
Ijmuiden (Pays-Bas) © Willem Oldenburg



Almajd, bétailière, 20 février 2026
© jourmah ibrahim

Almajd (ex-*Nova Zeelandia*, ex-*Mashu Reefer*, ex-*Mashu Maru*). OMI 8514784. Ex-cargo réfrigéré converti en 2026 à l'âge de 40 ans. Longueur 115 m. Port en lourd 5508 t. Construit en 1986 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. 40 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis avril 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Bahamas (2022).

Société de classification Qualitas Register of Shipping (non IACS, Panama) depuis avril 2025, non classée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). Qualitas Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Dahmon Marine Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

Détenu en 2004 à Mobile (Etat de l'Alabama, Etats-Unis d'Amérique) en tant que cargo réfrigéré.

Le navire a été inspecté au moins 54 fois depuis 2000 pour un total de 79 déficiences, dont 53 fois (pour 78 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et une fois (pour une déficience) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois, à Apapa (Nigeria, 2 fois) et à Pointe-Noire (République du Congo). Aucune déficience n'a été relevée.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Puebla del Caramiñal (Espagne, 2 fois) et à Warri (Nigeria), pour un total de 8 déficiences.



<i>Almajd ex-Nova Zeelandia</i> (jusqu'en avril 2025) OMI 8514784			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
		Convention du Travail Maritime – 2006	2
		Sécurité de la navigation	2
		Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2
		Sécurité incendie	1
		Etanchéité eau de mer/intempéries	1
	0		8

En septembre 2019, le WSRW (Observatoire des Ressources du Sahara Occidental) repère un transbordement de poisson à bord du cargo réfrigéré *Nova Zeelandia*, pavillon russe, au large de Dakhla (Sahara Occidental). Il livre sa cargaison à Abidjan (Côte d'Ivoire) et Tema (Ghana). En mars 2016, la Russie avait conclu un accord de pêche avec le Maroc (140.000 tonnes de poisson par an) qui a été appliqué au large du territoire occupé du Sahara Occidental en violation du droit international. D'après le WSRW, 23 transbordements sur 19 navires frigorifiques différents ont eu lieu dans les eaux près de Dakhla en 2019, pour environ 139.000 tonnes de poisson congelé.

En mars 2023, le *Nova Zeelandia* entre dans le port de Tema (Ghana). Le navire fréquente habituellement les eaux de l'Angola, du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Ghana. Les inspecteurs maritimes relèvent des lacunes dans ses données AIS et le soupçonnent d'être impliqué dans des activités de pêche illégale. Après enquête, ils découvrent que le *Nova Zeelandia* a transbordé illégalement du poisson en mer (une pratique appelée "saiko") avec des navires battant pavillon Cameroun. Le 5 janvier 2023, l'Union européenne avait adressé un "carton rouge" au Cameroun pour son manque de coopération dans la lutte contre la pêche illicite. Trois des bateaux impliqués disposant de licences de pêche angolaises, le Ghana contacte l'Angola via le Centre de coordination pour le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches de la Communauté de développement de l'Afrique australe. L'Angola engage des poursuites judiciaires contre le navire et lui interdit toute activité dans ses eaux en 2024. Le Cameroun inflige également une amende à l'armateur Nova Shipping Co Nv (Curaçao).

En avril 2025, le *Nova Zeelandia* est renommé *Almajd* et passe aux mains de la Dahmon Marine Co Ltd. Il est ensuite converti en bétailière.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 16 avril 2025. Précédemment Nova Shipping Co Nv (Curaçao) depuis le 15 juillet 2022.

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

Localisation, 4 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Crète (Grèce), en route de Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) vers Aqaba (Jordanie).

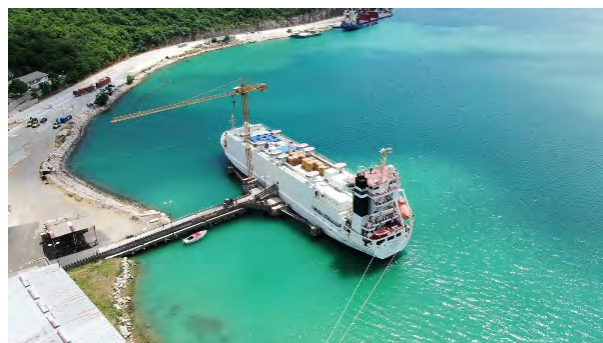


Alondra

OMI 9113719



Transnjord, cargo polyvalent, 9 octobre 2010, canal de Kiel © Wolfgang Berthel



Alondra, b taill re, juin 2021, Rasa (Croatie)
  Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Alondra (ex-*Transnjord*, ex-*Maryam*, ex-*Julia Lehmann*, ex-*Alrek*). OMI 9113719. Ex-cargo polyvalent converti en 2017   l'âge de 22 ans. Longueur 97 m. Port en lourd 2796 t. Construit en 1995 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 31 ans.

Pavillon Danemark depuis mars 2021 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2012).
Société de classification Det Norske Veritas (IACS, Norvège), performance élevée.

Le propriétaire est la Corgea Shipping A/S enregistrée au Danemark. L'*Alondra* est exploité par la Corral Line ApS (Danemark) qui est également son gestionnaire ISM et qui a un bureau en Australie. Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

Détenu en 2009 à Safi (Maroc) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 59 fois depuis janvier 1998 pour un total de 126 déficiences dont 32 fois (pour 52 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 27 fois (pour 74 déficiences) en tant que b taill re.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Haïfa (Israël),   Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique, 3 fois), à Sète (France) et à Setubal (Portugal) pour un total de 19 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agr e es par l'Union européenne", 2021, p.30).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Haïfa (Israël, 2 fois), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique, 3 fois) et à Setubal (Portugal, 3 fois) pour un total de 20 déficiences (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agr e es par l'Union européenne", 2024, p.56-57).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, à Ceuta (Espagne, 2 fois), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique),   Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil),   Setubal (Portugal),   Dakar (Sénégal, 2 fois), à Montevideo (Uruguay) et à Batumi (Géorgie, 2 fois) pour un total de 20 déficiences.



Alondra OMI 9113719			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	8	Sécurité incendie	5
Sécurité incendie	7	Engins de sauvetage	4
Certificats et documents	4	Certificats et documents	2
Sécurité de la navigation	3	Sécurité de la navigation	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Conditions de vie et de travail	2
Communications radio	3	ISM	1
Systèmes de secours	2	Convention du Travail Maritime - 2006	1
Etat structurel	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1
ISM	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Engins de sauvetage	1	Sécurité structurelle	1
Alarmes	1		
Convention du Travail Maritime - 2006	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Etanchéité eau de mer / intempéries	1		
Autres types de déficiences	1		
	39		20

L'*Alondra* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 23 septembre 2025, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 12 octobre, a touché Bandirma (Türkiye) le 18 octobre (25 jours de voyage), a touché Batumi (Géorgie) le 24 octobre, Lisbonne (Portugal) le 3 novembre, a chargé du bétail à Waterford (Irlande) le 15 novembre, a touché Alger (Algérie) le 22 novembre (7 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 24 novembre, a chargé du bétail à Porto do Açú (Etat de Rio de Janeiro, Brésil) le 15 décembre, a touché Dakar (Sénégal) le 24 décembre (9 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 29 décembre.

L'*Alondra* a chargé du bétail à Waterford (Irlande) le 12 janvier 2026 et a touché Oran (Algérie) le 17 janvier (5 jours de voyage). Un vétérinaire était à bord dès le départ pour veiller à ce que les standards du bien-être animal soient appliqués pendant le voyage et pour administrer des soins si nécessaire. Le rapport final du vétérinaire dit que 24 animaux ont développé une maladie ou se sont blessés pendant le voyage et que 7 d'entre eux sont morts ou ont dû être euthanasiés. Un porte-parole du ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Marine (DAFM) a déclaré courant avril 2026 au média Agriland que ce taux de mortalité est plus haut que "d'habitude" et que "les processus et procédures relatifs au transport d'animaux par navires spécialisés sont revus en permanence conformément aux réglementations européennes et nationales applicables." Sur le même sujet, le ministre Martin Heydon a répondu à une question parlementaire du parti républicain que "l'exportation des animaux était une activité commerciale privée réglementée par le ministère conformément aux règlements nationaux et de l'Union européenne."



Il a aussi rappelé que les animaux devaient être transportés sur des navires dédiés, approuvés par son ministère, conformément aux dispositions du décret 356/2016 relatif au transport maritime de bétail. Il prévoit des mesures de contrôle plus strictes que la réglementation de l'Union européenne.

Le ministère de l'Agriculture a été obligé de donner des informations sur cet excès de mortalité après l'intervention de l'ONG Ethical Farming Ireland qui a recouru au Freedom for Information Act pour obtenir la publication du rapport.

Après Oran, l'*Alondra* a fait une escale technique à Ceuta (Espagne) le 21 janvier, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 7 février et fait route vers Lomé (Togo).

Gestionnaire ISM : Corral Line ApS (Danemark) depuis le 19 janvier 2018 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Montevideo (Uruguay) vers Ceuta (Espagne).



Anakin

OMI 7422544



Kindrence, cargo polyvalent, 29 juillet 2008, Split (Croatie) © Sinisa Aljinovic



Anakin, bétailière, mai 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

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 3210 t. Construit en 1976 à Wallsend (Royaume-Uni) par Clelands SB Co. 50 ans.

Pavillon Togo depuis décembre 2021 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2019).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis janvier 2022, performance moyenne. Précédemment Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Olaf Maritime Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. L'*Anakin* est exploité par la GMZ Ship Management Co SA (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 30 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, majoritairement des cargos polyvalents et des vraquiers. L'*Anakin* est la seule bétailière.

13 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) en tant que cargo polyvalent et en 2011 à Sète (France) et en 2026 à Koper (Slovénie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 73 fois depuis 1998 pour un total de 500 déficiences, dont 44 fois (pour 272 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 29 fois (pour 228 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 3 fois, à Lavrio (Grèce), à Beyrouth et à Tripoli (Liban), pour un total de 20 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.31-32).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois, à Batumi (Géorgie, 2 fois), à Beyrouth (Liban, 4 fois), à Bizerte (Tunisie), à Kalamata (Grèce), à Katakolon (Grèce), à Midia (Roumanie), à Osman Digna (Soudan), au Pirée (Grèce, 2 fois) et à Tripoli (Liban), pour un total de 105 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.58-59).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 7 fois, à Beyrouth (Liban), à Kalamata (Grèce, 2 fois), au Pirée (Grèce), à Alexandrie (Egypte), à Alger et à Oran (Algérie), pour un total de 30 déficiences.

Anakin OMI 7422544			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	25	Certificats et documents	8
Sécurité de la navigation	21	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Engins de sauvetage	15	Conditions de vie et de travail	4
Sécurité incendie	13	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Conditions de vie et de travail	13	Sécurité incendie	2
Convention du Travail Maritime – 2006	13	Engins de sauvetage	2
Systèmes de secours	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Communications radio	4	Sécurité de la navigation	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Systèmes de secours	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Alarmes	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
Etat structurel	2		
ISM	1		
ISPS	1		
Autres types de déficiences	1		
	125		30

L'*Anakin* a été détenu en janvier 2026 à Koper (Slovénie, Union européenne) pour l'absence de certificats d'aptitude à la veille, des falsifications de registre des heures de travail et de repos des marins, le manque de qualifications du cuisinier, un entretien insuffisant de la chambre froide, pour le défaut d'assurance en cas de pollution par les carburants de propulsion, 2 manquements à l'Annexe I de la convention MARPOL, des lacunes dans le système de prévention et d'alarme des incendies et l'état défectueux du moteur auxiliaire.

Hassan Arnaout avait pris le commandement de l'*Anakin* pour un voyage retour du Liban vers l'Espagne en octobre 2019 et depuis le 24 octobre, à cause d'une panne de moteur, l'*Anakin* était au mouillage au large de Famagouste (République turque de Chypre du Nord). Cinq membres de l'équipage dont le mécanicien avaient quitté le bord. Le 13 mai 2020, Ahmet Mohamed Hassan Youssef, âgé de 26 ans, égyptien, et Hosin Alothman, âgé de 23 ans, syrien, ont été électrocutés pendant des travaux de maintenance sur le câble de 380 kW alimentant le moteur électrique du surpresseur d'eau. Le commandant, suspecté d'avoir provoqué la mort des 2 marins par négligence, a été entendu par le tribunal de Famagouste.



En janvier 2025, une information anonyme est parvenue aux oreilles de l'OLTIM (Office de Lutte contre le Trafic Illicite de Migrants) selon laquelle l'*Anakin* se livrait depuis au moins 2 ans à un trafic de migrants libyens ou syriens dans le port de Sète grâce à la complicité d'Ali Hammami, un réfugié syrien installé à Sète depuis une dizaine d'années et faisant profession de carrossier dans la ville voisine de Montpellier. L'enquête a prouvé grâce à des écoutes téléphoniques et la sonorisation du véhicule de Hammami qu'une vingtaine de clandestins ayant préalablement payé 20.000 dollars pour le voyage sont rentrés sur le territoire français. Ils étaient assimilés à des membres de l'équipage et récupérés discrètement dans l'enceinte portuaire par Hammami. Pendant un temps, il était chauffeur dans une entreprise de transport et il y livrait des marchandises. Mis en prison depuis fin août, il a demandé devant la cour d'appel sa remise en liberté le 10 mars 2026. Elle a été refusée le 17 mars.

Des enquêtes antérieures ont également établi un lien entre des bétailières opérant en Méditerranée et des activités présumées de trafic de migrants. Dans le rapport rédigé par Robin des Bois, AWF et Tierschutzbund Zürich, "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", publié en juin 2021, il est dit que le 17 novembre 2020, la bétailière maritime *Bruna* partie de Türkiye a été contrôlée par la Marine nationale à l'approche des eaux territoriales françaises et qu'il y avait à bord 22 "marins" alors que le rôle d'équipage ne mentionnait que 16 marins et que par conséquent le *Bruna* a été interdit d'accès aux eaux françaises.

Dans le 2^{ème} rapport rédigé par Robin des Bois et AWF "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", publié en mars 2024, les informations sur le trafic d'êtres humains sont beaucoup plus précises et se rapprochent du scandale de Sète. Extrait : "En juillet 2021, le *Bruna* a été racheté par Karma Maritime Co SA basé à Tuzla, 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 bétailière 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."

Gestionnaire ISM : GMZ Ship Management Co SA (Liban) depuis le 25 janvier 2022 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Koromacno (Croatie).

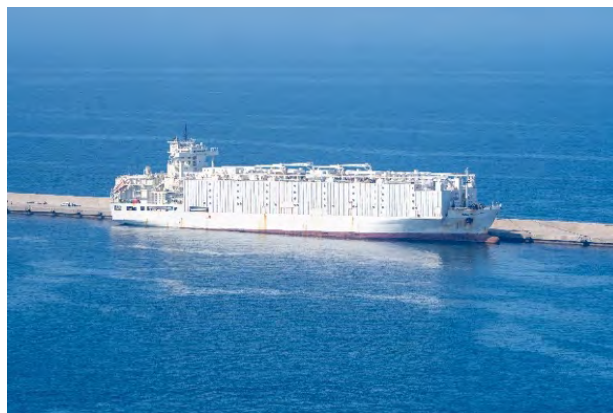


Anna Marra

OMI 8901860



MSC Fremantle, porte-conteneurs, 15 novembre 2006, Napier (Nouvelle-Zélande)
© Tony des Landes



Anna Marra, bétailière, juin 2023 © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Anna Marra (ex-Awasssi Express, ex-Guanabara, ex-MSF Fremantle, ex-Trophy, ex-Choyang Trader, ex-Asian Senator, ex-Trophy). OMI 8901860. Ex-porte-conteneurs converti en 2011 à l'âge de 21 ans. Longueur 181 m. Port en lourd 18.909 t. Construit en 1990 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. 36 ans.

Pavillon Panama depuis décembre 2009 ; liste grise. Précédemment pavillon Jamaïque (2008). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis mai 2019, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Anna Marra SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. L'*Anna Marra* est exploité par Global Radiance Ship Management Pte Ltd (Singapour) qui déclare une flotte de 2 navires en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Anna Marra* et le chimiquier *SK Line 1* (OMI 9705940).

4 détentions : en 2014 à Portland (Etat de Victoria, Australie), en 2016 à Port Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie), en 2017 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2023 à Carthagène (Espagne), toutes après sa conversion en bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 77 fois depuis 1998 pour un total de 154 déficiences, dont 20 fois (pour 18 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 57 fois (pour 133 déficiences) en tant que bétailière.

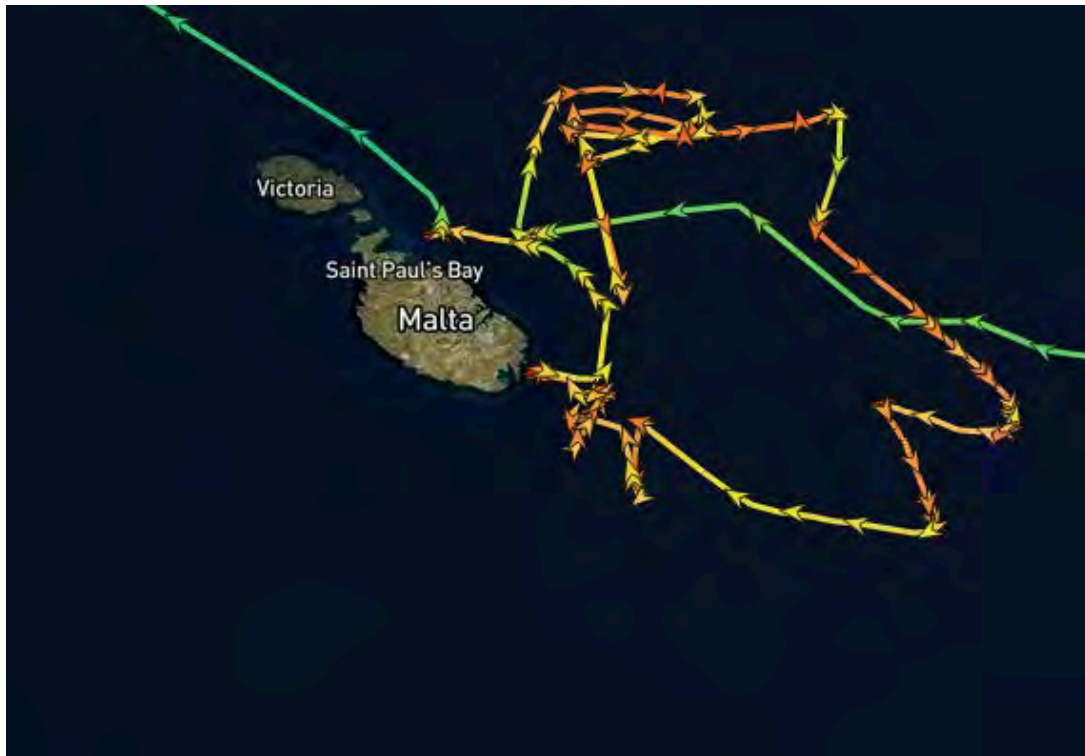
Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois, à Novorossiïsk (Kraï de Krasnodar, Russie, 2 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 3 fois), à Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie) et à Geelong (Etat de Victoria, Australie), pour un total de 15 déficiences. Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois, à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay, 3 fois), à Napier (Nouvelle-Zélande), à Port Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie, 2 fois), à Tianjin (Chine), à Tanjung Balak Karimun (Province des Iles Riau, Indonésie), à Carthagène (Espagne), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 3 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 41 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, à Portland (Etat de Victoria, Australie, 2 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), à Montevideo (Uruguay), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois) pour un total de 11 déficiences.

Anna Marra OMI 8901860			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	11	Convention du Travail Maritime - 2006	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9	Sécurité incendie	3
Certificats et documents	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	6	Engins de sauvetage	1
Engins de sauvetage	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Sécurité de la navigation	5		
Communications radio	3		
Etanchéité eau de mer/intempéries	3		
Systèmes de secours	2		
ISM	2		
Etat structurel	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	56		11

En août 2017, 2400 moutons sont morts de stress thermique (avec des pics à 35-36°C) à bord de l'*Awassi Express* dans le golfe Arabo-Persique. Il était parti de Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) le 1^{er} août à destination du Qatar, du Koweït et des Emirats arabes unis avec 63.804 moutons et 50 bovins à bord. Les animaux survivants ont été débarqués au Qatar le 17 août, au Koweït le 19 août et aux Emirats arabes unis le 24 août. La mortalité des moutons pendant ce voyage ayant dépassé les seuils considérés comme "normaux" (1% du troupeau embarqué), le gouvernement fédéral a interdit à partir de 2019 l'exportation de bétail au Moyen-Orient à partir de Fremantle pendant l'été soit 3 mois et demi de suspension du trafic. Cette décision est contestée par des parlementaires et les exportateurs de bétail. Ils veulent que le mois de juin et le mois de septembre soient exclus de cet embargo saisonnier. Ils s'appuient sur l'exemple de l'*Al Kuwait* qui a bénéficié d'une exemption pendant le mois de juin 2020. La date initiale de départ de l'*Al Kuwait* avait en effet été retardée à cause d'une épidémie de Covid-19 parmi les membres de l'équipage. L'observateur du gouvernement a observé que 5000 moutons avaient gravement souffert de la déshydratation pendant ce périple exceptionnel. La RSPCA souhaite de son côté que la suspension du trafic soit étendue de mai à octobre. Cette extension de la suspension pendant 5 mois de l'année pourrait selon les dernières informations être appliquée par le gouvernement fédéral à partir du 1^{er} mai 2028.

L'*Anna Marra* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 19 septembre 2025, a touché Tasucu (Türkiye) le 10 octobre (31 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 20 octobre, a chargé du bétail à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 8 novembre, a touché Iskenderun (Türkiye) le 28 novembre (20 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 8 décembre, a chargé du bétail à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 28 décembre, a touché Iskenderun (Türkiye) le 19 janvier 2026 (22 jours de voyage) et fait route vers Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay).



Entre le 25 et le 28 janvier, il a zigzagué près de Malte pour des raisons inconnues.
Capture d'écran Marine Traffic 5 février 2026

Gestionnaire ISM : Global Radiance Ship Management (Singapour) depuis le 21 octobre 2014 (performance très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil).



Apus

OMI 7510858



Wieland, cargo polyvalent, 2 octobre 1985,
sur l'Escaut © Capt. Jan Melchers



Apus, bétailière, février 2022, Carthagène
(Espagne) © Animal Welfare Foundation |
Tierschutzbund Zürich

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 3820 t. Construit en 1976 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 50 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Togo depuis février 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2009).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis juin 2016, performance moyenne. Précédemment Türk Loydu (IACS, Türkiye). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la World Maritime Ships Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. L'*Apus* est exploité par la Unifleet Management Co SA (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 6 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétailières, l'*Apus*, le *Pacific M* (OMI 7041053) et le *Polaris-2* (OMI 8417625).

6 détentions : en 2001 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2004 à Ceuta (Espagne) et à La Spezia (Italie), en 2007 à Port-Saïd (Egypte), en 2008 et en 2009 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 62 fois depuis 2000 pour un total de 311 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois, à Aqaba (Jordanie, 2 fois), à Beyrouth (Liban) et à Midia (Roumanie, 4 fois), pour un total de 36 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.33).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois, à Aqaba (Jordanie) et à Midia (Roumanie, 5 fois), pour un total de 47 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.60-61).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, au Pirée (Grèce) et à Midia (Roumanie, 2 fois), pour un total de 18 déficiences.

Apus OMI 7510858			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	18	Sécurité incendie	4
Convention du Travail Maritime – 2006	14	Engins de sauvetage	3
Certificats et documents	12	Sécurité de la navigation	3
Sécurité incendie	8	Certificats et documents	2
Engins de sauvetage	6	Convention du Travail Maritime – 2006	2
ISM	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	4	Autres types de déficiences	1
Communications radio	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Systèmes de secours	3		
Alarmes	2		
Conditions de vie et de travail	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Etat structurel	1		
	83		18

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

Le 10 mars 2026, il est parti chargé de bovins ou d'ovins de Midia (Roumanie) pour Aqaba (Jordanie) où il est arrivé le 10 mars. Il était dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Unifleet Management Co SA (Türkiye) depuis le 18 novembre 2014 (performance faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Tuzla (Türkiye).



Atlantic Rose

OMI 8806242



Andromeda, cargo réfrigéré, 12 janvier 2012, Brest (France) © Michel FLOCH



Atlantic Rose, bétailière, mars 2023, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Atlantic Rose (ex-*Andromeda*, ex-*Sun Emilia*, ex-*White Manta*). OMI 8806242. Ex-cargo réfrigéré converti en 2020 à l'âge de 31 ans. Longueur 136 m. Port en lourd 5311 t. Construit en 1989 à Takamatsu (Japon) par Shikoku. 37 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis août 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2019).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis août 2025, non classée. Précédemment International Register of Shipping (IS) (non IACS, Etats-Unis d'Amérique). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Atlantic Rose Maritime Ltd enregistrée au Liberia. L'*Atlantic Rose* est exploité par African Express Ltd (Roumanie). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

3 détentions : en 2006 à Mersin (Türkiye), en 2011 à Vlissingen (Pays-Bas) et en 2015 à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil), toutes en tant que cargo réfrigéré.

Le navire a été inspecté au moins 88 fois depuis 1998 pour un total de 150 déficiences, dont 54 fois (pour 126 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 34 fois (pour 24 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois à Tripoli (Liban), à Constantza (Roumanie), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Alexandrie (Egypte) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 3 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.161).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 18 fois à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 6 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Damiette (Egypte), à Port-Saïd (Egypte), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), Tripoli (Liban) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), pour un total de 16 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.62-63).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Damiette (Egypte, 2 fois) et à Alexandrie (Egypte), pour un total de 12 déficiences.

Atlantic Rose OMI 8806242			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	4	Communications radio	2
Engins de sauvetage	3	Certificats et documents	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité de la navigation	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Conditions de vie et de travail	2	Conditions de vie et de travail	1
Ligne de charge	1	Systèmes de secours	1
Sécurité incendie	1	Sécurité incendie	1
Systèmes de secours	1	Etat structurel	1
Communications radio	1	Sécurité de la navigation	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	19		12

Le 1^{er} novembre 2018, alors exploité comme cargo frigorifique *Andromeda*, il est victime d'un grave incendie au chantier naval de Tuzla pendant des 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 bétailière maritime et reprend du service un an plus tard en juillet 2020.

L'*Atlantic Rose* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 20 novembre 2025, a fait une escale technique à Mindelo (Cap-Vert) le 30 novembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 11 décembre (21 jours de voyage), a touché Tartous (Syrie) le 15 décembre (25 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 14 janvier 2026 et a touché Vila do Conde (Etat du Para, Brésil) le 28 janvier.

Gestionnaire ISM : Devon Ship Management LTD (Türkiye) depuis le 13 août 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, au large de Las Palmas (Iles Canaries, Espagne).

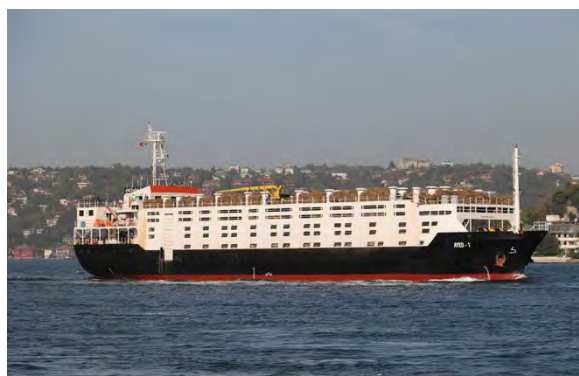


Ayed 1

OMI 9281138



Ming Yang, vraquier, 15 février 2017, Vladivostok (Russie) © Sergei Skriabin



Ayed 1, bétailière, 3 octobre 2024, Istanbul (Türkiye) © Dickodt

Ayed 1 (ex-*Ming Yang*). OMI 9281138. Toujours enregistré comme vraquier par l'OMI et la base de données Equasis, il a été converti en bétailière entre 2023 et 2024 à l'âge de 22 ans. Longueur 80 m. Port en lourd 2865 t. Construit en 2002 à Jiaonan (Chine) par Qingdao Lingshan. 24 ans.

Pavillon Togo depuis décembre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (2002).

Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis 2024, non classée. Précédemment Panama Maritime Documentation Services (non IACS, Panama). Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye, le Pakistan et l'Inde.

Le propriétaire est la Alodayni Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Ayed 1* est exploité par la Adriatic for Management & Services Marine Ltd (Egypte) qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 autres bétailières, le *Al-Awad 1* (OMI 7367976) et le *Princess Hiyam* (OMI 7405089).

3 détentions : en 2020 à Hiroshima (Japon), en 2021 à Yokohama (Japon) et en 2024 à Qingdao (Chine) en tant que vraquier.

Le navire a été inspecté au moins 113 fois depuis 2002 pour un total de 423 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 17 fois à Nakhoda (5 fois) et Vladivostok (Russie, 5 fois), Yokohama, Sakai, Kawasaki et Tokuyama (Japon), Tangshan (Chine, 2 fois) et Masan (Corée), pour un total de 62 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Qingdao (Chine), sans doute en tant que vraquier, et à Batumi (Géorgie) et Port-Soudan (Soudan) en tant que bétailière, pour un total de 18 déficiences.



Ayed 1 OMI 9281138			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	11	Engins de sauvetage	4
Certificats et documents	8	Sécurité de la navigation	4
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Sécurité incendie	3
Sécurité de la navigation	7	Certificats et documents	2
Engins de sauvetage	5	Communications radio	1
Etat structurel	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Etat structurel	1
Systèmes de secours	4	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Conditions de vie et de travail	3	Systèmes de secours	1
Communications radio	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Matières dangereuses	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
	62		18

Le 3 octobre 2024, le *Ayed 1* en provenance de Batumi (Géorgie) est entré en collision avec un vraquier, le *Bunun Ace* (OMI 9628570) dans le détroit du Bosphore (Türkiye). Les deux navires ont subi des dommages matériels, mais aucune victime n'a été signalée et aucune pollution n'a été constatée. A la suite de l'incident, les deux navires ont été remorqués jusqu'à Istanbul. Le *Ayed 1* venait de Batumi (Géorgie) et faisait route vers Djeddah (Arabie Saoudite). Le docteur vétérinaire australien Lynn Simpson, spécialisé dans l'exportation de bétail vivant par mer, notait alors dans MarineLink que "si l'*Ayed 1* avait chaviré ou coulé, il n'y aurait eu ni assez de temps ni les infrastructures nécessaires pour sauver les animaux en mer."

Bien qu'il soit toujours enregistré comme vraquier par l'OMI, les inspecteurs de l'Etat du port pendant leur son inspection en septembre 2024 à Batumi (Géorgie) l'ont déclaré comme bétailière. Avant sa conversion, il opérait à l'est de la Russie, en Chine et au Japon. Actuellement, il navigue en mer Rouge, entre Digna (Soudan) et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} décembre 2023.

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

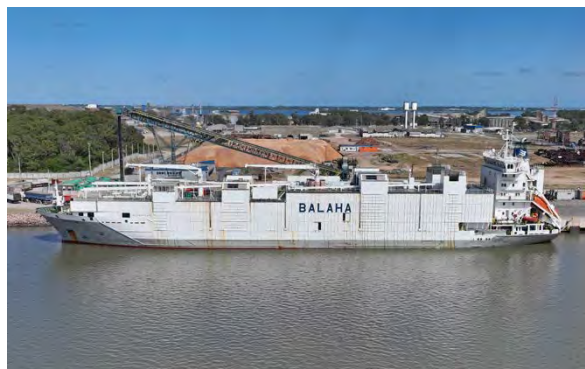
Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Digna (Soudan). Il navigue en mer Rouge, entre Djeddah (Arabie saoudite) et Digna, dans une zone à risques de guerre.

Balha One

OMI 9336282



Zaan Trader, porte-conteneurs, 8 janvier 2012, Shanghai (Chine) © Vladimir Knyaz



Balha One, bétailière, 7 février 2026, Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) © Marcelo Vieira

Balha One (ex-Fu Guo, ex-Niu Fuhai, ex-Yangtze Fortune, ex-He Shun No. 2, ex-Wende, ex-Zaan Trader, ex-SITC Fortune, ex-Medadriatica). OMI 9336282. Ex-porte-conteneurs converti en 2017 à l'âge de 12 ans. Longueur 133 m. Port en lourd 4808 t. Construit en 2005 à Zhoushan (Chine) par Yangfan Group. 21 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis mars 2026 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liberia (2025).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis juillet 2025, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 10 mars 2026 la Balha One Marine Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Précédemment Al Gawhara Livestock Trading L (Emirats arabes unis).

2 détentions : en 2006 à Osaka (Japon) en tant que porte-conteneurs et en 2020 à Portland (Etat de Victoria, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 52 fois depuis 2005 pour un total de 116 déficiences, dont 29 fois (pour 59 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 23 fois (pour 57 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Haiphong (Vietnam), à Guangzhou (Chine), à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et à Portland (Etat de Victoria, Australie), pour un total de 14 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 2 fois, à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et à Townsville (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 5 déficiences.



Balha One, ex-Fu Guo, ex-Yangtze Fortune OMI 9336282			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	8	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	2	Engins de sauvetage	1
Alarmes	1	Sécurité de la navigation	1
Conditions de vie et de travail	1	Sécurité incendie	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Sécurité de la navigation	1		
	14		5

Le 3 mai 2018, le *Yangtze Fortune* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 33 membres d'équipage et 15.326 moutons à destination de Mascate. 45 moutons meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 0,3%. Le 5^{ème} jour, la température augmente (de 21°C au départ, elle passe à 34°C). L'équipage décide de ne plus couper l'eau la nuit pour le confort des animaux mais change d'avis après une fuite qui s'est répandue dans 3 stalles et des couloirs. Le 10^{ème} jour, une brebis met bas. Les 2 agneaux sont euthanasiés car le vétérinaire estime qu'ils ne survivront pas à la chaleur lors du débarquement (36°C). Le *Yangtze Fortune* est arrivé à Mascate (Oman) le 18 mai.

Le 8 juillet 2018, Phoenix Exports Pty Ltd a fait charger à Portland (Etat de Victoria, Australie) 2192 bovins à bord du *Yangtze Fortune*. Les animaux sont destinés à la Chine. 33 meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 1,51%, dont 16 de stress thermique (les températures ont atteint 32°C). Il y a un vétérinaire à bord. L'accident met en lumière le mauvais état des sols des ponts à bétail et le suintement des lisiers dans les ponts inférieurs. Les ponts 7 et 8 étaient très glissants. Les abreuvoirs n'étaient pas correctement fixés et étaient souvent renversés par les bovins. Les raccords des tuyaux aux abreuvoirs se cassaient, aucune pièce de rechange n'était disponible.

Le 31 décembre 2018, le *Yangtze Fortune* quitte Portland avec 22 membres d'équipage et 2405 bovins à destination de Rongcheng (Chine, arrivée le 17 janvier 2019). Il y a un vétérinaire à bord. La température varie beaucoup : 20°C au départ, 32°C au niveau de l'équateur, 10°C à l'arrivée en Chine. Pendant 3 jours, à l'est de l'Australie, le navire traverse une mer démontée (approche du cyclone Penny). 500 animaux se blessent. Neuf meurent pendant le voyage.

Le 10 mars 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Fremantle avec 2772 bovins à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 24 mars). Six meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Le 3^{ème} jour, sur le pont 7, des canalisations d'eau rongées par les bovins fuient et rendent le sol glissant.

Le 17 avril 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Portland avec 4769 bovins à destination de Tianjin (Chine, arrivée le 4 mai). Six meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Des fuites d'eau ont lieu après le premier lavage des ponts les 8^{ème} et 9^{ème} jours et persistent jusqu'au second lavage une semaine plus tard. A cause du sol glissant, de nombreux bovins se sont blessés.



Le 18 mai 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 5149 bovins à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 22 mai) et de Panjang (Indonésie, arrivée le 24 mai). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. La nourriture est parfois contaminée par des excréments. Le 4^{ème} jour, après le lavage du pont 1, les bovins sont restés debout avec de l'eau jusqu'aux genoux pendant plus de 2 heures. L'eau a mis plusieurs jours à s'écouler.

Le 29 juin 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Fremantle avec 2303 bovins à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 13 juillet). Huit meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Il n'y a pas suffisamment de litière.

En août 2019, le chargement à Perth (Etat d'Australie-Occidentale) de 5000 vaches laitières à bord du *Yangtze Fortune* à destination de la Chine est refusé par le ministère de l'Agriculture australien. Les étiquettes auriculaires qui prouvent l'origine des animaux auraient été falsifiées.

Le 16 novembre 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Portland avec 4165 bovins à destination de Qinzhou (Chine, arrivée le 3 décembre). Il y a un vétérinaire à bord. Pendant les 10 premiers jours, les animaux étaient sous-rationnés et se battaient pour accéder aux mangeoires. Des fuites et des accumulations d'eau ont été observées (chutes de mangeoires, lavage des ponts...). Certains animaux ont souffert de la chaleur au niveau de l'équateur.

Le 23 décembre 2019, le *Yangtze Fortune* quitte Portland avec 4657 bovins à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 10 janvier 2020). Sept meurent pendant le voyage. Il y a un vétérinaire à bord. Les animaux ont été mal répartis pendant l'embarquement et la densité des stalles n'a été corrigée qu'au bout de 7 jours. Les vaches gravides n'avaient pas assez à manger (l'une d'entre elles en est morte). De nombreuses fuites d'eau ont été provoquées par des bovins rongant les tuyaux. Les animaux des ponts inférieurs ont souffert de la chaleur à cause d'un problème de ventilation.

En novembre 2020, le *Yangtze Fortune* reste plusieurs jours à Napier (Nouvelle-Zélande) à cause d'une défaillance de gouvernail.

En septembre 2022, dans le port bétailier de Portland (Etat de Victoria, Australie), une fissure est repérée par la Marine australienne dans la coque du *Yangtze Fortune*. La bétailière est placée sous séquestre sous la garde d'un huissier de justice. Entre septembre et décembre, les 36 membres d'équipage philippins sont consignés à bord et ne sont pas payés. En décembre 2022, la Cour fédérale australienne à Melbourne déclare que le *Yangtze Fortune* est abandonné par ses propriétaires hongkongais (Soar Harmony Shipping) et ordonne qu'il soit saisi et vendu afin de régler les dettes. Le *Yangtze Fortune* est vendu aux enchères pour 9 millions de dollars australiens (6 millions de dollars américains, soit sa valeur dans un chantier de démolition) à la Hop Shun Shipping Co Ltd (Chine). Le *Yangtze Fortune* est rebaptisé *Fu Guo*, il ne rejoint pas le sous-continent indien pour être démolit. Il est revendu en juillet 2025 à la Al Gawhara Livestock Trading L (Emirats arabes unis) et rebaptisé *Balha One*. Les marins philippins, après avoir reçu leurs arriérés de salaire (environ 2,5 millions de dollars australiens soit 1,7 million de dollars américains), sont rapatriés entre janvier et mars 2023.





Le *Yangtze Fortune* à Portland © International Transport Workers' Federation

Le *Balha One* est parti de Rio Grande (Brésil) le 7 février 2026 avec environ 5000 bovins embarqués. Sa première destination annoncée était le canal de Suez. Il ne l'a finalement pas franchi. A la suite des risques de guerre, le navire a quitté Port-Saïd le 4 mars à 20h25 et a touché Tasucu (Türkiye) le 8 mars. Il en est reparti le 14 mars. Il est possible que les animaux y aient été débarqués même si, d'après son AIS, il est resté au mouillage. Au 21 mars, il est au large d'Alger.

Gestionnaire ISM : Devon Ship Management Ltd (Türkiye) depuis le 10 mars 2026 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

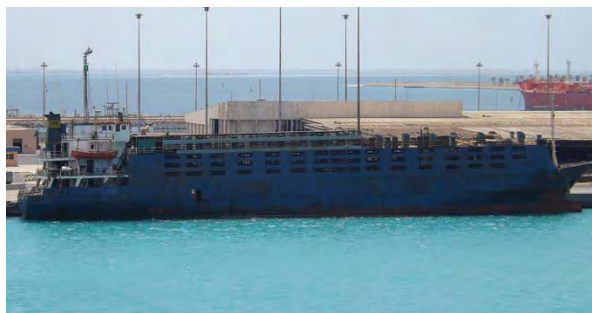


Barakat

OMI 8702343



Arktis Princess, cargo polyvalent, 1^{er} août 1989, Cuxhaven (Allemagne) © Gerald Sorger



Barakat, bétailière, 31 août 2020, Djeddah (Arabie Saoudite) © Andreas Schlatterer

Barakat (ex-*Calysta*, ex-*Mentari Sejati*, ex-*Atlantic Princess*, ex-*Thor Princess*, ex-*Arktis Princess*, ex-*Queen Amelia*, ex-*Arktis Princess*). OMI 8702343. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 27 ans. Longueur 80 m. Port en lourd 2671 t. Construit en 1989 à Ringkøbing (Danemark) par Nordsovaerftet. 37 ans.

Pavillon Tanzanie depuis juin 2019 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon République démocratique du Congo (2015).

Société de classification Maritime Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis décembre 2015, performance non classée. Maritime Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Al Ihsan Shipping Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Îles Marshall. Le *Barakat* est exploité par la Coral Technical Services (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 7 bétailières, l'*Aliman* (OMI 9152806), le *Barakat*, le *Bashar One Transport* (OMI 8506361), l'*Abu Yasser II* (OMI 7712585), le *Basem I* (OMI 7619525), l'*Albaraka I* (OMI 7388231) et l'*Al Mabrouka-10* (OMI 6817003).

Détenu en 2015 à Mumbai (Inde) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 11 fois depuis 2000 pour un total de 78 déficiences, dont 7 fois (pour 51 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 3 fois (pour 27 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 4 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan). Aucune déficience n'a été relevée.



Barakat OMI 8702343			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3		
Engins de sauvetage	1		
	4		0

En novembre 2025, le chantier naval Gama Ship Repair à Dubaï (Emirats Arabes Unis) a entrepris une rénovation du *Barakat*. La coque a été entièrement sablée pour la débarrasser de ses vieilles peintures et l'enduire de 4 couches de protection dont une peinture anti-fouling. Environ 50 tonnes de tôles de la coque, l'hélice, les ponts et d'autres éléments vitaux ont été remplacés après un contrôle par ultrasons. La révision des vannes et la réparation des tuyauteries sur le pont et dans la salle des machines ont été menées à bien, et les éléments ont été étalonnés et testés avant d'être remis en service. Les anodes ont été remplacées. Les inspections de la société de classification comprenaient des mesures de jauge, des contrôles de la coque et des tuyauteries, des travaux sur les prises d'eau de mer, des vérifications de l'hélice et de l'arbre d'hélice, des essais des écoutes. Les travaux ont été menés en coopération avec les ouvriers du chantier et l'équipage.



© Gama Ship Repair

Gestionnaire ISM : Coral Technical Services (Jordanie) depuis le 1^{er} décembre 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Digna (Soudan). Il navigue entre Bosaso (Somalie), Djeddah (Arabie saoudite) et Digna, dans une zone à risques de guerre.



Barkly Pearl

OMI 9042295



Karin B, cargo polyvalent, 18 décembre 2006, Valence (Espagne)

© Manuel Hernandez Lafuente



Barkly Pearl, bétailière, 18 octobre 2014, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© hansfair

Barkly Pearl (ex-Polar Pearl, ex-Karin B, ex-Pacific Ecuador). OMI 9042295. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 18 ans. Longueur 92 m. Port en lourd 3280 t. Construit en 1993 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. 33 ans.

Pavillon inconnu depuis mars 2023. Précédemment pavillon les Marshall (2011).

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France), performance élevée.

Propriétaire inconnu depuis octobre 2024. Le précédent propriétaire était la Cattle Line One Pte Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée à Singapour. Cattle Line One Pte Ltd est détenue à 70% par la compagnie Beng Kuang Marine (Singapour) et à 30% par la compagnie australienne NTXLS. Le *Barkly Pearl* était alors exploité par la Drako Shipping Pte Ltd (Singapour) qui déclarait une flotte de 2 bétailières, le *Diamantina* (OMI 9144469) et le *Barkly Pearl*.

3 détentions : en 2012 et 2013 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2015 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 46 fois depuis 1998 pour un total de 137 déficiences, dont 10 fois (pour 19 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 36 fois (pour 118 déficiences) en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.

Le 3 novembre 2020, le *Barkly Pearl* subit des dommages entre Singapour et Fremantle. Il a un trou d'origine inconnue dans la muraille tribord de la coque en-dessous de la ligne de flottaison. La gîte du *Barkly Pearl* a attiré l'attention de l'Autorité australienne de sécurité maritime (AMSA) qui impose son remorquage vers Geraldton, le port le plus proche, à 400 km au nord du port bétailier de Fremantle. Le 7 janvier 2021, le *Barkly Pearl* est chargé sur le MV *Falcon*, un transporteur de colis lourds semi-submersible et banni des ports australiens pendant 2 ans. Il est transporté sur l'île de Batam en Indonésie pour réparation.



En septembre 2021, le *Barkly Pearl* est toujours devant le chantier appartenant à BKM (Beng Kuang Marine) à Kabil (île de Batam). Les membres d'équipage pakistanais, philippins et indonésiens ne sont pas payés à cause d'un litige financier entre la Cattle Line One Pte Ltd, le propriétaire, et Global Radiance Ship Management, le gestionnaire ISM (l'équipage du *Diamantina*, également géré par Global Radiance Ship Management, est dans la même situation). Les arriérés de salaires sont payés début décembre et les membres d'équipage pakistanais et philippins sont rapatriés.

Le *Barkly Pearl* est toujours désigné comme "accidenté ou en réparation" sur la base Equasis. Il est possible que son "propriétaire inconnu" ait choisi l'option démolition qui rapporte un peu d'argent plutôt que l'option réparation qui en coûte beaucoup.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 8 décembre 2021.

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

Pas de données AIS depuis le 15 avril 2021. Il était à Kabil (Ile de Batam, Iles Riau, Indonésie).



Bashar One Transport

OMI 8506361



Empress, porte-conteneurs, 23 août 1996, Cuxhaven (Allemagne) © Gerald Sorger



Bashar One Transport, bétaillère, avril 2024
© Animal Welfare Foundation |
Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd
France

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 t. Construit en 1986 à Vegesack (Allemagne) par Bremer Vulkan. 40 ans.

Pavillon Tanzanie depuis mars 2024 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Panama (2020).

Société de classification International Maritime Bureau (non IACS, Türkiye) depuis mai 2026, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). International Maritime Bureau est connu pour accompagner les navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh et l'Inde.

Le propriétaire est la Marine One Transport Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Bashar One Transport* est exploité par Coral Technical Services (Jordanie) qui est aussi son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, dont 6 autres bétaillères, l'*Al Mabrouka-10* (OMI 6817003), l'*Albaraka 1* (OMI 7388231), le *Basem I* (OMI 7619525), l'*Abu Yasser II* (OMI 7712585), le *Barakat* (OMI 8702343) et l'*Aliman* (OMI 9152806).

5 détentions : en 2001 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2013 à Portland (Etat de Victoria, Australie), en 2021 à Carthagène (Espagne), en 2025 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et en 2026 à Istanbul (Türkiye) après sa conversion en bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 83 fois depuis 1999 pour un total de 170 déficiences, dont 3 fois (pour 16 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 80 fois (pour 154 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois, à East London (Afrique du Sud), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 4 fois) et à Midia (Roumanie) pour un total de 9 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.41-42).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois, à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 7 fois), à Carthagène (Espagne), à Constantza (Roumanie), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) pour un total de 25 déficiences. Les motifs de détention à Carthagène (Espagne) portent notamment sur

les certificats et documents de l'équipage et les systèmes de secours (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.66-67).
 Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, à Damiette (Egypte), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 4 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Abu Qir (Egypte), à Montevideo (Uruguay), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et à Constantza (Roumanie), pour un total de 27 déficiences.

Bashar One Transport ex- Al Shuwaikh (jusqu'en novembre 2020) OMI 8506361			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	14	Certificats et documents	6
Sécurité de la navigation	5	Sécurité de la navigation	4
Systèmes de secours	3	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	3
ISM	2	Sécurité incendie	2
Sécurité incendie	1	ISM	2
Conditions de vie et de travail	1	Autres types de déficiences	1
Engins de sauvetage	1	Etat structurel	1
Convention du Travail Maritime – 2006	1	Systèmes de secours	1
Autres types de déficiences	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	1
Etat structurel	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
		Communications radio	1
	34		27

Sous le nom d'*Al Shuwaikh* appartenant à l'armateur koweïti Livestock Transport & Trading Co, il a été signalé 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" (moins de 1% de la "cargaison"). A titre d'exemple, le 15 mai 2018, l'*Al Shuwaikh* avait quitté Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 69.007 moutons et 263 bovins. Les débarquements au Koweït les 2-3 juin, au Qatar les 4-6 juin et aux Emirats arabes unis les 7-8 juin ont été retardés à cause de suspicions d'ecthyma contagieux (ou virus orf) sur un certain nombre de moutons. L'observateur indépendant à bord a rapporté que les animaux avaient souffert d'un "stress thermique sévère" pendant 8 jours ; les moutons respiraient bouche ouverte et s'entassaient autour des événements 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 Koweït, le Qatar, les Emirats 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 naval de Tuzla avant entrée en service pour son nouveau propriétaire. Encore une fois, un incendie se déclare à bord dans la nuit du 7 au 8 janvier 2021 (cf. *Atlantic Rose* pour un autre incendie lors de travaux à Tuzla). 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* a finalement repris du service.

Le *Bashar One Transport* a chargé du bétail à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) le 12 novembre 2025, a touché Aqaba (Jordanie) le 7 décembre (26 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 26 décembre, a chargé du bétail à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) le 18 janvier 2026 et fait route vers Alexandrie (Egypte). Arrivée prévue le 6 février (19 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : BJ Marine Transport Ltd (Jordanie) depuis le 24 avril 2026 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route d'Alger (Algérie) vers Carthagène (Département de Bolivar, Colombie).



Blue Diamond TK

OMI 9109079



Gudrun, porte-conteneurs, 7 mars 2010, Golfe de Gascogne © Capt. R.J. Chociwski



Blue Diamond TK, bétailière, mai 2026, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Ekō
A noter que sa coque porte toujours le nom de *Zad Elkhir*

Blue Diamond TK (ex-Zad Elkhir, ex-Gudrun, ex-City of Oporto, ex-Pelayo, ex-City of Oporto, ex-Jane, ex-Gudrun). OMI 9109079. Ex-porte-conteneurs converti en 2015 à l'âge de 20 ans. Longueur 113 m. Port en lourd 5660 t. Construit en 1995 à Berne (Allemagne) par Hegemann Roland. 31 ans.

Pavillon Panama depuis août 2012 ; liste grise. Précédemment pavillon Antigua-et-Barbuda (2007). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis mai 2015, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Al-Wareed Co, une compagnie à navire unique enregistrée en Libye.

3 détentions : en 2011 à Séville (Espagne) en tant que porte-conteneurs et en 2017 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) et à Istanbul (Türkiye) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 53 fois depuis 1998 pour un total de 163 déficiences, dont 30 fois (pour 79 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 23 fois (pour 84 déficiences) en tant que bétailière.

Sa dernière inspection remonte à novembre 2018 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.145-146).

En décembre 2018, le *Zad Elkhir* est saisi à Iskenderun pour un litige commercial après avoir débarqué 4100 moutons. Il est exploité par la Al Ryan Shipping basé à Istanbul. L'équipage de 31 marins, 6 originaires de Türkiye et les 25 autres du Pakistan, d'Inde, d'Azerbaïdjan et de Syrie, n'est pas payé depuis des mois. Une dizaine de marins quittent le navire, les autres sont abandonnés à bord pendant 45 jours. Le *Zad Elkhir* est alors au mouillage au large d'Iskenderun. En février, l'équipage aurait commencé à manquer d'eau, de nourriture et de fioul pour alimenter le groupe électrogène. En avril, le navire est vendu par décision de justice pour être remorqué et ferrailé à Aliaga. En même temps, aucun changement de propriétaire n'est signalé dans les bases de données officielles. La réalité est que le *Zad Elkhir* a quitté la Türkiye et rejoint Carthagène (Espagne) en mai 2019 pour charger du bétail. Les 22 marins font alors appel à la Direction

générale des gens de mer de l'Autorité maritime du Panama qui, en l'absence de réponse de l'armateur, paye leurs arriérés de salaires et organise leur rapatriement.

Le 15 septembre 2020, le *Zad Elkhir* est mis aux enchères par l'Autorité portuaire de Carthagène avec un prix de départ de 4,72 millions d'euros (5,62 millions de dollars), sans succès. Il aurait été renommé *Blue Diamond TK* en mai 2021 selon l'OMI. Le 15 septembre 2021, il est à nouveau mis aux enchères sous le nom de *Zad Elkhir* par l'Autorité portuaire de Carthagène avec un prix de départ de 2,72 millions d'euros (3,2 millions de dollars). Aucune offre n'est soumise. Fin septembre 2025, le navire est toujours à quai à Escombreras (Carthagène), sans équipage. Il est théoriquement encore en service. En mai 2026, il est toujours immobilisé à Carthagène. Malgré cela, les bases de données officielles continuent de le répertorier comme navire en service.

Gestionnaire ISM : Alryan International Nakliye (Türkiye) depuis le 30 septembre 2014 (non classé négativement).

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



Mai 2026, dans le bassin d'Escombreras (Carthagène)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Ekō

Pas de données AIS depuis le 14 août 2019. Il se trouve toujours à Carthagène (Espagne).



Blue Ocean A

OMI 9045089



Achiever, porte-conteneurs, 24 juin 2010,
Détroit du Bosphore © Wil Weijsters



Blue Ocean A, pétrolière, mai 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich | Sea Shepherd France

Blue Ocean A (ex-*Blue Ocean*, ex-*Achiever*, ex-*Katherine Borchard*, ex-*Gracechurch Jupiter*, ex-*Jupiter*). OMI 9045089. Ex-porte-conteneurs converti en 2013 à l'âge de 21 ans. Longueur 116 m. Port en lourd 4780 t. Construit en 1992 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 34 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis janvier 2026 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2014).

Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis mai 2020, performance faible. Précédemment Inter maritime Certification Services, S.A (non IACS, Panama). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est depuis le 8 janvier 2026 la Black Fox Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM. Auparavant, le propriétaire était la Union Carriers Int SA enregistrée au Panama. Le *Blue Ocean A* était alors exploité par la Technical Marine International SA (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM. Les deux entités ne déclaraient que ce seul navire.

3 détentions : en 2008 à Zeebruges (Belgique) en tant que porte-conteneurs, en 2016 à Carthagène (Espagne) et en 2026 à Cagliari (Italie) en tant que pétrolière.

Le navire a été inspecté au moins 73 fois depuis 1998 pour un total de 195 déficiences, dont 24 fois (pour 52 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 49 fois (pour 143 déficiences) en tant que pétrolière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois, à Carthagène (Espagne, 3 fois), à Osman Digna (Soudan) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), pour un total de 15 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois, à Málaga (Espagne), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Ceuta (Espagne), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 20 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois, à Damiette (Egypte, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Carthagène (Espagne) et à Carthagène (Colombie), pour un total de 11 déficiences.

Blue Ocean A OMI 9045089			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	10	Sécurité de la navigation	2
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Etat structurel	2
Etat structurel	4	Communications radio	2
Systèmes de secours	3	Certificats et documents	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
ISM	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Engins de sauvetage	1
Alarmes	1		
Sécurité incendie	1		
Sécurité de la navigation	1		
Conditions de vie et de travail	1		
Communications radio	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	35		11

Le *Blue Ocean A* a touché Aqaba (Jordanie) le 15 novembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 26 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 25 décembre, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 6 janvier 2026, a touché Aqaba (Jordanie) le 16 janvier (22 jours de voyage).

Le 28 janvier 2026, le *Blue Ocean A* vient d'Aqaba (Jordanie) et se dirige à vide vers Carthagène (Espagne). Il a une panne de moteur dans la nuit. Le vent d'ouest le pousse vers les rochers. La dérive est favorisée par le fort vent d'ouest. Les premières opérations de sauvetage sont compliquées par la proximité du navire avec la côte et par les conditions météorologiques. A 100 mètres des falaises, le *Blue Ocean A* jette l'ancre. Le capitaine réclame au dernier moment l'évacuation de l'équipage. Les mouvements du navire empêchent l'hélicoptère. L'équipage reste à bord et se regroupe sur le pont supérieur à 22h30. Le lendemain, le *Blue Ocean A* est enfin remorqué vers le port de Sant'Antioco puis jusqu'à Cagliari. Le convoi est escorté par un patrouilleur de la Guardia Costiera.

Le 2 février, le *Blue Ocean A* est inspecté dans le port de Cagliari. 54 déficiences sont identifiées. 30 justifient une détention. Elles concernent notamment le niveau d'entraînement de l'équipage aux situations d'urgence, les conditions de vie et de travail à bord, l'appareillage de lutte contre les incendies, les engins de sauvetage, l'équipement de la passerelle.

Après la remédiation de certaines déficiences, le *Blue Ocean A* est autorisé à partir dans la matinée du 25 février mais le départ pour des raisons techniques a été reporté au 26 février. Le *Blue Ocean A* a été escorté vers le large par 2 remorqueurs. Au lieu d'aller à Carthagène, il s'est dirigé vers Tuzla (Türkiye) pour réparations dans un chantier naval.

Gestionnaire ISM : Black Fox Shipping Co (Türkiye) depuis le 8 janvier 2026 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Tuzla (Türkiye).

Boi Branco

OMI 7527306



Liban Car, voiturier, 11 février 2008, Yokohama (Japon) © west-jp



Boi Branco, bétailière, 5 novembre 2025, Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil)
© Rafael Ferreira Viva

Boi Branco (ex-*Liban Car*, ex-*Wild Rose*). OMI 7527306. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 34 ans. Longueur 137 m. Port en lourd 4728 t. Construit en 1976 à Hashihama (Japon) par Hashihama Zosen. 50 ans.

Pavillon Togo depuis novembre 2017 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liban (1989).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis juin 2011, performance moyenne. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Manolo Shipholding Co, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Boi Branco* est exploité par la Rami Shipping Management Sarl (Liban), qui est aussi son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant, le *Boi Branco* et le *Rami M* (OMI 9064839).

2 détentions : en 1998 à Newcastle (Royaume-Uni) et en 2004 à Hambourg (Allemagne), toutes deux en tant que voiturier.

Le navire a été inspecté au moins 82 fois depuis 1998 pour un total de 201 déficiences, dont 23 fois (pour 118 déficiences) en tant que voiturier et 59 fois (pour 83 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 9 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois) et à Beyrouth (Liban), pour un total de 24 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 16 fois, à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Beyrouth (Liban, 3 fois), au Pirée (Grèce), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Damiette (Egypte, 2 fois), à Carthagène (Espagne), à Tolú (Département de Sucre, Colombie, 2 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (3 fois), pour un total de 23 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 13 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 8 fois), à Beyrouth (Liban, 3 fois), au Pirée (Grèce) et à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), pour un total de 5 déficiences.

Boi Branco OMI 7527306			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	12	Systèmes de secours	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	7	Engins de sauvetage	2
Conditions de vie et de travail	6	Sécurité de la navigation	1
Systèmes de secours	5		
Convention du Travail Maritime – 2006	3		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3		
Sécurité de la navigation	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
Sécurité incendie	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Engins de sauvetage	1		
	47		5

Le 30 mai 2019, un incendie s'est déclaré à bord du *Boi Branco* alors qu'il était à quai au Pirée. Il était arrivé le 27 mai en provenance de Djeddah, Arabie saoudite, où le bétail avait été déchargé. Les 41 membres de l'équipage ont été évacués et le feu d'origine inconnue a été éteint en 3 heures grâce à l'intervention de 25 pompiers, 11 remorqueurs et 3 patrouilleurs. Le *Boi Branco* a repris la route le 21 juin à destination de Carthagène (Espagne).

Le *Boi Branco* a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 6 novembre 2025, a touché Agadir (Maroc) le 22 novembre (16 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 28 novembre et à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 3 décembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 3 janvier 2026, a touché Beyrouth (Liban) le 22 janvier (19 jours de voyage) et fait route vers Vila do Conde (Etat du Para, Brésil). Arrivée prévue le 19 février.

Gestionnaire ISM : Rami Shipping Management Sarl (Liban) depuis le 12 janvier 2013 (non classé négativement).

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

Localisation, 3 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Beyrouth (Liban) vers la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Britta K

OMI 7368815



Kvitsoy, cargo polyvalent, 23 février 1983,
Haugesund (Norvège) © Capt. Jan Melchers



Britta K, bétailière, juin 2018
© Animal Welfare Foundation |
Tierschutzbund Zürich

Britta K (ex-*Kvitsoy*, ex-*Smedesund*). OMI 7368815. Ex-cargo polyvalent converti en 2006 à l'âge de 32 ans. Longueur 74 m. Port en lourd 1169 t. Construit en 1974 à Haugesund (Norvège) par Lothe. 52 ans.

Pavillon Comores depuis juin 2025 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Togo (2021). Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis septembre 2021, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Vendu le 12 juin 2025 à un acheteur comorien. Précédemment BRI Shipping Ltd géré par Rabunion Maritime Agency Sarl (Liban).

4 détentions : en 1998 et 2001 à Sète (France) en tant que cargo polyvalent, en 2022 à Mykolaïv et à Reni (Ukraine) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 75 fois depuis 1998 pour un total de 266 déficiences, dont 9 fois (pour 51 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 65 fois (pour 215 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 14 fois à Aqaba (Jordanie), à Beyrouth (Liban, 3 fois), à Midia (Roumanie), à Mykolaïv (Ukraine, 7 fois), à Ochakov (Ukraine) et à Rasa (Croatie), pour un total de 42 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.46-47).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 16 fois à Midia (Roumanie, 3 fois), à Damiette (Egypte), à Mykolaïv (Ukraine, 2 fois), à Aqaba (Jordanie), à Reni (Ukraine, 8 fois), à Beyrouth (Liban), pour un total de 72 déficiences. Les motifs de détention à Mykolaïv portent notamment sur la sécurité incendie et les conditions de vie et de travail. Les motifs de détention à Reni portent notamment sur la sécurité incendie, les canots de sauvetage et les certificats du navire.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois à Reni (Ukraine), pour un total de 10 déficiences.



Britta K OMI 7368815			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	18	Systèmes de secours	2
Sécurité de la navigation	17	Conditions de vie et de travail	2
Engins de sauvetage	16	Communications radio	1
Certificats et documents	14	Certificats et documents	1
Systèmes de secours	10	Sécurité incendie	1
Sécurité incendie	9	Sécurité de la navigation	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	6	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Etat structurel	1
Communications radio	4		
Etanchéité eau de mer/intempéries	4		
Convention du Travail Maritime – 2006	3		
Etat structurel	3		
ISM	2		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Alarmes	1		
ISPS	1		
	114		10

Le *Britta K* quitte Sète dans la nuit du 30 au 31 août 2018 en direction de Beyrouth avec 810 vaches et 263 moutons à bord. Le voyage devrait durer 7 jours. Le lendemain, il est victime d'une panne moteur au large de la Corse. Il est remorqué par le bâtiment de soutien d'assistance et de dépollution *Ailette* affrété par la Marine nationale. Il est mis à l'abri dans le golfe d'Ajaccio en Corse. Une évaluation complète de la situation est faite dans la soirée du 3 septembre par des mécaniciens navals, des gendarmes maritimes et une vétérinaire. L'armateur libanais décide de procéder au remorquage du *Britta K* jusqu'à Beyrouth. La préfecture maritime accepte cette option sous réserve que le remorquage soit effectué par une société agréée et que plusieurs milliers de litres d'eau, 15 tonnes de fourrages et 5 tonnes de granulés soient chargés pour subvenir aux besoins des animaux. C'est l'*Ailette* qui est chargé d'effectuer ce ravitaillement. Le convoi quitte le golfe d'Ajaccio le 6 septembre. Il est accompagné par l'*Ailette* pour franchir en toute sécurité les bouches de Bonifacio. L'arrivée est prévue à Beyrouth vers la mi-septembre.

Le 4 octobre, le *Britta K* quitte Beyrouth en remorque de l'*Iron Salvor* pour le chantier de réparation de Tuzla (Türkiye). Il y reste 3 mois et depuis le début de l'année 2019 il a repris son trafic.

En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Britta K* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.



Le 21 mai 2022, le *Britta K* est en route d'Istanbul (Türkiye) vers Sulina (Roumanie). Il passe en mer Noire par les eaux territoriales ukrainiennes. Près de l'île Zmiinyi (île des Serpents), il reçoit un message de la Russie lui ordonnant de quitter les eaux territoriales prétendument russes sous peine d'être pris pour cible. Le *Britta K* modifie sa trajectoire et se rend à Sulina dans le delta du Danube pour charger du bétail.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 16 juin 2025. Précédemment Rabunion Maritime Agency Sarl (Liban).

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

Localisation, 6 juin 2026 : Tartous (Syrie), dans une zone à risques de guerre.



Captain Salim

OMI 7052179



Meteor, cargo polyvalent, 1^{er} décembre 1975
© Jeff Cameron



Rabunion XVII, bétailière, 1^{er} mai 1988,
Rotterdam (Pays-Bas) © simonwp

Captain Salim (ex-Betta Livestock 17, ex-Friesian Livestock 17, ex-Ittihad, ex-Rabunion XVII, ex-Meteor). OMI 7052179. Ex-cargo polyvalent converti en 1979 à l'âge de 8 ans. Longueur 95 m ; rallongé en 1979 de 80 à 95 m. Port en lourd 1628 t. Construit en 1971 à Slikkerveer (Pays-Bas) par De Groot & Van Vliet. 55 ans.

Pavillon inconnu depuis octobre 2017. Précédemment pavillon Sierra Leone (2014). Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis octobre 2015, performance moyenne. Dromon Bureau of Shipping est connu pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, la Türkiye et le Pakistan.

Le propriétaire est la Al Jerf Shipping LLC, une compagnie à navire unique enregistrée aux Emirats Arabes Unis.

Il n'existe aucune trace d'inspection et il n'a jamais été déclaré d'infraction à l'Annexe VI (pollution de l'atmosphère) de la Convention MARPOL.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 28 novembre 2014.

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

Pas de données AIS depuis le 13 janvier 2025. Il était alors dans la zone d'attente de Singapour. Il y a au moins un chantier de démolition de l'autre côté du détroit à Batam en Indonésie.



Cattle Force

OMI 9175901



Elsebeth, cargo réfrigéré, 7 février 2014, Papeete (Polynésie française) © mattlb



Cattle Force, bétailière, 10 mars 2023, Le Pirée (Grèce) © Sakis Antoniou

Cattle Force (ex-*Elsebeth*). OMI 9175901. Ex-cargo réfrigéré converti en 2022 à l'âge de 24 ans. Longueur 152 m. Port en lourd 12.734 t. Construit en 1998 à Iwagi (Japon) par Iwagi Zosen. 28 ans.

Pavillon Togo depuis avril 2022 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon inconnu. Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis juin 2022, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Miracle Navigation Inc, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Cattle Force* est exploité par la Swedish Management Co SA (Emirats arabes unis) qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Cattle Force*, le vraquier *Rising Harrier* (OMI 9122291, arrivé à Alang (Inde) pour démolition le 30 janvier 2026), le remorqueur *Gladiator* (OMI 7621011, 49 ans, son dernier AIS le signale à l'ancre au large de la Somalie) et le navire de ravitaillement offshore *Hercules* (OMI 9558517, qui navigue entre la Somalie et Oman). Les 4 navires sont sous sanction des Etats-Unis d'Amérique depuis 2023 à cause de la contribution de Swedish Management Co SA à l'exportation de pétrole et de produits pétrochimiques depuis l'Iran.

Détenu en 2010 à Portsmouth (Royaume-Uni) en tant que cargo réfrigéré.

Le navire a été inspecté au moins 78 fois depuis 1998 pour un total de 131 déficiences, dont 62 fois (pour 123 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 16 fois (pour 8 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2022, il n'a pas été inspecté.

En 2023, il a été inspecté 4 fois au Pirée (Grèce), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil). Une seule déficience a été relevée.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois), au Pirée (Grèce, 2 fois), à Carthagène (Colombie), à Mersin (Türkiye), à Carthagène (Espagne), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) pour un total de 7 déficiences.

Cattle Force OMI 9175901			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	1	Certificats et documents	3
		ISM	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
		Sécurité incendie	1
		Conditions de vie et de travail	1
	1		7

Le *Cattle Force* a touché Tasucu (Türkiye) le 6 novembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 16 novembre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 5 décembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 19 décembre, a touché Iskenderun (Türkiye) le 24 décembre (19 jours de voyage), a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 17 janvier 2026 et est arrivée à Tasucu (Türkiye) le 6 février (20 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Swedish Management Co SA (Emirats arabes unis) depuis le 6 avril 2022 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Tripoli (Liban) vers Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil).



Dalal F

OMI 7910888



Hesen Moon, cargo polyvalent, 1^{er} mars 2011, Trieste (Italie) © V. Tonic



Talia, bétailière, juin 2023, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 3152 t. Construit en 1980 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 46 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis juillet 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liban (2016).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis décembre 2016 ; performance moyenne. Précédemment Maritime Lloyd Georgia (non IACS, Géorgie). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Helen K W F Marine Ltd enregistrée aux Iles Marshall qui déclare une flotte de 2 bétailières, le *Dalal F* et l'*Abdulrahman King* (OMI 7211907). Le *Dalal F* est exploité par Limano Marine Services Ltd (Liban) qui est aussi son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 5 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Dalal F*, l'*Abdulrahman King*, le *Maysa* (OMI 6829082), le *Mariona* (OMI 7113624) et le *Helen* (OMI 7614848).

5 détentions : en 2009 à Antalya (Türkiye), en 2010 à Porto Nogaro (Italie), en 2012 à Barletta (Italie) et Damiette (Egypte), et en 2013 à Marina di Carrara (Italie), toutes en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 73 fois depuis 1998 pour un total de 214 déficiences, dont 41 fois (pour 150 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 32 fois (pour 64 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois à Carthagène (Espagne), à Midia (Roumanie), à Rasa (Croatie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 6 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.132).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Egypte), à Beyrouth (Liban), au Pirée (Grèce), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Rasa (Croatie), à Sète (France) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), pour un total de 19 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.70-71).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, à Beyrouth (Liban), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Damiette (Egypte, 2 fois) et à Carthagène (Espagne) et à Carthagène (Colombie) pour un total de 27 déficiences.

<i>Dalal F ex-Talia</i> (jusqu'en juillet 2023) OMI 7910888			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	5	Engins de sauvetage	6
Systèmes de secours	4	Conditions de vie et de travail	5
Communications radio	4	Etat structurel	4
Sécurité de la navigation	3	Sécurité de la navigation	4
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Systèmes de secours	2
Sécurité incendie	2	Communications radio	2
Convention du Travail Maritime – 2006	1	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Engins de sauvetage	1	Certificats et documents	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe III	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	25		27

En tant que cargo polyvalent et sous le nom de *Hesen Moon*, il a été banni par l'Italie des ports du Memorandum de Paris du 5 février 2013 au 2 février 2016 pour détentions multiples.

Le 3 juillet 2020, le *Talia* exploité par la Talia Shipping Line Co SARL (Liban) porte secours à 52 migrants en perdition au large de l'île de Lampedusa à la demande de l'ONG Sea-Watch. Deux ont été transférés à Malte pour des soins médicaux. Le *Talia* venait de livrer du bétail en Libye et se rendait à Carthagène (Espagne). Le *Talia* est successivement rejeté de Malte puis d'Italie. Finalement, après plusieurs jours passés dans des boxes à bétail ou sur le pont, les 50 migrants sont autorisés à débarquer à La Valette (Malte) le 8 juillet.

Le *Dalal F* a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 16 octobre 2025, a touché Damiette (Egypte) le 24 octobre (29 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 4 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 14 décembre, a touché Casablanca (Maroc) le 2 janvier 2026 (19 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 12 janvier. Il est arrivé à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 2 février.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 10 juillet 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Carthagène (Espagne).

Danube 1

OMI 9190987



New Hope, cargo polyvalent, 11 mai 2010, Koh Si Chang, Thaïlande © Geir Vinnes



Danube 1, bétailière, 7 mars 2026, Tartous (Syrie) © Ahmad Jomaah

Danube 1 (ex-*Vpc Express*, ex-*Islander A*, ex-*Yun Qian*, ex-*New Hope*, ex-*Prosper*). OMI 9190987. Ex-cargo polyvalent converti en 2026 à l'âge de 28 ans. Longueur 98 m. Port en lourd 7525 t. Construit en 1998 à Kure (Japon) par Imamura. 28 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis décembre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2022).

Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Etats-Unis d'Amérique), performance faible. Précédemment Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Traian Shipping Co Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée en Roumanie.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 99 fois depuis 2000 pour un total de 307 déficiences, dont 97 fois (pour 292 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 2 fois (pour 15 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Hô Chi Minh (Vietnam), à Dumai (Province de Riau, Indonésie, 2 fois), à Si Racha (Thaïlande), à Bataan (Philippines), à Iskenderun (Türkiye), à Tripoli (Liban), à Odessa (Ukraine), à Braila (Roumanie), à Alexandrie (Egypte), à Novorossiisk (Russie), à Selaata (Liban) et à Reni (Ukraine), pour un total de 66 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Constantza (Roumanie), à Iskenderun (Türkiye), à Batumi (Géorgie), à Tchornomorsk (Ukraine) et à Tripoli (Liban), pour un total de 35 déficiences.



Danube 1 ex-Vpc Express (jusqu'en janvier 2026), ex-Islander A (jusqu'en mars 2023), ex-Yun Qian (jusqu'en mai 2022) OMI 9190987			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	10	Engins de sauvetage	10
Conditions de vie et de travail	7	Sécurité de la navigation	5
Engins de sauvetage	6	Certificats et documents	5
Étanchéité eau de mer/intempéries	6	Systèmes de secours	3
Convention du Travail Maritime – 2006	5	Sécurité incendie	3
Certificats et documents	4	Conditions de vie et de travail	3
Systèmes de secours	4	Communications radio	2
Sécurité incendie	4	Etat structurel	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	ISM	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3	Étanchéité eau de mer/intempéries	1
Communications radio	3		
Autres types de déficiences	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
Etat structurel	2		
Opérations de fret dont les équipements	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
ISM	1		
ISPS	1		
	66		35

Après l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022, les 2 pays belligérants n'exportent plus de céréales jusqu'à l'entrée en vigueur de l'initiative céréalière de la mer Noire le 22 juillet 2022. Cet accord entérine la création d'un corridor sécurisé permettant aux navires de circuler en mer Noire sans être attaqués par la Russie ou l'Ukraine. Dans le cadre de cette initiative, l'*Islander A* a chargé 7200 tonnes de blé au port d'Odessa le 10 octobre 2022 à destination de la Türkiye, 4 ans avant d'être converti en pétrolier.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 23 janvier 2026. Précédemment VPC Express Co (Roumanie) depuis le 12 septembre 2023.

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

Localisation, 7 juin 2026 : océan Atlantique, quitte la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) à destination de Tartous (Syrie).

Dareen

OMI 9074913



Reestborg, porte-conteneurs, 22 janvier 2005, Laem Chabang (Thaïlande) © Harry Spakman



Dareen, bétailière, 27 juillet 2021, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) © Brian Wayne Scott

Dareen (ex-*Reestborg*, ex-*Thai Thaksina*, ex-*Reestborg*). OMI 9074913. Ex-porte-conteneurs converti en 2011 à l'âge de 17 ans. Longueur 140 m. Port en lourd 7285 t. Construit en 1994 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme. 32 ans.

Pavillon Panama depuis juillet 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Pays-Bas (1994). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis février 2011, performance élevée. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni).

Le propriétaire est la Reestborg Compania Naviera SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Dareen* est exploité par la Arab Ship Management Ltd (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 17 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Gulf Livestock 2* (OMI 8009076), le *Ghena* (OMI 8303989), le *Maysora* (OMI 8310542) et le *Dareen*.

2 détentions : en 2014 à Geelong (Etat de Victoria, Australie) et en 2020 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 65 fois depuis 2000 pour un total de 176 déficiences, dont 8 fois (pour 41 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 57 fois (pour 135 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois à Portland (Etat de Victoria, Australie, 8 fois), Townsville (Etat du Queensland, Australie, 2 fois) et Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 2 fois), Ningbo (Chine) et Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie), pour un total de 37 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 7 fois, à Portland (Etat de Victoria, Australie, 2 fois) et Townsville (Etat du Queensland, Australie, 3 fois), Haïphong (Vietnam) et Mazatlán (Mexique) pour un total de 19 déficiences.

Dareen OMI 9074913			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	10	Conditions de vie et de travail	6
Sécurité de la navigation	9	Engins de sauvetage	4
Certificats et documents	8	Sécurité incendie	4
Conditions de vie et de travail	4	Sécurité de la navigation	2
ISM	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	ISM	1
Autres types de déficiences	1	Sécurité structurelle	1
Engins de sauvetage	1		
	37		19

Le 31 mai 2018, le *Dareen* a chargé 3180 bovins à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination de la Chine. Le voyage a duré 17 jours. 46 bovins sont morts, soit un taux de mortalité de 1,45%, dont 40 de pneumonie ou de stress thermique.

Le 15 novembre 2018, le *Dareen* quitte Fremantle avec 4976 bovins à destination de Cai Lan (Vietnam, arrivée le 30 novembre). 15 meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 0,3% (dont 13 de pneumonie). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Les animaux des ponts 4 et 5 (sur 9) ont particulièrement souffert de la chaleur et de l'humidité à cause de problèmes de ventilation.

Le 13 décembre 2018, le *Dareen* quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) avec 4265 bovins à destination de Hai Phong (Vietnam, arrivée le 25 décembre). 35 meurent pendant le voyage, un taux de mortalité de 0,82%. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Le pistolet d'abattage utilisé pour achever les animaux malades n'a pas toujours fonctionné du premier coup.

Le 12 janvier 2019, le *Dareen* quitte Portland (Territoire du Nord, Australie) avec 4020 bovins à destination de Sohar (Oman, arrivée le 1^{er} février) puis du Pakistan (pas d'observateur pour cette partie du voyage). Il y a un vétérinaire à bord. Le rapport de voyage fait état de densités de chargement supérieures à celles prévues sur les ponts 2, 3, 4 et 8, tandis que les ponts 6 et 9 ne sont pas totalement remplis. Les animaux du pont 4 ont le plus souffert de la chaleur car ils étaient à proximité du compartiment machines. Quatre avortements ont été notés, ainsi que la naissance d'un veau prématuré et un mort-né à terme (283 jours). Le chargement d'une vache en gestation depuis plus de 190 jours est interdit par la réglementation australienne.

Le 28 février 2019, le *Dareen* quitte Port Alma (Etat du Queensland, Australie) avec 42 membres d'équipage et 4170 bovins à destination de Hai Phong (Vietnam, arrivée le 13 mars). 20 meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Certaines stalles sont surpeuplées et seulement 20% des animaux peuvent s'allonger.

Le 20 avril 2023, le *Dareen* a quitté le port de Timaru en Nouvelle-Zélande, à destination de la Chine avec 6090 bovins à bord. Il s'agissait de la dernière bétailière maritime à quitter la Nouvelle-Zélande, le pays ayant interdit les exportations d'animaux vivants à partir de 30 avril 2023. Carolyn Guy, responsable de la santé et du bien-être animal au ministère des Industries primaires (fusion du ministère de l'Agriculture et des Forêts, du ministère des Pêches et de l'Agence pour la sécurité alimentaire), déclare que le nombre d'animaux embarqués sera très probablement inférieur à la

capacité du navire étant donné que tous ceux qui seront déclarés inaptes au transport maritime seront interdits d'embarquement. L'association Safe (Save Animals from Exploitation) a dénoncé les conditions de stockage des animaux dans un paddock d'attente avant l'embarquement à Timaru ("il n'y a pas d'ombre, pas d'herbe et pas d'abri, que de la boue"). Si, dans les rampes d'embarquement, y compris jusqu'aux ponts supérieurs, les sabots des animaux sont humides et glissants, les risques de chute, de fracture et de bousculade sont majorés.

Gestionnaire ISM : Arab Ship Management Ltd (Jordanie) depuis le 31 août 2011 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Indien, en route de Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) vers Tasucu (Türkiye).

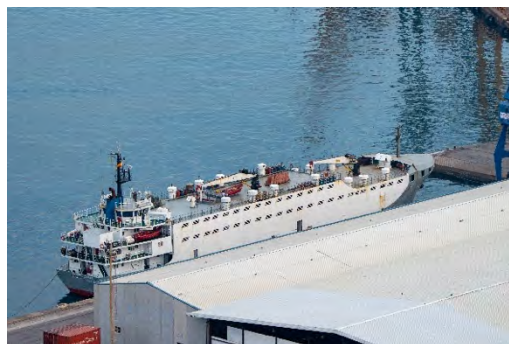


Darla

OMI 7601073



Blue Sky S, cargo polyvalent, 31 décembre 2013, Istanbul (Türkiye) © Cavit Ege Tulca



Darla, bétailière, juin 2023

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 2456 tonnes. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft et JJ Sietas Schiffswerft. 49 ans.

Pavillon Comores depuis septembre 2022 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Guyana (2021, enregistrement usurpé).

Société de classification Hellas Naval Bureau of Shipping (non IACS, Grèce) depuis octobre 2022, performance faible. Précédemment Veritas Register of Shipping. Hellas Naval Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Darla Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Belize et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

6 détentions : en 2002 à Leixoes (Portugal), en 2011 à Port-Saïd (Egypte) et à Gemlik (Türkiye) en tant que cargo polyvalent, en 2018 à Carthagène (Espagne), en 2020 à Alexandrie (Egypte) et en 2024 à Sète (France) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 70 fois depuis 1998 pour un total de 310 déficiences, dont 50 fois (pour 188 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 20 fois (pour 122 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 5 fois, à Alger (Algérie), à Alexandrie (Egypte), à Bizerte (Tunisie), à Lavrio (Grèce) et à 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.48-49).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Alexandrie (Egypte), à Bizerte (Tunisie), à Batumi (Géorgie), à Koper (Slovénie, 2 fois) et à Sète (France), pour un total de 37 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.74-75).

Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois et inspecté 3 fois, à Sète (France) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 12 déficiences. Les motifs de détention à Sète portent notamment sur les canots de sauvetage, les communications radio et l'ISM.

Darla ex-Elita (jusqu'en septembre 2022), ex-Bruna (jusqu'en juillet 2021) OMI 7601073			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	12	Certificats et documents	5
Sécurité de la navigation	12	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Sécurité de la navigation	1
Systèmes de secours	4	Etat structurel	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Communications radio	4	ISM	1
Engins de sauvetage	3	Engins de sauvetage	1
Sécurité incendie	2	Communications radio	1
ISM	2		
Autres types de déficiences	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2		
Conditions de vie et de travail	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Etat structurel	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	60		12

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. Pendant les opérations de lever de doute, il s'avère que 22 marins syriens et indiens étaient à bord alors que les documents du navire n'en mentionnaient que 16. L'accès aux eaux françaises lui est alors interdit, le navire fait demi-tour et se dirige vers Palma de Majorque (Espagne).

En juillet 2021, le *Bruna* est racheté par Karma Maritime Co SA basé à Tuzla, 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 ont de faux passeports ou documents de travail. Le navire est saisi et le capitaine Mamoun B est 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. L'*Elita* est immobilisé à Carthagène.

A partir du 30 décembre 2021, les 13 marins originaires de Chypre (1), d'Inde (6) et de Syrie (6) manquent de vivres, d'argent, d'assistance médicale. Ils sollicitent la capitainerie du port. Ils déclarent qu'en tout 340.000 US\$ leur sont dus. Le 17 février 2022, l'armateur, le pavillon et l'assureur sont informés de la situation. Le 22 mars, l'*Elita* est officiellement considéré comme

abandonné. En septembre 2022, les arriérés de salaire sont payés et l'équipage est rapatrié selon l'ITF. L'*Elita* est racheté par Darla Shipping Co SA elle aussi basée à Tuzla. L'*Elita* devient le *Darla*.

Le 5 octobre 2023, le *Darla* est à l'ancre au large de Tarragone (Espagne). Le capitaine en second est à bord depuis 17 mois. L'armateur turc lui doit 34.000 US\$ d'arriérés de salaire. Il porte plainte par le biais de l'ITF. Il cherche à être payé et à être rapatrié. Les autorités de Tarragone se disent dans l'impossibilité de mener une inspection puisque le *Darla* est au mouillage, au large. Le *Darla* rejoint Sète (France) pour charger. Il reste à quai entre le 11 et le 24 octobre. L'inspection du 13 octobre relève seulement 3 déficiences relatives aux communications radio, aux systèmes de secours et aux conditions d'hébergement et de travail de l'équipage. Les déficiences relevées pendant l'inspection ne déclenchent pas la détention du *Darla*. Le 14, le capitaine en second est payé et rapatrié.

L'Organisation Internationale du Travail est informée d'un nouveau cas d'abandon de marins à bord du *Darla* le 10 novembre 2025 à Koper (Slovénie). L'armateur doit entre 2 et 4 mois de salaire aux 17 marins indiens et syriens. Le navire est contrôlé par l'Etat du port et la police pour des suspicions de trafic d'êtres humains. Les rappels de salaires sont payés le 19 décembre et le *Darla* se rend à Alger.

Il était prévu que le *Darla* embarque 8000 moutons à Carthagène (Espagne) le mercredi 28 janvier 2026 à destination de l'Algérie, malgré des conditions de navigation difficiles (des vagues de plus d'un mètre de haut). Suite à une alerte d'AWF, les autorités espagnoles ont retardé le chargement de plusieurs jours. Le *Darla* est resté au large jusqu'au 6 février. Il est ensuite parti à destination de Koper (Slovénie) avant de regagner Alger avec plusieurs milliers de moutons à bord.

Gestionnaire ISM : Darla Shipping Co SA (Türkiye) depuis le 22 février 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, en route de Koper (Slovénie) vers Alger (Algérie).



Diamantina

OMI 9144469



OXL Oceanic, roulier, 8 septembre 2011, Hobart (Etat de Tasmanie, Australie) © Walter Pless



Diamantina, bétailière, 10 mars 2014, Singapour (Singapour) © martin klingsick

Diamantina (ex-*OXL Oceanic*, ex-*Egernsund*, ex-*Teras Oceanic*, ex-*Scan Oceanic*, ex-*CEC Oceanic*, ex-*Scan Oceanic*). OMI 9144469. Ex-roulier converti en 2013 à l'âge de 16 ans. Longueur 101 m. Port en lourd 5150 t. Construit en 1997 à Wolgast (Allemagne) par Peene-Werft. 29 ans.

Pavillon inconnu depuis mars 2023. Précédemment pavillon Singapour (2012).

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) retirée en septembre 2022, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la Cattle Line Two Pte Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée à Singapour. Cattle Line Two Pte Ltd est détenue à 70% par la compagnie Beng Kuang Marine (Singapour) et à 30% par la compagnie d'export de bétail australienne NTXLS. Le *Diamantina* est exploité par la Drako Shipping Pte Ltd (Singapour) qui déclare une flotte de 2 bétailières, le *Diamantina* et le *Barkly Pearl* (OMI 9042295).

4 détentions : en 2004 à Anvers (Belgique), en 2006 à Gdynia (Pologne) et en 2011 à Tanjung Priok (Indonésie) en tant que roulier et en 2015 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 71 fois depuis 1998 pour un total de 168 déficiences, dont 46 fois (pour 116 déficiences) en tant que roulier et 24 fois (pour 52 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 2 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté.



<i>Diamantina</i> OMI 9144469			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Communications radio	1		
Engins de sauvetage	1		
	2		0

Le 4 août 2011, le *OXL Oceanic* a une panne de propulsion à environ 300 km au nord-ouest du cap Reinga (Nouvelle-Zélande). Il rejoint Auckland avec l'aide d'un remorqueur.

Le 27 décembre 2020, à Darwin, un membre de l'équipage du *Diamantina* en provenance d'Indonésie est testé positif au Covid-19. Il est emmené en isolement à l'hôpital royal de la ville. La majorité de l'équipage est placée en quarantaine préventive pendant 2 semaines à Howard Springs, au nord de Darwin. Quelques marins restent à bord du navire pour des raisons de sécurité. Ils doivent respecter des mesures d'isolement.

En août 2021, le *Diamantina* est arraisonné par la Marine indonésienne suite à un mouillage non autorisé dans les eaux territoriales. Il est escorté dans la zone d'attente de Jakarta et placé sous mouillage surveillé. A partir de septembre, les membres d'équipage pakistanais, philippins et indonésiens ne sont plus payés à cause d'un litige financier entre la Cattle Line Two Pte Ltd, le propriétaire, et Global Radiance Ship Management, le gestionnaire ISM (l'équipage du *Barkly Pearl*, également géré par Global Radiance Ship Management, est dans la même situation). Sa détention prend fin le 15 novembre. Les arriérés de salaires sont payés début décembre et les membres d'équipage pakistanais et philippins sont rapatriés.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 8 décembre 2021.

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

Pas de données AIS depuis le 30 novembre 2023. Il était alors à l'ancre à Singapour. Il y a au moins un chantier de démolition de l'autre côté du détroit à Batam en Indonésie.



Dragon

OMI 7303231



Dragon, b taill re, février 2019, Rasa (Croatie)

  Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Dragon (ex-Falconia, ex-Falcon, ex-Philomena Purcell, ex-Esteflut). OMI 7303231. Ex-cargo polyvalent converti en 1982   l'âge de 9 ans. Longueur 88 m. Port en lourd 1859 t. Construit en 1973 à Vestnes (Norvège) par Salthammer ; rallongé de 77   88 m. 53 ans.

Pavillon Togo depuis février 2017 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (2004).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis février 2019, performance moyenne. Précédemment Conarina LLC (non IACS, Etats-Unis d'Amérique). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Reina Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Dragon* est exploité par la Rana Maritime Services SA (Liban), gestionnaire ISM de l'*Al Farouk* (OMI 8813037).

4 détentions : en 2007 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie), en 2009 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), en 2014 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie) et en 2017 à Midia (Roumanie) en tant que b taill re.

Le navire a été inspecté au moins 103 fois depuis 1999 pour un total de 347 déficiences en tant que b taill re.

Entre 2019 et 2020, il 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 (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agr e es par l'Union européenne", 2021, p.50).

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 (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agr e es par l'Union européenne", 2024, p.78).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Reni (Ukraine, 4 fois) et Alexandrie (Egypte) pour un total de 13 déficiences.

En janvier 2026, le *Dragon* a été inspecté   Reni (Ukraine). 3 déficiences ont été relevées concernant les certificats et documents, la sécurité incendie et les moteurs de propulsion et auxiliaire.

Dragon
OMI 7303231

Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	30	Certificats et documents	3
Certificats et documents	23	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Engins de sauvetage	16	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité de la navigation	14	Systèmes de secours	1
Sécurité incendie	12	Sécurité incendie	1
Systèmes de secours	7	Engins de sauvetage	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Communications radio	1
Etat structurel	4	Sécurité de la navigation	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	4		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
Communications radio	2		
Alarmes	1		
ISM	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
	125		13



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Dragon* qui était parti de Midia (Roumanie) le 18 mars était engagé dans le canal de Suez et immobilisé dans le lac Timsah.

Gestionnaire ISM : Bluemar Company SA (Liban) depuis le 17 décembre 2022 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, en route de Tulcea (Roumanie) vers Beyrouth (Liban).

Elena

OMI 7406772



Reem, cargo polyvalent, septembre 2009, port de Lattaquié (Syrie) © Mahmoud SHD



Suha Queen II, bétailière
© Animals International

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 2615 tonnes. Construit en 1975 à Foxhol (Pays-Bas) par Bodewes Gruno. 51 ans.

Pavillon Comores depuis avril 2020 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Togo (2015). Société de classification Med Lloyd Classification (non IACS, Türkiye) depuis janvier 2026, non classée. Précédemment Hellas Naval Bureau. La Med Lloyd Classification a été créée en 2023.

Le propriétaire est la Livestock International Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Belize.

10 détentions : en 2002 à Dublin (Irlande) et en 2007 à Iskenderun (Türkiye) en tant que cargo polyvalent, puis en 2013, en 2015 à 2 reprises et en 2016 à Carthagène (Espagne), puis en 2016 à Batumi (Géorgie), en 2019 et 2020 à Tarragone (Espagne) et en 2023 à Kalymnos (Grèce) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 45 fois depuis 1998 pour un total de 461 déficiences, dont 14 fois (pour 78 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 31 fois (pour 383 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie), à Tarragone (Espagne, 2 fois), à Beyrouth (Liban), à Mykolaïv (Ukraine) et à Midia (Roumanie), pour un total de 68 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.129).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois à Reni (Ukraine), à Midia (Roumanie) et à Kalymnos (Grèce), pour un total de 42 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.80).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois, à Midia (Roumanie), pour un total de 12 déficiences.



Elena OMI 7406772			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	25	Certificats et documents	3
Convention du Travail Maritime – 2006	18	Sécurité de la navigation	2
Sécurité incendie	15	Etat structurel	2
Sécurité de la navigation	15	Systèmes de secours	1
Systèmes de secours	8	Sécurité incendie	1
Engins de sauvetage	6	ISM	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	4	Communications radio	1
Autres types de déficiences	3		
Communications radio	3		
ISM	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Etat structurel	2		
Conditions de vie et de travail	2		
	110		12

En février 2013, sous le nom de *Alaa-1*, 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 a dérapé sur ses ancres et a percuté la barge à carburant *Ondina*. Le *Alaa-1* a pu remettre en route ses moteurs et a été escorté par 2 navires d'assistance dans une autre zone de mouillage. Des dégâts matériels considérés comme légers ont été constatés.

Le 15 février 2023, sous le nom d'*Elena*, il fait route depuis Misrata (Libye) en direction du chantier naval de Tuzla (Türkiye). Il ne parvient pas à gagner le chantier à cause d'une panne de moteur survenu au large de l'île de Leros (Grèce). Le 10 novembre 2023, il quitte son mouillage de Kalymnos et se dirige vers un chantier de réparation de Tripoli (Liban). Le 26 décembre, alors que les travaux de réparation se poursuivent, il est victime d'un incendie causé par un court-circuit. La timonerie et trois cabines sont en partie détruites.

Banni par l'Espagne des ports du Mémorandum de Paris du 8 septembre 2015 au 8 mai 2017 pour détentions multiples.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 11 septembre 2020.

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, en route de Djeddah (Arabie saoudite) vers Berbera (Somaliland). Il navigue dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.

Il navigue en mer Rouge entre Berbera et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre.

Elevation

OMI 7407324



Trigger, voiturier, 14 juin 1991, sur l'Ems
© Frits Olinga



Elevation, bétailière, août 2020, Carthagène (Espagne)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Elevation (ex-*Trigger*, ex-*Barcelona*, ex-*Trigger*, ex-*Nosac 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 8405 t. Construit en 1976 à Flushing (Pays-Bas) par Royal Schelde. 50 ans.

Pavillon Liban depuis mai 2013 ; liste grise. Précédemment pavillon Liberia (1976). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis décembre 2015 ; performance élevée. Précédemment Korean Register of Shipping (IACS, Corée du Sud).

Le propriétaire est la Nino Marine Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Seychelles. L'*Elevation* est exploité par la Ania Marine Ltd (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 3 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, l'*Elevation*, le *Freedom* (OMI 7104972) et le *Victory* (OMI 7931985).

De février 2009 à décembre 2015, son armateur était Tia Shipping SARL et son gestionnaire Tamara Shipping. Tamara Shipping était aussi gestionnaire d'une autre bétailière maritime, l'*Haidar* (voir profil et naufrage du *Haidar* plus loin).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 75 fois depuis 1999 pour un total de 160 déficiences, dont 22 fois (pour 41 déficiences) en tant que voiturier et 53 fois (pour 119 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Espagne), à Chah Bahar (Iran), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 3 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 12 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.53).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Mostaganem (Algérie), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela, 2 fois) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 3 fois), pour un total de 16 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.82).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, à Carthagène (Colombie, 2 fois), à Damiette (Egypte), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois) et à Aqaba (Jordanie), pour un total de 15 déficiences.

Elevation OMI 7407324			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Conditions de vie et de travail	5
Sécurité de la navigation	5	Sécurité de la navigation	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Etat structurel	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	Systèmes de secours	2
Certificats et documents	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2
Communications radio	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Sécurité incendie	2	Autres types de déficiences	1
Conditions de vie et de travail	2		
ISM	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Engins de sauvetage	1		
Déficiences d'exploitation	1		
	28		15

L'*Elevation* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 9 novembre 2025, a touché Aqaba (Jordanie) le 25 novembre (16 jours de voyage), a touché Beyrouth (Liban) le 3 décembre (24 jours de voyage), a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 7 janvier 2026 et a touché Aqaba (Jordanie) le 26 janvier (19 jours de voyage), Beyrouth (Liban) le 30 janvier (23 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis le 22 décembre 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, au large de Casablanca (Maroc).



Epsilon K

OMI 9045156



Nestos Reefer, cargo réfrigéré, 13 juin 2018,
A Pobra do Caramiñal (Espagne)
© Gildo M. Couceiro



Epsilon K, bétailière, 31 décembre 2025 © alombay

Epsilon K (ex-*Nestos Reefer*, ex-*Sea Phoenix*, ex-*Amber Cherry*). OMI 9045156. Ex-cargo réfrigéré converti en 2025 à l'âge de 33 ans. Longueur 134 m. Port en lourd 8056 t. Construit en 1992 à Kochi (Japon) par Shin Kochi Jyuko. 34 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis novembre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon inconnu (mars 2025), Panama (2015).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis novembre 2025, non classée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan et l'Inde.

Le propriétaire est la Epsilon Global Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Epsilon K* est exploité par la Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 4 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Epsilon K*, le *Omega Star* (OMI 8917742), le *Karazi* (OMI 8215807) et le *Gamma Star* (OMI 7703259).

Détenu en 2002 à Chubu (Japon) en tant que cargo réfrigéré.

Le navire a été inspecté au moins 75 fois depuis 1998 pour un total de 182 déficiences, dont 74 fois (pour 175 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 1 fois (pour 7 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Abidjan (Côte d'Ivoire), à Talcahuano (Chili, 3 fois), à Barranquilla (Département de l'Atlantico, Colombie, 2 fois), à Apapa (Nigeria, 2 fois), à Nowy Port (Pologne) et à Tema (Ghana), pour un total de 43 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Port Harcourt et à Warri (Nigeria) et à Midia (Roumanie), pour un total de 7 déficiences.



Epsilon K OMI 9045156			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	7	Convention du Travail Maritime - 2006	4
Convention du Travail Maritime - 2006	6	Certificats et documents	1
Conditions de vie et de travail	6	Sécurité de la navigation	1
Certificats et documents	5	Systèmes de secours	1
Systèmes de secours	4		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4		
Sécurité incendie	3		
ISM	2		
Engins de sauvetage	1		
Etat structurel	1		
ISPS	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Communications radio	1		
	43		7

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 21 novembre 2025 (performance faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Crète (Grèce), en route de la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) vers Djeddah (Arabie saoudite).



Express M

OMI 8200577



Autotransporter, voiturier, 23 mai 2007,
Southampton (Royaume-Uni) © Robert J Smith



Atlantic M, bétailière
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich | Animals International

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 2655 t. Construit en 1983 à Numakuma (Japon) par Kambara, achevé par Tsuneishi. 43 ans.

Pavillon Panama depuis juillet 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Cambodge (2009). Société de classification Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon) depuis mai 2013, performance élevée. Précédemment Global Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud).

Le propriétaire est la Livestock Export Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. L'*Express M* est exploité par Naseem Al Bahar General Trading LLC Co (Emirats arabes unis) qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant, l'*Express M* et le *Polaris-2* (OMI 8417625).

6 détentions : en 2009 à Falmouth (Royaume-Uni) en tant que voiturier, en 2018 à Tarragone (Espagne), en 2019 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2020 à Waterford (Irlande), en 2022 et en 2024 à Sines (Portugal) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 69 fois depuis 1998 pour un total de 200 déficiences, dont 23 fois (pour 39 déficiences) en tant que voiturier et 46 fois (pour 161 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu 2 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) puis à Waterford (Irlande) et inspecté 6 fois à Carthagène (Espagne), à Tripoli (Liban), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) et à Waterford (Irlande) pour un total de 45 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.34-35). Les déficiences à Barcarena concernaient les dispositifs contre la propagation des incendies et le marquage sur la ligne de charge.

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois à Sines (Portugal) et inspecté 11 fois à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Carthagène (Espagne), à Port Saïd (Egypte), à Setubal (Portugal), à Sines (Portugal), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du

Para, Brésil, 4 fois) et à Itaqui (Etat de Maranhão, Brésil) pour un total de 25 déficiences, dont 13 à Sines. Les motifs de détention à Sines portent notamment sur la sécurité de la navigation (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.85-86). Entre 2024 et 2025, il a été détenu pendant 27 jours en décembre 2024 à Sines (Portugal) et inspecté 6 fois, au Pirée (Grèce), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Sines (Portugal) et à Ceuta (Espagne), pour un total de 38 déficiences, dont 26 à Sines. Les motifs de détention à Sines portent notamment sur les certificats et documents et la sécurité de la navigation.

Express M, ex-Sezer (jusqu'en juin 2023), ex-Atlantic M (jusqu'en juin 2022) OMI 8200577			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime - 2006	9	Certificats et documents	9
Etanchéité eau de mer/intempéries	9	Sécurité de la navigation	6
Certificats et documents	7	Sécurité incendie	5
Sécurité de la navigation	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Etat structurel	6	Systèmes de secours	3
Sécurité incendie	6	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Convention du Travail Maritime - 2006	2
Systèmes de secours	5	Etat structurel	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	3	Engins de sauvetage	1
ISM	3	ISM	1
Conditions de vie et de travail	3	Communications radio	1
Engins de sauvetage	2	Autres types de déficiences	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	2		
Ligne de charge	1		
Communications radio	1		
	70		38

En avril 2018, l'Atlantic M a été détenu pendant 5 jours à Tarragone (Espagne) après avoir chargé 4000 agneaux et 1700 veaux. Les navires passant à proximité ont rapporté les odeurs pestilentielles. L'association locale "Tarragona Animal Save" a critiqué les conditions d'hébergement des animaux.

Parti de Roumanie le 22 février 2025 pour Haïfa (Israël), l'Express M a subi une panne moteur et n'est arrivé à destination que le 9 mars, après 15 jours de voyage au lieu de 5 à 6. Il transportait 2400 vaches et 460 moutons.

L'Express M a fait des escales techniques à Carthagène (Espagne) le 17 novembre et à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 28 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 6 janvier 2026 et a touché Alexandrie (Egypte) le 8 février (33 jours de voyage).



Entre le 23 et le 29 janvier, il a zigzagué entre les Iles Canaries et le Maroc occidental pour des raisons inconnues.

Capture d'écran Marine Traffic 5 février 2026

Gestionnaire ISM : Hellas Shipping Management Co. (Grèce) depuis le 1^{er} octobre 2020 (performance très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique Nord, en provenance de Ceuta (Espagne).



Falcon-UA

OMI 8300327



Ludvig Andersen, roulier, 27 septembre 2006, Flushing (Pays-Bas) © Geert van Kesteren



Falcon-UA, bétailière, mai 2026, Carthagène (Espagne)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich
| Ekö

Falcon-UA (ex-*Silver Fjord*, ex-*Ludvig Andersen*, ex-*Star Saga*, ex-*Saga*). OMI 8300327. Ex-roulier converti en 2007 en cargo réfrigéré, converti en 2023 en bétailière à l'âge de 39 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1700 t. Construit en 1984 à Skali (Iles Féroé) par Skala Skipasmidja. 42 ans. Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Guinée-Bissau depuis septembre 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2023).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment RINA (IACS, Italie). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Nour Shiptrade Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Falcon-UA* est exploité par la Observator Shipping Company Gemi Hizmetleri Ltd (Türkiye) qui déclare une flotte de 2 navires en tant qu'exploitant dont une bétailière, le *Falcon-UA*, et un cargo polyvalent, le *Brothers Rs* (OMI 7382495) construit en 1975 ayant été exploité dans la première partie de sa vie en Europe du Nord et dans la deuxième partie en mer Noire et en Méditerranée orientale. 147 déficiences depuis 1998, 2 détentions. Du 21 juillet 2025 au 15 janvier 2026, 11 déficiences relatives aux conditions de travail ont été relevées en Ukraine, en Roumanie et en Bulgarie.

Le navire a été inspecté au moins 53 fois depuis 1998 pour un total de 116 déficiences, dont 20 fois (pour 62 déficiences) en tant que roulier, 21 fois (pour 23 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 12 fois (pour 31 déficiences) en tant que bétailière. Il a été détenu en 2000 à Reykjavík (Islande), en 2004 et 2005 à Aveiro (Portugal) et en 2006 à Kunda (Estonie) en tant que roulier et en 2024 à Sète (France) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Alesund (Norvège), à Horsens (Danemark), à Cuxhaven (Allemagne), à Reni (Ukraine, 2 fois) et à Damiette (Egypte) pour un total de 6 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, à Kalymnos (Grèce), à Reni (Ukraine), à Damiette (Egypte), à Sète (France), à Bizerte (Tunisie), à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 28 déficiences.

Falcon-UA OMI 8300327			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Certificats et documents	1	Sécurité de la navigation	4
Engins de sauvetage	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Etat structurel	1	Sécurité incendie	3
Systèmes de secours	1	Certificats et documents	2
		Communications radio	2
		Conditions de vie et de travail	2
		Systèmes de secours	2
		Etat structurel	2
		Alarmes	1
		Convention du Travail Maritime - 2006	1
		Engins de sauvetage	1
		Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
	6		28

Le 13 mai 2010, dans les îles Orcades (Ecosse), le *Silver Fjord* a une panne de moteur. Il y a à bord 10 membres d'équipage à bord et une cargaison de fruits et légumes. Il a été remorqué par le *Harald* à Kirkwall.

Le 4 septembre 2025, le *Falcon-UA* charge 1166 bovins à Tarragone (Espagne) à destination de Casablanca (Maroc). A son arrivée le 9 septembre, le débarquement des animaux s'avère compliqué. Le ministère des Finances exige le paiement de la Taxe sur la Valeur Ajoutée estimée à 20 millions de dirhams (1,9 million €, 2,2 millions d'US\$). Cette demande diffère de ce qu'avaient conclu les importateurs à partir des mesures d'exonération applicables. Ils s'étaient basés sur la circulaire de la douane et le décret n°2.25.720 publié au Bulletin officiel le 1^{er} septembre 2025 qui prolonge la suspension des droits d'importation sur les bovins vivants. Cette exonération est remise en cause. Elle était destinée à compenser la baisse du cheptel national et à éviter une explosion des prix avant les fêtes religieuses et la saison touristique. L'importateur verse un acompte de 500.000 € (583.800 US\$). 600 des bovins sont déchargés le 10 septembre et entassés dans des camions qui ne sont pas autorisés à quitter le port. Les animaux sont restés à bord dans la chaleur, immobiles, sans accès à l'eau et à la nourriture, les uns souillés par les déjections des autres. Au moins 4 meurent. Deux jours après, tous les animaux sont débarqués et les camions bennes quittent le port avec leur cargaison en direction des grandes villes qui sont à plusieurs heures de route. Les services fiscaux et une partie de la population sont plus sensibles au coût économique du retard de cette livraison qu'aux tourments évitables imposés aux animaux. Fin septembre, le gouvernement décide de maintenir la suspension des droits de douane et de la TVA pour les bovins. En revanche, les ovins et les caprins seront à nouveau soumis à des droits de douane et à la TVA.



A Casablanca © Animals' Angelsonymous (via Animal Welfare Foundation|Tierschutzbund Zürich)

Gestionnaire ISM : Beatris Shipping Inc (Liban) depuis le 12 décembre 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Mostaganem (Algérie).



Fidelity

OMI 7310507



Manchester Vigour, porte-conteneurs, Eastham (Royaume-Uni) © PWR



Fidelity, bétailière, février 2022, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 5579 t. Construit en 1973 à Appledore (Royaume-Uni) par Appledore SB. 53 ans.

Pavillon Liban depuis septembre 2003 ; liste grise. Précédemment pavillon Panama (1997). Société de classification Croatian Register of Shipping (IACS, Croatie) depuis avril 2014, performance moyenne. Précédemment RINA (IACS, Italie).

Le propriétaire est la Gigi Marine Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Seychelles. Le *Fidelity* est exploité par la Mediterranean Management Group Ltd (Grèce) qui déclarait une flotte de 2 navires en tant qu'exploitant, le *Fidelity* et le cargo polyvalent *Alanda Star* (OMI 9189677) jusqu'au 27 décembre 2025, date à partir de laquelle l'*Alanda Star* est passé aux mains de la Logan Ship Management Co (Grèce). L'*Alanda Star*, 27 ans, fait depuis 2023 du commerce entre l'Ukraine, la Russie, l'Afrique de l'Ouest et du Nord, la Grèce et exceptionnellement le Vietnam.

6 détentions : en 2004 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2009 et en 2011 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2015 à Tarragone (Espagne), en 2016 à Carthagène (Espagne) et en 2018 à Rasa (Croatie), toutes en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 68 fois depuis 2000 pour un total de 271 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 10 fois à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Espagne), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Limassol (Chypre), à Sète (France) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), pour un total de 23 déficiences, dont 9 à Carthagène (Espagne) (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.59).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois à Carthagène (Espagne), à Dakar (Sénégal, 2 fois), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Sète (France), à Tolu (Département de Sucre, Colombie, 2 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois),

pour un total de 20 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.87-88).
 Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Carthagène (Espagne), à Carthagène (Colombie) et à Rasa (Croatie), pour un total de 8 déficiences.

Fidelity OMI 7310507			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	5	Alarmes	1
Sécurité incendie	5	Systèmes de secours	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Engins de sauvetage	1
Convention du Travail Maritime – 2006	4	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Etat structurel	4	Sécurité de la navigation	1
Systèmes de secours	3	Certificats et documents	1
Sécurité de la navigation	3	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
ISM	2		
Engins de sauvetage	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	1		
Communications radio	1		
	43		8

Le *Fidelity* a touché Beyrouth (Liban) le 9 octobre 2025, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 19 novembre, a touché Casablanca (Maroc) le 1^{er} décembre (12 jours de voyage), a fait une escale technique à Mindelo (Cap-Vert) le 11 décembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 17 janvier 2026. Au 5 février, il fait route vers la Méditerranée orientale.

Gestionnaire ISM : Mary Marine Ltd (Liban) depuis le 21 mars 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 5 juin 2026 : océan Atlantique, en route vers la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Brésil).



Finola M

OMI 8616623



Finola M au départ de Waterford (Irlande), 2021

© Ethical Farming Ireland

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 1997 de 73 à 85 m. Port en lourd 1974 t. Construit en 1988 à Frederikshavn (Danemark) par Orskov Christensens. 38 ans.

Pavillon Antigua-et-Barbuda depuis juillet 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2020).

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France), performance élevée.

Le propriétaire est la Sun Light Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama.

Détenu en 2017 à Geelong (Etat de Victoria, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 71 fois depuis 1998 pour un total de 138 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois, à Portland (Etat de Victoria, Australie), à Darwin (Territoire du Nord, Australie, 2 fois), à Subic (Philippines, 2 fois), à Townsville (Etat du Queensland, Australie), à Midia (Roumanie) et à Beyrouth (Liban), pour un total de 10 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.162).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois, à Aqaba (Jordanie), à Mykolaïv (Ukraine), à Midia (Roumanie), à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Foynes (Irlande) et à Sines (Portugal), pour un total de 19 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.89).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Waterford (Irlande), à La Corogne (Espagne) et à Rasa (Croatie), pour un total de 18 déficiences.



Finola M OMI 8616623			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	8	Sécurité incendie	4
Sécurité de la navigation	6	Convention du Travail Maritime – 2006	4
ISM	3	Sécurité de la navigation	4
Certificats et documents	2	Certificats et documents	3
Systèmes de secours	2	ISM	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Communications radio	1
ISPS	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Communications radio	1		
Etat structurel	1		
	19		18

Le 5 février 2018, le *Finola* est contraint de retourner à Brisbane (Etat du Queensland, Australie) 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.

Gestionnaire ISM : Vega Maritime Company SA (Grèce) depuis le 16 octobre 2020 (performance faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Chypre, en route de Midia (Roumanie) vers Haïfa (Israël).



Freedom

OMI 7104972



Freedom, mai 2024

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

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 2794 t. Construit en 1971 à Ulsteinvik (Norvège) par Ulstein. 55 ans.

Pavillon Liban depuis janvier 1994 ; liste grise. Précédemment pavillon Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1992).

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis juin 2001, performance élevée. Précédemment Hellenic Register of Shipping (non IACS, Grèce).

Le propriétaire est la Tina Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Seychelles. Le *Freedom* est exploité par la Ania Marine Ltd (Liban) qui déclare une flotte de 3 bétaillères en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Freedom*, l'*Elevation* (OMI 7407324) et le *Victory* (OMI 7931985)

4 détentions : en 1999 à Bilbao (Espagne), en 2003 à Cork (Irlande), en 2011 à Carthagène (Espagne) et en 2025 à Sète (France, 3 jours), toutes en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 47 fois depuis 1999 pour un total de 240 déficiences en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois à Rasa (Croatie, 2 fois), à Rijeka (Croatie) et à Ténès (Algérie), pour un total de 9 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.60).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois à Batumi (Géorgie), à Carthagène (Espagne) et à Rasa (Croatie), pour un total de 15 déficiences (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.91).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois, à Carthagène (Espagne), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 10 fois) et à Sète (France, où il a été détenu 3 jours), pour un total de 20 déficiences. A Sète, le 16 septembre 2025, les inspecteurs de la sécurité maritime ont relevé 6 déficiences en lien notamment avec la sécurité incendie (équipement non opérationnel, manque d'entraînement de l'équipage), la Convention du Travail Maritime (lieux d'hébergement, de restauration et de repos dégradés), l'ISM et la sécurité de la navigation.

Freedom OMI 7104972			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	5	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Sécurité incendie	3	Sécurité incendie	3
Convention du Travail Maritime – 2006	3	ISM	2
Certificats et documents	3	Etat structurel	2
Engins de sauvetage	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	Ligne de charge	1
Autres types de déficiences	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	1	Déficiences d'exploitation	1
Systèmes de secours	1	Certificats et documents	1
Etat structurel	1	Sécurité de la navigation	1
ISPS	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
		Conditions de vie et de travail	1
	24		20

Le *Freedom* a touché Casablanca (Maroc) le 25 septembre 2025, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 23 octobre, a touché Casablanca le 4 novembre (12 jours de voyage), a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena le 4 décembre, a touché Beyrouth (Liban) le 26 décembre (22 jours de voyage), en est parti le 10 janvier, a touché Alger (Algérie) le 19 janvier 2026 (46 jours de voyage).

Le 5 février 2026, il est à l'approche du port de Vila do Conde. Il est toujours annoncé comme chargé par Marine Traffic. Parmi les hypothèses possibles, on peut citer la présence d'animaux restés à bord, des retards dans la mise à jour du statut de la cargaison via l'AIS ou des problèmes opérationnels liés par exemple à la santé des animaux ou à leur traçabilité. Le voyage aller et retour a duré 70 jours.





Entre le 10 et le 13 janvier, il a zigzagué entre le Liban et Chypre pour des raisons inconnues.
Capture d'écran Marine Traffic 5 février 2026

Le 11 mars 2026, le *Freedom*, parti de Vila do Conde (Brésil), est au sud de la Crète. Il n'indique pas sa destination mais il a déjà livré du bétail à Beyrouth (Liban) fin décembre. Selon les informations disponibles, il transporte des bovins. Il est dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis le 2 décembre 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

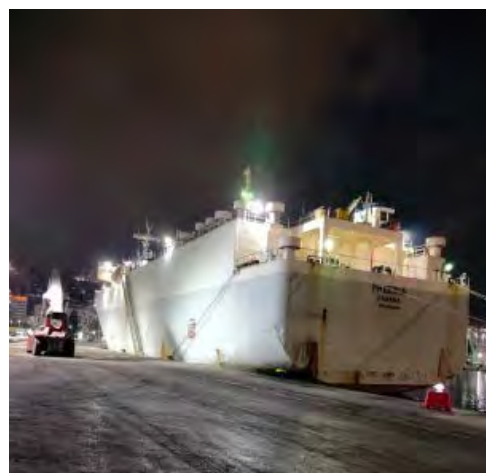


Freesia

OMI 9046368



City of Barcelona, voiturier, 12 août 2016, Klaipeda (Lituanie) © Gena Anfimov



Freesia, pétrolière, 14 mai 2025, Alger (Algérie) © Lotfi Hendel

Freesia (ex-*City of Barcelona*). OMI 9046368. Ex-voiturier converti en 2020 à l'âge de 27 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 2402 t. Construit en 1993 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 33 ans.

Pavillon Panama depuis novembre 2020 ; liste grise. Précédemment pavillon Ile de Man (1993). Société de classification Indian Register of Shipping (IACS, Inde) depuis juin 2021, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni).

Le propriétaire est la Freesia Shipping LLC, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Freesia* est exploité par la Safe Sea Services Sarl (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 20 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 pétrolières, le *Freesia*, le *Jouri* (OMI 9174775), l'*Orchid* (OMI 9174763) et le *Tulip* (OMI 8614273).

Détenu en février 2023 à Carthagène (Espagne) en tant que pétrolière.

Le navire a été inspecté au moins 52 fois depuis 1998 pour un total de 32 déficiences, dont 28 fois (pour 19 déficiences) en tant que voiturier et 24 fois (pour 13 déficiences) en tant que pétrolière.

Entre 2019 et 2020, il n'a pas été inspecté.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Sines (Portugal), à Tolù (Département de Sucre, Colombie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois) pour un total de 15 déficiences. Les motifs de détention à Carthagène (Espagne) portent notamment sur les certificats de l'équipage (cf. rapport "64 pétrolières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.92-93).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois), à Damiette (Egypte), à Beyrouth (Liban) et à Carthagène (Espagne) pour un total de 5 déficiences.

Freesia OMI 9046368			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	5	Sécurité de la navigation	1
ISM	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Certificats et documents	2	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
Sécurité incendie	1	Etat structurel	1
Engins de sauvetage	1	Conditions de vie et de travail	1
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Communications radio	1		
	15		5

Le *Freesia* a touché Iskenderun (Türkiye) le 30 septembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 7 octobre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 6 novembre, a touché Casablanca (Maroc) le 18 novembre (12 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 22 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 17 décembre, a touché Jorf Lasfar (Maroc) le 31 décembre (14 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 4 janvier 2026, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 25 janvier et a touché Agadir (Maroc) le 10 février (17 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 2 novembre 2020 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, en route de Beyrouth (Liban) vers Tuzla (Türkiye).



Fu Yun

OMI 9318917



Pandora, porte-conteneurs, 5 mai 2012, Kanmon Ko (Japon) © lappino



Yangtze Harmony, bétaillère, 22 septembre 2019, Singapour (Singapour)
© Vladimir Knyaz

Fu Yun (ex-*Yangtze Harmony*, ex-*He Shun*, ex-*Elly*, ex-*Pandora*, ex-*TS Yangshan*, ex-*Pandora*). OMI 9318917. Ex-porte-conteneurs converti en 2017 à l'âge de 13 ans. Longueur 133 m. Port en lourd 4851 t. Construit en 2004 à Zhoushan (Chine) par Zhejiang Yangfan. 22 ans.

Pavillon Sierra Leone depuis avril 2024 ; liste grise. Précédemment pavillon Liberia (2023). Société de classification China Classification Society (IACS, Chine), performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Tianjin Wangang International, une compagnie à navire unique enregistrée en Chine. Le *Fu Yun* est exploité par la Accord Ship Management Dalian (Chine) qui est également son gestionnaire ISM. Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

4 détentions : en 2013 à Shanghai (Chine) en tant que porte-conteneurs, en 2018 à Portland (Etat de Victoria, Australie), en 2021 à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et en 2021 à Shanghai (Chine) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 51 fois depuis 2005 pour un total de 154 déficiences, dont 23 fois (pour 76 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 28 fois (pour 78 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et Shanghai (Chine) pour un total de 24 déficiences.
Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté.



Fu Yun OMI 9318917			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	8		
Sécurité incendie	4		
Sécurité structurelle	3		
Engins de sauvetage	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	2		
Sécurité de la navigation	2		
Autres types de déficiences	1		
Certificats et documents	1		
ISM	1		
	24		0

Le 12 août 2018, le *Yangtze Harmony* n'a pas été autorisé à appareiller du port de Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) lorsqu'une inspection a révélé que les ventilateurs des ponts à bétail étaient hors service. L'autorisation de charger du bétail a été différée aussi longtemps que les réparations n'étaient pas effectuées.

En décembre 2022, l'Organisation Internationale du Travail est informée de l'abandon des marins du *Yangtze Harmony*. Le navire est immobilisé à Singapour sur ordre de la justice depuis le 25 octobre à cause d'un litige commercial et les 16 marins philippins n'ont pas été payés depuis le mois d'août. Soar Harmony Shipping Ltd, propriétaire du navire, a également abandonné son sister-ship le *Yangtze Fortune* (futur *Balha One*) en Australie (cf. profil *Balha One*). Trois marins sont rapatriés en janvier 2023, les 13 autres le 7 avril, et les arriérés de salaires ont été payés.

Gestionnaire ISM : Accord Ship Management Dalian (Chine) depuis le 26 mai 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Dalian (Province du Liaoning, Chine) depuis le 25 juillet 2025.



Gamma Star

OMI 7703259



Coronel, cargo polyvalent, juillet 2016, Hansweert (Pays-Bas) © James Duffy



Captain Badr, bétailière, juin 2018, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 2461 t. Construit en 1978 à Wewelsfleth (Allemagne) par Hugo Peters ; rallongé en 1986 de 80 à 87 m. 48 ans. Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Sierra Leone depuis septembre 2019 ; liste grise. Précédemment pavillon Tanzanie (2017). Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis octobre 2024, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, la Türkiye, et le Pakistan.

Le propriétaire est la Gamma Livestock Co, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Gamma Star* est exploité par la Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) qui déclare une flotte de 4 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Gamma Star*, le *Karazi* (OMI 8215807), l'*Omega Star* (OMI 8917742) et l'*Epsilon K* (OMI 9045156).

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

Le navire a été inspecté au moins 71 fois depuis 1998 pour un total de 362 déficiences, dont 45 fois (pour 188 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 26 fois (pour 174 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois, à Alger (Algérie), Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie), Rasa (Croatie) et Tripoli (Liban) pour un total de 35 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.61).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.94).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, à Tripoli (Liban), Midia (Roumanie, 2 fois), Poti (Géorgie), Suez (Egypte), Reni (Ukraine, 2 fois) et Istanbul (Türkiye), pour un total de 40 déficiences.

Gamma Star OMI 7703259			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	18	Certificats et documents	9
Certificats et documents	13	Conditions de vie et de travail	7
Convention du Travail Maritime – 2006	12	Convention du Travail Maritime – 2006	4
Engins de sauvetage	7	Sécurité de la navigation	4
Communications radio	5	Systèmes de secours	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Sécurité incendie	3
Systèmes de secours	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Sécurité incendie	3	Engins de sauvetage	2
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2	Alarmes	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	ISM	1
Etat structurel	2	ISPS	1
Conditions de vie et de travail	2	Communications radio	1
ISM	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	1		
	78		40

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. L'équipage ne parvient pas à réparer, le *Gamma Star* est remorqué à Tuzla vers un chantier naval.

En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bâteaux 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bâteaux maritimes agréés par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bâteaux maritimes agréés par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Gamma Star* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.





Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 10 juillet 2020 (performance faible).

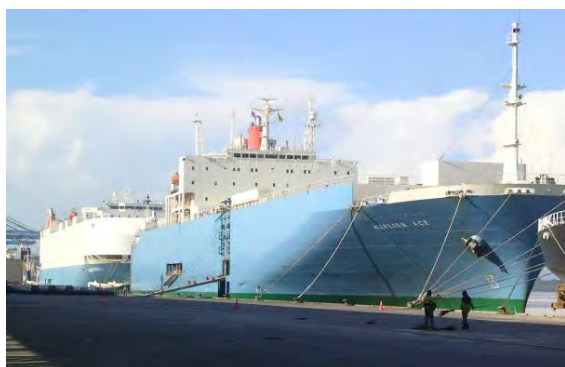
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Localisation, 5 juin 2026 : sur le Danube, entre Sulina (Roumanie) et Reni (Ukraine).



Ghena

OMI 8303989



Merlion Ace, voiturier, 11 novembre 2004, Port Klang (Malaisie) © Conor Mulligan



Ghena, bétailière, août 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Ghena (ex-*Merlion Ace*, ex-*Aurora Ace*). OMI 8303989. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 26 ans. Longueur 190 m. Port en lourd 17.090 t. Construit en 1984 à Onishi (Japon) par Kurushima. 42 ans.

Pavillon Panama depuis novembre 2009 ; liste grise. Précédemment pavillon Singapour (1990). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis août 2010, performance élevée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon).

Le propriétaire est la Merlion Ace Compania Naviera, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Ghena* est exploité par Arab Ship Management Ltd (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 17 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Ghena*, le *Maysora* (OMI 8310542), le *Gulf Livestock 2* (OMI 8009076) et le *Dareen* (OMI 9074913).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 76 fois depuis 1999 pour un total de 177 déficiences, dont 28 fois (pour 69 déficiences) en tant que voiturier et 48 fois (pour 108 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay, 2 fois), à Novorossiïsk (Kraï de Krasnodar, Russie), à Malaga (Espagne) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 10 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela, 2 fois), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois). Aucune déficience n'a été relevée.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 3 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Damiette (Egypte) et à Tarragone (Espagne), pour un total de 2 déficiences.

Ghena OMI 8303989			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	2	Conditions de vie et de travail	1
Engins de sauvetage	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Communications radio	2		
Sécurité de la navigation	2		
Autres types de déficiences	1		
Convention du Travail Maritime - 2006	1		
	10		2

Arab Ship Management est réputé pour sa mauvaise gestion des équipages (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.16-17). L'Organisation Internationale du Travail a été informée de 5 cas d'abandon de marins à bord du *Ghena* depuis 2021 :

- en mai 2021, en route vers Las Palmas (Iles Canaries, Espagne). L'armateur doit 4 mois de salaire aux 74 marins en majorité philippins. Ils sont payés en juillet.
- en février 2022, à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 74 marins. Les salaires sont payés en septembre.
- en avril 2024, à Montevideo. L'armateur doit 2 mois de salaire aux 74 marins. Les salaires ne sont payés qu'en mai, ce qui n'empêche pas le navire de partir pour Iskenderun (Türkiye) le 20 avril avec un chargement de bétail.
- en juillet 2025, en route vers Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 74 marins. Ils sont payés à la fin du mois.
- en septembre 2025, à Istanbul (Türkiye). L'armateur doit 2 mois de salaire. Ils sont payés en décembre 2025.

Le *Ghena* a touché Içdas (Türkiye) le 3 octobre 2025, a fait une escale technique à Tarragone (Espagne) le 9 octobre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 25 novembre, a touché Tarragone (Espagne) le 10 décembre, Iskenderun (Türkiye) le 16 décembre (21 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 1^{er} janvier 2026, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 19 janvier et a touché Mersin (Türkiye) le 10 février (22 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Arab Ship Management Ltd (Jordanie) depuis le 20 août 2010 (performance faible ou très faible).

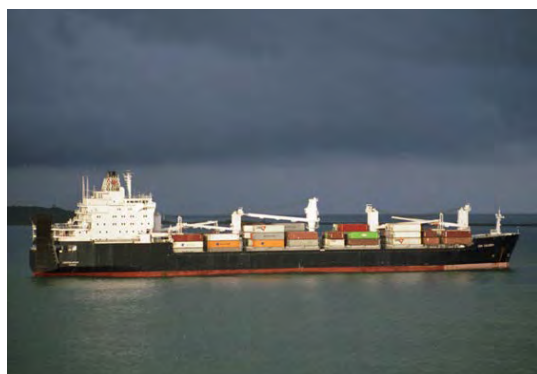
Profil de risque du navire : 3 points, navire à risque standard.

Localisation, 8 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Golden Rio

OMI 7504598



CGM Columbia, cargo polyvalent,
1^{er} décembre 1988, Cristóbal (Panama)
© Tony Garner



Bader III, bétailière, avril 2025, Las Escombreras
(Carthagène, Espagne) © Animal Welfare Foundation
| Tierschutzbund Zürich

Golden Rio (ex-*Bader III*, ex-*Proso*, ex-*Ville de Dunkerque*, ex-*Proso*, ex-*Kingston*, ex-*Renoir*, ex-*CGM Columbia*, ex-*CGM Renoir*, ex-*Renoir*). OMI 7504598. Ex-cargo polyvalent converti en 1998 à l'âge de 20 ans. Longueur 164 m. Port en lourd 18.203 t. Construit en 1978 à St Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. 48 ans.

Pavillon Cameroun depuis janvier 2026 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Palaos (2022), Panama (2022), Bahamas (1989).

Société de classification International Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis avril 2022, performance faible. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et le Bangladesh.

Le propriétaire est depuis le 3 décembre 2025 la Goldenlive Shipping Inc, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Bader III* appartenait à Hijazi & Ghosheh Co (Jordanie) et était exploité par Arab Ship Management mais il a été renommé *Golden Rio* le 1^{er} décembre 2025 et il est passé aux mains de la Goldenlive Shipping Inc. Le *Golden Rio* était au début de son exploitation en 1978 le *Renoir*, un cargo polyvalent sous pavillon français construit à Saint-Nazaire.

2 détentions : en 2008 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et en 2011 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 82 fois depuis 2000 pour un total de 253 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Málaga et à Carthagène (Espagne), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois) et à Alexandrie (Egypte) pour un total de 18 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 10 déficiences.

Golden Rio OMI 7504598			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	5	Etat structurel	4
Etat structurel	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Conditions de vie et de travail	2
ISM	2	Sécurité de la navigation	1
Sécurité de la navigation	2		
Conditions de vie et de travail	1		
Communications radio	1		
	18		10

Le 19 octobre 2012, deux militants de la cause animale avaient été arrêtés à Fremantle (Australie) après s'être introduits à bord du *Bader III* en se faisant passer pour des inspecteurs et après avoir pris des photos des moutons, y compris de brebis gravides qui, selon les informations disponibles, se trouvaient à un stade de gestation pour lequel le transport était interdit en vertu de la réglementation en vigueur.

Le 17 août 2013, le *Bader III* charge 44.713 moutons à Adélaïde et 30.795 moutons à Fremantle. Il se rend au Qatar (arrivée le 7 septembre) et aux Emirats arabes unis (arrivée le 17 septembre). 4179 moutons meurent pendant le voyage, un taux de mortalité de 5,53%, bien supérieur au taux maximum considéré comme admissible (2% à cette date). 97% d'entre eux sont morts de stress thermique (la température a atteint 38°C dans les ponts). Les autres sont morts d'entérite, de pneumonie, d'inanition ou de traumatismes physiques.

Le 16 février 2017, trois membres d'équipage pakistanais du *Bader III* ont sauté dans les eaux du port de Fremantle (Australie) pour tenter d'obtenir l'asile. Ils n'ont pas réussi à franchir les portails de sécurité et ont été expulsés.

Le 28 avril et le 3 mai 2018, le *Bader III* charge 62.668 moutons et 5799 bovins à Adélaïde et à Fremantle à destination d'Eilat (Israël, arrivée le 21 mai) et d'Aqaba (Jordanie, arrivée le 27 mai). 169 moutons meurent, un taux de mortalité de 0,27%, et 15 bovins, un taux de 0,26%. La plupart sont morts de chaud. Dès le 3^{ème} jour de voyage l'équipage et les animaux souffrent de la chaleur (plus de 34°C, sachant que pour les moutons mérinos le stress thermique commence à 30,6°C). Un plan "équatorial" est mis en œuvre pour atténuer les effets des températures élevées. Le *Bader III* modifie sa trajectoire afin d'augmenter la ventilation naturelle, en plus de la mise en marche de ventilateurs supplémentaires, et les animaux ainsi que les enclos ont été aspergés d'eau. Six agneaux sont nés pendant la traversée ; 3 n'ont pas survécu. A cause des fortes chaleurs, une vingtaine de bovins se sont coincés la tête sous les barreaux des stalles alors qu'ils se reposaient.

Selon l'édition du 13 mars 2020 de Mer et Marine, le *Bader III* a été à nouveau modifié dans un chantier turc. Les ponts intermédiaires ont été supprimés pour augmenter l'espace disponible pour les animaux. Ce réaménagement coïncide avec l'engagement régulier du *Bader III* sur des lignes Amérique du Sud-Moyen-Orient courant 2018 pour transporter des bovins alors qu'au début de sa carrière de converti en bétailière, il était habitué au transport majoritaire de moutons entre l'Australie et le Moyen-Orient.



Bader III, 8 janvier 2014, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) © hansfair
Avant la suppression des entrepôts



Bader III, 21 mars 2021, Malaga (Espagne) © Manuel Fernandez
Après la suppression des entrepôts

Fin février 2019, le *Bader III* en provenance du Brésil et à destination de l'Egypte jette l'ancre à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne). Une odeur épouvantable envahit la ville. Un épisode similaire se produit à Algéciras en septembre 2024.

Arab Ship Management est associé à des problèmes récurrents de gestion des équipages et de paiement des salaires (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.16-17). L'Organisation Internationale du Travail a été informée de 7 cas d'abandon de marins à bord du *Bader III* depuis 2021 :

- en mai 2021, à Fujairah (Emirats arabes unis). L'armateur doit 3 mois de salaire aux 74 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais, philippins et soudanais. Les rappels de salaires sont payés en juillet.
- en février 2022, à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela). L'armateur doit 2 à 6 mois de salaire aux 74 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais et philippins. Les rappels de salaires sont payés en juin.

- en août 2022, à Puerto Cabello. L'armateur doit plus de 3 mois de salaire aux 73 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais et philippins. Les rappels de salaires sont payés entre décembre 2022 et mars 2023.
- en avril 2024, en route vers Umm Qasr (Irak). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 73 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais, philippins et syrien. Les rappels de salaire sont payés en mai 2024.
- en juillet 2025, en route vers Port-Saïd (Egypte). L'armateur doit 2 mois de salaire et 11 mois d'indemnités aux 72 marins égyptiens, jordaniens, pakistanais et philippins. Les rappels de salaire sont payés à la fin du mois.
- en septembre 2025, en route vers l'Afrique du Sud. L'armateur doit 2 mois de salaire aux 72 marins. Les rappels de salaire sont payés en octobre.
- en octobre 2025, à Tekirdag (Türkiye). L'armateur doit 2 mois de salaire aux 72 marins. Les rappels de salaire sont payés le 1^{er} janvier 2026.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 22 décembre 2025. Précédemment Arab Ship Management (Jordanie).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Goodness 1

OMI 8312643



Koala Bay, cargo réfrigéré, 20 mai 2012, Willemstad (Curaçao) © Cees Bustraan



Goodness 1, bétailière, 12 janvier 2026, Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) © Marcelo Vieira

Goodness 1 (ex- *B. M. Spiridon*, ex-*Koala Bay*, ex-*Mulungisi*, ex-*Koala*). OMI 8312643. Ex-cargo réfrigéré converti en 2015 à l'âge de 31 ans. Longueur 149 m. Port en lourd 9340 t. Construit en 1984 à Uwajima (Japon) par Uwajima Zosensho. 42 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis juillet 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liban (2015).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis juillet 2024, performance moyenne. Précédemment Polish Register of Shipping (IACS, Pologne). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la compagnie à navire unique Blue Waves Maritime Inc enregistrée au Liberia mais basée au Liban.

2 détentions : en 1999 à Hambourg (Allemagne) en tant que cargo réfrigéré et en 2016 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 69 fois depuis 1998 pour un total de 153 déficiences, dont 37 fois (pour 73 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 32 fois (pour 80 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 11 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Alexandrie (Egypte, 3 fois) et à Carthagène (Espagne, 2 fois), pour un total de 29 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il n'a pas été inspecté.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, à Beyrouth (Liban), à Lavrio (Grèce), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), à Belem (Etat du Para, Brésil), à Damiette (Egypte) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 14 déficiences.



Goodness 1 ex-B. M. Spiridon (jusqu'en juillet 2024) OMI 8312643			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Certificats et documents	3	Systèmes de secours	3
Conditions de vie et de travail	3	Conditions de vie et de travail	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	3	Engins de sauvetage	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Sécurité de la navigation	3	Etat structurel	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Sécurité incendie	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
ISM	1	Certificats et documents	1
Engins de sauvetage	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	29		14

Le *Goodness 1* a touché Beyrouth (Liban) le 4 octobre 2025, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 19 octobre, a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 6 novembre, a touché Carthagène (Espagne) le 25 novembre, Iskenderun (Türkiye) le 3 décembre (27 jours de voyage) et Beyrouth (Liban) le 7 décembre (31 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 23 décembre, Ceuta (Espagne) le 25 décembre, a chargé du bétail à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 15 janvier 2026 et a touché Tasucu (Türkiye) le 7 février (23 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 25 juillet 2024. Précédemment Rami Shipping Management SARL (Liban).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, entre Montevideo (Uruguay) et Mindelo (Cap-Vert).



Goodness 2

OMI 8701387



Almahmoud Transporter, voiturier, 19 janvier 2010, Tartous (Syrie) © MAHMOUD SHD



Transporter, bétailière, mai 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Goodness 2 (ex-*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 3725 t. Construit en 1987 à Shitanoe (Japon) par Minami-Nippon. 39 ans.

Pavillon Panama depuis juillet 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Comores (2009). Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis octobre 2010, performance moyenne. Précédemment Korean Register (IACS, Corée du Sud). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Sea Lion Shipping & Trading depuis juillet 2025, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia et basée au Liban. Précédemment Global Transport for Livestock enregistré au Panama et basé chez Naseem Al Bahar General Trading LLC Co (Emirats arabes unis).

2 détentions : en 2007 à Vladivostok (Kraï du Primorié, Russie) en tant que voiturier et en 2013 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) en tant que bétailière. Les motifs de détention à Barcarena portent des ventilateurs défectueux, des défaillances dans la gestion de la sécurité du navire (ISM) et dans la ligne de charge.

Le navire a été inspecté au moins 105 fois depuis 2005 pour un total de 324 déficiences, dont 25 fois (pour 84 déficiences) en tant que voiturier et 80 fois (pour 240 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 16 fois à Carthagène (Espagne), à Rio de Janeiro (Etat de Rio de Janeiro, Brésil, 3 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), à Tripoli (Liban), à Itaqui (Etat de Maranhão, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois) pour un total de 30 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.133).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 16 fois à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Ceuta (Espagne), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 6 fois), à Tripoli (Liban) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 61 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.155).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Carthagène (Espagne), à Damiette (Egypte), à Dakar (Sénégal), à Mersin (Türkiye) et à Ceuta (Espagne) pour un total de 13 déficiences.

Goodness 2, ex-Transporter (jusqu'en mai 2025) OMI 8701387			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	17	Certificats et documents	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	12	Sécurité incendie	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	12	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Sécurité de la navigation	8	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	7	Etat structurel	2
Conditions de vie et de travail	7	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Communications radio	1
Engins de sauvetage	5	Sécurité de la navigation	1
Etat structurel	5		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	4		
Systèmes de secours	2		
ISM	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Communications radio	1		
	91		13

Le *Goodness 2* a touché Aqaba (Jordanie) le 27 octobre 2025, a touché Carthagène (Espagne) le 8 novembre, Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 10 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 29 novembre, a fait une escale technique à Ceuta (Espagne) le 10 décembre, a touché Aqaba (Jordanie) le 19 décembre (20 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 1^{er} janvier 2026, Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 6 janvier, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 21 janvier et fait route vers Damiette (Egypte). Le 4 février, il s'est arrêté pour soutage au large de Malte. Il est arrivé à Damiette (Egypte) le 8 février et à Beyrouth (Liban) le 10 février.

Gestionnaire ISM inconnu depuis le 2 juillet 2025. Précédemment Unifleet Management Co SA (Türkiye).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

Gulf Livestock 2

OMI 8009076



Dart 4, roulier, 5 juin 2001, Vlissingen (Pays-Bas)
© simonwp



Gulf Livestock 2, bétailière, février 2023
© PATAV

Gulf Livestock 2 (ex-*Aldelta*, ex-*Cervine*, ex-*Dart 4*, 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 4734 t. Construit en 1985 à Galati (Roumanie) par Galati SN. 41 ans.

Pavillon Panama depuis avril 2011 ; liste grise. Précédemment pavillon Malte (2008). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis juin 2014, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Gulf Navigation Livestock 2, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Gulf Livestock 2* est exploité par Arab Ship Management Ltd (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 17 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Gulf Livestock 2*, le *Ghena* (OMI 8303989), le *Maysora* (OMI 8310542) et le *Dareen* (OMI 9074913).

Dernière minute : nous apprenons par un courtier chinois que la *Gulf Livestock 2* est à vendre et sera visitable à partir du 8 juin en Uruguay.

Détenu en 2019 à Carthagène (Espagne) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 51 fois depuis 1999 pour un total de 167 déficiences, dont 17 fois (pour 39 déficiences) en tant que roulier et 34 fois (pour 128 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois à Carthagène (Espagne) et a été inspecté 3 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), à Carthagène (Espagne) et à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), pour un total de 19 déficiences. Les motifs de détention à Carthagène portent notamment sur les certificats et documents et le plan de gestion des eaux de ballast (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.64-65).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois à Haïfa (Israël), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Sines (Portugal, 4 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) et à Yalova (Türkiye), pour un total de 23 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.98-99).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Carthagène (Espagne) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) pour un total de 6 déficiences.

Gulf Livestock 2 OMI 8009076			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	6	Sécurité de la navigation	3
ISM	4	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Sécurité de la navigation	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Gestion des eaux de ballast	4	Systèmes de secours	1
Sécurité incendie	3		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	3		
Conditions de vie et de travail	3		
Ligne de charge	2		
Etat structurel	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Systèmes de secours	1		
Engins de sauvetage	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Sécurité structurelle	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	42		6

Le *Gulf Livestock 2* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 4 octobre 2025, a touché Jorf Lasfar (Maroc) le 28 octobre (24 jours de voyage), Tarragone (Espagne) le 7 novembre, a chargé du bétail à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 12 décembre, a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 3 janvier 2026, a touché Iskenderun (Türkiye) le 18 janvier (37 jours de voyage). Il était à Tuzla (Türkiye) le 28 janvier.





Entre le 22 et le 24 janvier, il a zigzagué au large de la Crète pour des raisons inconnues.
 Capture d'écran Marine Traffic 5 février 2026

Gestionnaire ISM : Arab Ship Management Ltd (Jordanie) depuis le 25 décembre 2020 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Montevideo (Uruguay).



Hajh Amina

OMI 9046356



City of Sunderland, voiturier, 30 avril 2016,
Göteborg (Suède) © Tim Becker



Hajh Amina, bétailière, 14 août 2024, Ceuta
(Espagne) © Borja Vieira

Hajh Amina (ex-*City of Sunderland*). OMI 9046356. Ex-voiturier converti en 2019 à l'âge de 26 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 2417 t. Construit en 1993 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 33 ans.

Pavillon Togo depuis octobre 2019 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Ile de Man (1993).

Société de classification Cosmos Marine Bureau (non IACS, Corée du Sud) depuis juillet 2020, non classée. Le 27 septembre 2019 la précédente société de classification du navire, Lloyd's Register of Shipping (IACS, Royaume-Uni), a considéré qu'il été vendu à la casse. En réalité, il a été converti en bétailière maritime et reprend du service.

Le propriétaire est la Almanoor Navigation Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Honduras.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 58 fois depuis novembre 1998 pour un total de 85 déficiences, dont 30 fois (pour 51 déficiences) en tant que voiturier et 28 fois (pour 34 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois, à Osman Digna (Soudan), au Pirée (Grèce), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et à Tripoli (Liban, 2 fois), pour un total de 10 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.163).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Belem (Etat du Para, Brésil), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Katakolon (Grèce), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Kalamata (Grèce), à Tolu (Département de Sucre, Colombie, 3 fois), à São Sebastião (Etat de Sao Paulo, Brésil) et à Turbo (Département d'Antioquia, Colombie), pour un total de 21 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, à Carthagène (Espagne, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Damiette (Egypte) et à São Sebastião (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois) pour un total de 7 déficiences.

Hajh Amina OMI 9046356			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	6	Convention du Travail Maritime – 2006	4
Certificats et documents	5	Alarmes	1
Sécurité incendie	5	Sécurité de la navigation	1
Convention du Travail Maritime - 2006	3	ISM	1
Etat structurel	2		
Ligne de charge	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
Conditions de vie et de travail	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
ISM	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Systèmes de secours	1		
	31		7

Le *Hajh Amina* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 10 octobre 2025, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 21 octobre, a touché Carthagène (Espagne) le 22 octobre, a touché Djeddah (Arabie saoudite) le 31 octobre (21 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 13 novembre, Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 16 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 5 décembre, a touché Damiette (Egypte) le 25 décembre (20 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 2 janvier 2026, Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 6 janvier. Au 5 février, il est au mouillage devant Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil).

Gestionnaire ISM : Morgan Navigation Co Sa (Liban) depuis le 22 mai 2020 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Tasucu (Türkiye).



Hajh GHSN J

OMI 7607417



Tara, cargo polyvalent, 20 juin 2011, Mangalia (Roumanie) © Adi Man



Hajh Ghsn J, bétailière, 3 août 2019, Berbera (Somaliland) © vovashap

Hajh GHSN J (ex-*Tara*, ex-*Ranim*, ex-*Gudrun Danielsen*, ex-*Kaloum*, ex-*Gudrun Danielsen*). OMI 7607417. Ex-cargo polyvalent converti en 2016 à l'âge de 39 ans. Longueur 83 m. Port en lourd 3705 t. Construit en 1977 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 49 ans.

Pavillon Togo depuis mars 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2003).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis octobre 2004, performance moyenne. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la South East Wind Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Honduras et basée en Egypte.

3 détentions : en 2011 à Koper (Slovénie), en 2012 à Nea (Grèce) et en 2014 à Antalya (Türkiye) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 47 fois depuis 1998 pour un total de 270 déficiences, dont 44 fois (pour 258 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 2 fois (pour 12 déficiences) en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté depuis 2020.

Gestionnaire ISM : Morgan Navigation Co SA (Liban) depuis le 24 mai 2019 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Berbera (Somaliland). Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.

Il navigue en mer Rouge entre Berbera et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre.

Harmony Livestock

OMI 7349871



Joy 5, cargo polyvalent, 22 juin 2009,
Détroit du Bosphore © Wil Weijsters



Harmony Livestock, bétailière, 15 janvier 2022,
Canal de Suez © foggy

Harmony Livestock (ex-*Joy 5*, ex-*Lillgaard*, ex-*Gabriella*). OMI 7349871. Ex-cargo polyvalent converti en 2012 à l'âge de 39 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1596 t. Construit en 1973 à Wewelsfleth (Allemagne) par Peters, Hugo. 53 ans.

Pavillon Tanzanie depuis février 2014 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Sierra Leone (2006).

Société de classification Vega Register (non IACS, Türkiye) depuis juillet 2024, non classée. Précédemment Maritime Lloyd Georgia (non IACS, Géorgie). Vega Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Green Way Shipping Co, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

4 détentions : en 2008 à Odessa (Ukraine) et Koper (Slovénie), en 2010 à Damiette (Egypte) en tant que cargo polyvalent, en 2024 à Varna (Bulgarie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 1999 pour un total de 367 déficiences, dont 30 fois (pour 113 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 44 fois (pour 254 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois, à Aqaba (Jordanie, 2 fois) et à Midia (Roumanie, 4 fois), pour un total de 28 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.66).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois, à Midia (Roumanie, 3 fois), à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Batumi (Géorgie) et à Reni (Ukraine), pour un total de 41 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, à Batumi (Géorgie, 2 fois), à Midia (Roumanie, 2 fois), à Varna (Bulgarie, 2 fois, où il a été détenu), à Beyrouth (Liban), au Pirée (Grèce), à Izmail et à Reni (Ukraine), pour un total de 78 déficiences. Les motifs de détention à Varna portent notamment sur la sécurité de la navigation (cartes de navigation et plans manquants ou obsolètes), les canots de sauvetage endommagés, sur l'indisponibilité du matériel anti-incendie et les certificats de l'équipage.



Harmony Livestock OMI 7349871			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	13	Sécurité de la navigation	21
Convention du Travail Maritime – 2006	10	Sécurité incendie	11
Sécurité de la navigation	9	Certificats et documents	9
Engins de sauvetage	8	Engins de sauvetage	6
Sécurité incendie	7	Convention du Travail Maritime – 2006	6
Systèmes de secours	6	Etat structurel	6
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	6
Conditions de vie et de travail	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Communications radio	3	Systèmes de secours	3
Etat structurel	2	Communications radio	3
Autres types de déficiences	1	ISM	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	69		78



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Harmony Livestock* était au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.

Gestionnaire ISM : Green Way Shipping Co (Türkiye) depuis le 18 juillet 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Reni (Ukraine).

Helen

OMI 7614848



Barhom, cargo polyvalent, novembre 2007, déchargeant à Ortona (Italie) © vovashap



Barhom, bétailière, août 2011, Koper (Slovénie)
© Edvin SKRLJ

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 2537 t. Construit en 1978 à Foxhol (Pays-Bas) par Suurmeijer. 48 ans. Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Guinée-Bissau depuis novembre 2022 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2011).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment Bulgarski Koraben Registar. International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Halm WMF Marine Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Helen* est exploité par la Limano Marine Services Ltd (Liban) qui déclare une flotte de 5 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, les *Helen*, *Maysa* (OMI 6829082), *Mariona* (OMI 7113624), *Abdulrahman King* (OMI 7211907) et *Dalal F* (OM 7910888).

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 en tant que cargo polyvalent et en 2014 à Tarragone (Espagne) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 1998 pour un total de 319 déficiences, dont 31 fois (pour 80 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 43 fois (pour 239 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie, 2 fois), Beyrouth (Liban), Carthagène (Espagne), Sète (France, 2 fois) pour un total de 20 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.37).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.100).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, à Batumi (Géorgie), à Beyrouth (Liban, 3 fois), à Carthagène (Espagne), à Reni (Ukraine, 2 fois), à Kalamata (Grèce), pour un total de 38 déficiences.

Helen OMI 7614848			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	10	Conditions de vie et de travail	6
Certificats et documents	8	Sécurité de la navigation	5
Engins de sauvetage	8	Certificats et documents	4
Sécurité incendie	7	Engins de sauvetage	4
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Conditions de vie et de travail	7	Systèmes de secours	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Systèmes de secours	3	Sécurité incendie	2
Etat structurel	3	Communications radio	2
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2	Etat structurel	2
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	2	Alarmes	1
Alarmes	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1
ISM	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
ISPS	1		
Autres types de déficiences	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Communications radio	1		
	67		38

Le 5 février 2012, le *Barhom* charge 4000 moutons et 400 vaches à Braila (Roumanie) dans le delta du Danube. Il doit gagner la Libye. Le fleuve est pris par les glaces, le *Barhom* ne peut appareiller que le 5 mars. A cause de ce retard, les animaux sont restés à bord pendant un mois avant que le navire ne puisse partir.

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).

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 24 mars 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Sète (France).



Icon I OMI 8807351



AK Suave, cargo polyvalent, janvier 2020, Brindisi (Italie) © CapTom



Med Rose, bétailière, mai 2026, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Icon I (ex-*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 bétailière maritime en 2021 à l'âge de 31 ans et toujours enregistré par l'OMI comme cargo polyvalent. Longueur 91 m. Port en lourd 3194 t. Construit en 1990 à Shanghai (China) par Donghai. 36 ans

Pavillon Palaos depuis août 2021 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (juin 2021).

Société de classification International Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis novembre 2023, performance faible. Précédemment Dromon Bureau of Shipping. International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Overseas Company SA, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall et basée en Grèce qui est également son gestionnaire ISM.

2 détentions : en 2019 à Rijeka (Croatie) et en 2020 à Trieste (Italie).

Le navire a été inspecté au moins 21 fois depuis 2018 pour un total de 125 déficiences, dont 10 fois (pour 68 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 11 fois (pour 57 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois à Mersin (Türkiye, 2 fois), à Igoumenitsa (Grèce), à Rijeka (Croatie), Damiette (Egypte), à Trieste (Italie) et à Marioupol (Ukraine), pour un total de 53 déficiences.

Entre 2021 et 2023, en tant que bétailière, il a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban, 4 fois), à Tripoli (Liban), à Constantza (Roumanie), à Rasa (Croatie) et à Lávrio (Grèce), pour un total de 41 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.124).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, à Rasa (Croatie, 2 fois), à Beyrouth (Liban) et au Pirée (Grèce), pour un total de 26 déficiences.

Icon I, ex-Med Rose OMI 8807351			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	19	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Certificats et documents	15	Certificats et documents	4
Sécurité incendie	10	Sécurité incendie	4
Conditions de vie et de travail	8	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Etat structurel	7	Engins de sauvetage	2
Systèmes de secours	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Engins de sauvetage	5	Sécurité de la navigation	2
Convention du Travail Maritime – 2006	5	Conditions de vie et de travail	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Systèmes de secours	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	ISM	1
ISM	3		
Autres types de déficiences	3		
Communications radio	3		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	1		
	94		26

Gestionnaire ISM : Overseas Company SA (Grèce) depuis le 5 novembre 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Rasa (Croatie).



Jawan

OMI 9262895



Corvus J, porte-conteneurs, 26 mai 2012, Hoek van Holland (Pays-Bas) © Jerzy Rakowski



Jawan, bétailière, 7 juillet 2022, Portland (Etat de Victoria, Australie) © Owen Foley

Jawan (ex-Charon J, ex-Corvus J, ex-Dana Gothia, ex-Corvus J, ex-Maersk Westland). OMI 9262895. Ex-porte-conteneurs converti en 2015 à l'âge de 12 ans. Longueur 134 m. Port en lourd 8372 t. Construit en 2003 à Berne (Allemagne) par Hegemann Roland. 23 ans.

Pavillon Panama depuis septembre 2014 ; liste grise. Précédemment pavillon Chypre (2012). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis octobre 2015, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Jawan Compania Naviera SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Jawan* est exploité par la MC-Schiffahrt (GmbH & Co) (Allemagne) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 5 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 bétailières, le *Jawan* et le *Nine Eagle* (OMI 9397092).

2 détentions : en 2016 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2025 à Townsville (Etat du Queensland, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 64 fois depuis 2003 pour un total de 98 déficiences, dont 24 fois (pour 34 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 40 fois (pour 64 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 3 fois à Darwin (Territoire du Nord, Australie), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et à Townsville (Etat du Queensland, Australie). Aucune déficience n'a été signalée (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.71).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois, à Townsville (Etat du Queensland, Australie, 5 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), à Portland (Etat de Victoria, Australie, 3 fois), à Panjang (Indonésie) et à Eilat (Israël), pour un total de 13 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois, à Townsville (3 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 2 fois, où il a été détenu) et à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 5 déficiences. Les motifs de détention à Fremantle portent notamment sur des défaillances de la ventilation.

<i>Jawan</i> OMI 9262895			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Systèmes de secours	2	Engins de sauvetage	1
Conditions de vie et de travail	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
ISM	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Autres types de déficiences	1		
	13		5

Le 5 décembre 2012, le porte-conteneurs *Corvus J*, futur *Jawan*, en route pour Anvers (Belgique) entre en collision avec le voiturier *Baltic Ace* en mer du Nord. Le *Baltic Ace* coule en quelques minutes emportant 11 des 24 marins de son équipage. La proue du *Corvus J* est enfoncée mais il reprend son service après réparation. Il est converti en bétailière maritime en 2015.

Le 26 août 2018, le *Jawan* quitte Portland (Etat de Victoria, Australie) avec 45 membres d'équipage et 6226 bovins à destination de Qinhuaogdao (Chine, arrivée le 15 septembre). Malgré un taux de mortalité trop "bas" pour déclencher une enquête (0,22%), les problèmes s'accumulent pendant le voyage : manque de sciure, stalles boueuses, mauvais stockage des médicaments, seringues sales et cassées, sous-dosage des antibiotiques, abreuvoirs vides ou souillés... Les animaux ont également souffert de la chaleur (température jusqu'à 33,5°C). Ils bavaient.

Fin novembre 2018, après 2 tentatives de départ marquées par un roulis témoignant d'un manque de stabilité, le *Jawan* chargé de 4327 bovins n'est pas autorisé à appareiller de Portland (Etat de Victoria, Australie). Les bovins ont regagné la terre ferme. Il s'est avéré que l'exportateur chargeur avait déclaré un poids inférieur à la réalité et que le navire était en surcharge. Des pertes d'équilibre liées au mauvais fonctionnement des vannes de ballast ont également été signalées. Une 3^{ème} tentative de départ a lieu le 10 décembre mais un roulis inquiétant se produit à nouveau. Le *Jawan* part le 20 décembre à Singapour pour réparation. Son autorisation de transport de bétail délivrée par les autorités australiennes est suspendue en attendant l'achèvement des travaux dans le chantier JSL de Singapour.

Le 21 janvier 2019, le *Jawan* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 5400 bovins à destination de Panjang (Indonésie, arrivée le 27 janvier). La mer est agitée les premiers jours et les animaux ont du mal à manger. Dans certaines stalles, ils sont trempés par les embruns. L'équipage utilise des bâches en plastique pour les protéger.

Le 30 mars 2019, le *Jawan* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) avec 5394 bovins à destination de Panjang (Indonésie, arrivée le 3 avril) et de Jakarta (arrivée le 5 avril). Il n'y a pas de vétérinaire. Les animaux du pont 4 ont le plus souffert de la chaleur. Des problèmes de gestion des animaux ont été signalés pendant le débarquement : des employés indonésiens ont frappé avec insistance certains des bovins qui hésitaient à descendre. Deux ont eu la queue cassée.

Le *Jawan* est le sister-ship du *Gulf Livestock 1*, qui a coulé au sud-ouest du Japon avec 41 marins et 4867 vaches le 2 septembre 2020 alors qu'il faisait route de Napier (Nouvelle-Zélande) à Tangshan (Chine). Seuls 2 marins philippins avaient été sauvés.

Gestionnaire ISM : MC-Schiffahrt (GmbH & Co) (Allemagne) depuis le 1^{er} décembre 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Grèce, entre Ceuta (Espagne) et Iskenderun (Türkiye).



Jersey

OMI 7639616



Porthos, cargo polyvalent, 24 décembre 2014, canal de Kiel (Allemagne) © Marcus-S



Jersey, bétaillère, mai 2026, Midia (Roumanie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 2378 t. Construit en 1977 à Matsuura (Japon) par Nitchitsu. 49 ans.

Pavillon Togo depuis août 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Sierra Leone (2007).

Société de classification Vega Register Inc (non IACS, Türkiye) depuis mai 2019, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). Vega Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye.

Le propriétaire est la WS World Seas Compania Naviera, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Jersey* est exploité par la Diabco Management Ltd (Türkiye) qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM dont 2 bétaillères, le *Jersey* et le *Neameh* (OMI 7903029).

13 détentions : en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2005 à Harwich (Royaume-Uni), en 2007 à Esbjerg (Danemark), en 2008 à Novorossiisk (Russie) et à Limassol (Chypre), en 2009 à Alexandrie (Egypte), en 2011 à Novorossiisk (Russie), soit 7 fois en tant que cargo polyvalent, en 2012 à Midia (Roumanie), en 2014 à Carthagène (Espagne) et à Tarragone (Espagne), en 2015 à Batumi (Géorgie), en 2016 à Setubal (Portugal) et à Haïfa (Israël), soit 6 fois en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 97 fois depuis 1998 pour un total de 692 déficiences, dont 58 fois (pour 369 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 39 fois (pour 323 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois, à Aqaba (Jordanie, 2 fois), à Midia (Roumanie, 2 fois) et à Tripoli (Liban), pour un total de 27 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.73-74).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois, à Aqaba (Jordanie, 2 fois) et à Midia (Roumanie, 6 fois), pour un total de 53 déficiences (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.102-103).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Midia (Roumanie, 2 fois) et à Reni (Ukraine), pour un total de 21 déficiences.

Jersey OMI 7639616			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	15	Certificats et documents	5
Sécurité de la navigation	14	Sécurité incendie	3
Convention du Travail Maritime – 2006	9	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Sécurité incendie	8	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Conditions de vie et de travail	5	Sécurité de la navigation	2
Engins de sauvetage	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Communications radio	4	ISM	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	ISPS	1
ISM	3	Engins de sauvetage	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3	Autres types de déficiences	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Communications radio	1
Etat structurel	3		
Systèmes de secours	2		
Autres types de déficiences	2		
ISPS	1		
	80		21



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Jersey* qui était parti de Midia (Roumanie) le 19 mars est une des 3 bétailières piégées dans le Grand Lac Amer.

Le 17 décembre 2025, le *Jersey* en route de Midia (Roumanie) vers Aqaba (Jordanie) avec 21 membres d'équipage et du bétail subit une panne mécanique. Il dérive à 19 milles à l'ouest de Patmos (Grèce). Informée avec retard, l'autorité portuaire de Patmos dépêche sur place un patrouilleur des gardes-côtes et le remorqueur *Pothitos II* (OMI 9186572). Le *Jersey* est escorté à Kalymnos et a l'interdiction de repartir jusqu'à ce que sa société de classification de second rang présente un certificat de réparation des avaries et de maintien de la classification. Il quitte Kalymnos le 3 janvier.

Banni par l'Espagne des ports du Mémorandum de Paris du 30 décembre 2014 au 18 février 2016 pour détentions multiples. Banni une seconde fois par le Portugal du 23 juin 2016 au 10 juillet 2018.

Gestionnaire ISM : Diabco Management Ltd (Türkiye) depuis le 27 mai 2019 (performance faible ou très faible).

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

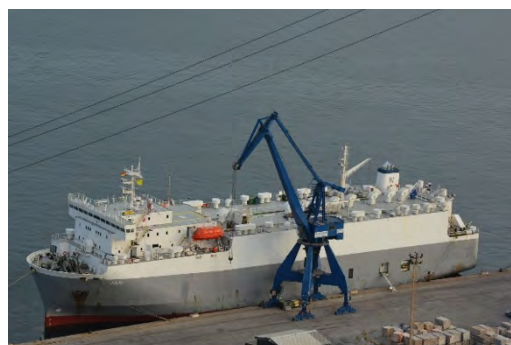
Localisation, 8 juin 2026 : dans le canal de Suez, en provenance d'Aqaba (Jordanie), dans une zone à risques de guerre.



Jouri OMI 9174775



City of Paris, voiturier, 3 juin 2015, Zeebrugge (Belgique) © Rolf Bridde



Jouri, bétailière, juin 2022, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Jouri (ex-*City of Paris*). OMI 9174775. Ex-voiturier converti en 2020 à l'âge de 21 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 4033 t. Construit en 1999 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 27 ans.

Pavillon Panama depuis octobre 2021 ; liste grise. Précédemment pavillon Liban (2019). Société de classification Indian Register of Shipping (IACS, Inde) depuis mars 2020 ; performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni). Lloyd's Register of Shipping considère en décembre 2018 que le navire a été vendu pour démolition. Il est en fait converti en bétailière maritime.

Le propriétaire est la Etab Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Jouri* est exploité par la Safe Sea Services Sarl (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 20 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Jouri*, le *Freesia* (OMI 9046368), l'*Orchid* (OMI 9174763) et le *Tulip* (OMI 8614273).

Détenu en 2007 à Brest (France) en tant que bétailière pour défaut d'alarme au-delà des rejets autorisés en hydrocarbures.

Le navire a été inspecté au moins 61 fois depuis 1999 pour un total de 66 déficiences, dont 32 fois (pour 48 déficiences) en tant que voiturier et 29 fois (pour 18 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), au Pirée (Grèce) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), pour un total de 8 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois) pour un total de 5 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.104-105).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, à Beyrouth (Liban), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois), à Damiette (Egypte) et à Carthagène (Espagne) pour un total de 5 déficiences.

En janvier 2026, il a été inspecté à Alexandrie (Egypte). Aucune déficience n'a été relevée.

<i>Jouri</i> OMI 9174775			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	3	Sécurité de la navigation	1
Sécurité de la navigation	3	Certificats et documents	1
Sécurité incendie	1	ISM	1
Conditions de vie et de travail	1	Conditions de vie et de travail	1
Engins de sauvetage	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
	13		5

Le 4 août 2020, le *Jouri* était à quai à Beyrouth au moment de l'explosion de près de 3000 tonnes de nitrate d'ammonium dans un hangar portuaire. L'ex-voiturier *City of Paris* exploité par la compagnie japonaise Nissan Motor Car Carrier venait d'être converti en bétailière maritime sous le nom de *Jouri*. 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.

L'Organisation Internationale du Travail rapporte en décembre 2024 qu'un des marins du *Jouri* n'a pas reçu son salaire pour les mois de juillet à novembre. Il aurait aussi été frappé et humilié. Il a été rapatrié et payé en janvier 2025.

Le *Jouri* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 2 octobre 2025, a touché Agadir (Maroc) le 13 octobre (11 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 20 octobre, a chargé du bétail le 12 novembre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena, a touché Agadir le 23 novembre (11 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 4 décembre, a chargé du bétail à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) le 23 décembre, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 10 janvier 2026, a touché Alexandrie (Egypte) le 18 janvier (27 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 30 janvier et fait route vers Barcarena (Etat du Para, Brésil). Au 11 février, il est entre les Iles Canaries et le Maroc occidental.





Trajectoire improbable : départ de Carthagène (Espagne) le 29 janvier, approche d'Oran le 2 février, part sans toucher Oran, zigzague entre le 3 et le 9 février au large d'Al Hoceïma (Maroc)
Capture d'écran Marine Traffic 11 février 2026

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 1^{er} mars 2020 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

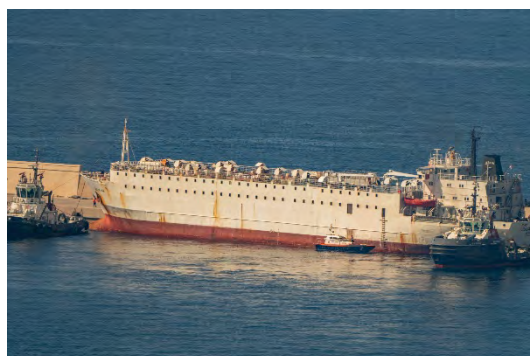


Julia Ak

OMI 7434949



Lady Dya, cargo polyvalent, 20 octobre 2008,
Varna (Bulgarie) © Bobie Tabakov



Julia Ak, bétailière, juin 2023
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich

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 7850 t. Construit en 1976 à Oldenburg (Allemagne) par Brand. 50 ans.

Pavillon Liban depuis mai 2000 ; liste grise. Précédemment pavillon Malte (1992).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis 2011, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Turquie.

Le propriétaire est la Talia Shipping Line Co SARL enregistrée au Liban qui déclare en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM une flotte de 2 bétailières, le *Julia Ak* et le *Karim Allah* (OMI 6519144) mais n'est propriétaire que du *Julia Ak*.

6 détentions : en 1999 à Gioia Tauro (Italie), en 2000 à Aveiro (Portugal), en 2001 à Huelva (Espagne) en tant que cargo polyvalent, en 2012 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2018 à Rio de Janeiro (Etat de Rio de Janeiro, Brésil) et en 2020 à Alexandrie (Egypte) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 96 fois depuis 1998 pour un total de 313 déficiences, dont 31 fois (pour 142 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 65 fois (pour 171 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 10 fois, à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), au Pirée (Grèce), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Tarragone (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), pour un total de 41 déficiences. Les motifs de détention à Alexandrie portent notamment sur la fonctionnalité de l'AIS et des communications radio (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.164).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois, à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Pointe-Noire (République du Congo), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), pour un total de 19

déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.106-107).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Sète (France) et à Mersin (Türkiye) pour un total de 6 déficiences.

Julia Ak OMI 7434949			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	9	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	7	Gestion des eaux de ballast	1
Conditions de vie et de travail	6	Etat structurel	1
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Engins de sauvetage	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Engins de sauvetage	5		
Etanchéité eau de mer/intempéries	4		
Communications radio	3		
Etat structurel	3		
ISM	2		
ISPS	2		
Opérations de fret dont les équipements	2		
Sécurité de la navigation	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Systèmes de secours	1		
	60		6

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 chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 10 octobre 2025, a touché Casablanca (Maroc) le 23 octobre (13 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 27 octobre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena le 6 décembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 23 décembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 30 décembre (24 jours de voyage), Beyrouth (Liban) le 4 janvier 2026 (29 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 20 janvier et a touché Vila do Conde (Etat du Para, Brésil) le 7 février.

Le *Julia Ak*, parti de Vila do Conde (Brésil), fait route vers Djeddah (Arabie saoudite) en mer Rouge. Le 11 mars 2026, il est en escale technique à Carthagène (Espagne). Il transporte des bovins. Il se dirige vers une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Talia Shipping Line Co SARL (Liban) depuis le 30 avril 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

Julia L.S.

OMI 7901693



Mingo, cargo polyvalent, janvier 2007,
Barendrecht (Pays-Bas)
© Joop Klaasman



Julia L.S., bétailière, juin 2023, Midia (Roumanie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 3550 tonnes. Construit en 1980 à Zumaya (Espagne) par Balenciaga. 46 ans.

Pavillon Tanzanie depuis novembre 2016 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Togo (2011).

Société de classification Maritime Lloyd Georgia (non IACS, Géorgie) depuis octobre 2016, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping. En mars 2016, sa certification par Dromon Bureau of Shipping est retirée car le navire est annoncé vendu pour démolition. Il est en fait converti en bétailière maritime et continue ses activités.

Le propriétaire est la Tamar Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Julia L.S* est exploité par la MGM Marine Shipping Srl (Roumanie) qui déclare une flotte de 3 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 bétailières, le *Julia L.S* et le *Tuleen* (OMI 7396630).

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 tant que cargo polyvalent, en 2017 à Haïfa (Israël) et à Setubal (Portugal) et en 2018 de nouveau à Setubal en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 78 fois depuis 1998 pour un total de 335 déficiences, dont 54 fois (pour 148 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 24 fois (pour 187 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Constantza (Roumanie), Haïfa (Israël), Koper (Slovénie), Midia (Roumanie, 2 fois), Setubal (Portugal) pour un total de 52 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.75).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.108).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Constantza (Roumanie, 2 fois), à Midia (Roumanie), à Batumi (Géorgie) et à Lávrio (Grèce), pour un total de 37 déficiences.

Julia L.S. OMI 7901693			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	14	Certificats et documents	12
Certificats et documents	12	Convention du Travail Maritime – 2006	7
Convention du Travail Maritime – 2006	8	Etat structurel	5
Moteurs de propulsion et auxiliaire	7	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	2
Systèmes de secours	6	Systèmes de secours	2
Etat structurel	6	Engins de sauvetage	2
Engins de sauvetage	4	Sécurité de la navigation	2
Sécurité incendie	3	ISM	1
ISM	3	ISPS	1
Communications radio	3	Communications radio	1
Conditions de vie et de travail	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
Operations de fret dont les équipements	1		
Autres types de déficiences	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	74		37

Banni par la Croatie des ports du Mémorandum de Paris du 31 août 2011 au 15 février 2012 pour détentions multiples.

Le *Julia L.S.* a quitté Raša (Croatie) à destination de Haïfa (Israël) le 7 avril 2026 avec environ 950 à 1000 agneaux. Il était prévu que les animaux soient transférés dès leur arrivée au centre de quarantaine de Dor. Cependant, alors que le navire était en route, le centre de quarantaine de Dor a été déclaré zone infectée par la fièvre aphteuse. En conséquence, les animaux qui s’y trouvaient déjà n’ont pas pu être déplacés. Il ne restait aucune place disponible pour les agneaux transportés à bord du *Julia L.S.* Le navire est arrivé à Haïfa le 13 avril 2026 à 4h30 et est entré dans le port à 6h30. Les animaux sont restés confinés à bord pendant plusieurs jours pendant que les autorités cherchaient un centre de quarantaine alternatif. Les 15 et 16 avril, Israël a connu une vague de chaleur extrême, avec des températures atteignant 36 °C. Les agneaux sont restés entassés à bord du navire dans ces conditions. Haïfa se trouvait également dans une zone de conflit actif, et plusieurs alertes aux missiles ont été signalées dans la région pendant que le navire était à quai. Finalement, dans la matinée du 16 avril, le centre de quarantaine de Jish a été évacué et mis à disposition. Les animaux y ont été transférés plus tard dans la journée, vers 16 h. Selon certaines informations, au moins trois alertes de missile ont été déclenchées dans la région pendant l’opération de déchargement. Le centre de quarantaine de Jish est situé près de la frontière libanaise et a lui-même été exposé à des risques liés au conflit en cours. Les animaux devaient y rester pendant au moins 8 jours, à condition que la quarantaine ne soit pas affectée par les restrictions liées à la fièvre aphteuse.



Quelques semaines plus tard, le *Julia L.S.* a connu une crise similaire. Selon des sources de la filière agro-industrielle, le navire avait initialement annoncé pour date d'arrivée le 4 mai 2026, une durée de voyage normale entre la Croatie et Israël. En réalité, le *Julia L.S.* n'est arrivé que le 8 mai à cause d'une panne technique. En raison de ce retard, le navire a perdu la place qui lui avait été attribuée dans le centre de quarantaine de destination. Lorsqu'il est arrivé en Israël, le centre de quarantaine désigné n'était plus disponible pour accueillir les animaux. Suite aux critiques suscitées par l'incident d'avril, les animaux ont été transférés vers un centre de quarantaine déjà occupé. Si ce transfert a permis d'éviter un nouveau séjour prolongé à bord mais il a soulevé de nouvelles inquiétudes concernant la santé animale, la biosécurité et les risques de transmission de maladies.

Gestionnaire ISM : MGM Marine Shipping Srl (Roumanie) depuis le 30 septembre 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Midia (Roumanie).



Kamadhenu

OMI 9115377



GL Lan Xiu, b taill re, 29 mai 2018, Darwin (Australie)

  Chris Houghton

Kamadhenu (ex-*GL Lan Xiu*, ex-*Oyashio Maru*). OMI 9115377. Ex-porte-conteneurs converti en 2011   l'âge de 16 ans. Longueur 120 m. Port en lourd 4106 t. Construit en 1995 à Setoda (Japon) par Naikai. 31 ans.

Pavillon Panama depuis mai 2011 ; liste grise. Précédemment pavillon Hong Kong (2008). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis mai 2011, performance élevée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon).

Le propriétaire est la Karya Teknik Maritime Pte Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée à Singapour. L'exploitant est la PT Pelayaran Karya Teknik Operator (Indonésie). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

2 détentions : en 2011 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie) et en 2018 à Portland (Etat de Victoria, Australie) en tant que b taill re.

Le navire a été inspecté au moins 39 fois depuis 2011 pour un total de 132 déficiences en tant que b taill re.

Entre 2021 et 2025, il n'a pas été inspecté.

Le 23 janvier 2012   6h45, le *GL Lan Xiu* est ravitaillé par le *Valliant III*   Hamilton (Etat du Queensland, Australie). En quelques minutes, au moins 5 tonnes de fioul se déversent dans le fleuve Brisbane. Des barrages flottants sont mis en place. Cinq pélicans et un cormoran sont englués. L'embarquement de 2000 bovins à destination du Japon est retardé le temps de maîtriser la marée noire (du 23 janvier au 10 février). Le capitaine et le chef mécanicien sont inculpés de pollution marine. Ils sont remis en liberté sous caution le 24 janvier de 20.000 dollars australiens. L'accident serait dû à une erreur humaine. En novembre 2012, l'armateur Glocal Hong Kong écope d'une amende de 60.000 dollars australiens (62.000 US\$). En même temps, Glocal Hong Kong est en négociations avec l'Etat du Queensland pour s'acquitter des frais de traitement de la marée noire estimés à 384.000 dollars australiens (près de 400.000 US\$).

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 12 décembre 2018.

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

Le *Kamadhenu* se trouvait à Batu Ampar (Iles Riau, Indonésie), AIS coupé, depuis le 28 avril 2025. Son AIS a recommencé à émettre le 30 avril 2026 et a cessé d'émettre le 1^{er} mai. Il était à Sekupang, juste à côté de Batu Ampar.



Karazi

OMI 8215807



Huelin Endeavour, cargo polyvalent, novembre 2012, Cardiff (Royaume-Uni) © Rainer Petzold



Karazi, bétailière, mars 2024, golfe d'Aqaba © Achim Egenolf

Karazi (ex-*Jaohar Discovery*, ex-*Huelin Endeavour*, ex-*Coastal Wave*, ex-*Pellworm*, ex-*Neptunus*, ex-*Craigantlet*). OMI 8215807. Ex-cargo polyvalent converti en 2013 à l'âge de 30 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1874 t. Construit en 1983 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas Schiffswerft. 43 ans. Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

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

Le propriétaire est la Karazi Shipping Co Ltd, enregistrée en Roumanie qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 4 bétailières, le *Karazi*, le *Gamma Star* (OMI 7703259), l'*Omega Star* (OMI 8917742) et l'*Epsilon K* (OMI 9045156).

2 détentions : en 2010 à Southampton (Royaume-Uni) en tant que cargo polyvalent et en 2019 à Midia (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 66 fois depuis 1998 pour un total de 320 déficiences, dont 27 fois (pour 79 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 39 fois (pour 241 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 9 fois, à Aqaba (Jordanie), Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaïv (Ukraine), Tripoli (Liban, 2 fois) pour un total de 55 déficiences. La détention à Midia se justifie par des déficiences en matière de sécurité de la navigation et de communications radio (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.77).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.110).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois, à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban), Midia (Roumanie), Reni (Ukraine), au Pirée (Grèce) et à Izmail (Ukraine), pour un total de 42 déficiences.

Karazi OMI 8215807			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	18	Sécurité de la navigation	8
Certificats et documents	16	Certificats et documents	7
Convention du Travail Maritime – 2006	9	Sécurité incendie	5
Engins de sauvetage	8	Systèmes de secours	4
Conditions de vie et de travail	8	Engins de sauvetage	4
Systèmes de secours	5	Conditions de vie et de travail	4
Sécurité incendie	4	Communications radio	3
Communications radio	4	ISM	2
Autres types de déficiences	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Alarmes	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
ISM	1	Etat structurel	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Etat structurel	1		
	80		42

Du 17 janvier au 29 avril 2026, le *Karazi* était "en réparation" à Suez.

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 10 juillet 2020 (performance faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer de Marmara, en route de Reni (Ukraine) vers Cannakale (Türkiye).



Karim Allah

OMI 6519144



Mundial Car, roulier, avril 1999, sur l'Elbe
© Andreas Spörri



Karim Allah, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 1722 t. Construit en 1965 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 61 ans.

Pavillon Liban depuis avril 1965 ; liste grise.

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis mai 2015, performance moyenne. Précédemment International Register of Shipping. International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Khalifeh Livestock Trd Co SARL, une compagnie à navire unique enregistrée au Liban. Le *Karim Allah* est exploité par la Talia Shipping Line Co SARL (Liban) qui déclare en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM une flotte de 2 bétailières, le *Karim Allah* et le *Julia AK* (OMI 7434949).

5 détentions : en 2000 à Anvers (Belgique) et Hambourg (Allemagne), en 2001 de nouveau à Anvers en tant que roulier et à deux reprises en 2002 en Sète (France) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 41 fois depuis 1998 pour un total de 265 déficiences, dont 12 fois (pour 117 déficiences) en tant que roulier et 29 fois (pour 148 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois, à Rasa (2 fois) et Rijeka (Croatie) et à Mykolaïv (Ukraine), pour un total de 17 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.79).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois, à Alexandrie (Egypte), Bizerte (Tunisie) et Tarragone (Espagne, 3 fois), pour un total de 25 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.112).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Tarragone (Espagne), Reni (Ukraine, 2 fois), Sète (France) et Bizerte (Tunisie), pour un total de 13 déficiences.



Karim Allah OMI 6519144			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	7	Sécurité incendie	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	7	Sécurité structurelle	3
Certificats et documents	6	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité de la navigation	5	Certificats et documents	1
Conditions de vie et de travail	5	Systèmes de secours	1
Convention du Travail Maritime – 2006	3	ISM	1
Systèmes de secours	2	Engins de sauvetage	1
Communications radio	2	Conditions de vie et de travail	1
Etat structurel	2		
Engins de sauvetage	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
	42		13

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 l'armateur dirige le *Karim Allah* vers Tripoli (Libye) dans l'espoir de trouver un autre acheteur. Les bovins sont soupçonnés d'être porteurs 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. Il jette ensuite l'ancre au large de Cagliari (Sardaigne, Italie) le 4 février et y reste jusqu'au 20 février. Puis 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 pas 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 annoncée de Beyrouth mais il fait route vers le nord, mouille au large de Valence, puis au large de l'île de Minorque, en attente d'ordre. Il touche ensuite Tarragone (Espagne) puis repart en direction de Beyrouth, avec du bétail.

Gestionnaire ISM : Talia Shipping Line Co SARL (Liban) depuis le 16 février 2017 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, en route de Sète (France) vers Casablanca (Maroc).

Lady Maria

OMI 6518425



Lady Azza, cargo polyvalent, juillet 2006, Tartous (Syrie) © Mahmoud SHD



Lady Azza, bétailière, juin 2023, Midia (Roumanie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Lady Maria (ex-*Lady Azza*, ex-Captain Amin, ex-Tartousi, 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 1265 t. Construit en 1965 à Schacht-Audorf (Allemagne) par Krogerwerft. 61 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis décembre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2015).

Société de classification International Classification Bureau (non IACS, Panama), non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre).

Le propriétaire est la Mary Maritime Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Belize. Le *Lady Maria* est exploité par la Mina Group Shipping Ltd (Liban) qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétailières, le *Lady Maria*, le *Mariona* (OMI 7113624) et le *Mariona Star* (OMI 7222982).

6 détentions : 2 fois en 2003 à Constantza (Roumanie), en 2005 à Mersin (Türkiye) en tant que cargo polyvalent et en 2015 à Limassol (Chypre), en 2024 à Constantza (Roumanie) puis à Kalymnos (Grèce) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 2003 pour un total de 616 déficiences, dont 9 fois (pour 53 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 65 fois (pour 563 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 12 fois à Batumi (Géorgie, 3 fois), Midia (Roumanie) et Galati (Roumanie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 5 fois) et Mykolaïv (Ukraine), pour un total de 101 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.82).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.114).

Entre 2024 et 2025, il a été détenu à 2 reprises et inspecté 4 fois, à Constantza (Roumanie), Kalymnos (Grèce), Tripoli (Liban) et Batumi (Géorgie), pour un total de 59 déficiences.

En avril 2026 le *Lady Maria* a été inspecté à Reni (Ukraine). 6 déficiences ont été relevées concernant les systèmes de secours, la sécurité incendie, les conditions de vie et de travail, les moteurs de propulsion et auxiliaire et la sécurité de la navigation.

Lady Maria OMI 6518425			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	29	Sécurité de la navigation	12
Engins de sauvetage	24	Engins de sauvetage	8
Certificats et documents	20	Convention du Travail Maritime – 2006	8
Systèmes de secours	16	Certificats et documents	6
Sécurité incendie	15	Sécurité incendie	6
Convention du Travail Maritime – 2006	15	Systèmes de secours	4
Conditions de vie et de travail	13	Etat structurel	4
Etat structurel	8	ISM	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	7	Autres types de déficiences	2
Communications radio	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	ISPS	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	4	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1
ISM	3	Communications radio	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
ISPS	1	Conditions de vie et de travail	1
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	1		
	170		59

Le *Lady Maria* a connu 3 incidents sans animaux à bord. Le 15 octobre 2012, à Héraklion (Grèce), 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 mouiller plusieurs jours devant Cesme (Türkiye) pour effectuer des réparations. Le 6 août 2020, en route de Djeddah (Arabie Saoudite) à destination de Midia (Roumanie), une nouvelle défaillance technique le contraint à mouiller encore une fois devant Cesme (Türkiye) jusqu'au 8 août.

En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Lady Maria* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.

En avril 2024, le *Lady Maria* s'est échoué près de l'île de Psérimos (mer Egée, Grèce). Il transportait 6800 agneaux. Il a été remis à flot avec l'aide d'un remorqueur et mis au mouillage pour évaluer les dégâts.

Gestionnaire ISM : Mina Group Shipping Ltd (Liban) depuis le 16 octobre 2015 (performance très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Tartous (Syrie), dans une zone à risques de guerre.

Leader

OMI 7615036



Jorn Dede, cargo polyvalent, 25 février 1993, Dublin (Irlande) © Robbie Cox



Banyas 1, bétailière, 21 juillet 2019, Berbera (Somaliland) © vovashap

Leader (ex-*Banyas 1*, ex-*Banyas*, ex-*Anwar-A*, ex-*Leith*, ex-*Christina*, ex-*JSM*, ex-*Majeda*, ex-*Baltic Carrier*, ex-*Baltic Courier*, ex-*Jorn Dede*, ex-*Akak Progress*, ex-*Jorn Dede*, ex-*Bell Variant*, ex-*Jorn Dede*). OMI 7615036. Ex-cargo polyvalent converti en 2019 à l'âge de 42 ans. Longueur 72 m. Port en lourd 2060 t. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft. 49 ans.

Pavillon Togo depuis octobre 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Sierra Leone (2015).

Société de classification Cosmos Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud), non classée. Précédemment International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce). Cosmos Marine Bureau Inc est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et la Chine.

Le propriétaire est la Leaders For Trading & Maritime, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Leader* est exploité par la Faros Shipping Co Sarl (Liban) qui déclare une flotte de 6 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétailières, le *Leader*, le *Trust 1* (OMI 7504158) et le *Mahmoud. A* (OMI 6702272).

7 détentions : en 2007 à Flardingue (Pays-Bas) et à Barcelone (Espagne), en 2008 à Koper (Slovénie), en 2012 à Mersin (Türkiye), en 2015 à Damiette (Egypte), en 2016 à Katakolon (Grèce) et en 2017 à Bizerte (Tunisie) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 54 fois depuis 2002 pour un total de 323 déficiences, dont 51 fois (pour 317 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 3 fois (pour 6 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois à Osman Digna (Soudan, 2 fois) et à Aqaba (Jordanie), pour un total de 6 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté.



Leader OMI 7615036			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	2		
Conditions de vie et de travail	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1		
Sécurité de la navigation	1		
Systèmes de secours	1		
	6		0

L'Organisation Internationale du Travail est informée d'un cas d'abandon de marins à bord du cargo polyvalent *JSM* en août 2013 à Kiato (Grèce). L'armateur doit 8 mois de salaire aux 10 marins égyptiens, libanais et syriens. Ils sont entièrement dépendants de la solidarité des habitants locaux pour leurs vivres. Les arriérés de salaires s'élèvent à 220.000 dollars. L'Etat du pavillon et l'armateur ne répondent pas aux demandes d'aide ou d'informations. Le cas est considéré résolu en décembre 2016 sans que davantage de détails ne soient fournis.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 28 novembre 2016.

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, quitte Digna (Soudan). Il navigue entre Berbera (Somaliland), Djeddah (Arabie saoudite) et Digna (Soudan) dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.

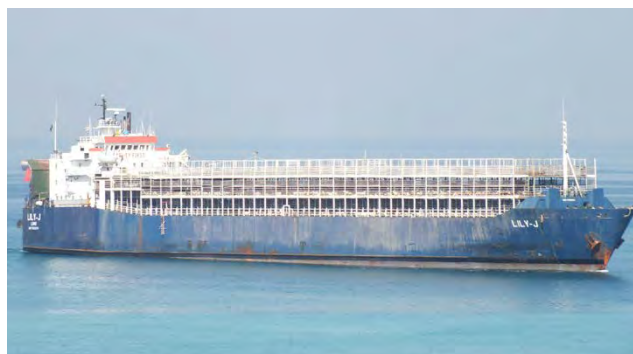


Lily J

OMI 7802079



Baltic Print, roulier, 17 mai 1980, Rendsburg (Allemagne) © Michael Neidig



Lily J, bétaillère, 31 octobre 2023, Djeddah (Arabie saoudite) © Andreas Schlatterer

Lily J (ex-*Baltic Print*). OMI 7802079. Ex-roulier converti en 2016 à l'âge de 37 ans. Longueur 135 m. Port en lourd 4600 t. Construit en 1979 à Karlskrona (Suède) par Karlskronavarvet ; rallongé en 1982 de 110 à 135m. 47 ans.

Pavillon Togo depuis juin 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2010).

Société de classification Macosnar Corporation (non IACS, Panama), performance moyenne. Précédemment Global Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud). Macosnar Corporation est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers la Türkiye, le Pakistan, le Bangladesh et l'Inde.

Le propriétaire est la Eastwind Marine Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Honduras.

Détenu en 2014 à Safaga (Egypte) en tant que roulier.

Le navire a été inspecté au moins 22 fois depuis 1999 pour un total de 47 déficiences, dont 17 fois (pour 36 déficiences) en tant que roulier et 5 fois (pour 11 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 1 fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 2 déficiences. Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 1 fois, à Osman Digna (Soudan), pour un total de 4 déficiences.

Lily J			
OMI 7802079			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	2	Sécurité de la navigation	2
		Certificats et documents	2
	2		4

Gestionnaire ISM : Morgan Navigation Co SA (Liban) depuis le 1^{er} août 2018 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Rouge, entre Digna (Soudan) et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre.

Limousine Express

OMI 9237931



Stella J, cargo polyvalent, 19 juillet 2012, Messine (Italie) © Tomasello Letterio



Limousine Express, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Limousine Express (ex-Haj Yehia, ex-Harmony M, ex-Stella J, ex-Ibn Zuhr). OMI 9237931. Ex-cargo polyvalent converti en 2024 à l'âge de 24 ans. Longueur 100 m. Port en lourd 5630 t. Construit en 2000 à Nanjing (Chine) par Jinling SY. 26 ans. Capacité : 3400 bovins de 400 kg.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis septembre 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2022)

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique), performance non classée. Précédemment Polish Register of Shipping (IACS, Pologne). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Limousine Express Co-MAI, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Limousine Express* est exploité par la Limousine Express Co-LIB (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM. Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

2 détentions : en 2016 à Cagliari (Italie) en tant que cargo polyvalent et en 2025 à Rasa (Croatie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 57 fois depuis 2002 pour un total de 147 déficiences, dont 53 fois (pour 124 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 4 fois (pour 23 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois à Venise (Italie, 2 fois), à Alexandrie (3 fois) et à El Dekheila (Egypte), à Rijeka (2 fois) et à Rasa (Croatie), à Reni (Ukraine) et à Novorossiisk (Russie), pour un total de 45 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Damiette (Egypte, où il a été détenu), à Kalamata (Grèce) et à Rasa (Croatie), pour un total de 14 déficiences. Les motifs de détention à Rasa portent sur les systèmes de secours et les engins de sauvetage (groupe électrogène de secours non fonctionnel, manque de préparation à la lutte contre les incendies, difficultés de mise à l'eau des canots de sauvetage) et à la non-conformité du décanteur des hydrocarbures (MARPOL Annexe I).



Limousine Express OMI 9237931			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	8	Systèmes de secours	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Certificats et documents	2
Certificats et documents	5	Engins de sauvetage	2
Convention du Travail Maritime - 2006	5	Autres types de déficiences	1
Sécurité incendie	5	Communications radio	1
Systèmes de secours	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Communications radio	3	Etat structurel	1
ISM	3	ISM	1
Autres types de déficiences	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Etat structurel	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1		
	45		14

Gestionnaire ISM : Limousine Express Co-LIB (Türkiye) depuis le 19 août 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, à l'ouest de la Grèce, en route de Rasa (Croatia) vers Haïfa (Israël).



LSS Success

OMI 6927092



Molunat, transporteur de colis lourds, 26 mai 1983,
Sharpness (Royaume-Uni) © Mike Nash



LSS Success, bétailière, 24 juillet 2015,
Koper (Slovénie) © Christian

LSS Success (ex-*Molunat*, ex-*Biscayne Star*, ex-*Titan Scan*). OMI 6927092. Ex-transporteur de colis lourds converti en 1993 en cargo polyvalent puis en 1998 en bétailière à l'âge de 28 ans. Longueur 66 m. Port en lourd 996 t. Construit en 1970 à Sonderborg (Danemark) par Sonderborg Skibs. 56 ans.

Pavillon Tanzanie depuis mars 2026 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Panama (2016).

Société de classification Macosnar Corporation (non IACS, Panama) depuis août 2015, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Macosnar Corporation est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et la Türkiye.

Le propriétaire est depuis le 1^{er} février 2026 la LSS Sindbad Shipping Inc, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *LSS Success* est exploité par la RTSS Maritime Services LLC (Emirats Arabes Unis) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 2 navires. Son précédent propriétaire était depuis le 11 septembre 2024 la Marassi Global Investments LLC, gérée par la RTSS Maritime Services LLC (Emirats Arabes Unis). Avant septembre 2024, le *LSS Success* appartenait déjà à la LSS Sindbad Shipping Inc.

4 détentions : en 2001 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), en 2014 à Midia (Roumanie), en 2015 à Koper (Slovénie), et en 2017 de nouveau à Midia, toutes en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 46 fois depuis 2000 pour un total de 222 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté une fois à Midia (Roumanie), pour un total de 7 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.86-87).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois à East London (Afrique du Sud), pour un total de 10 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté.



LSS Success OMI 6927092			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	4		
Certificats et documents	3		
Sécurité de la navigation	3		
Engins de sauvetage	2		
ISM	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Sécurité structurelle	1		
	17		0

Le *LSS Success* arrive à Port-Louis (Ile Maurice) le 13 juin 2020. Les douaniers découvrent 39 kg de cannabis à bord. Le navire arrivait du Cap (Afrique du Sud) et de Luanda (Angola) avec 626 bovins. Quatre membres d'équipage, 3 Indiens et un Tanzanien, sont arrêtés.

Le 15 avril 2021, le *LSS Success* charge 512 bovins à East London (Afrique du Sud) à destination de Port-Louis. Les 13^{ème} et 14^{ème} jours de voyage, il essuie une tempête. 42 bovins meurent du "mal de mer", selon les termes du capitaine. Les carcasses sont jetées par-dessus bord. Un bovin est achevé à l'arrivée.

A partir de septembre 2024, le *LSS Success* est abandonné à Salalah (Oman) avec 13 membres d'équipage indiens, indonésien, pakistanais et tanzaniens. L'Organisation Internationale du Travail est informée de la situation des marins par l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport) en avril 2025. Ils n'ont pas été payés depuis plus de 9 mois et leurs contrats de travail ont pris fin. Certains des marins sont à bord depuis 22 mois. Le 14 avril 2025, le Panama (Etat du pavillon) et les autorités maritimes d'Oman sont informés de l'abandon. L'armateur Marassi Global Investment est injoignable. Le 8 octobre, les membres d'équipage sont rapatriés. Le 13 novembre, ils ont tous reçu l'intégralité de leurs arriérés de salaires qui s'élèvent à plus de 180.000 dollars.

Gestionnaire ISM : RTSS Maritime Services LLC (Emirats arabes unis) depuis le 10 août 2012 (non classé négativement).

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

Localisation, 2 juin 2026 : à l'ancre à Maputo (Mozambique).



Mahmoud. A

OMI 6702272



Athene, cargo polyvalent, 21 février 1985,
Hambourg (Allemagne) © Frafo



Dana M, bétailière, 19 mars 2003, Limassol
(Chypre) © Frafo

Mahmoud. A (ex-*Al Hassna*, ex-*Lowdee*, ex-*Khalegia*, ex-*Salver A*, ex-*Dana M*, ex-*Dalal B*, ex-*Firas M*, ex-*Athene*, ex-*Seefalke*). OMI 6702272. Ex-cargo polyvalent converti en 1992 à l'âge de 26 ans. Longueur 62 m. Port en lourd 1062 t. Construit en 1966 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 60 ans.

Pavillon Tanzanie depuis janvier 2024 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon inconnu (2023).

Société de classification Intertek Maritime Bureau (non IACS, Panama), non classée. Intertek Maritime Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Self Star Inc, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama.

2 détentions : en 2005 et en 2009 à Novorossiisk (Russie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 11 fois depuis 2004 pour un total de 133 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il n'a pas été inspecté.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 1 fois, à Osman Digna (Soudan), pour un total de 5 déficiences.



Mahmoud. A OMI 6702272			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
		Certificats et documents	2
		Conditions de vie et de travail	1
		ISM	1
		Sécurité incendie	1
	0		5

Le 8 juin 2022, l'Organisation Internationale du Travail est informée de l'abandon des 11 marins soudanais du *Al Hassna* à Port Hydob (Soudan du Sud) depuis octobre 2021. Le navire est immobilisé à quai pour non-paiement de l'agent maritime local. Les marins manquent d'eau et de nourriture et n'ont pas été payés depuis 5 à 9 mois. En 2023, un accord extrajudiciaire est conclu. Les membres de l'équipage acceptent de recevoir seulement 80% des sommes qui leur sont dues. Tous sont rapatriés en mars 2023 sauf le capitaine et le second qui n'ont pas encore reçu le solde convenu de leurs arriérés de salaires.

Gestionnaire ISM : Faros Shipping Co Sarl (Liban) depuis le 2 mai 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Salalah (Oman).



Mariona

OMI 7113624



Azeza Moon, cargo polyvalent, mars 2007, Alexandrie (Egypte) © Gianpaolo Pesarini



Mariona, bétailière, mai 2026, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Ekö

Mariona (ex-*Azeza Moon*, ex-*Houda F*, ex-*Dalgo*, ex-*Saby*, ex-*Sassaby*). OMI 7113624. Ex-cargo polyvalent converti en 1990 en vraquier autodéchargeur puis en 2016 en bétailière maritime à l'âge de 45 ans. Longueur 77 m. Port en lourd 2405 t. Construit en 1971 à Lekkerkerk (Pays-Bas) par Van Duijvendijk's. 55 ans.

Pavillon Comores depuis octobre 2025 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Tanzanie (2016).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis février 2025, non classée. Précédemment Hellas Naval Bureau. Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et la Türkiye.

Le propriétaire est la Mariona Maritime Co SA enregistrée au Belize et basée au Liban qui exploite une flotte de 2 bétailières, le *Mariona* et le *Maysa* (OMI 6829082).

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) en tant que vraquier autodéchargeur.

Le navire a été inspecté au moins 87 fois depuis 1998 pour un total de 489 déficiences, dont 45 fois (pour 268 déficiences) en tant que vraquier autodéchargeur et 42 fois (pour 221 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 12 fois à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban, 4 fois), Kalymnos (Grèce), Midia (Roumanie), Mykolaïv (Ukraine, 4 fois) et Rasa (Croatie), pour un total de 74 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.88).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban, 5 fois), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaïv (Ukraine) et Reni (Ukraine, 3 fois), pour un total de 53 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.118).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Osman Digna (Soudan), Resa (Croatie), Reni (Ukraine), Tripoli (Liban) et Batumi (Géorgie), pour un total de 28 déficiences.

En février 2026, le navire a été inspecté à Beyrouth (Liban) pour un total de 6 déficiences concernant les alarmes, les engins de sauvetage, les moteurs de propulsion et auxiliaire, la sécurité de la navigation et les conditions de vie et de travail.

Mariona OMI 7113624			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	19	Systèmes de secours	4
Conditions de vie et de travail	19	Sécurité de la navigation	4
Sécurité de la navigation	18	Engins de sauvetage	3
Engins de sauvetage	12	Conditions de vie et de travail	3
Convention du Travail Maritime – 2006	10	Certificats et documents	2
Sécurité incendie	9	Sécurité incendie	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	8	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Etat structurel	8	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	7	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Systèmes de secours	6	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	3	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
Communications radio	3	Communications radio	1
ISPS	2	Etat structurel	1
Alarmes	1	Autres types de déficiences	1
ISM	1		
Autres types de déficiences	1		
	127		28

Le *Mariona* a connu un certain nombre de défaillances techniques. En novembre 2018, alors qu'il fait route sur ballast de Port-Saïd à Mykolaïv (Ukraine), puis en mars 2019 après son départ d'Iskenderun, il a dû mouiller devant Cesme (Türkiye) pendant plusieurs jours pour réparations.

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 30 août 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de Carthagène (Espagne).



Mariona Star

OMI 7222982



Verona, cargo polyvalent, août 1998, Rotterdam (Pays-Bas) © Andreas Spörri



Dalal K, bétaillère, novembre 2016, Koper (Slovénie) © Marjan Stropnik

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 2315 t. Construit en 1972 à Bergum (Pays-Bas) par Bodewes Hoogezand. 54 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis octobre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2012).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment Dromon Bureau of Shipping. International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Mina Group Shipping Ltd, enregistrée à Saint-Kitts-et-Nevis et basée au Liban qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétaillères, le *Mariona Star*, le *Lady Maria* (OMI 6518425) et le *Mariona* (OMI 7222982).

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 (Egypte), en 2008 à Port-Saïd (Egypte) et Venise (Italie), en 2009 à Rijeka (Croatie) et 2 fois de nouveau à Venise, en 2012 à Damiette (Egypte) en tant que cargo polyvalent, en 2017 à Kalymnos (Grèce) et en 2021 à Galati (Roumanie) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 92 fois depuis 1998 pour un total de 733 déficiences, dont 36 fois (pour 374 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 56 fois (pour 359 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban, 3 fois), Braila (Roumanie), Galati (Roumanie), Midia (Roumanie) et Mykolaïv (Ukraine, 3 fois), pour un total de 58 déficiences (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.90).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois à Galati et inspecté 11 fois, à Batumi (Géorgie), Beyrouth (Liban, 3 fois), Galati (Roumanie), Midia (Roumanie), Mykolaïv (Ukraine), Rasa (Croatie) et Reni (Ukraine, 3 fois), pour un total de 57 déficiences (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.120).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, à Aqaba (Jordanie), Osman Digna (Soudan, 2 fois), Batumi (Géorgie), Reni (Ukraine, 4 fois) et Alexandrie (Egypte), pour un total de 43 déficiences. En février et en mars 2026, le *Mariona Star* a été inspecté 2 fois, à Alexandrie (Egypte) et à Reni (Ukraine) pour un total de 11 déficiences concernant les moteurs de propulsion et auxiliaire, la sécurité incendie, les certificats et documents, les systèmes de secours, les engins de sauvetage, les communications radio, la sécurité de la navigation et les conditions de vie et de travail.

Mariona Star OMI 7222982			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	18	Sécurité de la navigation	9
Certificats et documents	17	Sécurité incendie	7
Sécurité de la navigation	15	Conditions de vie et de travail	6
Convention du Travail Maritime – 2006	13	Engins de sauvetage	5
Engins de sauvetage	12	Moteurs de propulsion et auxiliaire	4
Systèmes de secours	11	Certificats et documents	3
Sécurité incendie	10	Systèmes de secours	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	10	Communications radio	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Etat structurel	2
Radio Communications	2	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Communications radio	2	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
		Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	1
ISM	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
	115		43



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Mariona Star* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.

Gestionnaire ISM : Mina Group Shipping Ltd (Liban) depuis le 26 août 2015 (performance très faible).
 Profil de risque du navire : 4 points, navire à risque standard.
 Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Tartous (Syrie), dans une zone à risques de guerre.

Masturah

OMI 6421581



Polaris, cargo polyvalent, entre 1973-1977,
Goole (Royaume-Uni) © PWR



Bassant, pétrolière, 15 novembre 2014,
Djeddah (Arabie Saoudite) © Andreas
Schlatterer

Masturah (ex-*Al Hasan*, ex-*Bassant*, ex-*Asalah II*, ex-*Natacha J*, ex-*Beyrouth II*, ex-*Lady K*, ex-*Rabunion X*, ex-*Polaris*, ex-*Conger*, ex-*Ellen Mahler*). OMI 6421581. Ex-cargo polyvalent converti en 1985 à l'âge de 21 ans. Longueur 66 m. Port en lourd 1200 t. Construit en 1964 à Wilhelmshaven (Allemagne) par Jadewerft. 62 ans.

Pavillon Cameroun depuis mars 2026 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Honduras (2025).

Société de classification Maritime Bureau of Shipping (non IACS, Chypre), performance non classée. Précédemment Korea Classification Society (non IACS, Corée du Nord). Maritime Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Silk Road Shipping Lines Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

2 détentions : en 1999 à Sète (France) et en 2005 à Koper (Slovénie) en tant que pétrolière.

Le navire a été inspecté au moins 10 fois depuis 1998 pour un total de 87 déficiences en tant que pétrolière.

Entre 2021 et 2025, il n'a pas été inspecté.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 30 octobre 2016.

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

Le *Masturah* était à l'ancre à Busan (Corée du Sud), AIS coupé, depuis le 27 septembre 2024. Son AIS a recommencé à fonctionner le 2 mars 2026. Il était au large de Djibouti.

Localisation, 9 juin 2026 : Khasab (Oman), dans une zone à risques de guerre.



Mawashi Express

OMI 7326893



Lynda, pétrolier, 1^{er} janvier 1975,
Sembawang (Singapour) © huecity



Almawashi, bétailière, 27 juillet 2008,
Gibraltar © Daniel Ferro

Mawashi Express (ex-*Almawashi*, ex-*Mawashi Al-Gasseem*, ex-*Lynda*). OMI 7326893. Ex-pétrolier converti en 1982 à l'âge de 9 ans. Longueur 195 m. Port en lourd 46.265 t. Construit en 1973 à Maizuru (Japon) par Hitachi ; raccourci lors de sa conversion de 240 à 195 m. 53 ans.

Pavillon Panama depuis novembre 2005 ; liste grise. Précédemment pavillon Koweït (1999). Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis septembre 2011, performance faible. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Almawashi Compania Naviera SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama.

2 détentions : en 2010 puis en 2013 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) en tant que bétailière pour un défaut majeur dans le système de lutte contre les incendies, pour des déficiences liées à la maintenance générale du navire et à l'ISM, pour le mauvais état du compartiment machines.

Le navire a été inspecté au moins 39 fois depuis 2000 pour un total de 204 déficiences en tant que bétailière.

En 2019, il a été inspecté une fois à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay). Aucune déficience n'a été relevée.

En 2020, il n'a pas été inspecté.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Tripoli (Liban), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay, 2 fois), au Pirée (Grèce, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), pour un total de 10 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 7 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 4 fois), à Mersin (Türkiye) et à Montevideo (Uruguay) pour un total de 5 déficiences.



Mawashi Express OMI 7326893			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1	Certificats et documents	1
Engins de sauvetage	1	Sécurité de la navigation	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2		
Systèmes de secours	1		
Sécurité incendie	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
	10		5

En septembre 1995, le *Mawashi Al-Gasseem* en provenance d'Arabie saoudite est à quai à Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie) pour embarquer du fourrage et de l'eau. Il va ensuite charger des moutons à Napier (Nouvelle-Zélande). Un incendie se déclare dans une chaudière annexe produisant de la vapeur. L'équipage a réussi à circonscrire l'incendie en attendant l'arrivée des pompiers de la ville. Selon le rapport d'enquête, l'incendie est lié au manque d'expérience de l'officier de quart et le capitaine n'a pas respecté depuis la passerelle toutes les procédures et pratiques usuelles. Il y a eu un retard dans l'appel à la brigade des pompiers à cause d'une absence de téléphone sur le navire et la radio VHF n'a pas été utilisée.

En juin 2023, le *Mawashi Express* a été arraisonné et escorté au port de San Roque (province de Cadix, Espagne) par la police nationale espagnole et l'US Drug Enforcement Administration qui suspectaient la présence de 5 tonnes de cocaïne à bord. Aucune trace de drogue n'a été trouvée et les autorités ont laissé repartir le bateau après une fouille rendue particulièrement difficile par la chaleur et les fortes odeurs. Le *Mawashi Express* transportait 16.000 vaches de Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) à Port-Saïd (Egypte). Son équipage était constitué de 77 marins égyptiens et syriens et de 2 ressortissants colombiens qui ont été qualifiés de passagers clandestins.

Le *Mawashi Express* a touché Tasucu (Türkiye) le 12 septembre 2025, a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 11 octobre, a touché Iskenderun (Türkiye) le 4 novembre (24 jours de voyage), a chargé du bétail à Montevideo le 10 décembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 3 janvier 2026 (24 jours de voyage), s'approche d'Alger (Algérie) le 13 janvier, et touche Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 2 février.

Gestionnaire ISM : Huzur Denizcilik Sanayi (Türkiye) depuis le 28 février 2019 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Djen-Djen (Algérie) vers l'Amérique du Sud.

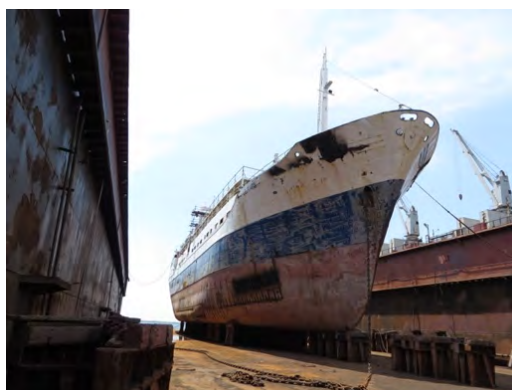


Maysa

OMI 6829082



Phoenicia, cargo polyvalent, juin 1981,
Harlingen (Pays-Bas) © Frits Olinga



Beccaria, bétailière
© Animals International

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 2616 t. Construit en 1968 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 58 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis juin 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillons Panama (2025) et Guinée Bissau (2022).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment Isthmus Bureau of Shipping. International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Mariona Maritime Co SA, une compagnie enregistrée au Belize et basée au Liban qui exploite une flotte de 2 bétailières, le *Maysa* et le *Mariona* (OMI 7113624).

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 en tant que bétailière. A Midia, l'équipage de 13 marins ukrainiens déclare 5 mois d'impayés de salaire s'élevant à 150.000 US\$ et alerte les autorités.

Le navire a été inspecté au moins 52 fois depuis 2000 en tant que bétailière pour un total de 351 déficiences

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 5 fois à Midia (Roumanie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 2 fois), et Mykolaïv (Ukraine) pour un total de 19 déficiences. Les motifs de détention à Midia portent notamment sur les systèmes de secours, la Convention du Travail Maritime-2006, la sécurité incendie et l'ISM (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.92).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.122).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Reni (Ukraine), Beyrouth (Liban) et Osman Digna (Soudan), pour un total de 7 déficiences.

Maysa OMI 6829082			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	13	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité de la navigation	8	Certificats et documents	1
Conditions de vie et de travail	8	ISPS	1
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Engins de sauvetage	1
Systèmes de secours	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Sécurité incendie	4	Etat structurel	1
Engins de sauvetage	4		
Etat structurel	3		
ISM	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	1		
Communications radio	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	58		7

Gestionnaire ISM : Limano Marine Services Ltd (Liban) depuis le 24 mai 2023 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Digna (Soudan), dans une zone à risques de guerre.



Maysora

OMI 8310542



Isla Soledad, porte-conteneurs, 11 juin 1994,
Hambourg (Allemagne) © Joerg Seyler



Maysora, bétailière, juin 2025
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich | Sea Shepherd France

Maysora (ex-*Elan Vital*, ex-*Isla Soledad*). OMI 8310542. Ex-porte-conteneurs converti en 2001 à l'âge de 12 ans. Longueur 195 m. Port en lourd 24.362 t. Construit en 1989 à Ensenada (Argentine) par AFNE. 37 ans.

Pavillon Palaos depuis novembre 2022 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Bahamas (2000).

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France), performance élevée.

Le propriétaire est la Blue Ice Shipping, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Maysora* est exploité par Arab Ship Management Ltd (Jordanie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 17 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Maysora*, le *Gulf Livestock 2* (OMI 8009076), le *Ghena* (OMI 8303989) et le *Dareen* (OMI 9074913).

5 détentions : en 2003 à Port Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie), en 2011 à Portland (Etat de Victoria, Australie), en 2015 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2016 à Port Adélaïde et en 2018 à Fremantle, toutes en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 95 fois depuis 1998 pour un total de 300 déficiences, dont 8 fois (pour 11 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 87 fois (pour 289 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Aqaba (Jordanie, 2 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 2 fois), à Townsville (Etat du Queensland, Australie), à Darwin (Territoire du Nord, Australie), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), pour un total de 3 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 6 fois), à Aqaba (Jordanie, 3 fois), à Napier (Nouvelle-Zélande), à Eilat (Israël) et à Portland (Etat de Victoria, Australie), pour un total de 31 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, à Montevideo (Uruguay), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie, 3 fois), à Carthagène (Espagne) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois) pour un total de 3 déficiences.



Maysora OMI 8310542			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	7	Systèmes de secours	2
Sécurité incendie	5	Etat structurel	1
Sécurité de la navigation	4		
Engins de sauvetage	3		
Etanchéité eau de mer/intempéries	3		
Convention du Travail Maritime – 2006	2		
Autres types de déficiences	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Communications radio	2		
Systèmes de secours	1		
Etat structurel	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	34		3

En juillet 2002, 200 bovins sont morts pendant un voyage de l'Australie à Israël ou à l'arrivée en raison des fortes chaleurs et de retards dans le transport et le débarquement. A la suite de cet événement, Israël a suspendu ses importations d'animaux vivants depuis l'Australie jusqu'à ce que "les problèmes de retard et de transport soient résolus."

En octobre-novembre 2006, plus de 240 bovins sont morts lors d'un nouveau voyage Australie-Israël. 200 autres sont morts à l'arrivée. Les animaux souffraient de septicémie (à la suite de blessures ou de fractures pendant l'embarquement ou pendant le voyage), de stress thermique et de pneumonie. 10.000 moutons ont été refusés au débarquement car un précédent "lot" australien sur le *Bader III* était atteint de l'ecthyma contagieux des lèvres (ou orf). Ils ont été livrés en Jordanie, ainsi qu'en Egypte où ils ont été tués à l'occasion de l'aïd el-Kebir. 862 moutons sont morts pendant le voyage.

En avril 2018, le *Maysora* est parti de Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) pour la Türkiye avec 74.000 moutons et 8000 bovins. Un rapport du gouvernement d'Australie-Occidentale communiqué au ministère fédéral de l'Agriculture signalait pourtant des infractions à la réglementation sur le bien-être animal : moutons entassés au point de ne pas pouvoir se coucher, problèmes d'accès à l'eau et à la nourriture, eau souillée par les déjections, présence de cadavres... En septembre 2018, le *Maysora* a été détenu 2 jours à Fremantle après que les 19 membres de l'équipage, en majorité des Pakistanais, ont signalé aux autorités australiennes qu'ils n'avaient pas reçu leurs salaires.

En juin 2019, le *Maysora* est arrivé avec 20.000 bovins et moutons à Eilat (Israël). 34 animaux sont morts à bord et 30 autres après le débarquement, qui s'est étalé sur 5 jours, en pleine chaleur, avec des décharges d'aiguillons électriques, suscitant une vague d'indignations dans les médias locaux.

En décembre 2024, le *Maysora* a de nouveau fait parler de lui. Il partait de Fremantle avec 42.000 moutons à destination de la Jordanie. En infraction avec les Australian Standards for the Export of Livestock, les moutons ont été embarqués par des températures de 38 à 41°C à l'aide d'aiguillons électriques et certains moutons ont été blessés notamment à la tête.



A Fremantle le 27 décembre 2024 © Stop Live Exports

Le *Maysora* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 27 novembre 2025, a touché Umm Qasr (Irak) le 28 décembre (31 jours de voyage), a fait une escale technique à Tarragone (Espagne) le 20 janvier 2026 et a touché Vila do Conde (Etat du Para, Brésil) le 9 février.

Le *Maysora*, parti de Vila do Conde (Brésil), a déchargé les bovins à Aqaba (Jordanie) le 5 mars 2026. Le 11 mars, il est en attente d'ordre au nord de la mer Rouge en face d'Al Wajh (Arabie Saoudite). Il est dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Arab Ship Management Ltd (Jordanie) depuis le 15 septembre 2006 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'approche de la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Merinos Livestock

OMI 7504122



Sparrow, cargo polyvalent, 18 juin 2012, Istanbul (Türkiye) © Gerolf Drebes



Merinos Livestock, bétailière, 16 juin 2023, Anadolu Hisari (Türkiye) © Cengiz Tokgoz

Merinos Livestock (ex-New Moon, ex-Nour F, ex-Sparrow, ex-Sea Pearl, ex-Kronborg, ex-Christopher Meeder). OMI 7504122. Ex-cargo polyvalent converti en 2023 à l'âge de 47 ans. Longueur 88 m. Port en lourd 2200 t. Construit en 1976 à Wewelsfleth (Allemagne) par Peters Hugo. 50 ans.

Pavillon Comores depuis août 2020 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Togo (2018). Société de classification Hellas Naval Bureau (non IACS, Grèce), retirée en juin 2025, performance faible. Société de classification actuelle inconnue. Hellas Naval Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la New Moon Shipping Co Sa, une compagnie à navire unique enregistrée au Belize. Le *Merinos Livestock* est exploité par la IMS Greece Co (Grèce) qui est également son gestionnaire ISM. Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

6 détentions : en 1999 à Liverpool (Royaume-Uni), en 2015 à Novorossiisk (Russie), en 2016 à Constantza (Roumanie), en 2017 à Aliaga (Türkiye) et en 2018 au Pirée (Grèce) et Zarzis (Tunisie) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 66 fois depuis 1998 pour un total de 440 déficiences, dont 64 fois (pour 429 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 2 fois (pour 11 déficiences) en tant que bétailière.

Le cas du *Merinos Livestock* est intéressant. Quand il était cargo polyvalent sous 6 noms différents, il a été inspecté 64 fois entre 1998 et 2023. 429 déficiences ont été relevées en Baltique, en mer du Nord, en mer Noire, et il a été détenu 6 fois.

Depuis qu'il est sous le régime bétailière (mai 2023), il a été inspecté seulement 2 fois, en 2023, à Varna (Bulgarie) et à Osman Digna (Soudan) et seulement 11 déficiences ont été relevées.

Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté.



Merinos Livestock OMI 7504122			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	9		
Sécurité de la navigation	4		
Engins de sauvetage	3		
Systèmes de secours	3		
Autres types de déficiences	1		
Communications radio	1		
Conditions de vie et de travail	1		
Convention du Travail Maritime - 2006	1		
ISM	1		
ISPS	1		
Sécurité incendie	1		
	26		0

Le 24 juillet 2025, alors qu'il faisait route de Somalie avec des marchandises vivantes embarquées à Bosaso (Somalie) à destination de Djeddah (Arabie saoudite), le *Merinos Livestock* a essuyé des tirs en provenance d'un boutre au large de Hodeïda (Yémen) et a été contraint de faire route sur le port yéménite de Mokha où il a été pendant un temps retenu par les garde-côtes qui le soupçonnaient d'activités illégales.

Gestionnaire ISM : IMS Greece Co (Grèce) depuis le 25 mars 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Bosaso (Somalie).



Mira

OMI 8300157



Viking, roulier, juillet 2010, détroit du Bosphore (Türkiye) © Wil Weijsters



Amira Lola, bétaillère, juin 2018, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 1555 t. Construit en 1983 à Skali (Iles Féroé) par Skala Skipasmidja. 43 ans.

Pavillon inconnu depuis juillet 2023. Précédemment pavillon Comores (2015).

Société de classification Intertek Maritime Bureau (non IACS, Panama) depuis novembre 2022, non classée. Précédemment Russian Maritime Register of Shipping. Intertek Maritime Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Pakistan et l'Inde.

Propriétaire inconnu depuis août 2023. Le précédent propriétaire était la Gold Coast Shipping Corp, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Le *Mira* était alors exploité par la Itqan Ship Management & Operation LLC (Emirats arabes unis) qui déclarait une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétaillères, le *Mira*, le *Yosor* (OMI 7819113) et le *Taiba* (OMI 7708807).

7 détentions : en 2004 à Harwich (Royaume-Uni), 2 fois en 2005 à Istanbul (Türkiye), en 2012 de nouveau à Istanbul en tant que roulier, en 2015 à Belfast (Royaume-Uni), en 2018 et en 2020 à Sines (Portugal) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 32 fois depuis 2004 pour un total de 249 déficiences, dont 6 fois (pour 42 déficiences) en tant que roulier et 26 fois (pour 207 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 5 fois à Koper (Slovénie), Lisbonne (Portugal), au Pirée (Grèce), Sines (Portugal, 2 fois), pour un total de 39 déficiences. Les motifs de détention à Sines incluent des déficiences en matière de certificats et documents, sécurité de la navigation, moteurs de propulsion et auxiliaires, communications radio et engins de sauvetage (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.93).

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 (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.126).

Entre 2024 et 2025, le navire n'a pas été inspecté.

Mira OMI 8300157			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	22		
Convention du Travail Maritime – 2006	13		
Sécurité de la navigation	10		
Sécurité incendie	6		
Communications radio	5		
Engins de sauvetage	4		
Etat structurel	4		
Systèmes de secours	3		
Conditions de vie et de travail	3		
ISM	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	2		
Alarmes	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
	79		0

Le 29 novembre 2019, le *Mira* est entré en collision avec un autre navire pendant une manœuvre dans la zone d'attente d'Istanbul. Les dommages 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 il y a quelques jours à Reni (Ukraine) en provenance d'Istanbul doit changer de quai et entre en collision avec le cargo fluvio-maritime sous pavillon roumain *Cosmina 1* qui était au mouillage. Il était chargé de sulfate d'ammonium. Il a été volontairement échoué pour éviter sa perte totale. Les dommages à bord du *Mira* sont mineurs. Il fait part de son intention de se remettre à quai mais les autorités roumaines l'accusent de tentative de délit de fuite. En mai 2023, le *Mira* et son équipage de 17 marins originaires d'Egypte (16) et d'Ukraine (1) sont déclarés abandonnés. Les arriérés de salaires s'élèvent à plus de 45.000 US\$. 6 marins demandent à être rapatriés. L'ITF (International Transport Workers' Federation) a finalement pris en charge les formalités et les frais de transfert vers l'Egypte des marins débarqués à Reni pour qu'ils puissent rentrer chez eux.

Gestionnaire ISM : Itqan Ship Management & Operation LLC (Emirats arabes unis) depuis le 6 décembre 2022 (performance faible).

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

Pas de données AIS depuis le 24 septembre 2023. Il se trouvait à Reni (Ukraine).



Miral 1

OMI 7223041



Lady Rasha, cargo polyvalent, mai 2007, Rijeka (Croatie) © Dragec



Lady Rasha, bétailière, juin 2023, Midia (Roumanie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Miral 1 (ex-*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 2066 t. Construit en 1972 à Mandal (Norvège) par Baatservice. 54 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis décembre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2012).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis août 2024, performance moyenne. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Joud Al Wafaa Trading Est, une compagnie à navire unique enregistrée en Arabie saoudite.

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) en tant que cargo polyvalent et en 2015 à Koper et à Batumi (Géorgie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 88 fois depuis 1998 pour un total de 610 déficiences, dont 30 fois (pour 217 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 58 fois (pour 393 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), Midia (Roumanie, 4 fois) et Mykolaïv (Ukraine, 2 fois), pour un total de 46 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.84).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois à Batumi (Géorgie, 2 fois), Beyrouth (Liban, 2 fois), Midia (Roumanie, 3 fois), Mykolaïv (Ukraine), Osman Digna (Soudan), Reni (Ukraine, 3 fois) et Tripoli (Liban), pour un total de 71 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.116).

En 2024, il a été inspecté une fois, à Batumi (Géorgie), pour un total de 7 déficiences. Il n'a pas été inspecté en 2025.



Miral 1 ex-Lady Rasha OMI 7223041			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024	
Engins de sauvetage	16	Etat structurel	2
Certificats et documents	15	Systèmes de secours	1
Convention du Travail Maritime – 2006	14	Sécurité incendie	1
Conditions de vie et de travail	14	Engins de sauvetage	1
Systèmes de secours	11	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Sécurité de la navigation	11	Conditions de vie et de travail	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9		
Sécurité incendie	7		
Communications radio	4		
Etat structurel	4		
Etanchéité eau de mer/intempéries	3		
Alarmes	2		
ISPS	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe III	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
ISM	1		
	117		7



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Lady Rasha* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.

Le *Lady Rasha* a subi plusieurs défaillances techniques relatives à ses moteurs de propulsion ou auxiliaire.

En mai 2021, en route depuis Port-Saïd (Egypte) vers Midia (Roumanie), il est lègé et victime d'une panne au large de Cesme (Türkiye). L'équipage répare par ses propres moyens.

Le 19 mars 2023, il tombe à nouveau en panne de moteur et doit jeter l'ancre en face de Datça (Türkiye).

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 15 décembre 2025.

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Digna (Soudan). Il navigue en mer Rouge, entre Djeddah (Arabie saoudite) et Digna, dans une zone à risques de guerre.



Nabolsi

OMI 8204250



Esperansa A, voiturier, 5 février 2010,
Koper (Slovénie) © mara



Nabolsi, bétailière, 11 juillet 2016, Las Palmas
(Iles Canaries, Espagne) © Alan Soutar

Nabolsi (ex-*Esperansa A*, ex-*Trans Pacific 8*, ex-*Toyofuji No. 8*). OMI 8204250. Ex-voiturier converti en 2012 à l'âge de 29 ans. Longueur 156 m. Port en lourd 8555 t. Construit en 1983 à Kobe (Japon) par Mitsubishi. 43 ans.

Pavillon Liban depuis novembre 2014 ; liste grise. Précédemment pavillon Panama (1998). Société de classification Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). Phoenix Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Sahab Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Nabolsi* est exploité par la Admiral Maritime Consultancy (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 6 navires.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 101 fois depuis 2000 pour un total de 235 déficiences, dont 40 fois (pour 49 déficiences) en tant que voiturier et 61 fois (pour 186 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 11 fois à Carthagène (Espagne, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), pour un total de 23 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 5 fois), au Pirée (Grèce), à Alexandrie (Egypte), à Carthagène (Espagne), à Damiette (Egypte), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay), à São Sebastião (Etat de Sao Paulo, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) pour un total de 28 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 14 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 8 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Damiette (Egypte, 2 fois), à Lavrio (Grèce), à Alexandrie (Egypte) et à Kalamata (Grèce), pour un total de 33 déficiences.



Nabolsi OMI 8204250			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Moteurs de propulsion et auxiliaire	11	Convention du Travail Maritime – 2006	6
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Etat structurel	6
Conditions de vie et de travail	5	Conditions de vie et de travail	5
Sécurité incendie	4	Systèmes de secours	3
Etat structurel	4	Communications radio	3
Systèmes de secours	4	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Sécurité de la navigation	2
Certificats et documents	3	Sécurité incendie	2
Sécurité de la navigation	3	Certificats et documents	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	ISM	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
ISM	1		
Engins de sauvetage	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	51		33

Le *Nabolsi* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 21 octobre 2025, a touché Alexandrie (Egypte) le 4 novembre (13 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 12 novembre, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 15 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena le 4 décembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 19 décembre (15 jours de voyage), a touché Tarragone (Espagne) le 1^{er} janvier 2026, Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 9 janvier et fait route vers Vila do Conde (Etat du Para, Brésil) pour charger du bétail.

Gestionnaire ISM : Admiral Maritime Consultancy (Liban) depuis le 18 juillet 2025 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) vers Jorf Lasfar (Maroc).

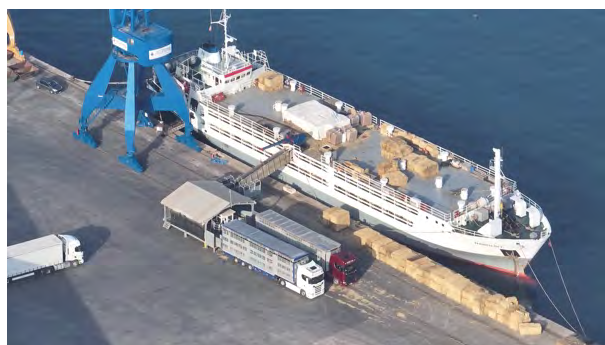


Nabolsi I

OMI 7128760



Svendborg Globe, cargo polyvalent, novembre 1991, Brest (France) © Yvon Perchoc



Nabolsi I, bétailière, avril 2025, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 1405 t. Construit en 1972 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibs. 54 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis octobre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (2011).

Société de classification Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce) depuis avril 2016, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Phoenix Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Pakistan, la Türkiye, l'Inde, la Chine, le Danemark, le Bangladesh.

Le propriétaire est la Sarab Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama.

3 détentions : en 2007 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2012 à Izmir (Türkiye) et en 2021 à Midia (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 79 fois depuis 2000 pour un total de 366 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois, à Beyrouth (Liban, 2 fois), Carthagène (Espagne), Lavrio (Grèce) et Ochakov (Ukraine), pour un total de 38 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.95).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.128).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, à Beyrouth (Liban, 2 fois), Lavrio (Grèce) et au Pirée (Grèce) pour un total de 25 déficiences.

En mars 2026, le *Nabolsi I* est inspecté à Reni (Ukraine). 4 déficiences ont été relevées concernant les certificats et documents, les systèmes de secours, la sécurité incendie et les conditions de vie et de travail.



Nabolsi I OMI 7128760			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	17	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Certificats et documents	15	Systèmes de secours	3
Sécurité de la navigation	14	Sécurité incendie	3
Sécurité incendie	9	Sécurité de la navigation	3
Conditions de vie et de travail	8	Alarmes	2
Engins de sauvetage	7	Certificats et documents	2
Etat structurel	7	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	ISM	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Engins de sauvetage	1
Alarmes	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
ISM	3	Etat structurel	1
Communications radio	3	Conditions de vie et de travail	1
Systèmes de secours	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
	97		25

Le 1er août 2015, le *Nabolsi I* parti de Rasa (Croatie) à destination d'Alexandrie (Egypte) 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 ni sur le sort des animaux à bord.

En novembre 2020, le *Nabolsi I* pendant une tempête se met à l'abri de l'île de Formentera, Iles Baléares. Il venait de Ténès (Algérie) et se dirigeait vers Sète (France) pour charger du bétail. Quand il repart après l'accalmie, il subit des problèmes moteur. Il part à la dérive pendant plusieurs heures avant d'être pris en remorque par le navire de la garde-côtes espagnole *Marta Mata* jusqu'à Carthagène.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 18 juillet 2025.

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

Localisation, 8 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Grèce, en route de Beyrouth (Liban) vers Sète (France).



Nada

OMI 9005429



Zrin, porte-conteneurs, 22 août 2009, Varennes (Québec, Canada) © Marc Piché



Nada, bétaillère, juillet 2025
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Nada (ex-*Zrin*, ex-*MSC Zrin*, ex-*CSAV Peru*, ex-*Zrin*, ex-*Colombus Bahia*, ex-*Alemania Express*, ex-*Zrin*, ex-*MSC Zrin*, ex-*Antoine de Padoue*). OMI 9005429. Ex-porte-conteneurs converti en 2011 à l'âge de 18 ans. Longueur 201 m. Port en lourd 35.100 t. Construit en 1993 à Rijeka (Croatie) par 3 Maj Brodogradiliste. 33 ans.

Pavillon Panama depuis février 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Malte (2000).
Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis 2012, performance élevée.
Précédemment Croatian Register of Shipping (IACS, Croatie).

Le propriétaire est la Far Seas Shipping Inc enregistrée au Panama. Le *Nada* est exploité par la Rassem Shipping Agency (Liban). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

2 détentions : en 2013 à Portland (Etat de Victoria, Australie) et en 2014 à Port Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 95 fois depuis 1999 pour un total de 300 déficiences, dont 29 fois (pour 64 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 66 fois (pour 236 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 10 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 4 fois), à Carthagène (Espagne), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et à Beyrouth (Liban), pour un total de 18 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 5 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) et à La Valette (Malte), pour un total de 6 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 4 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Damiette (Egypte, 3 fois) et à Carthagène (Espagne). Une seule déficience a été relevée.



Nada OMI 9005429			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	6	Certificats et documents	1
Systèmes de secours	4		
Conditions de vie et de travail	4		
Etanchéité eau de mer/intempéries	3		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Sécurité de la navigation	1		
Engins de sauvetage	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	24		1

En janvier 2018, le *Nada* devait partir de Santos (Etat de Sao Paulo, Brésil) pour la Türkiye avec 27.000 vaches. Suite aux protestations de l'association Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal, le départ a été suspendu par la justice le 31 janvier pour infractions à la réglementation sur le bien-être animal (densité des animaux trop élevée, accès difficile à la nourriture et à l'eau, blessures) et pollution liée au transport du bétail par camion jusqu'au port. Finalement, après une discussion entre le juge, la présidence et le ministre de l'Agriculture, le bateau a été autorisé à partir le 4 février, un retard de transport risquant de nuire encore plus au bien-être des animaux. La société Minerva Foods, spécialisée dans le négoce de viande de bœuf et dans l'exportation de bétail, a écopé d'une amende de 3 millions de reais (950.000 US\$). Minerva Foods était aussi l'exportateur des bovins qui sont morts noyés pendant le désastre du *Haidar* (cf. profil du *Haidar*).

Le *Nada* a touché Iskenderun (Türkiye) le 3 décembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 17 décembre, a chargé du bétail à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 9 janvier 2026, a touché Iskenderun (Türkiye) le 28 janvier (27 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 12 février.

Gestionnaire ISM : FSM Ship Management SAL (Liban) depuis le 8 novembre 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre à Oran (Algérie).



Neameh

OMI 7903029



Neptune Hellas, roulier, 18 novembre 2008, Gibraltar © J J Fernandez



Neameh, pétrolier, 15 septembre 2017, Santa Cruz de Tenerife (Espagne) © Samt mendher

Neameh (ex-*Neptune Hellas*, ex-*Yukon*, ex-*Yusho Maru*). OMI 7903029. Ex-roulier converti en 2012 à l'âge de 33 ans. Longueur 105 m. Port en lourd 3240 t. Construit en 1979 à Marugame (Japon) par Imabari Zosen. 47 ans.

Pavillon Panama depuis octobre 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Malte (1994). Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis mai 2011, performance faible. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Albert Compania Naviera SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama mais basée chez Arab Ship Management Ltd (Jordanie, cf. *Maysora*, *Gulf Livestock 2* et *Ghena*). Le *Neameh* est exploité par la Diabco Management Ltd (Turquie) qui déclare une flotte de 4 navires dont 2 pétroliers, le *Neameh* et le *Jersey* (OMI 7639616).

5 détentions : en 2006 à Gemlik (Turquie) en tant que roulier, en 2016 à Setubal (Portugal) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2023 puis en 2025 à Ceuta (Espagne) en tant que pétrolier.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 1998 pour un total de 312 déficiences, dont 17 fois (pour 24 déficiences) en tant que roulier et 58 fois (pour 288 déficiences) en tant que pétrolier.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 10 fois à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 4 fois), à Carthagène (Espagne), à Malaga (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois) pour un total de 28 déficiences (cf. rapport "78 pétroliers maritimes agréés par l'Union européenne", 2021, p.99).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 9 fois à Midia (Roumanie), à Tripoli (Liban), à Reni (Ukraine), au Pirée (Grèce), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois) et à Ceuta (Espagne), pour un total de 56 déficiences. Les motifs de détention à Ceuta portent notamment sur la sécurité de la navigation.

Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois et inspecté 6 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Ceuta (Espagne), à Batumi (Géorgie) et à Kalymnos (Grèce), pour un total de 29 déficiences. Les motifs de détention à Ceuta portent notamment sur la prévention des pollutions (MARPOL).

Neameh OMI 7903029			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etanchéité eau de mer/intempéries	13	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	4
Certificats et documents	10	Etat structurel	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Etat structurel	8	Engins de sauvetage	3
Convention du Travail Maritime – 2006	7	Conditions de vie et de travail	3
Sécurité de la navigation	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Conditions de vie et de travail	6	Sécurité de la navigation	2
Sécurité incendie	5	Systèmes de secours	2
ISM	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Engins de sauvetage	4	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Systèmes de secours	3	ISPS	1
Communications radio	2	Certificats et documents	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	Sécurité incendie	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
ISPS	1		
	84		29

Le 21 mai 2020, le *Neameh* est arraisonné et détourné sur Algésiras alors qu'il franchissait le détroit de Gibraltar. Il est soupçonné de trafic de drogue. Il avait appareillé de Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) à destination de Damiette (Egypte). Les agents des douanes espagnoles ne trouvent aucun stupéfiant. Les chiens renifleurs sont désorientés par la puanteur du navire. Environ 4000 vaches étaient transportées dans des conditions précaires, entassées, parmi des urines, des bouses, de la nourriture en décomposition et plusieurs animaux morts pendant la traversée. Le ministère espagnol de la Santé n'autorise pas le débarquement des vaches ni le déchargement des carcasses. Après l'abandon de la recherche de drogue, le navire reprend son voyage. Des dizaines de vaches vaches sont mortes pendant le voyage mais aucune carcasse n'était à bord à l'arrivée à Damiette.

Le *Neameh* a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 27 novembre 2025, a chargé du bétail à Batumi (Géorgie) le 12 décembre, a fait une escale technique à Tekirdag (Türkiye) le 20 décembre, a mouillé à Kalymnos (Grèce) le 22 décembre, a touché Aqaba (Jordanie) le 29 décembre (17 jours de voyage). Il s'est arrêté à Tuzla (Türkiye) du 7 janvier au 2 février. Il a chargé du bétail à Midia (Roumanie) le 6 février et a touché Benghazi (Libye) le 10 février (4 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Diabco Management Ltd (Türkiye) depuis le 10 novembre 2022 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

Nine Eagle

OMI 9397092



Nine Eagle, b taill re, 9 janvier 2025, Fremantle (Australie)   GERALDINenz

Nine Eagle (ex-Green Yang). OMI 9397092. Ex-cargo polyvalent converti en 2011   l'âge de 5 ans. Longueur 81 m. Port en lourd 3424 t. Construit en 2006 à Rongcheng (Chine) par Rongcheng Xixiakou. 20 ans.

Pavillon Panama depuis octobre 2019 ; liste grise. Précédemment pavillon Singapour (2006). Société de classification Det Norske Veritas (IACS, Norvège) depuis janvier 2011, performance élevée. Précédemment China Classification Society (IACS, Chine).

Le propriétaire est la Nine Eagle Compania Naviera SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Nine Eagle* est exploité par la MC-Schiffahrt (GmbH & Co) (Allemagne) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 5 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 bétaillères, le *Jawan* (OMI 9262895) et le *Nine Eagle*.

Détenu en 2017 à Cairns (Etat du Queensland, Australie) en tant que b taill re.

Le navire a été inspecté au moins 70 fois depuis 2006 pour un total de 157 déficiences, dont 11 fois (pour 27 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 59 fois (pour 130 déficiences) en tant que b taill re.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie, 3 fois), à Darwin (Territoire du Nord, Australie, 7 fois) et à Townsville (Etat du Queensland, Australie, 2 fois) pour un total de 11 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie),   Darwin (Territoire du Nord, Australie, 3 fois) et à Geraldton (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 19 déficiences.



<i>Nine Eagle</i> OMI 9397092			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	3	Sécurité incendie	7
Engins de sauvetage	3	Engins de sauvetage	5
Communications radio	2	Certificats et documents	2
Sécurité incendie	2	Conditions de vie et de travail	2
ISM	1	Communications radio	1
		ISM	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
	11		19

Le 15 mai 2023, le *Nine Eagle* a une panne moteur majeure à Darwin (Territoire du Nord, Australie) après le chargement de 1800 bovins par la Livestock Shipping Services basée à Perth. Les animaux ont été retenus à bord pendant 6 jours. La pièce de rechange tardant à arriver, le ministère fédéral de l'Agriculture a ordonné le débarquement des animaux et leur maintien dans un parc à bétail au sud de la ville, à la fois pour leur bien-être et pour éviter l'accumulation de fumier sur les ponts du *Nine Eagle*, sachant qu'il était interdit de le déverser dans le port. Le *Nine Eagle* est la plus petite bétailière affectée au service Australie-Indonésie. Le 28 mai, une fois la réparation effectuée, les bovins ont été réembarqués pour la traversée.

Gestionnaire ISM : MC-Schiffahrt (GmbH & Co) (Allemagne) depuis le 16 octobre 2019 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie).



Norland

OMI 7529940



Norland, transporteur de marchandises sur palettes, 18 septembre 2008, Alesund (Norvège) © Hol1



Norland, bétailière, 22 février 2024, Détroit du Bosphore © Cavit Ege Tulca

Norland (ex-Nordland). OMI 7529940. Ex-transporteur de marchandises sur palettes converti en 2010 à l'âge de 34 ans. Longueur 87 m. Port en lourd 1700 t. Construit en 1976 à Sandnessjoen (Norvège) par Sandnessjoen Slip. Rallongé en 1982 de 70 à 87 m. 50 ans.

Pavillon Togo depuis novembre 2010 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Îles Féroé (Danemark).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis février 2011, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Norland Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Îles Caïmans. Le *Norland* est exploité par la Elbeco SAL (Liban) qui déclare une flotte de 2 bétailières maritimes en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, les *Norland* et *Queensland* (OMI 9186390).

Détenu en 2004 à Hundested (Danemark) en tant que transporteur de marchandises sur palettes.

Le navire a été inspecté au moins 80 fois depuis 1998 pour un total de 227 déficiences, dont 12 fois (pour 31 déficiences) en tant que transporteur de marchandises sur palettes et 68 fois (pour 196 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Beyrouth (Liban, 4 fois), à Koper (Slovénie, 2 fois), à Rasa (Croatie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) pour un total de 19 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.104).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois à Alexandrie (Egypte), à Beyrouth (Liban, 3 fois), à Port-Saïd (Egypte), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Koper (Slovénie), à Rasa (Croatie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 36 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.134).



Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 11 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 3 fois), à Rio de Janeiro (Etat de Rio de Janeiro, Brésil), à Koper (Slovénie), à Reni (Ukraine, 2 fois), à Alexandrie (Egypte), à Owendo (Gabon) et à Rasa (Croatie), pour un total de 40 déficiences.

Norland OMI 7529940			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	13	Sécurité incendie	7
Certificats et documents	6	Convention du Travail Maritime – 2006	7
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Conditions de vie et de travail	5
Conditions de vie et de travail	5	Systèmes de secours	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Sécurité de la navigation	4	Etat structurel	3
Engins de sauvetage	3	Engins de sauvetage	2
Convention du Travail Maritime-2006	3	Sécurité de la navigation	2
Systèmes de secours	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Autres types de déficiences	2	Alarmes	1
Etat structurel	2	Certificats et documents	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1	ISM	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1	Autres types de déficiences	1
Alarmes	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
ISM	1	Communications radio	1
	55		40

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 entre en collision avec le petit tanker *Menalon*. Des dégâts sont constatés sur le château du *Norland*. L'équipage est sauf. Le choc a sans doute provoqué des blessures du bétail mais le résumé de l'événement de mer n'en parle pas. Le *Norland* reprend son voyage et arrive à Beyrouth le 15 mars.

Le *Norland* a touché Beyrouth (Liban) le 24 octobre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 31 octobre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 21 novembre, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 8 décembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 15 décembre (24 jours de voyage) et Beyrouth le 19 décembre (28 jours de voyage), a chargé du bétail à Sète (France) le 16 janvier 2026, a touché Jorf Lasfar (Maroc) le 19 janvier (3 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 22 janvier. Il est arrivé à Barcarena (Etat du Para, Brésil) fin janvier.

Le *Norland*, parti de Vila do Conde au Brésil, est arrivé à Beyrouth le 6 mars 2026 pour décharger des bovins. Il est dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Elbeco SAL (Liban) depuis le 18 novembre 2016 (non classé négativement).

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

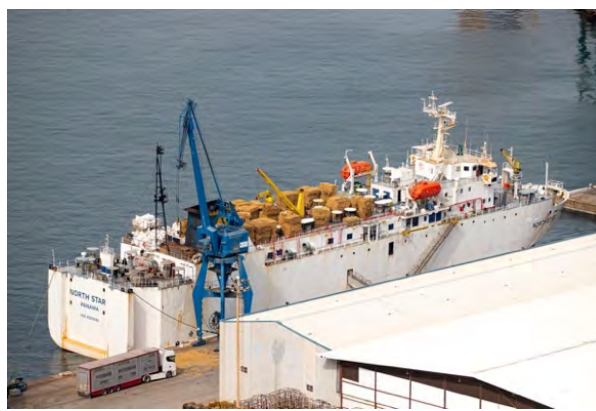
Localisation, 8 juin 2026 : quitte la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

North Star 1

OMI 8200565



Autoline, voiturier, 25 février 2007, Hanko (Finlande) © Aleks Lindström



North Star 1, bétailière, février 2022, Carthagène (Espagne)

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 1550 t. Construit en 1983 à Numakuma (Japon) par Kambara. 43 ans.

Pavillon Panama depuis juillet 2010 ; liste grise. Précédemment pavillon Cambodge (2009). Société de classification Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon) depuis juin 2012, retirée depuis le 11 janvier 2026, performance élevée. Précédemment Panama Register Corporation (non IACS, Panama). Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la Northstar Livestock Shipping, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia.

3 détentions : en 2014 à Fowey (Royaume-Uni) et à Waterford (Irlande) et en 2025 à Iskenderun (Turquie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 71 fois depuis 1998 pour un total de 293 déficiences, dont 24 fois (pour 54 déficiences) en tant que voiturier et 46 fois (pour 239 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 3 fois à Midia (Roumanie), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et à Waterford (Irlande) pour un total de 20 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.105).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Egypte, 2 fois), à Aqaba (Jordanie), à Belem (Etat du Para, Brésil), à Carthagène (Espagne) et au Pirée (Grèce) pour un total de 31 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.136).

Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois et inspecté 10 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Rasa (Croatie) et à Iskenderun (Turquie), pour un total de 42 déficiences. Les motifs de détention à Iskenderun portent notamment sur les certificats et documents.

En janvier 2026, il a été inspecté à Mersin (Turquie). Aucune déficience n'a été relevée.



North Star 1 ex-Express 1 (jusqu'en août 2020) OMI 8200565			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	13	Sécurité de la navigation	7
Certificats et documents	8	Etat structurel	7
Sécurité de la navigation	6	Conditions de vie et de travail	6
Sécurité incendie	5	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Certificats et documents	4
Conditions de vie et de travail	4	Systèmes de secours	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Sécurité incendie	4
Engins de sauvetage	2	ISM	2
Communications radio	1	Engins de sauvetage	2
Autres types de déficiences	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Etat structurel	1		
ISM	1		
Systèmes de secours	1		
	51		42

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 Etats-Unis vers la Russie. Il doit être remorqué à Cuxhaven pour réparation. Après une attente de 10 jours, les bovins sont transférés à bord de l'*Atlantic M* (ancien nom de l'*Express M*), un autre navire de Naseem Al Bahar General.

Un an plus tard, l'*Express 1* est à nouveau en panne à 19 km des côtes. Il est remorqué dans le port de Fowey (Royaume-Uni). Il avait chargé du bétail en Irlande et devait gagner la Libye. Il a été détenu pendant 45 jours. Le bétail a de nouveau été 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 aussi sur la formation aux situations d'urgence et les systèmes de détection d'incendie.

Le mardi 3 mars 2026 vers 21h15, un incendie s'est déclaré à bord du *North Star 1* à quai dans le port de Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil). Les flammes se sont propagées dans le foin destiné à servir de litière et dans les aliments pour le bétail. 30 tonnes de foin ont brûlé. Les pompiers, alertés par les autorités portuaires, ont maîtrisé l'incendie. Pendant l'intervention, la borne d'incendie du port a été défaillante et pour mener à bien l'extinction de l'incendie des camions-citernes des pompiers ont dû être mobilisés. 5 membres d'équipage sur 28 et un pompier ont été intoxiqués par l'inhalation des fumées et ont fait l'objet d'un suivi sanitaire.

Le *North Star 1* devait transporter 2600 bovins en Türkiye. 450 avaient été chargés au moment où l'incendie a commencé. Ils ont été évacués "dans le respect du bien-être animal" et placés dans des enclos temporaires dans l'enceinte portuaire, selon le ministère de l'Agriculture et de l'Elevage.

Trois d'entre eux y sont morts pour des raisons qui font l'objet d'une enquête et les 447 rescapés ont été rechargés dans les camions qui les avaient amenés et renvoyés dans leur élevage d'origine, l'Estância Monte Alegre, à Barretos (à 600 km). Ils y sont arrivés dans la journée du 5.



© Corpo de Bombeiros

Le *North Star 1* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 15 septembre 2025, a touché Iskenderun (Türkiye) le 13 octobre (28 jours de voyage), Tripoli (Liban) le 24 octobre (39 jours de voyage), en est reparti le 11 novembre, a touché Alger (Algérie) le 20 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 23 décembre, a touché Tasucu (Türkiye) le 16 janvier 2026 (24 jours de voyage), a touché Carthagène (Espagne) le 6 février et se dirige vers l'Amérique du Sud.

Gestionnaire ISM : UCC Ship Management SA (Grèce) depuis le 14 janvier 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route d'Alger (Algérie) vers le Brésil.



Omega Star

OMI 8917742



Basel S6, cargo polyvalent, 14 juin 2015, Rendsburg (Allemagne) © Aleksi Lindström



Omega Star, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Omega Star (ex-*Basel S6*, ex-*Pallas River*, ex-*Tingo*, ex-*Christina*). OMI 8917742. Ex-cargo polyvalent converti en 2017 à l'âge de 26 ans. Longueur 103 m. Port en lourd 4454 t. Construit en 1991 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 35 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Sierra Leone depuis décembre 2016 ; liste grise. Précédemment pavillon Palaos (2015). Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis juillet 2017, performance moyenne. Précédemment RINA (IACS, Italie). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Karazi Ro Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. L'*Omega Star* est exploité par la Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM dont 3 bétailières, l'*Omega Star*, le *Gamma Star* (OMI 7703259) et le *Karazi* (OMI 8215807).

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) en tant que cargo polyvalent.

Le navire a été inspecté au moins 76 fois depuis 1998 pour un total de 276 déficiences, dont 35 fois (pour 163 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 41 fois (pour 113 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Alger (Algérie), à Aqaba (Jordanie), à Bandar Abbas (Iran), à Midia (Roumanie, 2 fois), à Tarragone (Espagne), à Tripoli (Liban) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 29 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.111-112).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Beyrouth (Liban), à Midia (Roumanie), à Patras (Grèce), à Tolu (Département de Sucre, Colombie), à Tripoli (Liban, 3 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois), pour un total de 27 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.138-139).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 13 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 9 fois), au Pirée (Grèce), à Damiette (Egypte), à Kalamata (Grèce) et à Alger (Algérie), pour un total de 18 déficiences.

Omega Star OMI 8917742			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	17	Engins de sauvetage	4
Engins de sauvetage	9	Systèmes de secours	2
Sécurité de la navigation	7	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Systèmes de secours	4	Sécurité de la navigation	2
Conditions de vie et de travail	4	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	4	Certificats et documents	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Communications radio	1
Ligne de charge	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Communications radio	2	Etat structurel	1
Etat structurel	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	56		18



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). L'*Omega Star* parti de Carthagène (Espagne) le 16 mars était une des 3 bétailières prisonnières du Grand Lac Amer.

L'*Omega Star* a touché Djeddah (Arabie saoudite) le 31 octobre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 12 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 7 décembre, a touché Alger (Algérie) le 21 décembre (14 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 25 décembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 18 janvier 2026, a touché Bejaïa (Algérie) le 2 février (15 jours de voyage). Il est à Carthagène depuis le 10 février.

Gestionnaire ISM : Karazi Shipping Co Ltd (Roumanie) depuis le 10 juillet 2020 (performance faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route d'Annaba (Algérie) vers la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Orchid

OMI 9174763



City of Rome, voiturier, 3 mai 2016,
Rotterdam (Pays-Bas) © Hannes van Rijn



Orchid, bétailière, mai 2026, Carthagène (Espagne)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich | Ekö

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 3769 t. Construit en 1999 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 27 ans.

Pavillon Panama depuis octobre 2020 ; liste grise. Précédemment pavillon Ile de Man (1999). Société de classification Indian Register of Shipping (IACS, Inde) depuis octobre 2020, performance moyenne. Précédemment Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni).

Le propriétaire est l'Acadia Shipping LLC, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. L'*Orchid* est exploité par la Safe Sea Services Sarl (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 20 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, l'*Orchid*, le *Jouri* (OMI 9174775), le *Freesia* (OMI 9046368) et le *Tulip* (OMI 8614273).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 53 fois depuis 1999 pour un total de 37 déficiences, dont 28 fois (pour 17 déficiences) en tant que voiturier et 25 fois (pour 20 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020 (avant sa conversion en bétailière), il a été inspecté 3 fois, à Malmö (Suède), à Tchernomorsk (Ukraine) et au Pirée (Grèce), pour un total de 4 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois, à Skikda (Algérie), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Beyrouth (Liban, 3 fois) et à Tarragone (Espagne, 2 fois), pour un total de 12 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.140).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 13 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 9 fois), à Beyrouth (Liban), à Damiette (Egypte), à Carthagène (Espagne) et à Alexandrie (Egypte), pour un total de 8 déficiences.



Orchid, ex-City of Rome (jusqu'en octobre 2020) OMI 9174763			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	4	Certificats et documents	2
Sécurité incendie	2	ISM	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Communications radio	1
Certificats et documents	2	Etat structurel	1
Autres types de déficiences	1	Engins de sauvetage	1
Systèmes de secours	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Conditions de vie et de travail	1		
	16		8

Le 23 avril 2016, alors exploité comme voiturier *City of Rome*, il heurte la porte de l'écluse nord d'IJmuiden (Pays-Bas). Son bulbe d'étrave est endommagé. Il quitte le port le 25 avril pour des réparations au chantier Keppel Verolme à Rotterdam.



L'*Orchid* a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 7 décembre 2025, a touché Alexandrie (Egypte) le 12 décembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 25 décembre, a chargé du bétail à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie) le 15 janvier 2026, a touché Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 6 février. Au 12 février il est à l'approche de Carthagène (Espagne).

Entre le 31 janvier et le 8 février, il a zigzagué pour des raisons inconnues au large des Iles Canaries. Capture d'écran Marine Traffic 12 février 2026

Les bétailières maritimes en provenance d'Amérique du Sud font souvent des escales techniques à Carthagène (Espagne) pour se ravitailler en carburant, en nourriture et en litière pour les animaux. Ces escales techniques soulignent l'importance de la mise en œuvre de mesures de biosécurité, notamment en ce qui concerne les risques potentiels de propagation des maladies épizootiques et de leur transmission aux populations humaines.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 13 octobre 2020 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

Osama Bey

OMI 9141041



Kirsten, porte-conteneurs, 24 mai 2012, Algésiras (Espagne) © Pedro Amaral



Osama Bey, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Osama Bey (ex-Ak Feras, ex-Tan Cang Pioneer, ex-Promote, ex-Kirsten). OMI 9141041. Ex-porte-conteneurs converti en 2025 à l'âge de 29 ans. Longueur 118 m. Port en lourd 5550 t. Construit en 1996 à Berne (Allemagne) par Hegemann Roland. 30 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis octobre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Barbades (2023).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis janvier 2025, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Albanyasia Livestock Shpg Line enregistrée au Panama qui déclare une flotte de 2 navires, le *Osama Bey* et le cargo polyvalent *Balkis* (OMI 9113197).

Détenu en 1998 à Gioia Tauro (Italie) en tant que porte-conteneurs.

Le navire a été inspecté au moins 45 fois depuis 1998 pour un total de 104 déficiences, dont 43 fois (pour 101 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 2 fois (pour 3 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois, à Manille Nord (Philippines), à Manille Sud (Philippines, 3 fois), à Guangzhou (Chine), à Aliaga (Türkiye), au Pirée (Grèce) et à Reni (Ukraine), pour un total de 16 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, à Izmaïl (Ukraine), à Mostaganem (Algérie), à Chioggia (Italie) et au Pirée (Grèce), pour un total de 8 déficiences.



Osama Bey ex-Ak Feras (jusqu'en janvier 2025) ex-Tan Cang Pioneer (jusqu'en mai 2023) OMI 9141041			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	3	Sécurité incendie	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Systèmes de secours	2
Certificats et documents	2	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Engins de sauvetage	2	Autres types de déficiences	1
Sécurité de la navigation	2		
Sécurité incendie	1		
Etat structurel	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	16		8

Le *Tan Cang Pioneer* (pavillon Vietnam jusqu'en 2023) a été en octobre 2016 le premier porte-conteneur à emprunter le tout nouveau canal Quan Chanh Bo (Vietnam) reliant le Hau (bras du Mékong) à la mer de Chine méridionale. Après plusieurs années d'activité en Asie de l'Est et du Sud-Est, il a été vendu en mai 2023 par la Tan Cang Shipping Jsc (Vietnam) à l'Ak Group Co Ltd (Grèce) pour 2,85 millions de dollars, renommé *Ak Feras* et est passé au pavillon Barbades puis Saint-Kitts-et-Nevis.

Il a été converti en pétrolier en 2025 par la société Infinity Marine Consultants (Egypte) pour le compte de la Sena Ship Management SA (Egypte), son exploitant depuis le 14 janvier 2025, et renommé *Osama Bey*. Sur sa page LinkedIn, Infinity Marine Consultants se félicite du travail accompli et d'une conversion selon elle réussie : élévation de nouveaux ponts dans la continuité de la structure existante, installation de systèmes de ventilation, de drainage, de distribution d'eau et de nourriture pour le bétail, systèmes de sécurité incendie aux normes, contrôle de la stabilité pour différentes charges, révision complète des machines...

Gestionnaire ISM : Sena Ship Management SA (Egypte) depuis le 14 janvier 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil).



Pacific M

OMI 7041053



Pacific M, avril 2016, détroit de Tiran (Egypte) © Achim Egenolf

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 2568 t. Construit en 1970 à Neuenfelde (Allemagne) par JJ Sietas. 56 ans.

Pavillon Togo depuis novembre 2015 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2009).

Société de classification Cosmos Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud) depuis septembre 2025, non classée. Précédemment Global Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud). Cosmos Marine Bureau Inc est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et la Chine.

Le propriétaire est la Transporting Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Pacific M* est exploité par l'Alpha Management Co SA (Grèce) qui déclare une flotte de 5 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM.

4 détentions : en 2007 à Suez (Egypte), en 2011 à Rijeka (Croatie), en 2016 à Koper (Slovénie) et en 2017 à Midia (Roumanie) en tant que bêtaillère.

Le navire a été inspecté au moins 54 fois depuis 1998 pour un total de 287 déficiences en tant que bêtaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Midia (Roumanie, 4 fois) et Beyrouth (Liban, 2 fois), pour un total de 47 déficiences (cf. rapport "78 bêtaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.113).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois à Aqaba (Jordanie) et Midia (Roumanie, 5 fois), pour un total de 38 déficiences (cf. rapport "64 bêtaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.141).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Osman Digna (Soudan), Midia (Roumanie), Constantza (Roumanie), Varna (Bulgarie) et à Reni (Ukraine), pour un total de 34 déficiences.

Le *Pacific M* a été inspecté à Reni (Ukraine) en avril 2026. 4 déficiences ont été relevées. Elles concernent la sécurité incendie, les moteurs de propulsion et auxiliaire, la sécurité de la navigation et les conditions de vie et de travail.

Pacific M OMI 7041053			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	20	Convention du Travail Maritime – 2006	6
Convention du Travail Maritime – 2006	15	Certificats et documents	5
Sécurité de la navigation	12	Sécurité de la navigation	5
Sécurité incendie	6	Systèmes de secours	4
ISM	4	Engins de sauvetage	3
Engins de sauvetage	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	ISM	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Conditions de vie et de travail	2
ISPS	3	ISPS	1
Communications radio	3	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
Etat structurel	3	Communications radio	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2	Etat structurel	1
Conditions de vie et de travail	2		
Alarmes	1		
Systèmes de secours	1		
Autres types de déficiences	1		
	85		34

Gestionnaire ISM : Alpha Management Co SA (Grèce) depuis le 10 septembre 2025 (performance très faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'approche d'Istanbul (Türkiye).



Polaris-2

OMI 8417625



Fujimarine, voiturier, avril 2007, Auckland (Nouvelle-Zélande) © Stephen Chester



Polaris-2, bétailière, mai 2026, Midia (Roumanie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Polaris-2 (ex-*Al Mahmoud 2*, ex-*Fujimarine*, ex-*Fujimarin*, ex-*Touko Maru*). OMI 8417625. Ex-voiturier converti en 2010 à l'âge de 24 ans. Longueur 150 m. Port en lourd 8443 t. Construit en 1986 à Onishi (Japon) par Kurushima. 40 ans.

Pavillon Panama depuis août 2009 ; liste grise. Précédemment pavillon Singapour (2003). Société de classification Russian Maritime Register of Shipping (non IACS depuis mars 2022, Russie) depuis novembre 2010, performance élevée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). Russian Maritime Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Olkany Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Polaris-2* est exploité par la Naseem Al Bahar General Trading LLC Co (Emirats arabes unis) qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant, le *Polaris-2* et l'*Express M* (OMI 8200577).

Détenu en 2015 à Izmir (Türkiye) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 97 fois depuis 2003 pour un total de 228 déficiences, dont 23 fois (pour 51 déficiences) en tant que voiturier et 74 fois (pour 177 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 13 fois à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 4 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), pour un total de 18 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Rio de Janeiro (Etat de Rio de Janeiro, Brésil), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Port-Saïd (Egypte) et à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), pour un total de 9 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 3 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Mersin (Türkiye) et à Midia (Roumanie), pour un total de 21 déficiences.

Polaris-2 OMI 8417625			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	7	Moteurs de propulsion et auxiliaire	5
Certificats et documents	5	Conditions de vie et de travail	5
Etanchéité eau de mer/intempéries	5	Sécurité incendie	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2
Sécurité de la navigation	2	Certificats et documents	1
Etat structurel	1	ISM	1
Systèmes de secours	1	Communications radio	1
ISM	1	Systèmes de secours	1
Engins de sauvetage	1	Engins de sauvetage	1
Communications radio	1	Sécurité de la navigation	1
		Etanchéité eau de mer/intempéries	1
	27		21

Le 6 juillet 2010 à Beyrouth (Liban), lors des travaux de conversion du *Al Mahmoud 2* en bétailière, un incendie s'est déclaré dans le navire après la surchauffe d'un groupe électrogène qui a mis le feu à un réservoir de carburant diesel.

En janvier 2015, le *Polaris-2* transportant plus de 7000 génisses laitières du Chili vers la Chine s'est vu refuser l'accès aux eaux territoriales des Fidji à cause d'une controverse sur les documents sanitaires. Il voulait se réapprovisionner en carburant, en eau et en fourrage.

Des escales techniques en 2012, en 2013 et en 2014 à Santa Cruz de Tenerife (Iles Canaries, Espagne) avaient soulevé une vague de protestations populaires à cause d'odeurs pestilentielles causées par le mauvais entretien du *Polaris-2* désigné par la presse espagnole comme le "navire puant". En 2016, pendant une nouvelle escale technique pour charger du fourrage, une inspection vétérinaire avait ordonné l'abattage de 300 bovins malades dont l'équipage s'était par la suite débarrassé en mer. En avril 2017, la ville de Santa Cruz de Tenerife a interdit l'approche du *Polaris-2* quand il provient d'Amérique du Sud et qu'il est chargé de bétail.

En mars 2019, 3 carcasses de bovins s'échouent sur les plages de l'île de Tenerife. Le *Polaris-2* qui allait de Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) à Izmir (Türkiye) est désigné par la presse comme une source potentielle des carcasses.

Le *Polaris-2* a touché Tasucu (Türkiye) le 22 novembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 30 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 28 décembre, a touché Djeddah (Arabie saoudite) le 14 janvier 2026 (17 jours de voyage). Il est à Tuzla (Türkiye) depuis le 2 février.

Gestionnaire ISM : Unifleet Management Co Sa (Türkiye) depuis le 24 octobre 2012 (performance faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Polaris 3

OMI 9441740



Sinar Banten, porte-conteneurs, 9 janvier 2012, sur le Chao Phraya (Thaïlande)
© Trakul Pumsnoh



Polaris 3, bétailière, juillet 2025
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Polaris 3 (ex-*Sinar Banten*). OMI 9441740. Ex-porte-conteneurs converti en 2020 à l'âge de 12 ans. Longueur 147 m. Port en lourd 11.526 t. Construit en 2008 à Hakata (Japon) par Hakata Zosen. 18 ans.

Pavillon Panama ; liste grise.

Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis octobre 2020, performance élevée. Précédemment RINA (IACS, Italie) et Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon).

Le propriétaire est la Moon Light Shipping Co SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama et basée en Grèce qui est également son gestionnaire ISM.

Détenu en 2014 à Hong Kong en tant que porte-conteneurs.

Le navire a été inspecté au moins 57 fois depuis 2008 pour un total de 129 déficiences, dont 32 fois (pour 114 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 26 fois (pour 15 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Singapour (Singapour), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay, 2 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Carthagène (Espagne) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), pour un total de 18 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Townsville (Etat du Queensland, Australie, 3 fois), à Singapour (Singapour, 2 fois), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Carthagène (Espagne) et à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), pour un total de 11 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois, à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 5 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Mersin (Turquie) et à Yalova (Turquie), pour un total de 4 déficiences.



Polaris 3 OMI 9441740			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	8	Certificats et documents	2
Certificats et documents	5	Gestion des eaux de ballast	1
Sécurité incendie	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1
Sécurité de la navigation	3		
Communications radio	2		
Convention du Travail Maritime – 2006	2		
Conditions de vie et de travail	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Systèmes de secours	1		
ISPS	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	29		4

Le *Polaris 3* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 20 novembre 2025, a touché Aqaba (Jordanie) le 5 décembre (15 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 17 décembre, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 23 décembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 15 janvier 2026, a touché Aqaba (Jordanie) le 2 février (18 jours de voyage) et fait route vers Carthagène (Espagne).

Gestionnaire ISM : Moon Light Shipping Co SA (Grèce) depuis le 6 octobre 2022 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Princess Aya

OMI 7015509



Justo, cargo polyvalent, été 1976, Rotterdam (Pays-Bas) © Linesman



Janay, bétaillère, 24 mai 2020, Canal de Suez © Ivan Meshkov

Princess Aya (ex-*Diana*, ex-*Janay*, ex-*Mara*, ex-*Justo*). OMI 7015509. Ex-cargo polyvalent converti en 2011 à l'âge de 41 ans. Longueur 74 m. Port en lourd 1230 t. Construit en 1970 à Trondheim (Norvège) par Orens MV. Rallongé en 1979 de 59 à 74 m. 56 ans.

Pavillon Comores depuis octobre 2023 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Togo (2021).

Société de classification Hellas Naval Bureau of Shipping (non IACS, Grèce) depuis novembre 2023, retirée en juin 2024, performance faible. Précédemment International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce). Hellas Naval Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est depuis le 22 juin 2025 la Murex Shipping & Trading Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

20 détentions : en 1998 à Rotterdam (Pays-Bas), en 2004 à Augusta (Italie), en 2005 à Koper (Slovénie), en 2007 à deux reprises à La Valette (Malte) puis à Rades (Tunisie), en 2008 de nouveau à Koper puis à Porto Nogaro (Italie), Catania (Italie), La Valette et Rijeka (Croatie), en 2009 à Monfalcone (Italie) et Alexandrie (Egypte), en 2010 à Mersin (Türkiye) en tant que cargo polyvalent (14), en 2013 et 2014 à Kalymnos (Grèce), en 2019 à Batumi (Georgie), en 2021 à Midia (Roumanie, 111 jours), en 2024 à Eleusis (Grèce, 23 jours) et à Tarragone (Espagne, 48 jours) (6).

Le navire a été inspecté au moins 88 fois depuis 1998 pour un total de 712 déficiences, dont 43 fois (pour 282 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 46 fois (pour 430 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 9 fois, à Alexandrie (Egypte), à Batumi (Georgie, 2 fois, où il a été détenu), à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Carthagène (Espagne), à Midia (Roumanie, 2 fois) et à Mykolaïv (Ukraine), pour un total de 100 déficiences. Les motifs de détention à Batumi incluent des déficiences en matière d'ISM (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.69-70).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois, à Midia (Roumanie, 2 fois, où il a été détenu), à Beyrouth (Liban), à Reni (Ukraine, 2 fois) et à Tripoli (Liban), pour un total de 42 déficiences. Les motifs de détention à Midia incluent des déficiences relatives à la Convention du Travail Maritime (provisions,

conditions sanitaires, non-paiement des salaires), aux certificats du navire pour la pollution par hydrocarbures et à l'ISM.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 2 fois, à Eleusis (Grèce) et à Tarragone (Espagne), pour un total de 60 déficiences. Il a été détenu dans les 2 cas. Les motifs de détention à Eleusis incluent notamment des déficiences relatives aux engins de sauvetage, à la sécurité de la navigation, aux conditions d'hébergement de l'équipage, au certificat de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les motifs de détention à Tarragone incluent notamment des déficiences relatives aux exercices de prévention des incendies, à la sécurité de la navigation et à l'étanchéité des cloisons.

Princess Aya ex-Diana (jusqu'en juin 2024) ex-Janay (jusqu'en octobre 2023) OMI 7015509			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	25	Certificats et documents	11
Certificats et documents	23	Sécurité incendie	8
Convention du Travail Maritime – 2006	18	Sécurité de la navigation	8
Engins de sauvetage	14	Convention du Travail Maritime – 2006	7
Systèmes de secours	10	Engins de sauvetage	5
Conditions de vie et de travail	9	Communications radio	4
Sécurité incendie	8	Systèmes de secours	3
ISM	8	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Etat structurel	5	ISM	2
ISPS	4	Etat structurel	2
Communications radio	4	Opérations de fret dont les équipements	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	4	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Autres types de déficiences	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	142		60

Sous le nom de *Janay*, il a été victime de diverses pannes techniques et a dû en particulier mouiller plusieurs jours au large de Cesme (Türkiye) alors qu'il faisait route à vide de Beyrouth à Istanbul en février 2018 et en novembre 2019 alors qu'il allait quitter Batumi (Géorgie) à vide à destination de Midia (Roumanie).

L'Organisation Internationale du Travail est informée en juillet 2023 de l'abandon des marins depuis juillet 2022 à bord du *Janay* à Tripoli (Liban) géré par AMJ Marine Services (Liban). L'armateur doit entre 4 et 11 mois de salaire aux 15 marins syriens et égyptiens, qui manquent d'eau et de nourriture au point qu'ils sont obligés de couper l'eau potable avec de l'eau de mer et de se laver à l'eau de mer. A partir de septembre 2023, les arriérés de salaires sont progressivement payés et 13 marins rapatriés. L'Organisation Internationale du Travail considère que le cas est résolu en juillet 2025.

Un second cas d'abandon est notifié le 3 juillet 2025 sur le navire devenu le *Princess Aya* en juin 2024. Deux membres d'équipage syriens n'ont pas été payés depuis 7 et 9 mois. Leurs contrats de travail ont expiré il y a 2 mois. Ils sont rapatriés et payés en août 2025.

Gestionnaire ISM : Murex Shipping & Trading Ltd (Türkiye) depuis le 22 juin 2025 (non classé négativement).

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

Pas de données AIS depuis le 6 avril 2025. Il était à Tripoli (Liban).

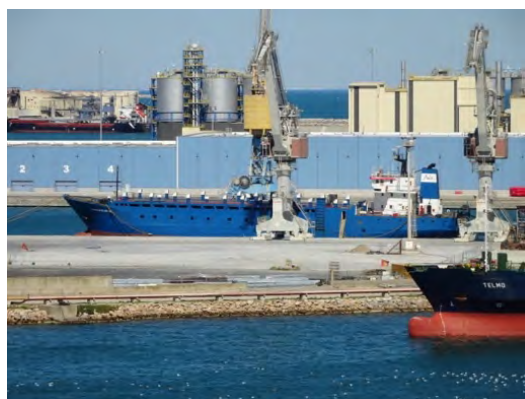


Princess Hiyam

OMI 7405089



Abdulrazzak-A, mai 2007, Tartous (Syrie)
© Mahmoud Shd



Princess Hiyam
© Animals International

Princess Hiyam (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 3148 t. Construit en 1975 à Leer (Allemagne) par Jansen. 51 ans.

Pavillon Togo depuis janvier 2016 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (2001).

Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis janvier 2020, non classée. Précédemment Cosmos Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud). Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Princess Hiyam Shipping SA enregistrée au Panama. Le *Princess Hiyam* est exploité par l'Awad Aeed Al-Oadini Est (Arabie saoudite). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

8 détentions : en 1999 à Ravenne (Italie), en 2004 à Vasto (Italie), en 2007 à Larnaca (Chypre) et Rhodes (Grèce), en 2008 de nouveau à Larnaca, en 2009 à Mersin (Türkiye), en 2012 à Tenes (Algérie) en tant que cargo polyvalent et en 2017 à Sète (France) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 58 fois depuis 1998 pour un total de 373 déficiences, dont 33 fois (pour 211 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 25 fois (pour 162 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois à Batumi (Géorgie), Braïla (Roumanie), Midia (Roumanie) et Osman Digna (Soudan), pour un total de 30 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.118).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.145).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Osman Digna (Soudan, 2 fois) et à Port-Soudan (Soudan). Aucune déficience n'a été relevée.

Princess Hiyam OMI 7405089			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	16		
Engins de sauvetage	15		
Sécurité de la navigation	12		
Convention du Travail Maritime – 2006	6		
Sécurité incendie	4		
Communications radio	4		
Systèmes de secours	3		
ISM	2		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Etat structurel	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	2		
ISPS	1		
Autres types de déficiences	1		
Conditions de vie et de travail	1		
	73		0

Gestionnaire ISM : Adriatic for Management (Egypte) depuis le 7 juin 2019 (performance faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : Digna (Soudan). Il navigue en mer Rouge, entre Djeddah (Arabie saoudite) et Digna, dans une zone à risques de guerre.



Queensland

OMI 9186390



Electron, porte-conteneurs, 26 juillet 2011,
Rendsburg (Allemagne) © Marcus-S



Queensland, bétailière, 27 juillet 2023,
Tasucu (Türkiye) © Altay Alan

Queensland (ex-Beryte, ex-Electron, ex-Ingrid). OMI 9186390. Ex-porte-conteneurs converti en 2017 à l'âge de 19 ans. Longueur 118 m. Port en lourd 5194 t. Construit en 1998 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 28 ans.

Pavillon Liberia depuis avril 2017 ; liste blanche. Précédemment pavillon Togo (2012).
Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis novembre 2017, performance élevée.
Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Queensland Shipping Group Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Queensland* est exploité par la Elbeco SAL (Liban) qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Queensland* et le *Norland* (OMI 7529940).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 62 fois depuis 1998 pour un total de 35 déficiences, dont 23 fois (pour 13 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 31 fois (pour 22 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 10 fois, à Beyrouth (Liban, 3 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Carthagène (Espagne), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 13 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.121).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois, à Beyrouth (Liban, 4 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Ceuta (Espagne), à Galveston (Etat du Texas, Etats-Unis d'Amérique, 2 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 3 fois) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 2 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 12 fois, à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 3 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, 3 fois), à Ceuta (Espagne) et à Safaga (Egypte), pour un total de 4 déficiences.



Queensland OMI 9186390			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Sécurité de la navigation	2	Gestion des eaux de ballast	1
Autres types de déficiences	2		
Conditions de vie et de travail	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	2		
Engins de sauvetage	1		
Alarmes	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Etat structurel	1		
	15		4

* Aucune déficience par rapport à l'Annexe VI de la Convention MARPOL (pollution atmosphérique) malgré la fumée noire qui s'échappe de la cheminée.

Le *Queensland* a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 29 novembre 2025, a fait une escale technique à Mindelo (Cap-Vert) le 13 décembre, a touché Casablanca (Maroc) le 19 décembre (20 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Elbeco SAL (Liban) depuis le 3 novembre 2017 (non classé négativement).

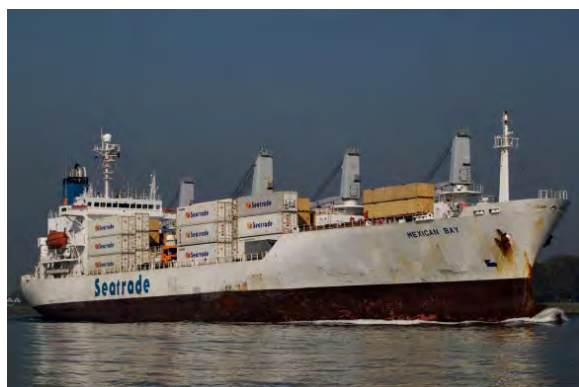
Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, à l'approche de Malte, en provenance de Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil).



Rami M

OMI 9064839



Mexican Bay, cargo réfrigéré, 1^{er} octobre 2011, Rotterdam (Pays-Bas) © Dave van Spronsen



Rami M, bétailière, 9 octobre 2021, Le Pirée (Grèce) © Stavros Matthaïos

Rami M (ex-*Mexican Bay*, ex-*Mexican Reefer*). OMI 9064839. Ex-cargo réfrigéré converti en 2021 à l'âge de 27 ans. Longueur 144 m. Port en lourd 11.575 t. Construit en 1994 à Akitsu (Japon) par Shin Kurushima. 32 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis novembre 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liban (2019).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis octobre 2023, performance moyenne. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Turquie.

Le propriétaire est la El Murr MB & SB, une compagnie à navire unique enregistrée au Liban. La El Murr MB & SB et la Murr Management SA (cf. *Spiridon II*) sont à la même adresse à Beyrouth.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 93 fois depuis 1999 pour un total de 138 déficiences, dont 66 fois (pour 120 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 27 fois (pour 18 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il n'a pas été inspecté.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 14 fois, au Pirée (Grèce), à Tolu (Département de Sucre, Colombie, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois), à Carthagène (Espagne), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois) et à Alexandrie (Egypte), pour un total de 11 déficiences. Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 13 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 7 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Santos (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Damiette (Egypte) et au Pirée (Grèce), pour un total de 7 déficiences.



Rami M OMI 9064839			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Certificats et documents	1
Certificats et documents	2	Engins de sauvetage	1
Engins de sauvetage	2	Sécurité incendie	1
Etat structurel	1	Convention du Travail Maritime - 2006	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Sécurité de la navigation	1
Systèmes de secours	1		
	11		7

Le 3 février 2024, le *Rami M* est à quai dans le port de Keratsini, au Pirée (Grèce). Il y a à bord 39 membres d'équipage. Certains d'entre eux procèdent à un revêtement des superstructures avec de la peinture blanche à l'huile. Il est notable que dans certains cas les armateurs cherchent à préserver les apparences de leurs bâteaux maritimes et à masquer leur mauvais état général par des travaux successifs de peinture sur les surfaces extérieures au-dessus de la ligne de flottaison. Ce nouveau ravalement a provoqué une pollution du bassin. Selon les autorités portuaires, la décontamination a été correctement effectuée par une partie de l'équipage mais le capitaine du *Rami M* a fait l'objet d'une enquête préliminaire pour violation de l'article 3 de la loi sur la protection de l'environnement marin.

Le *Rami M* a touché Beyrouth (Liban) le 20 novembre 2025, a fait une escale technique à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) le 26 novembre, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 21 décembre, a touché Casablanca (Maroc) le 6 janvier 2026 (16 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 15 janvier et est retourné dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 26 janvier pour charger du bétail.

Le *Rami M*, parti de Vila do Conde (Brésil) a déchargé des bovins à Beyrouth le 4 mars 2026 dans l'après-midi. Le 11 mars, il est en face d'Alger. Il est dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 22 août 2019.

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Casablanca (Maroc) vers la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Saleh

OMI 9074925



Reggeborg, porte-conteneurs,
1^{er} décembre 2007, Rotterdam (Pays-Bas)
© Hans.Esveldt



Saleh, bétailière, 5 août 2025, Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) © Marcelo Vieira

Saleh (ex-*Elsalih*, ex-*Ocean Ute*, ex-*Niuyang Express*, ex-*Pearl of Para*, ex-*Reggeborg*, ex-*Gascogne*, ex-*CMA CGM Gascogne*, ex-*Reggeborg*, ex-*Levant Elbe*, ex-*Reggeborg*). OMI 9074925. Ex-porte-conteneurs converti en 2011 à l'âge de 17 ans. Longueur 140 m. Port en lourd 7285 t. Construit en 1994 à Heusden (Pays-Bas) par Verolme. 32 ans.

Pavillon Iles Marshall depuis novembre 2010 ; liste blanche. Précédemment pavillon Pays-Bas (1994).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis décembre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Bassem Dabbah Shipping Inc, enregistrée aux Iles Marshall. Le *Saleh* est exploité par la Korkyra Shipping Ltd (Croatie) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Saleh* et le *Bahijah* (OMI 9360788). Son précédent exploitant (décembre 2017-septembre 2024) était la Wellard Ships Pte Ltd, la filiale singapourienne de l'armateur australien Wellard.

2 détentions : en 2006 à Le Havre (France) en tant que porte-conteneurs et en 2021 à Gladstone (Etat du Queensland, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 71 fois depuis 1998 pour un total de 113 déficiences, dont 19 fois (pour 41 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 52 fois (pour 72 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Gladstone (Etat du Queensland, Australie, 4 fois), à Townsville (Etat du Queensland, Australie, 6 fois), à Singapour (Singapour) et à Nghe An (Vietnam, 2 fois), pour un total de 11 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Nghe An (Vietnam), à Townsville (Etat du Queensland, Australie), à Sines (Portugal) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois). Une seule déficience a été relevée.



Saleh OMI 9074925			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Certificats et documents	1
Engins de sauvetage	2		
Sécurité de la navigation	2		
Communications radio	1		
	11		1

La société hongroise Hunland Trade Kft spécialisée dans l'élevage et le commerce de bestiaux a conclu entre décembre 2011 et avril 2012 5 contrats de vente de bovins (génisses, génisses gestantes et taureaux) au profit de sociétés russes et kazakhes. Il ressortait du contrat de vente placé sous l'incoterm DAP (Delivered At Place) que la société Hunland en tant que vendeur était responsable de l'acheminement du bétail jusqu'aux destinations finales dans les fermes russes et kazakhes. Pour le transport maritime entre Galveston (Etat du Texas, Etats-Unis d'Amérique) et Novorossiisk (Russie), la société Hunland a affrété le navire *Pearl of Para* appartenant à la société croate Livestock Shipping Company. Il venait d'être converti à Shanghai (Chine) et il s'agissait de son voyage inaugural.

Deux contrats d'assurance ont été souscrits pour couvrir les risques liés au transport ; chacun concernant une partie du bétail transporté. Le premier contrat a été souscrit auprès d'assureurs allemands. Ce contrat était relatif à un troupeau (1500 génisses) destiné à la société russe Donagrogaz. Le second contrat a été conclu, par l'intermédiaire de la société Siaci Saint Honoré, auprès de la société Generali lard, à hauteur de 60%, et de la société Helvetia, à hauteur de 40%, et couvrait les 4 autres troupeaux (2370 génisses et 7 taureaux). Pour ce second contrat, la société Siaci a émis une note de couverture le 29 juin 2012.

Le 15 juillet 2012, Hunland fait charger à Galveston sur le *Pearl of Para* 3877 bovins, en majorité des génisses, à destination de Novorossiisk. Deux subrécargues sont chargés de vérifier les soins apportés aux animaux et de veiller à leur bien-être et à leur santé. Le *Pearl of Para* fait escale à Gibraltar le 28 juillet. Le 3 août, à Istanbul, "compte tenu des nombreux décès de bétail intervenus au cours de la traversée", Hunland alertée par les subrécargues sollicite l'intervention d'un vétérinaire qui reste à bord jusqu'à l'arrivée du *Pearl of Para* le 5 août à Novorossiisk. Le voyage transocéanique a duré 21 jours. A l'arrivée, 373 génisses étaient mortes. Pendant la période de quarantaine dans le port russe, 1635 génisses supplémentaires sont mortes.

Les assureurs allemands ont pris en charge le sinistre à hauteur de 2,6 millions de dollars.

Par contre, les assureurs français ont refusé d'indemniser les pertes en invoquant de grandes carences dans les soins apportés aux animaux. En effet, les bovins d'après le dossier judiciaire ont été soumis pendant le voyage à un cumul de conditions difficiles : non application de la litière avant le chargement des animaux, nourriture insuffisante, système de ventilation défaillant, haute concentration de vapeurs d'ammoniac, températures dépassant 33,5°C, taux d'humidité élevé, stalles trop petites et vite couvertes d'excréments, litière inadéquate pour un transport maritime, absence de vétérinaire, nombre de préposés au gardiennage et à l'entretien des animaux insuffisant, état de gestation avancée de nombreuses vaches, blessures... Certaines génisses ont avorté pendant le voyage.



Hunland a assigné en justice Generali Iard et Helvetia pour obtenir l'indemnisation de ses préjudices. Le 14 décembre 2017, le tribunal de commerce de Paris fixe le préjudice à 2,3 millions de dollars et condamne Siaci Saint Honoré à indemniser 5% du préjudice, Generali Iard à indemniser 9% du préjudice et Helvetia à indemniser 6% du préjudice. 80% du préjudice reste à la charge de Hunland.

Le 13 février 2018, Hunland fait appel. Elle estime que le montant du préjudice n'a pas été correctement fixé et que le tribunal a mal partagé les responsabilités entre Hunland et les assureurs. Le 18 avril 2018, Siaci Saint Honoré fait à son tour appel. Elle considère que sa responsabilité a été retenue à tort.

Le 21 janvier 2021, la cour d'appel statue que le contrat d'assurance du 29 juin 2012 émis par Siaci pour couvrir le voyage n'est pas applicable. En effet, une clause imposait à Hunland de faire intervenir immédiatement un vétérinaire qualifié en cas de maladie, de boiterie, d'accident, de blessure ou de handicap physique de quelque nature que ce soit ou pour quelque animal que ce soit. Au vu de la durée du voyage, la cour d'appel estime que Hunland aurait dû s'assurer de la présence d'un vétérinaire pendant toute la traversée et qu'en conséquence Generali Iard et Helvetia ne sont pas tenues d'indemniser Hunland. La société hongroise est en outre condamnée à payer 10.000 € à Generali Iard, 10.000 € à Helvetia et 5000 € à Siaci au titre des frais de procédure.

Hunland se pourvoit en cassation. Le 15 septembre 2022, 10 ans après les faits, la cour de cassation a rejeté son pourvoi et la condamne à tous les dépens.

Le 3 septembre 2013, le *Pearl of Para* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination d'Israël avec 5240 bovins à bord. Il est contraint de faire demi-tour moins de 2 jours plus tard à cause d'un problème sur l'arbre d'hélice. Il ne peut reprendre sa route que le 19 septembre. Les bovins sont restés à bord pendant tout le temps des réparations. Le voyage qui devait durer 17 jours a finalement duré 35 jours. Trois bovins sont morts pendant le trajet.

Début janvier 2014, le *Pearl of Para* quitte Fremantle à destination d'Israël avec 5467 bovins à bord. Une fuite de liquide de refroidissement dans le moteur est rapidement repérée. Il se met à l'ancre pendant quelques jours dans Cockburn Sound, au sud de la ville, pour les réparations.

Le 27 juin 2019, l'*Ocean Ute* (ex-*Pearl of Para*) quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) avec 3732 bovins à destination de Hon La (Vietnam, arrivée le 8 juillet). Un bovin meurt pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. Il y a eu des pertes de nourriture à cause de souillures par des excréments et de mangeoires renversées par les animaux. Certaines stalles étaient surpeuplées et les bovins avaient difficilement accès à l'eau et à la nourriture. La température a atteint 34°C près de la salle des machines et dans les zones les plus ensoleillées.

Le 8 septembre 2019, l'*Ocean Ute* a chargé 4593 génisses à Portland à destination de Weifang (Chine). Le voyage qui devait durer 14 jours a finalement duré 22 jours sans qu'une explication ait été fournie. D'après le compte-rendu du voyage, comme il n'y avait pas assez de nourriture, les animaux ont été rationnés pendant 7 jours.

Le 9 mars 2021, peu avant de quitter le port de Taranaki (Nouvelle-Zélande) à destination de la Chine, l'*Ocean Ute* a un problème de moteur. Les 4500 bovins n'étaient pas encore chargés et ont attendu la fin des réparations dans un enclos. Le départ a été repoussé au 17 mars.



En mars 2024, l'*Ocean Ute* charge 4716 bovins à Townsville à destination de Panjang (Indonésie, 14 jours de voyage). 10 meurent pendant le voyage, un taux de mortalité de 0,21%. L'un d'eux a été achevé après une fracture pendant l'embarquement. Les 2 derniers jours de voyage, les animaux ont été privés de paille ou de foin alors que ces apports sont exigés par la réglementation australienne. Ils n'ont eu que des granulés.

L'*Ocean Ute* a été vendu en 2024 à la Bassem Dabbah Shipping Inc pour 12 millions d'US\$. Il a été rebaptisé *Saleh*.

Gestionnaire ISM : Korkyra Shipping Ltd (Croatie) depuis le 4 septembre 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Noire, en route de Haïfa (Israël) vers Midia (Roumanie).



Saphira

OMI 7924425



Al Messilah, voiturier, 1^{er} juin 1996, Canal de Kiel (Allemagne) © simonwp



Al Messilah, bétailière, 22 juillet 2019, Berbera (Somaliland) © vovashap

Saphira (ex-*Al Messilah*, ex-*Ocean Highway*). OMI 7924425. Ex-voiturier converti en 1997 à l'âge de 17 ans. Longueur 186 m. Port en lourd 12.900 t. Construit en 1980 à Tadotsu (Japon) par Hashihama Zosen. 46 ans.

Pavillon Antigua-et-Barbuda depuis janvier 2026 ; liste blanche. Précédemment pavillon Koweït (1995), performance du pavillon non classée.

Société de classification Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni) depuis août 1997, performance élevée.

Le propriétaire est depuis le 16 janvier 2026 la Egean Star Shipping Ltd enregistrée au Liberia. Le *Saphira* est exploité par la Prime Livestock Carrier Ltd (Türkiye). Les deux entités déclarent ce seul navire. Son précédent propriétaire était la Livestock Transport (Koweït), le propriétaire de l'*Al Kuwait* (OMI 9590931) qui a été compromis en novembre 2025 dans un trafic important de cocaïne (voir le profil de l'*Al Kuwait*).

3 détentions : en 2002, 2003 et 2011 à Portland (Etat de Victoria, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 73 fois depuis 2000 pour un total de 127 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 9 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois, à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 17 déficiences.



Saphira ex-Al Messilah OMI 7924425			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	5	Sécurité incendie	7
Etat structurel	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Engins de sauvetage	3
Sécurité de la navigation	1	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité incendie	1	Sécurité de la navigation	1
		Sécurité structurelle	1
	9		17

Le 3 juin 2010, le *Al Messilah* charge 36.518 moutons à Portland (Etat de Victoria, Australie) à destination du Bahreïn (arrivée le 22 juin), du Koweït (arrivée le 25 juin) et des Emirats Arabes Unis (arrivée le 28 juin). 913 moutons meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 2,5 %. 85% sont morts d'entérite et 12% de stress thermique. Les températures élevées (plus de 30°C), le taux d'humidité dans le golfe Arabo-Persique, les vapeurs d'ammoniac ont imposé à l'équipage et aux animaux des conditions difficiles.

Le 16 juillet 2010, le *Al Messilah* charge 25.310 moutons à Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie). 671 moutons sont refusés à l'embarquement en raison de pathologies diverses (conjonctivite, diarrhée...) ou de boitement. Le *Al Messilah* charge 52.213 moutons supplémentaires à Portland le 18 juillet. 1357 moutons sont refusés pour les mêmes raisons qu'à Adélaïde. Ils sont destinés au Koweït (arrivée le 6 août) et au Bahreïn (arrivée le 10 août). 527 moutons du premier lot meurent, soit un taux de 2,08%, et 1914 du second lot, soit un taux de 3,67%. 57% des mortalités sont attribuées au stress thermique, 40% à l'entérite.

Le 24 juin 2011, le *Al Messilah* charge 28.607 moutons à Portland à destination du Qatar (arrivée le 15 juillet), du Koweït (arrivée le 17 juillet) et du Bahreïn (arrivée le 19 juillet). 703 moutons meurent pendant le voyage, soit un taux de 2,46%. 54% sont morts d'entérite, 26,6% d'inanition, 12,4% de d'entérite et d'inanition, 6,2% de stress thermique.

En août 2011, le *Al Messilah* parti d'Australie à destination du Qatar avec 67.000 moutons subit une défaillance mécanique après un jour et demi de voyage. Il est contraint de faire demi-tour mais doit attendre 9 jours à quai à Outer Harbor (Etat d'Australie-Méridionale) avant que les autorités n'acceptent le débarquement des moutons. 298 sont morts pendant cette attente. Les survivants sont chargés sur une autre bétailière.

Le 3 juillet 2016, Emanuel Exports Pty Ltd charge à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) 69.322 moutons à bord du *Al Messilah* à destination du Qatar (arrivée le 17 juillet), du Koweït (arrivée le 20 juillet), des Emirats Arabes Unis (arrivée le 23 juillet) et d'Oman (arrivée le 25 juillet). 3027 moutons meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 4,36%. La plupart sont morts de stress thermique, à cause de la forte chaleur et du taux d'humidité dans le golfe Arabo-Persique et pendant le déchargement au Qatar. Les efforts de l'équipage pour donner plus de mobilité aux moutons et pour réduire la chaleur dans les stalles en les arrosant n'ont pas suffi. D'autres moutons sont morts de pneumonie, de septicémie, d'entérite ou d'inanition. En juillet, la température moyenne est deux fois plus basse à Fremantle qu'au Qatar (40°C).

Le 14 août 2016, le *Al Messilah* charge 17.917 moutons à Adélaïde à destination d'Oman et du Koweït. 386 meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 2,15%, pour la plupart de stress thermique (les températures ont dépassé 35°C dans le golfe Arabo-Persique).

Le 20 octobre 2017, une inspection du *Al Messilah* par l'Australian Maritime Safety Authority a révélé de nombreuses déficiences, telles que des défauts d'étanchéité entre les ponts et des défaillances électriques. Le navire s'est vu interdire temporairement de transporter du bétail jusqu'à ce que les réparations soient effectuées.

Entre 2018 et 2023, aucun voyage du *Al Messilah* au départ de l'Australie n'est marqué par un taux de mortalité déclenchant une enquête par les autorités australiennes. Les voyages n'étaient pas exempts de problèmes pour autant. Presque à chaque fois, les observateurs ont noté que les bovins ou les moutons souffraient de la chaleur, au point d'avoir du mal à respirer, notamment dans les ponts 6 à 8 près de la salle des machines. A plusieurs reprises, les granulés ont dispersé de la poussière, ce qui a causé des problèmes respiratoires aux moutons. En mai 2018, une vingtaine de brebis gravides ont été embarquées alors que la réglementation australienne interdit de charger des animaux en gestation à destination d'un abattoir. En juin 2018, des moutons aveugles ont été chargés. En décembre 2019, des abreuvoirs n'ont pas fonctionné pendant 6 heures à la suite d'une erreur humaine.

Le 5 avril 2024, des symptômes d'ecthyma, une dermatite contagieuse qui peut être transmise à l'homme, sont constatés par les responsables de la NSPCA (Conseil National des Sociétés de Prévention de la Cruauté envers les Animaux) parmi les 60.000 moutons, 1500 bovins et 200 chèvres chargés à bord du *Al Messilah* qui est à quai à East London (Afrique du Sud), dans l'attente d'un voyage de trois semaines vers le Koweït et l'Arabie saoudite. Environ 6000 animaux présentant des signes de maladie ont été débarqués.

Le 4 mars 2025, alors qu'il entrait dans le chenal du port de Fremantle, le *Al Messilah* a subi une panne moteur. Un manque de maintenance a été constaté a posteriori par l'Australian Transport Safety Bureau. L'*Al Messilah* s'est mis à quai avec l'aide d'un remorqueur. Pendant l'escale suivante aux Emirats arabes unis, l'armateur du *Al Messilah* a été contraint à une révision complète du moteur et 27 actions correctives dans la maintenance du *Al Messilah* ont été identifiées et considérées comme prioritaires.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 16 janvier 2026 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : océan Atlantique, en route vers Montevideo (Uruguay).

Il était arrivé aux Emirats Arabes Unis le 5 janvier 2026 sous le nom d'*Al Messilah*. Il est resté aux Drydocks World Dubai pendant plusieurs semaines. Il a été renommé *Saphira* et a quitté les Emirats arabes unis, une zone à risques de guerre, le 13 mai 2026.



Sarah M

OMI 7808463



Nordkyn, transporteur de marchandises sur palettes, 11 février 2008, sur l'Ems
© Frits Olinga



Sarah M, bétailière, juin 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

Sarah M (ex-*Sarah*, ex-*Nordkyn*). OMI 7808463. Ex-transporteur de marchandises sur palettes converti en 2014 à l'âge de 35 ans. Longueur 78 m. Port en lourd 1600 t. Construit en 1979 à Fevag (Norvège) par Fosen MV. 47 ans.

Pavillon Antigua-et-Barbuda depuis mars 2024 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2019).

Société de classification Polish Register of Shipping (IACS, Pologne) depuis septembre 2016, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Brièvement à la Russian Maritime Register of Shipping (non IACS depuis mars 2022, Russie) en mars-mai 2024.

Le propriétaire est la Jounieh Bay Shipping SA enregistrée aux Iles Marshall. Le *Sarah M* est exploité par la DMS Lines SA (Liban). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

2 détentions : en 2003 à Ijmuiden (Pays-Bas) en tant que transporteur de marchandises sur palettes et en 2019 au Pirée (Grèce) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 45 fois depuis 2000 pour un total de 134 déficiences, dont 17 fois (pour 69 déficiences) en tant que transporteur de marchandises sur palettes et 28 fois (pour 65 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 7 fois au Pirée (Grèce), à Alger (Algérie), à Waterford (Irlande, 2 fois), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique) et à Ténès (Algérie, 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.124).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Rasa (Croatie, 3 fois), à Alexandrie (Egypte, 2 fois), au Pirée (Grèce) et à Bizerte (Tunisie), pour un total de 7 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.147-148).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Rasa (Croatie), à La Goulette (Tunisie), à Radès (Tunisie) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 10 déficiences.



Sarah M OMI 7808463			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	4	Etat structurel	3
Certificats et documents	4	Certificats et documents	2
Engins de sauvetage	3	Communications radio	2
Conditions de vie et de travail	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	3	Conditions de vie et de travail	1
Convention du Travail Maritime – 2006	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
ISM	1		
	21		10

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. Deux seront secourues ultérieurement.

Le *Sarah M* est suspecté d'avoir jeté des taurillons morts à la mer, des carcasses ayant été découvertes sur des plages de Bretagne (France) 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. On s'est immédiatement interrogé sur la possibilité que ces carcasses proviennent d'une bétailière. 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 1^{er} 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 bétailières maritimes sont éliminés conformément à la Convention MARPOL".

Le 30 avril 2024, le *Sarah M* s'est vu refuser l'accès au port de Greenore (Irlande) en raison de sa société de classification russe. Il venait charger 2000 taurillons mais l'ONG Ethical Farming Ireland a pointé le fait que cela aurait contrevenu aux sanctions de l'Union européenne à l'encontre de la Russie. Le *Sarah M* a quitté la Russian Maritime Register of Shipping en mai 2024.

En juin 2024, le *Sarah M* était proposé à la vente pour 4 millions de dollars mais cette mise en vente ne semble pas avoir été fructueuse. Le *Sarah M* est toujours la propriété de la Jounieh Bay Shipping SA.

Le *Sarah M* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 14 novembre 2025, a touché Casablanca (Maroc) le 30 novembre (16 jours de voyage), a chargé du bétail à Sines (Portugal) le 31 décembre, a touché Ténès (Algérie) le 4 janvier 2026 (4 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 8 janvier, a chargé du bétail à Vila do Conde (Etat du Para, Brésil) le 7 février et fait route vers Casablanca (Maroc). Arrivée prévue le 25 février.

Gestionnaire ISM : Fleetmed Management SA (Grèce) depuis le 8 septembre 2020 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).

Saskia

OMI 7611547



Lem Alfa, cargo polyvalent, mai 2022, Hambourg (Allemagne) © Andreas Spörri



Nader-A, bétailière, juin 2023, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Selon Marine Traffic, le *Nader-A* a changé de nom entre le 8 et le 9 juin 2026 et a été rebaptisé *Saskia*. Il est désormais sous pavillon des Comores mais nous n'avons pas à ce jour (11 juin) connaissance d'autres modifications.

Saskia (ex-*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 2103 t. Construit en 1977 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft. 49 ans.

Pavillon Comores depuis juin 2026 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon Togo (2013). Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis juin 2007, performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est l'Abdin N enregistrée en Suisse. Le *Saskia* ex-*Nader-A* est exploité par la AMJ Marine Services (Liban). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire. AMJ Marine Services était également l'exploitant du *Onda* (OMI 8912467), un cargo polyvalent. Entre 2018 et 2023, AMJ Marine Services a abandonné ses équipages successifs dans des ports d'Afrique de l'Ouest.

4 détentions : en 2015 et 2016 à Sète (France), en 2017 à Midia (Roumanie), en 2021 à Rasa (Croatie) et en 2024 à Tarragone (Espagne) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 67 fois depuis 1998 pour un total de 425 déficiences, dont 40 fois (pour 186 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 27 fois (pour 239 déficiences) en tant que bétailière.

En 2019, il a été inspecté 3 fois à Alger (Algérie) et à Sète (France, 2 fois), pour un total de 17 déficiences. Aucune inspection n'a été effectuée en 2020 bien qu'il ait touché plusieurs ports européens (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.97).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Rasa (Croatie), à Sète (France, 5 fois), à Alexandrie (Egypte) et à Bizerte (Tunisie) 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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.130).

En 2024, il a été inspecté 2 fois, à Koper (Slovénie) et Tarragone (Espagne, où il a été détenu), pour un total de 37 déficiences.

Il n'a pas été inspecté en 2025.

Saskia, ex-Nader-A			
OMI 7611547			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	11	Convention du Travail Maritime – 2006	8
Sécurité de la navigation	9	Sécurité de la navigation	8
Etanchéité eau de mer/intempéries	8	Sécurité incendie	6
Certificats et documents	7	Engins de sauvetage	3
Systèmes de secours	6	Etat structurel	3
Convention du Travail Maritime – 2006	5	Etanchéité eau de mer/intempéries	3
Engins de sauvetage	4	Alarmes	1
Communications radio	4	Certificats et documents	1
Etat structurel	3	ISM	1
ISM	2	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Communications radio	1
Conditions de vie et de travail	1		
	64		37

Le 27 avril 2017, par temps de brouillard, en tant que *Youzarsif H*, il entre en collision en mer Noire au large de Kylios (Türkiye) avec un navire paramilitaire russe, le *Liman*, 73 m de long, construit en 1970 et considéré comme un navire espion. Le *Liman* coule. L'équipage est sauvé. Le *Youzarsif H* avait quitté Midia (Roumanie) avec 8000 moutons embarqués à destination d'Aqaba (Jordanie). Il retourne à Midia. Les moutons sont débarqués. Après inspection, il est détenu pendant 27 jours pour diverses déficiences, notamment un manque d'entraînement dans les situations d'urgence et des défauts de ventilation.

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 approfondies et exhaustives. Le bétail est euthanasié. Le *Nader-A* était exploité par AMJ Marine Services 1195, Old Saida Road, Choueifat (Liban).

Banni par la Roumanie des ports du Mémorandum de Paris du 26 mai 2017 au 9 novembre 2018.

Gestionnaire ISM : AMJ Marine Services (Liban) depuis le 8 juillet 2014 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 8 juin 2026 : Latakia (Syrie), dans une zone à risques de guerre.

Sea Rose 1

OMI 7711866



Letfallah 1, janvier 2008, détroit du Bosphore (Türkiye) © Olaf Kuhnke



Phoenix III, Rasa (Croatie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Sea Rose 1 (ex-*Phoenix III*, ex-*Abou Karim IV*, ex-*Letfallah 1*, ex-*Atherton Ice*, ex-*Oulmes*). OMI 7711866. Ex-cargo réfrigéré converti en 2011 à l'âge de 33 ans. Longueur 96 m. Port en lourd 3420 t. Construit en 1978 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 48 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis février 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Palaos (2024).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis avril 2025, non classée. Précédemment International Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Diamond Way Maritime Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. Le *Sea Rose 1* est exploité par l'African Express Ltd (Roumanie).

9 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) en tant que cargo réfrigéré, en 2015 à Galveston (Texas, Etats-Unis d'Amérique) et en 2024 à Rasa (Croatie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 82 fois depuis 1998 pour un total de 560 déficiences, dont 37 fois (pour 335 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 45 fois (pour 225 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.116).

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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.143).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, à Lavrio (Grèce), Beyrouth (Liban, 4 fois), Rasa (Croatie, 4 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 53 déficiences.

Le *Sea Rose 1* a été inspecté à Beyrouth (Liban) en mai 2026. 4 déficiences ont été relevées. Elles concernent les conditions de vie et de travail, la Convention du Travail Maritime -2006 et la sécurité de navigation.

Sea Rose 1, ex-Phoenix III jusqu'en mars 2024 OMI 7711866			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	8	Certificats et documents	9
Sécurité incendie	6	Systèmes de secours	6
Sécurité de la navigation	6	Sécurité incendie	6
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	5	Engins de sauvetage	6
Certificats et documents	3	Convention du Travail Maritime – 2006	6
Systèmes de secours	3	Sécurité de la navigation	6
ISM	3	ISM	3
Engins de sauvetage	3	Etat structurel	3
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Communications radio	2
Etat structurel	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Conditions de vie et de travail	2	Autres types de déficiences	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
		Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
		Conditions de vie et de travail	1
	45		53

En décembre 2013, le *Sea Rose 1*, alors baptisé *Abou Karim IV* et appartenant à la compagnie Khalifeh Shipping Lines (Liban), a été mis en cause dans une enquête concernant des carcasses de bovins retrouvées sur les plages de la mer Baltique. Selon les rapports d'enquête, les carcasses présentaient des traces indiquant que leurs pattes avaient été liées, que leur abdomen avait été éventré et qu'une oreille leur avait été coupée, apparemment afin d'effacer les marques d'identification. 14 carcasses se sont échouées sur des plages du Danemark et de Suède. L'*Abou Karim IV* avait quitté les Etats-Unis à destination d'Ust-Luga (Oblast de Leningrad, Russie) puis de Klaipeda (Lituanie). Il avait affronté 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.

Gestionnaire ISM : Devon Ship Management Ltd (Türkiye) depuis le 5 février 2025 (non classé négativement).

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

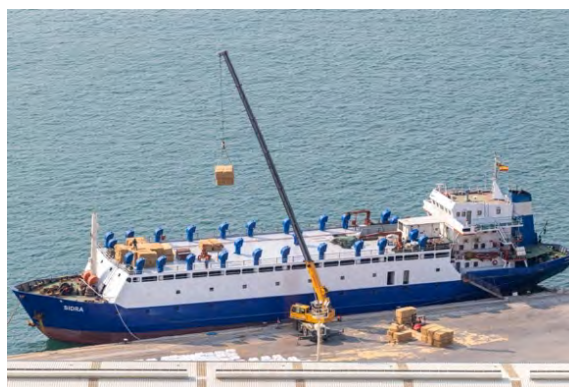
Localisation, 9 juin 2026 : Constantza (Roumanie).

Sidra

OMI 7607429



Omar M, cargo polyvalent, 28 juin 2010,
Détroit du Bosphore © Wil Weijsters



Sidra, bétailière, août 2025
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich | Sea Shepherd France

Sidra (ex-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 2992 t. Construit en 1977 à Foxhol (Pays-Bas) par Suurmeijer. 49 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Tanzanie depuis mars 2012 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Géorgie (2005).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis juin 2024, non classée. Précédemment Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Sidra Maritime/Barakat Shppg, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

10 détentions : en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2004 à Volos (Grèce), en 2005 à Ambarli (Türkiye), en 2007 à Koper (Slovénie) et à Cagliari (Italie), en 2009 à Antalya (Türkiye) en tant que cargo polyvalent (6), en 2021 à Sète (France), en 2022 à Koper (Slovénie), en 2023 à Sète et en 2024 à Alexandrie (Egypte) en tant que bétailière (4).

Le navire a été inspecté au moins 77 fois depuis 1998 pour un total de 411 déficiences, dont 34 fois (pour 166 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 43 fois (pour 245 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie, 2 fois), à Carthagène (Espagne), à Tripoli (Liban) et à Sète (France, 2 fois), pour un total de 12 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.39).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu 3 fois et inspecté 11 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Koper (Slovénie), au Pirée (Grèce), à Tripoli (Liban), à Reni (Ukraine, 3 fois), à Osman Digna (Soudan) et à 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 du Travail Maritime-2006, l'ISM et la Convention MARPOL (cf. rapport "64 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.72-73). Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois et inspecté 7 fois, à Patras (Grèce), à Alexandrie (Egypte), à Poti (Géorgie), au Pirée (Grèce), à Batumi (Géorgie), à Reni (Ukraine) et à Rhodes (Grèce), pour un total de 50 déficiences. Les motifs de détention à Alexandrie portent notamment sur les moteurs de propulsion et auxiliaire, les bouées de sauvetage et l'indicateur d'angle du gouvernail.

Sidra ex-Dania (jusqu'en avril 2024) ex-Barhom II (jusqu'en novembre 2021) OMI 7607429			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	10	Sécurité de la navigation	8
Etat structurel	10	Convention du Travail Maritime – 2006	7
Sécurité incendie	8	Certificats et documents	5
Certificats et documents	7	Engins de sauvetage	5
Etanchéité eau de mer/intempéries	6	Moteurs de propulsion et auxiliaire	5
Convention du Travail Maritime – 2006	4	Sécurité incendie	4
Systèmes de secours	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	4
Engins de sauvetage	3	Conditions de vie et de travail	4
Conditions de vie et de travail	3	Systèmes de secours	3
Alarmes	1	Opérations de fret dont les équipements	1
ISM	1	Autres types de déficiences	1
Autres types de déficiences	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1	Communications radio	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Etat structurel	1
	59		50

Gestionnaire ISM : Sidra Maritime Co SA (Türkiye) depuis le 22 mai 2024 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Batumi (Géorgie).



Spiridon II

OMI 7311329



Mikhail Cheremnykh, cargo polyvalent,
22 juillet 2006 © TomJones



Spiridon II, bétailière, 14 novembre 2025, au large
de Bandırma (Türkiye) © Animal Welfare
Foundation | Tierschutzbund Zürich | Animal Save
Movement Türkiye

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 4054 t. Construit en 1973 à Rauma (Finlande) par Hollming. 53 ans.

Pavillon Togo depuis octobre 2018 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Liban (2014). Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis août 2019, performance moyenne. Précédemment Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la JMR Shipping SA enregistrée au Honduras. Le *Spiridon II* est exploité par la Murr Management SA (Liban) qui est également son gestionnaire ISM. Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

La Murr Management SA et la El Murr MB & SB et (cf. *Rami M*) sont à la même adresse à Beyrouth.

12 détentions : en 2009 à Split (Croatie) et à Damiette (Egypte), en 2010 à Limassol (Chypre) et à Novorossiisk (Kraï de Krasnodar, Russie) en tant que cargo polyvalent, 2 fois en 2012 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), 2 fois en 2013 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), en 2015 au Pirée (Grèce), en 2018 à Malaga (Espagne), en 2020 à Koper (Slovénie) et en 2022 à Tarragone (Espagne) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 88 fois depuis 1998 pour un total de 484 déficiences, dont 26 fois (pour 124 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 62 fois (pour 360 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 13 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 3 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie), à Koper (Slovénie), à Rijeka (Croatie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois) pour un total de 95 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.127-128).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 16 fois à Beyrouth (Liban, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 5 fois), à Eleusis (Grèce), à Larnaca (Chypre), au Pirée (Grèce, 3 fois), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Tarragone (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 79 déficiences. Les motifs de détention à Tarragone portent notamment sur les certificats et documents, les moteurs de propulsion et auxiliaire et l'ISM (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.151-152).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), au Pirée (Grèce) et à Beyrouth (Liban, 2 fois), pour un total de 26 déficiences.

<i>Spiridon II</i> OMI 7311329			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etat structurel	33	Sécurité de la navigation	4
Convention du Travail Maritime – 2006	29	Etat structurel	4
Etanchéité eau de mer/intempéries	26	Certificats et documents	3
Sécurité de la navigation	15	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Sécurité incendie	15	Conditions de vie et de travail	3
Certificats et documents	13	Engins de sauvetage	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	10	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Conditions de vie et de travail	6	Sécurité incendie	1
ISM	5	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	3	ISM	1
Engins de sauvetage	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
Alarmes	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Systèmes de secours	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	2		
Communications radio	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Autres types de déficiences	1		
ISPS	1		
	174		26



Le 28 février 2022, le *Spiridon II* qui fait route de Tarragone (Espagne) 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 à Sète (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.

Le 21 septembre 2025, le *Spiridon II* a quitté Montevideo, Uruguay, avec 2901 bovins à destination de la Türkiye. Environ la moitié des animaux étaient des génisses gestantes. Après un voyage d'environ 30 jours, le navire est arrivé à Bandırma, Türkiye, le 22 octobre 2025.

Les autorités turques ont refusé d'autoriser le déchargement des animaux après que des inspections ont révélé de graves irrégularités. Selon les documents d'inspection officiels, seuls 2697 bovins ont pu être identifiés en relation avec les documents d'importation. Les inspecteurs ont signalé 146 bovins sans identification, 469 animaux qui ne figuraient pas sur la liste d'importation et 58 bovins morts avant l'inspection. Les documents indiquaient en outre que 140 vaches gestantes avaient mis bas pendant le voyage, mais que seuls 50 veaux avaient été trouvés à bord, laissant sans explication le sort des 90 autres veaux. Les rapports d'inspection ont également conclu que le nombre de bovins chargés était supérieur à celui autorisé.

Des images vidéo tournées à l'intérieur du navire montraient du bétail pataugeant dans des amoncellements de fumier, des enclos surpeuplés, des animaux mourants et des veaux en très mauvaise condition. Les témoins ont également signalé de graves désordres dans les locaux réservés à l'équipage.



© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Une analyse de la capacité de transport du navire soulève de nouvelles inquiétudes quant à la surpopulation. Le *Spiridon II* offrait environ 3885 m² d'espace utilisable sur le pont pour 2901 bovins, soit seulement 1,34 m² par animal. Selon le chapitre VI du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil, par exemple, cet espace disponible ne serait adapté qu'à des bovins pesant environ 400 à 500 kg. Les animaux en gestation ont besoin d'au moins 10 % d'espace supplémentaire, et des espaces doivent aussi être réservés pour les enclos d'hôpital. Le chargement était composé de vaches de races Angus et Hereford, qui pèsent généralement entre 550 et 750 kg. La moitié étaient gestantes. Compte tenu de la surface de pont disponible, du nombre d'animaux transportés et du poids estimé du bétail, le navire semble avoir été gravement surpeuplé. Cette évaluation concorde avec les images vidéo enregistrées à bord.



© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Le navire est resté immobilisé pendant plusieurs semaines avant de quitter la Türkiye le 14 novembre 2025, officiellement à destination de l'Uruguay. Au cours de cette période, un grand nombre de big bags blancs, contenant sans doute des animaux morts, étaient visibles sur le pont. Après avoir dépassé la Tunisie, le navire a cessé de transmettre des données AIS pendant plus de 72 heures. Lorsque le signal a repris le 22 novembre 2025, le navire se trouvait au large des côtes libyennes et les big bags n'étaient plus visibles. Le 23 novembre 2025, environ 2700 bovins auraient été déchargés à Benghazi, Libye. Lorsque le navire est arrivé à Beyrouth le 27 novembre 2025, il ne restait plus aucun bovin à bord.

D'après les informations recueillies au cours de l'enquête, les bovins survivants ont été transférés dans une grande exploitation agricole près de Benghazi, puis vendus sur le marché local. Au cours des semaines qui ont suivi l'incident, il a été révélé que le transport avait été organisé par un négociant en bétail autrichien. Selon les acheteurs turcs impliqués dans la transaction, l'expédition était initialement prévue pour juillet 2025, mais elle a été retardée d'environ deux mois. En conséquence, de nombreuses vaches étaient déjà à un stade avancé de gestation lorsque le navire a finalement quitté l'Uruguay, un facteur qui a probablement contribué au nombre élevé de naissances et de décès signalés pendant le voyage.



Carte du voyage du *Spiridon II* – Capture d'écran Marine Traffic

Après être resté à Beyrouth jusqu'au 17 janvier, le *Spiridon II* a chargé du bétail à Reni (Ukraine) le 3 février. Il a livré les animaux à Beyrouth (Liban) le 9 février. Il a de nouveau chargé du bétail à Reni le 6 mars et l'a livré à Beyrouth le 11 mars. Reni/Beyrouth, un voyage doublement marqué par les risques de guerre. Depuis, il charge du bétail en Amérique du Sud.

Procédures judiciaires à la suite du voyage du *Spiridon II*

Le 12 juin 2026, une première audience s'est tenue devant le tribunal régional de Krems, en Autriche.

Les importateurs turcs ont engagé une procédure civile à l'encontre de l'exportateur autrichien Agro Breeding GmbH et de son directeur général Christian Klinger, pour obtenir le remboursement d'un acompte de 2,1 millions de dollars. Ils affirment que l'échec de la transaction dû, à un mauvais état des animaux et à une documentation incomplète à leur sujet, leur a fait subir des pertes financières lourdes.

Au cours de l'audience, le tribunal s'est concentré sur la question contractuelle de la responsabilité et sur le moment où le risque commercial a été transféré du vendeur à l'acheteur. La question est de savoir si l'état des animaux s'était dégradé après leur arrivée en Türkiye en raison de l'attente prolongée dans le navire ou pendant le voyage. Klinger et ses avocats disent que la propriété de la "cargaison" et les risques afférents ont été transférés aux acheteurs au moment même de l'expédition et que la dégradation de l'état des animaux est due aux formalités et vérifications qui ont retardé le débarquement, au point de le rendre impossible. Les plaignants affirment que le *Spiridon II* n'était pas compatible avec un tel transport. Le tribunal estimant ne pas disposer d'informations suffisantes pour entrer un jugement a fixé une nouvelle audience en novembre 2026. Des témoins en Türkiye pourraient être convoqués à cette audience supplémentaire.

L'affaire du *Spiridon II* met en évidence la complexité de la répartition des responsabilités et des obligations qui peuvent se présenter lors du transport maritime de bétail sur de longues distances, en particulier lorsque des entités de plusieurs pays, en l'occurrence l'Uruguay, l'Autriche et la Türkiye, sont parties prenantes, et que les longueurs et péripéties du voyage poussent l'une ou l'autre à entamer des poursuites judiciaires. La procédure de Krems permet de dévoiler au grand jour l'inattendue responsabilité d'un pays de l'Union européenne qui n'a aucune frontière maritime. Elle a aussi confirmé le flou qui entoure la traçabilité du bétail, les difficultés pour clarifier les clauses d'un contrat entre les exportateurs et les importateurs dans les cas de transport transocéanique de bétail vivant, la non-prise en compte du bien-être animal pendant ces longs voyages, et à l'arrivée la gestion des animaux lorsque pour des raisons diverses leur débarquement est impossible.

Voir au sujet du partage des responsabilités pendant un voyage transocéanique de bétail le profil du *Saleh*.

Gestionnaire ISM : Murr Management SA (Liban) depuis le 19 octobre 2018 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 24 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Tripoli (Libye) vers Carthagène (Département de Bolivar, Colombie).

Communiqués de Robin des Bois à ce sujet :

Communiqué n°1, ["Bétaillères maritimes : 2901 vaches en souffrance"](#), 12 novembre 2025

Communiqué n°2, ["26.000 km en mer pour près de 3000 vaches"](#), 17 novembre 2025

Communiqué n°3, ["Coup de théâtre"](#), 22 novembre 2025

Communiqué n°4, ["Spiridon II – La bétailière fantôme"](#), 24 novembre 2025

["Transport maritime d'animaux vivants"](#), 10 décembre 2025

["Fureur épique" n°2 : Le Spiridon II de nouveau dans la tourmente](#), 11 mars 2026

Communiqués d'Animal Welfare Foundation/Tierschutzbund Zürich à ce sujet :

Communiqué n°1, ["Livestock Transport Vessel from Uruguay Stranded off Turkish Coast"](#), 7 novembre 2025.

Communiqué n°2, ["Pregnant heifers and newborn calves dying aboard stranded livestock ship Spiridon II"](#), 14 novembre 2025.

Communiqué n°3, ["Organizer Allegedly Knowingly Accepted the Deaths of the Cattle"](#), 23 mars 2026.

Communiqué n°4, ["Spiridon II Hearing: Organizer of the Horrific Transport to Appear in Austrian Court on Friday"](#), 11 juin 2026.

Communiqué n°5, ["No Settlement Reached at the Krems Regional Court – Hearing Adjourned"](#), 12 juin 2026.

Revue de presse internationale réalisée par l'Animal Welfare Foundation (en anglais) :

<https://www.animal-welfare-foundation.org/en/investigations/blog/media-draw-attention-to-case-of-uruguayan-cattle-aboard-the-spiridon-ii>



Taiba

OMI 7708807



African Warrior II, cargo réfrigéré,
26 juin 2006, Istanbul (Türkiye)
© Philippe LAUGA



Taiba, bétailière, 8 janvier 2026, Las Palmas (Iles Canaries,
Espagne) © vin moore

Taiba (ex-Frio Monaco, ex-Frio Ionian, ex-African Warrior II, ex-Souss). OMI 7708807. Ex-cargo réfrigéré converti en 2010 à l'âge de 32 ans. Longueur 105 m. Port en lourd 4193 t. Construit en 1978 à Shimizu (Japon) par Miho. 48 ans.

Pavillon Tanzanie depuis juillet 2016 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Comores (2014).

Société de classification Maritime Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) depuis juin 2017, non classée. Précédemment société de classification inconnue. Maritime Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Mas Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

9 détentions : en 2001 à Kaliningrad (exclave russe entre la Pologne et la Lituanie), en 2003 à Hachinohe (Japon), en 2005 à Antalya (Türkiye), en 2006 à deux reprises à Novorossiisk (Kraï de Krasnodar, Russie) en tant que cargo réfrigéré, en 2010 à deux reprises à Suez (Egypte), en 2016 à Midia (Roumanie) et en 2018 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 62 fois depuis 1999 pour un total de 342 déficiences, dont 13 fois (pour 83 déficiences) en tant que cargo réfrigéré et 49 fois (pour 259 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois à Carthagène (Espagne), à Midia (Roumanie, 3 fois), à Suez (Egypte, 2 fois) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) pour un total de 50 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.131).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Al Adabiya (Egypte), à Aqaba (Jordanie, 2 fois) et à Midia (Roumanie, 4 fois), pour un total de 52 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.153).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 13 fois dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois) et à Midia (Roumanie, 2 fois), pour un total de 36 déficiences.

Taiba OMI 7708807			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Convention du Travail Maritime – 2006	22	Convention du Travail Maritime – 2006	6
Certificats et documents	17	Conditions de vie et de travail	6
Sécurité de la navigation	14	Moteurs de propulsion et auxiliaire	5
Etanchéité eau de mer/intempéries	6	Systèmes de secours	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	Etat structurel	4
Engins de sauvetage	5	Sécurité incendie	4
Etat structurel	5	Sécurité de la navigation	2
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	4	Certificats et documents	1
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe VI	4	ISM	1
Communications radio	3	Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1
ISM	3	ISPS	1
Ligne de charge	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Sécurité incendie	3		
Systèmes de secours	3		
Alarmes	1		
Conditions de vie et de travail	1		
Déficiences d'exploitation	1		
Sécurité structurelle	1		
	102		36



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Taiba* est au mouillage devant Port-Saïd à l'entrée du canal.

Le *Taiba*, parti de Vila do Conde (Brésil), a déchargé des bovins à Aqaba (Jordanie) le 8 mars 2026 dans une zone à risques de guerre.

Gestionnaire ISM : Itqan Ship Management & Operation (Emirats arabes unis) depuis le 22 août 2021 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de l'Italie, en route de Djeddah (Arabie saoudite) vers Alger (Algérie).



Trust 1

OMI 7504158



Dana Navigia, 1^{er} mai 1990, Felixtowe (Royaume-Uni) © simonwp



Trust 1, 29 juillet 2019, Berbera (Somaliland) © vovashap

Trust 1 (ex-Spartacus, ex-Joy Star, ex-Navigia, ex-DFL Hamburg, ex-Dana Navigia, ex-Navigia, ex-Donar). OMI 7504158. Ex-cargo polyvalent converti en 2015 à l'âge de 40 ans. Longueur 81 m. Port en lourd 2560 t. Construit en 1975 à Hambourg (Allemagne) par Norderwerft. 51 ans.

Pavillon Togo depuis février 2017 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Tanzanie (2012).

Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis octobre 2018, non classée. Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Universal Shipping & Logistic, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Trust 1* est exploité par la Faros Shipping Co Sarl (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 6 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 3 bétaillères, le *Trust 1*, le *Mahmoud. A* (OMI 6702272) et le *Leader* (OMI 7615036).

6 détentions : en 2001 et 2002 à Aberdeen (Ecosse, Royaume-Uni), en 2008 à Alexandrie (Egypte), en 2010 et 2011 à Damiette (Egypte) en tant que cargo polyvalent et en 2018 à Suez (Egypte) en tant que bétaillère.

Le navire a été inspecté au moins 44 fois depuis 1998 pour un total de 261 déficiences, dont 39 fois (pour 225 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 5 fois (pour 36 déficiences) en tant que bétaillère.

Entre 2019 et 2020, il n'a pas été inspecté (cf. rapport "78 bétaillères maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.134-135).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan), pour un total de 5 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il n'a pas été inspecté. Il navigue actuellement entre le Soudan, la Somalie et l'Arabie saoudite, une zone couverte par les mémorandums de l'océan Indien (Somalie, Soudan) et de Riyad (Arabie saoudite).



Trust 1 OMI 7504158			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3		
Sécurité de la navigation	2		
	5		0

Le 28 mai 2015, le *Trust 1* transportant 13.000 moutons depuis Midia (Roumanie) n'est pas autorisé à entrer à Aqaba (Jordanie). En avril 2015, la Jordanie avait levé l'interdiction en vigueur depuis huit mois d'importation de bétail depuis la Roumanie où avait été signalée une épidémie de fièvre catarrhale. Les vétérinaires jordaniens montés à bord pour une inspection destinée à vérifier qu'aucun animal n'était malade constate la mort de 5200 moutons soit 40% des animaux embarqués. Selon le ministère jordanien de l'Agriculture, il n'y avait pas d'épizootie à bord et les moutons sont morts de soif et de faim faute de ne pas avoir été nourris ni abreuvés pendant une huitaine de jours. A Midia, la température moyenne fin mai était de 16°C. Dans le canal de Suez, elle était en moyenne de 26°C (avec des pics à 33°C). Le *Trust 1* battait pavillon tanzanien. La gestion de l'ISM était assurée par IMS Hellenic Co, une officine grecque spécialisée dans le courtage de navires et leur inscription à des registres qui acceptent toutes les nationalités d'armateurs ou d'exploitants. Dans ce cas particulier, les moutons ont été à la fois abandonnés par l'armateur El Reedy Shipping Co basé à Damiette (Egypte) et par le gestionnaire ISM. D'après les informations disponibles, aucune mesure efficace n'a été prise pour remédier aux pénuries d'aliments pour les animaux et à leur exposition à des températures élevées. La responsabilité du capitaine est aussi engagée. Les informations disponibles ne permettent pas de savoir si l'armateur a été informé de l'évolution de la situation. Dans un 2^{ème} temps, il a été annoncé par l'ONG portugaise PATAV (Plataforma anti transporte de animais vivo) et par l'ANIT (Animal Transport Inquiry Committee ; Commission d'enquête du Parlement sur la protection des animaux pendant le transport) que tous les moutons étaient morts. Le lieu d'élimination définitive des carcasses n'a pas pu être établi de manière indépendante. Cet incident suscite des questions quant à l'efficacité des mécanismes de contrôle applicables aux bétailières maritimes agréées par l'Union européenne.

Gestionnaire ISM : Faros Shipping Co Sarl (Liban) depuis le 12 octobre 2018 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Berbera (Somaliland). Il navigue en mer Rouge, entre Berbera et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Tuleen

OMI 7396630



First Bloom, cargo polyvalent, 24 février 2009,
Istanbul (Türkiye) © BARIS



Blue Moon, bétailière
© Animals International

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 3016 t. Construit en 1975 à Westerbroek (Pays-Bas) par Smit, E.J. 51 ans.

Pavillon Palaos depuis avril 2021 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Togo (2017). Société de classification Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce) depuis avril 2021, performance moyenne. Précédemment Cosmos Marine Bureau Inc (non IACS, Corée du Sud). Phoenix Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Global Safety Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall et basée en Roumanie.

10 détentions : en 2003 à Hakata (Japon), en 2004 à Kawasaki (Japon), en 2008 à Mykolaïv (Ukraine), en 2009 à Mersin (Türkiye), en 2010 à Pula (Croatie), en 2011 à Kavala (Grèce) en tant que cargo polyvalent (6), en 2017 à Sète (France), en 2018 à Koper (Slovénie) et pendant 55 jours à Siteia (Grèce) et en 2021 de nouveau à Sète (France) en tant que bétailière (4).

Le navire a été inspecté au moins 79 fois depuis 1999 pour un total de 460 déficiences, dont 46 fois (pour 200 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 33 fois (pour 260 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 6 fois à Alger (Algérie), à Casablanca (Maroc), à Koper (Slovénie), à Sète (France, 2 fois) et à Alexandrie (Egypte), pour un total de 27 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.43-44).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois et inspecté 5 fois à Constantza (Roumanie), à Midia (Roumanie), à Poti (Géorgie), à Reni (Ukraine) et à 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 (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.157-158).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Kalymnos (Grèce), à Rasa (Croatie) et à Bar (Monténégro), pour un total de 25 déficiences.

Tuleen ex-Blue Moon I (jusqu'en avril 2021) OMI 7396630			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	13	Convention du Travail Maritime – 2006	5
Sécurité de la navigation	12	Engins de sauvetage	4
Systèmes de secours	5	Sécurité de la navigation	4
Sécurité incendie	4	Sécurité incendie	3
Communications radio	4	ISM	3
Engins de sauvetage	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Convention du Travail Maritime – 2006	2	Autres types de déficiences	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
ISM	1	Communications radio	1
Autres types de déficiences	1	Etat structurel	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Etat structurel	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Conditions de vie et de travail	1		
	53		25

Banni par la Grèce des ports du Mémorandum de Paris du 19 avril au 16 octobre 2018 pour détentions multiples.

Gestionnaire ISM : MGM Marine Shipping Srl (Roumanie) depuis le 21 janvier 2022 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : Constantza (Roumanie).

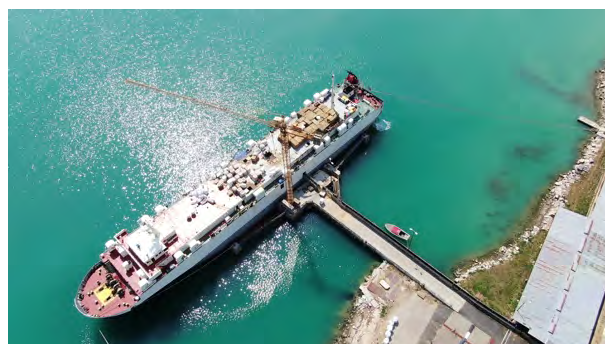


Tulip

OMI 8614273



Tinkerbelle Mar, voiturier, 8 décembre 2015,
Le Pirée (Grèce) © Dimitris Mentakis



Tulip, bétailière, juin 2021, Rasa (Croatie)
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich

Tulip (ex-*Tinkerbelle 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 1212 t. Construit en 1987 à Saiki (Japon) par Honda. 39 ans.

Pavillon Liban depuis novembre 2018 ; liste grise. Précédemment pavillon Jamaïque (2018). Société de classification Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce) depuis septembre 2019, performance moyenne. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon). Phoenix Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Rihab Shipping SA, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama. Le *Tulip* est exploité par la Safe Sea Services Sarl (Liban) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 20 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétailières, le *Tulip*, le *Freesia* (OMI 9046368), le *Jouri* (OMI 9174775) et l'*Orchid* (OMI 9174763).

2 détentions : en 2014 à Alexandrie (Egypte) et en 2019 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) en tant que voiturier.

Le navire a été inspecté au moins 44 fois depuis 2007 pour un total de 107 déficiences, dont 23 fois (pour 77 déficiences) en tant que voiturier et 21 fois (pour 30 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Aqaba (Jordanie), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Carthagène (Espagne), à Midia (Roumanie) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 51 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.136).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois à Alexandrie (Egypte), à Bizerte (Tunisie), à Carthagène (Espagne), à Rasa (Croatie), à Tarragone (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 15 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.159).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Damiette (Egypte), à Carthagène (Espagne), à Sète (France) et à Bizerte (Tunisie) pour un total de 6 déficiences.



Tulip OMI 8614273			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etanchéité eau de mer/intempéries	11	Engins de sauvetage	3
Engins de sauvetage	8	Communications radio	1
Certificats et documents	7	Sécurité de la navigation	1
Sécurité incendie	6	Systèmes de secours	1
ISM	6		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6		
Convention du Travail Maritime – 2006	5		
Sécurité de la navigation	5		
Conditions de vie et de travail	3		
Autres types de déficiences	3		
Alarmes	2		
Matières dangereuses	1		
Systèmes de secours	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Etat structurel	1		
	66		6



En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Tulip* qui était parti de Midia (Roumanie) le 18 mars est une des 3 bétailières piégées dans le Grand Lac Amer.

Le *Tulip* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 9 novembre 2025, a touché Casablanca (Maroc) le 21 novembre (12 jours de voyage), a chargé du bétail à Sète (France) le 19 décembre, a touché Bizerte (Tunisie) le 22 décembre (3 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 29 décembre, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 3 janvier 2026, a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 27 janvier, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 11 février. Au 13 février, il est toujours à l'ancre à Carthagène.

Gestionnaire ISM : Safe Sea Services Sarl (Liban) depuis le 30 mai 2023 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



Tuwiq 3

OMI 8815308



Jan Caribe, cargo polyvalent, 17 juin 2015, Port Everglades (Floride, Etats-Unis d'Amérique) © b47b56



Tuwiq 3, bétailière, 31 mars 2026, Baniyas (Syrie)
© SyrGABC

Tuwiq 3 (ex-*Princess Joulia*, ex-*Jan Caribe*, ex-*Jan Kahrs*). OMI 8815308. Ex-cargo polyvalent converti en 2026 à l'âge de 38 ans. Toujours enregistré comme cargo polyvalent. Longueur 95 m. Port en lourd 3175 t. Construit en 1988 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 38 ans.

Pavillon Comores depuis avril 2026 ; liste noire, risque élevé. Précédemment pavillon inconnu (2025), Sao Tomé-et-Principe (2024).

Société de classification International Register of Shipping (IS) (non IACS, Floride, Etats-Unis d'Amérique) depuis juin 2025, retirée en octobre 2025, performance faible. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France). International Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la Joulia Shipping Ltd enregistrée aux Iles Marshall et basée au Liban qui est également son gestionnaire ISM. Elle déclare une flotte de 2 navires, le *Tuwiq 3* et le *Hope* (OMI 8609917), un cargo polyvalent construit en 1988 dont le pavillon est inconnu depuis mai 2026 après avoir arboré successivement les pavillons d'Antigua-et-Barbuda, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Vanuatu depuis 2008.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 57 fois depuis 1999 pour un total de 55 déficiences en tant que cargo polyvalent.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois à Miami (Etat de Floride, Etats-Unis d'Amérique, 6 fois) et à Belize City (Belize, 2 fois), pour un total de 4 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 2 fois, à Roatan (Honduras) et à Tripoli (Liban), pour un total de 4 déficiences, toujours en tant que cargo polyvalent.



Tuwiq 3 ex-Princess Joulia (jusqu'en avril 2026) ex-Jan Caribe (jusqu'en août 2024) OMI 8815308			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3	Engins de sauvetage	1
Autres types de déficiences	1	Sécurité de la navigation	1
		Etanchéité eau de mer/intempéries	1
		Conditions de vie et de travail	1
	4		4

Le 29 mars 2017, le *Jan Caribe* qui remontait le fleuve Escondido au Nicaragua a éperonné le *Captain D*, un petit caboteur fluvial transporteur mixte de passagers et de marchandises, qui descendait le fleuve. Le *Captain D* a subi d'importants dommages et il a fini par couler. Juste après le choc, le *Captain D* s'est rapproché de la rive pour évacuer les 40 passagers et membres d'équipage, dont certains ont dû sauter à l'eau et regagner la rive à la nage. Il n'y a pas eu de noyé. Le *Jan Caribe* s'en est tiré sans dommages graves. Il se rendait à El Rama avec 675 tonnes de marchandises diverses.

Le *Tuwiq 3* (ex-*Princess Joulia*, ex-*Jan Caribe*) a quitté le port de Baniyas (Syrie) le 31 mars 2026 après 6 mois de travaux de conversion. L'Autorité générale des ports et des douanes de la République arabe syrienne s'est félicitée à cette occasion du travail "réalisé entièrement par des experts locaux en un temps record de 6 mois." Le navire pourrait transporter 20.000 moutons sur ses 6 ponts "aménagés selon les dernières normes internationales pour le transport sûr de bétail."

Gestionnaire ISM : Joulia Shipping Ltd (Liban) depuis le 2 juin 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Djibouti. Il navigue en mer Rouge, entre Djibouti, Djeddah (Arabie saoudite) et Berbera (Somaliland), dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Unimar Livestock

OMI 7021821



Beckumersand, cargo polyvalent, 1980,
Rozenburg (Pays-Bas) © Mike Griffiths



Alpha Livestock 19, bétailière, novembre 2014,
Koper (Slovénie) © Animal Welfare Foundation

Unimar Livestock (ex-*Alpha Livestock 19*, ex-*Herford Livestock 19*, ex-*Chahbaa V*, ex-*Rabunion XIX*, ex-*Beckumersand*). OMI 7021821. Ex-cargo polyvalent converti en 1983 à l'âge de 13 ans. Longueur 92 m. Port en lourd 2007 t. Construit en 1970 à Brake (Allemagne) par Luhring. 56 ans.

Sans tenir compte des plans de transformation et de conversion approuvés par la société de classification, il a été doté de ponts intermédiaires pour transporter des moutons (voir chapitre Conversion).

Pavillon Togo depuis janvier 2013 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Cambodge (1997).

Société de classification Columbus American Register (non IACS, Grèce) depuis janvier 2013, non classée. Columbus American Register est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Unimar Shipping Co Corp, une compagnie à navire unique enregistrée au Panama et basée en Türkiye qui est également son gestionnaire ISM.

4 détentions : en 2006, 2007 et 2010 à Suez (Egypte) et en 2013 à Midia (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 48 fois depuis 2009 pour un total de 403 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois, à Midia (Roumanie, 4 fois) et à Aqaba (Jordanie), pour un total de 43 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.137-138).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois, à Batumi (Géorgie, 2 fois), à Lavrio (Grèce), à Midia (Roumanie, 4 fois) et à Mykolaïv (Ukraine), pour un total de 64 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.161-162).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois, à Varna (Bulgarie), à Batumi (Géorgie, 2 fois), à Rasa (Croatie, 2 fois) et à Lavrio (Grèce), pour un total de 41 déficiences.



Unimar Livestock OMI 7021821			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	25	Certificats et documents	12
Sécurité de la navigation	16	Sécurité de la navigation	6
Convention du Travail Maritime – 2006	15	Etat structurel	5
Engins de sauvetage	10	Sécurité incendie	4
Sécurité incendie	8	Convention du Travail Maritime – 2006	3
ISM	6	Systèmes de secours	2
Communications radio	6	Engins de sauvetage	2
Systèmes de secours	5	ISM	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	4	Communications radio	2
Conditions de vie et de travail	3	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	2	Conditions de vie et de travail	1
Etat structurel	2	Autres types de déficiences	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	2		
ISPS	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	107		41

En août 2018, le *Alpha Livestock 19* n'a pas pu débarquer à Djeddah (Arabie saoudite) 27.000 chèvres et moutons en provenance de Somalie. Des cas de fièvre de la vallée du Rift avaient été détectés à bord. L'*Alpha Livestock 19* avec sa cargaison vivante a été renvoyé à Bosaso (Somalie). Depuis décembre 2016, l'Arabie saoudite avait interdit l'importation de bétail pour les mêmes raisons. Cette interdiction avait été levée en juillet 2018. A cause de la contamination de quelques moutons sur le *Alpha Livestock 19* en août 2018, l'interdiction d'importation de bétail en provenance de Somalie a été en fait prolongée jusqu'en 2022. Le contentieux sanitaire entre l'Arabie saoudite et la Somalie à cause de la fièvre de la vallée du Rift remonte à l'année 2000.

En 2021, le canal de Suez a été fermé pendant 6 jours suite à l'échouage du porte-conteneurs *Ever Given* le 23 mars. 13 bétailières 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 des animaux vivants à bord (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.21-22 et rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.39). Le *Unimar Livestock* qui était parti de Tarragone (Espagne) le 15 mars était engagé dans le canal de Suez et immobilisé dans le lac Timsah.

Gestionnaire ISM : Unimar Shipping Co Corp (Türkiye) depuis le 4 août 2020 (performance faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, en route d'Aqaba (Jordanie) vers Tripoli (Liban).

Uranus II

OMI 9057214



Trader, cargo polyvalent, 7 septembre 2012, Le Pirée (Grèce) © George Givisis



Uranus II, bétailière, juin 2025

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich
| Sea Shepherd France

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 3092 t. Construit en 1992 à Drobeta (Roumanie) par Severnav. 34 ans.

Pavillon Togo depuis août 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Sierra Leone (2019).

Société de classification Overseas Marine Certification Services (non IACS, Panama) depuis 2019, performance moyenne. Précédemment Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce). Overseas Marine Certification Services est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Uranus Shipping & Transport Co enregistrée aux Iles Marshall. La Uranus Shipping & Transport Co déclare une flotte de 2 bétailières, le *Uranus II* et le *Uranus L* (OMI 8129254). Le *Uranus II* est exploité par la Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM. La Uranus Denizcilik Sanayi déclare une flotte de 3 bétailières, le *Uranus II*, le *Uranus L* et le *Uranus III* (OMI 8601680, toujours enregistré comme transporteur de marchandises sur palettes).

16 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 (Egypte), en 2013 à Alanya (Türkiye), en 2014 à Salamis (Grèce), en 2018 à Novorossiisk (Russie) et Trieste (Italie) en tant que cargo polyvalent (12), en 2019 à Sines (Portugal), en 2020 à Midia (Roumanie), en 2021 à Haïfa (Israël) et en 2024 à Marseille (France) en tant que bétailière (4).

Le navire a été inspecté au moins 80 fois depuis 1999 pour un total de 612 déficiences, dont 63 fois (pour 491 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 17 fois (pour 121 déficiences) en tant que bétailière.



Entre 2019 et 2020, il a été détenu deux fois à Sines et à Midia et inspecté 8 fois à Haïfa (Israël), à Midia (Roumanie, 2 fois), à Rasa (Croatie), à Setubal (Portugal) et à 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 (cf. rapport "78 bâteaux maritimes agréés par l'Union européenne", 2021, p.139-140).

Entre 2021 et 2023, il a été détenu une fois à Haïfa et inspecté 5 fois, à Haïfa (Israël), à Sines (Portugal), à Midia (Roumanie) et à Setubal (Portugal, 2 fois), pour un total de 29 déficiences. Les motifs de détention à Haïfa portent notamment sur l'état des pompes à incendie et les exercices de lutte contre les incendies (cf. rapport "64 bâteaux maritimes agréés par l'Union européenne", 2024, p.163-164).

Entre 2024 et 2025, il a été détenu une fois à Marseille pendant 8 jours et inspecté 3 fois, à Setubal (Portugal, 2 fois) et à Marseille (France), pour un total de 35 déficiences. Les motifs de détention à Marseille portent notamment sur l'état des alarmes, l'ISM, la sécurité incendie, la qualité des provisions pour l'équipage, les équipements de filtration des hydrocarbures et l'absence de certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs.

Uranus II OMI 9057214			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	13	Certificats et documents	9
Sécurité incendie	10	Sécurité incendie	5
Convention du Travail Maritime – 2006	8	Systèmes de secours	4
Systèmes de secours	7	Engins de sauvetage	3
Sécurité de la navigation	7	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Etat structurel	7	Etat structurel	3
Moteurs de propulsion et auxiliaire	6	ISM	2
ISM	5	Alarmes	1
Engins de sauvetage	4	Opérations de fret dont les équipements	1
Conditions de vie et de travail	3	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Etanchéité eau de mer/intempéries	3	Communications radio	1
Gestion des eaux de ballast	2	Sécurité de la navigation	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Communications radio	2		
Alarmes	1		
Autres types de déficiences	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
	82		35



Le 29 mai 2015, le capitaine et le chef mécanicien du navire, alors nommé *Trader*, ont été arrêtés à Volos (Grèce) pour des suspicions 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 1400 bovins et 2000 moutons. Il doit être remorqué au port. Il est autorisé à repartir le 29 octobre après 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. Les membres du Mémorandum de la mer Noire sont la Bulgarie, la Géorgie, la Roumanie, la Russie, la Türkiye et l'Ukraine.

Il a été banni par la Roumanie des ports du Mémorandum de Paris du 31 janvier au 27 mai 2020 pour détentions multiples.

Gestionnaire ISM : Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) depuis le 5 avril 2019 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Crète (Grèce), en route de Sines (Portugal) vers Haïfa (Israël).



Uranus III

OMI 8601680



Winter Bay, cargo réfrigéré, 10 avril 2017, Aalesund (Norvège)
© Pieter_Inpjin

Uranus III (ex-*Elsa 1*, ex-*Azure Coast*, ex-*Winter Bay*, ex-*Nordvaer*, ex-*Victoriahamn*). OMI 8601680. Toujours enregistré comme transporteur de marchandises sur palettes par l'OMI et la base de données Equasis. Il a été converti en 1994 en cargo réfrigéré à l'âge de 8 ans et il est décrit comme bétailière pour sa dernière inspection à Midia (Roumanie) le 3 novembre 2025 (39 ans). Longueur 80 m. Port en lourd 2050 t. Construit en 1986 à Rissa (Norvège) par Fosen MV. 40 ans.

Pavillon Panama depuis novembre 2022 ; liste grise. Précédemment inconnu (2019), Saint-Kitts-et-Nevis (2014).

Société de classification Phoenix Register of Shipping (non IACS, Grèce), performance moyenne. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège). Phoenix Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Bangladesh, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Uranus General Trading Ltd, enregistrée aux Iles Marshall, qui déclare une flotte de 2 navires, le *Uranus III* et le *Ilyes* (OMI 9923310), un navire de pêche. Le *Uranus III* est exploité par la Uranus Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 3 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 2 autres bétailières, le *Uranus L* (OMI 8129254) et le *Uranus II* (OMI 9057214).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 31 fois depuis 2000 pour un total de 83 déficiences, dont 30 fois (pour 76 déficiences) en tant que transporteur de marchandises sur palettes et une fois (pour 7 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2023, il n'a pas été inspecté.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois, à Midia (Romania), pour un total de 7 déficiences.



Uranus III OMI 8601680			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
		Certificats et documents	2
		Convention du Travail Maritime – 2006	1
		Engins de sauvetage	1
		ISM	1
		Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1
		Sécurité de la navigation	1
	0		7

Parti d'Islande le 4 juin 2015, le *Winter Bay* est arrivé à Osaka (Japon) le 30 août avec 1800 tonnes de viande de rorqual commun. Il avait reçu l'autorisation de la Russie d'emprunter la route maritime du Nord malgré sa simple coque faiblement renforcée contre la glace. Il a assuré cette livraison 4 ans d'affilée, jusqu'en octobre 2018.

Le 22 février 2017, le *Winter Bay* a fait l'objet d'une inspection MARPOL par la police fluviale de Rostock (Allemagne) qui a découvert environ 800 litres de résidus d'hydrocarbures très visqueux dans une cuve de 12 m3 non homologuée pour ce type de stockage. Il s'agissait d'un ancien réservoir d'eau de refroidissement sur lequel avait été rajouté un raccordement illégal. Les résidus ont été pompés et une plainte pénale a été déposée contre le chef mécanicien letton. Après le versement d'une caution de 4000 € (4250 dollars), les poursuites ont été abandonnées et le navire a pu quitter le port.

En mai 2019, l'*Azure Coast* (ex-*Winter Bay*) accoste au port de La Luz (Iles Canaries, Espagne). Sollicités par un ou plusieurs créanciers, les tribunaux de commerce n°1 et 2 de Las Palmas autorisent sa saisie et sa vente. D'après une expertise réalisée en octobre 2019, il est "en état normal" et ne nécessite que "quelques réparations". Il est mis aux enchères le 25 janvier 2021 pour 480.000 € (590.000 dollars). Les enchères sont infructueuses. Fin septembre 2022, une seconde tentative de vente a lieu avec une mise à prix de 336.000 € (337.000 dollars). L'*Azure Coast* passe aux mains de l'Uranus General Trading Ltd pour moins de 400.000 € en novembre 2022 et est renommé le *Elsa 1*.

L'Organisation Internationale du Travail a été informée de l'abandon de l'équipage du *Elsa 1* (ex-*Azure Coast*) en août 2024 à Tasucu (Türkiye). L'armateur doit entre 2 et 4 mois de salaire aux 12 marins indiens et indonésiens, qui manquent également d'eau et de nourriture. Les arriérés de salaires s'élèvent à 84.000 dollars. Les marins sont payés et rapatriés en février 2025.

Le 19 février 2026, l'*Uranus III* (ex-*Elsa 1*) a quitté Setubal (Portugal) avec 1000 moutons et 1400 bovins à son bord. Il est arrivé dans le port d'Haïfa (Israël) le 1^{er} mars alors que le pays était soumis à des frappes iraniennes.

Gestionnaire ISM : Uranus Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd (Türkiye) depuis le 21 octobre 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Sicile (Italie), en route de Haïfa (Israël) vers Sines (Portugal).

Uranus L

OMI 8129254



Feyza, cargo polyvalent, 5 mars 2018, Istanbul (Türkiye) © Vincent TPT



Uranus L, bétailière, juillet 2024
© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich | Sea Shepherd France

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 84 m. Port en lourd 3116 t. Construit en 1982 à Santander (Espagne) par Atlantico ; rallongé de 77 à 84 m en 2016. 44 ans.

Pavillon Togo depuis août 2024 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Sierra Leone (2016).

Société de classification Overseas Marine Certification Services (non IACS, Panama) depuis 2016, performance moyenne. Précédemment Turk Loydu (IACS, Türkiye). Overseas Marine Certification Services est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan.

Le propriétaire est la Uranus Shipping & Transport Co enregistrée aux Iles Marshall. La Uranus Shipping & Transport Co déclare une flotte de 2 bétailières, le *Uranus L* et le *Uranus II* (OMI 9057214). Le *Uranus L* est exploité par la Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM. La Uranus Denizcilik Sanayi déclare une flotte de 3 bétailières, le *Uranus L*, le *Uranus II* et le *Uranus III* (OMI 8601680).

8 détentions : en 1998 à La Corogne (Espagne), en 2002 à Gênes (Italie), en 2005 à Bilbao (Espagne) et Castellon de la Plana (Espagne) en tant que cargo polyvalent, en 2017 à Haïfa (Israël), en 2018 à Setubal (Portugal), en 2019 à Haïfa et en 2024 à Setubal en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 54 fois depuis 1998 pour un total de 321 déficiences, dont 35 fois (pour 227 déficiences) en tant que cargo polyvalent et 19 fois (pour 94 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu à une reprise à Haïfa en Israël et inspecté à 6 reprises : 2 fois à Haïfa (Israël), 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 (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.141). Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 3 fois, à Setubal (Portugal, 2 fois) et à Haïfa (Israël), pour un total de 6 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.165-166).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, 3 inspections à Setubal (Portugal) dont une détention et une inspection à Midia (Roumanie), pour un total de 18 déficiences. Les motifs de détention à Setubal portent notamment sur la sécurité incendie (clapets coupe-feu, exercices de lutte contre les incendies), l'ISM et les certificats et documents (composition de l'équipage, certificat international d'efficacité énergétique).

Uranus L OMI 8129254			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	9	Certificats et documents	7
Conditions de vie et de travail	7	Systèmes de secours	2
Certificats et documents	5	Sécurité incendie	2
Sécurité incendie	5	ISM	2
Moteurs de propulsion et auxiliaire	5	Alarmes	1
Systèmes de secours	3	Engins de sauvetage	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Communications radio	2	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Etat structurel	2	Autres types de déficiences	1
ISM	1		
Engins de sauvetage	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Autres types de déficiences	1		
	43		18

L'*Uranus L* a été détenu 8 jours en août 2019 à Haïfa (Israël). Les inspecteurs ont constaté plusieurs infractions à l'Annexe I de la convention MARPOL dont une mauvaise tenue du registre des hydrocarbures. Les résidus auraient été envoyés directement à la mer au lieu de passer par un décanteur. Après réparation du système de traitement et de rejet à la mer des hydrocarbures, l'*Uranus L* s'apprête à partir pour Tuzla (Türkiye) mais un ennui moteur l'empêche de repartir. L'équipage répare par ses propres moyens. Après une nouvelle visite des inspecteurs de l'Etat du port, l'*Uranus L* est autorisé à repartir en fin de journée. En août 2020, suite à la visite d'inspection d'août 2019, la Uranus Shipping & Transport Co est condamnée à une amende de 253.000 nouveaux shekels (63.300 €, 74.400 dollars) pour déversement d'hydrocarbures en mer. L'armateur a reconnu les faits.

Gestionnaire ISM : Uranus Denizcilik Sanayi (Türkiye) depuis le 9 mai 2017 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, en route de Haïfa (Israël) vers Rasa (Croatie).



Victory

OMI 7931985



Nordic Link, roulier, 1^{er} juillet 1998, Terneuzen (Pays-Bas) © simonwp



Victory, bétailière, août 2020, Carthagène (Espagne) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

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 6805 t. Construit en 1981 à Stockholm (Suède) par Finnboda Varf. 45 ans.

Pavillon Liban depuis avril 2012 ; liste grise. Précédemment pavillon Sierra Leone (2010). Société de classification Bureau Veritas (IACS, France) depuis août 2013, performance élevée. Précédemment Russian Maritime Register of Shipping (non IACS depuis mars 2022, Russie).

Le propriétaire est la Dodi Shipping Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Seychelles. Le *Victory* est exploité par Ania Marine Ltd (Liban) qui déclare une flotte de 3 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Victory*, le *Freedom* (OMI 7104972) et l'*Elevation* (OMI 7407324).

7 détentions : en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2004 à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), en 2007 à Sète (France) et à Trieste (Italie), en 2009 à Castellon de la Plana (Espagne) et en 2010 à Beyrouth (Liban) et au Pirée (Grèce), toutes en tant que roulier.

Le navire a été inspecté au moins 73 fois depuis 1998 pour un total de 233 déficiences, dont 23 fois (pour 128 déficiences) en tant que roulier et 50 fois (pour 105 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois à Carthagène (Espagne), à Osman Digna (Soudan) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois) pour un total de 10 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.142).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 12 fois à Alexandrie (Egypte), à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Puerto Cabello (Etat de Carabobo, Venezuela), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois) pour un total de 17 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.167).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois, à Carthagène (Espagne) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 5 fois). Aucune déficience n'a été relevée.



Victory OMI 7931985			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	6		
Etanchéité eau de mer/intempéries	5		
Convention du Travail Maritime-2006	3		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3		
Sécurité de la navigation	3		
Engins de sauvetage	2		
Etat structurel	2		
Ligne de charge	1		
Autres types de déficiences	1		
	27		0

Le *Victory* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 16 octobre 2025, a touché Djeddah (Arabie saoudite) le 9 novembre (24 jours de voyage), Beyrouth (Liban) le 16 novembre (31 jours de voyage), Alger (Algérie) le 26 novembre (41 jours de voyage), a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 1^{er} janvier 2026 et a touché Aqaba (Jordanie) le 27 janvier (26 jours de voyage), Beyrouth (Liban) le 3 février (33 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Ania Marine Ltd (Liban) depuis le 1^{er} janvier 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : Tartous (Syrie), dans une zone à risques de guerre.



W M F Express

OMI 9004413



Leader, roulier, 6 mars 2010, Gioia Tauro (Italie)

© ICOBLG



W M F Express, bétailière, août 2024

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund
Zürich

W M F 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 3873 t. Construit en 1991 à Hachinohe (Japon) par Kitanihon. 35 ans.

Pavillon Guinée-Bissau depuis décembre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (2022).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis mai 2010, performance élevée. Précédemment Russian Maritime Register of Shipping (non IACS depuis mars 2022, Russie).

Le propriétaire est la Perama Shipmanagement Ltd enregistrée au Liberia mais basée en Türkiye qui déclare une flotte de 3 autres navires en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le vraquier *Lady Speranza* (OMI 9200574) et les cargos polyvalents *Lady Sham* (OMI 9171383) et *Cpt. Ahmad II* (OMI 9031430).

Détenu en tant que bétailière en janvier 2020 à Ceuta (ville autonome espagnole frontalière avec le Maroc à 15 km de l'Espagne continentale) après avoir déversé 5000 litres de carburant pendant un soutage au petit matin. L'incident aurait été causé par une mauvaise manipulation des vannes. 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 € (415.000 US\$) en garantie pour les coûts de nettoyage.

Le navire a été inspecté au moins 65 fois depuis 2006 pour un total de 212 déficiences, dont 11 fois (pour 48 déficiences) en tant que roulier et 54 fois (pour 164 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été détenu une fois et inspecté 8 fois à Alexandrie (Egypte), à Ceuta (Espagne), à Haïfa (Israël), à Koper (Slovénie), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique, 3 fois) et à Rasa (Croatie), pour un total de 33 déficiences. Les motifs de détention à Ceuta portent notamment sur la prévention des pollutions (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.67-68).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Espagne), à Lavrio (Grèce), à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), à Sines (Portugal) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 4 fois), pour un total de 32

déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.168-169).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 16 fois, dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 9 fois), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), à Midia (Roumanie), à Damiette (Egypte, 3 fois) et à Constantza (Roumanie), pour un total de 31 déficiences.

W M F Express ex-Holstein Express (jusqu'en janvier 2022) OMI 9004413			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	9	Certificats et documents	4
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9	Systèmes de secours	4
Certificats et documents	8	Convention du Travail Maritime – 2006	4
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	6	Etat structurel	4
Convention du Travail Maritime – 2006	6	Sécurité de la navigation	3
Sécurité de la navigation	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Etat structurel	5	Communications radio	2
Engins de sauvetage	4	Conditions de vie et de travail	2
ISM	4	Etanchéité eau de mer/intempéries	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	2	Alarmes	1
Conditions de vie et de travail	2	Sécurité incendie	1
Systèmes de secours	1	ISM	1
Opérations de fret dont les équipements	1	Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1
Ligne de charge	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe V	1		
Autres types de déficiences	1		
	65		31

En 2016, le *Holstein Express* a une panne de moteur après avoir quitté le port de Sines (Portugal). Il reste immobilisé en mer pendant 26 jours avec des milliers d'animaux à bord.

Le 16 juillet 2020, après une nouvelle panne, le *Holstein Express* reste immobilisé pendant plus de 24 heures dans le port de Sines, en pleine chaleur, avec des centaines d'animaux à bord. Ils étaient destinés à Israël.

Le *W M F Express* s'est échoué le 3 septembre 2025 sur un banc de sable à côté de l'île de Marajó (Etat du Para, Brésil). Il a été renfloué le 11 septembre. L'opération a mobilisé 2 remorqueurs et un bateau d'assistance.

Le *W M F Express* a chargé du bétail dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 5 octobre 2025, a touché Damiette (Egypte) le 20 octobre (15 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 31 octobre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 3 décembre, a touché Alger (Algérie) le 19 décembre (16 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 22 décembre, a touché le port de Rio de Janeiro (Etat de Rio de Janeiro, Brésil) le 4 janvier 2026. Il est au mouillage au large de Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) depuis le 6 janvier.



Gestionnaire ISM inconnu depuis le 25 janvier 2022. De 2015 à 2022, le gestionnaire ISM était Livestock Express BV (Pays-Bas). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

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

Localisation, 9 juin 2026 : zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil).



White Pearl

OMI 7615309



Angus, été 1985, Rotterdam (Pays-Bas)
© Cees de Bijl



Abou Karim II, novembre 2014, Rasa (Croatie) © Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

White Pearl (ex-*Nelore*, ex-*Abou Karim II*, ex-*Sarana*, ex-*Dehni T*, ex-*Land Wind*, ex-*Benirredra*, ex-*Angus*, ex-*Benirredra*). OMI 7615309. Ex-roulier rallongé de 101 à 122 m en 1996 et converti en 2010 en bétailière à l'âge de 31 ans. Longueur 122 m. Port en lourd 4984 tonnes. Construit en 1979 à Meira (Espagne) par Construcciones. 47 ans.

Pavillon Liban depuis mars 2026 ; liste grise. Précédemment pavillon Togo (2024) puis inconnu (2025).

Société de classification International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce) depuis avril 2011, performance moyenne. Précédemment Russian Maritime Register of Shipping (Russie). International Naval Surveys Bureau est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Danemark, l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la White Pearl SAL, une compagnie à navire unique enregistrée au Liban. Le *White Pearl* est exploité par la Murr Shipping SA (Honduras) qui déclare une flotte de 2 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *White Pearl* et le *Spiridon II* (OMI 7615309).

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 tant que roulier et en 2011 à Sète (France) en tant que bétailière.

Le *White Pearl* a été inspecté au moins 41 fois depuis 2004 pour un total de 336 déficiences, dont 17 fois (pour 214 déficiences) en tant que roulier et 24 fois (pour 122 déficiences) en tant que bétailière.

Aucune inspection n'a officiellement été effectuée depuis octobre 2018 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil). Entre 2016 et 2018, le navire a été inspecté 9 fois, à Carthagène (Espagne), Rijeka (Croatie), Rio Grande (Brésil, 2 fois), Sao Sebastiao (Brésil, 3 fois) et Vila do Conde (Brésil, 2 fois) pour un total de 55 déficiences.



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. D'après les données disponibles, l'équipage a 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 et à Carthagène (Espagne) en novembre 2018. Il gagne Beyrouth en novembre 2018.

Le *Nelore* était à l'ancre à Beyrouth, AIS coupé, depuis le 12 juin 2022. Le 23 mars 2026, l'AIS de l'ex-*Nelore* devenu depuis peu *White Pearl* émet à nouveau. Toujours à l'ancre à Beyrouth, il part pour Famagouste (Chypre) le 11 avril 2026.

Gestionnaire ISM : Murr Shipping SA (Honduras) depuis le 18 mars 2026 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : mer Méditerranée, au sud de la Grèce, en route de Beyrouth (Liban) vers Alger (Algérie).

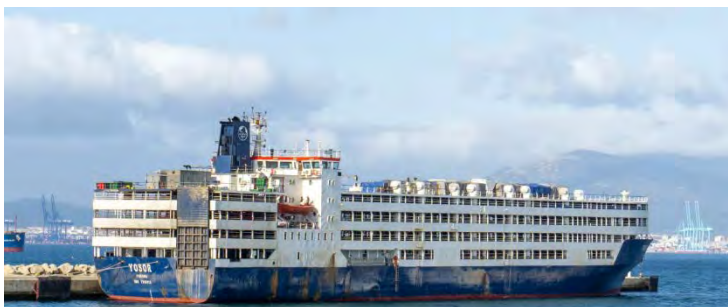


Yosor

OMI 7819113



Gracia Del Mar, porte-conteneurs, 22 octobre 2010, Tartous (Syrie)
© Mahmoud Shd



Yosor, bétailière, 6 juillet 2024, Campamento (Espagne)
© Michael Hartung

Yosor (ex-Gracia Del Mar). OMI 7819113. Ex-porte-conteneurs converti en 2011 à l'âge de 30 ans par Tuzla Shipyard. Longueur 123 m. Port en lourd 8594 t. Construit en 1981 à Vigo (Espagne) par Enrique Lorenzo y Cía. 45 ans.

Pavillon Tanzanie depuis août 2025 ; liste noire, risque très élevé. Précédemment pavillon Panama (2010).

Société de classification Capital Register of Shipping (non IACS, Etats-Unis d'Amérique) depuis août 2025, non classée. Précédemment Macosnar Corporation (non IACS, Panama). Capital Register of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, vers l'Inde et vers la Türkiye.

Le propriétaire est la Jostar Ltd, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Vierges Britanniques.

6 détentions : en 2010 à Gemlik (Türkiye) en tant que porte-conteneurs, en 2011 à Gibraltar (Royaume-Uni), en 2012 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) et à Adabiyah (Egypte) et en 2013 et 2014 à Safaga (Egypte) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 64 fois depuis 2010 pour un total de 257 déficiences, dont une fois (pour 6 déficiences) en tant que porte-conteneurs et 62 fois (pour 251 déficiences) en tant que bétailière.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 12 fois à Aqaba (Jordanie, 2 fois), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 3 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil, 2 fois), à Suez (Egypte) et dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois) pour un total de 19 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.143-144).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois à Beyrouth (Liban), à Carthagène (Département de Bolivar, Colombie, 2 fois), à Carthagène (Espagne, 2 fois), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 3 fois), à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil, 2 fois), à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil, 2 fois) et à Aqaba (Jordanie), pour un total de 25 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 9 fois, à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 6 fois), à Algésiras (Espagne) et à Carthagène (Espagne), pour un total de 29 déficiences.

Yosor OMI 7819113			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Moteurs de propulsion et auxiliaire	9	Moteurs de propulsion et auxiliaire	8
Certificats et documents	8	Certificats et documents	3
Conditions de vie et de travail	6	Sécurité incendie	3
Etat structurel	6	Convention du Travail Maritime – 2006	3
Convention du Travail Maritime – 2006	4	Etat structurel	3
Sécurité incendie	3	Systèmes de secours	2
Systèmes de secours	3	Conditions de vie et de travail	2
Sécurité de la navigation	2	Communications radio	2
ISM	1	ISM	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1	Sécurité de la navigation	1
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe IV	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
	44		29

En 2010, le *Gracia del Mar* est racheté pour 501.000 € (450.000 US\$) par des intérêts syriens et converti en bétailière maritime. En mars 2012, il appartient officiellement à une certaine Bay Route Shipping enregistrée au Panama. Il quitte le Brésil le 24 janvier, à destination de l’Egypte avec 5600 bovins. 2750 animaux meurent pendant le voyage à cause d’une panne du système de ventilation. Les survivants ne sont pas autorisés à débarquer à Port-Saïd (Egypte) où une épidémie de fièvre aphteuse vient de frapper 60.000 animaux d’élevage et sauvages. Le *Gracia del Mar* descend le canal de Suez mais il est aussi interdit d’accès aux ports de Djibouti, du Soudan et d’Erytrée. Il reste en attente en mer Rouge avec le bétail et l’équipage à bord. D’après les informations disponibles, il aurait finalement été autorisé à accoster à Djibouti. Le bétail survivant aurait été expédié en Arabie Saoudite en avril pour y être abattu.

Le *Yosor* a chargé du bétail à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil) le 30 octobre 2025, a touché Casablanca (Maroc) le 22 novembre (23 jours de voyage), a fait une escale technique à Las Palmas le 28 novembre, est retourné dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) le 11 décembre, a chargé du bétail le 1^{er} janvier 2026, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 23 janvier, a touché Iskenderun (Türkiye) le 4 février (34 jours de voyage).

Gestionnaire ISM : Itqan Ship Mgmt & Operation (Emirats arabes unis) depuis le 20 septembre 2020 (performance faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil).



2. Bétaillères construites pour le transport de bétail

Adriatic Rose

OMI 9115949



Bison Express, 1^{er} août 2019, Baie de Port Phillip (Australie)

© Owen Foley

Adriatic Rose (ex-*Bison Express*). OMI 9115949. Longueur 122 m. Port en lourd 3173 t. Construit en 1995 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen pour le transport de bétail, rallongé de 100 à 122 m en 1999. 31 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis juillet 2025 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Luxembourg (2019).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis juillet 2018, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis juillet 2025 la *Adriatic Rose Marine Ltd*, une compagnie à navire unique enregistrée au Liberia. L'*Adriatic Rose* est géré par la *Devon Ship Management Ltd* (Türkiye) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 4 bétaillères, le *Adriatic Rose*, le *Balha One*, le *Sea Rose 1* (OMI 7711866) et l'*Atlantic Rose* (OMI 8806242). Son précédent propriétaire était la *Livestock Express BV* (Pays-Bas). *Livestock Express BV*, filiale de *Vroon BV* (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à *Heytesbury*, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

2 détentions : en 2014 et en 2023 à Portland (Etat de Victoria, Australie).

Le navire a été inspecté au moins 92 fois depuis 2000 pour un total de 180 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois en tout, une à Geraldton (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Townsville (Etat du Queensland, Australie), 2 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), 2 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et 2 à Seattle (Etat de Washington, Etats-Unis d'Amérique), pour un total de 14 déficiences.



Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois en tout, une à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à La Valette (Malte), 3 à Portland (Etat de Victoria, Australie), 3 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 15 déficiences. Il a été détenu à Portland. Les motifs de détention portent notamment sur la sécurité incendie et l'état structurel.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 10 fois en tout, une à Seattle (Etat de Washington, Etats-Unis d'Amérique), 3 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), 2 à Portland (Etat de Victoria, Australie), une au Pirée (Grèce), une à Beyrouth (Liban) et 2 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil, 2 fois), pour un total de 9 déficiences.

Adriatic Rose ex-Bison Express (jusqu'en juillet 2025) OMI 9115949			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etat structurel	7	Etat structurel	4
Sécurité incendie	4	Engins de sauvetage	2
Convention du Travail Maritime – 2006	4	Certificats et documents	1
Systèmes de secours	2	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Engins de sauvetage	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Etanchéité eau de mer/intempéries	2		
Certificats et documents	1		
ISM	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe I	1		
Prévention des pollutions - MARPOL Annexe V	1		
Communications radio	1		
Sécurité de la navigation	1		
	29		9

Le 22 mai 2007, à Portland (Etat de Victoria, Australie), le *Bison Express* entre en collision avec le vraquier *Portland*. L'enquête incrimine le manque d'expérience du pilote et du capitaine du *Bison Express*.

Le 27 juin 2012, la police australienne reçoit un appel de détresse d'une embarcation à 107 milles de l'île Christmas (près de l'île de Java, Indonésie) dans la zone de recherche et de sauvetage de l'Indonésie. Le *Bison Express* qui était passé près de l'embarcation un peu plus tôt avait également transmis une photo de la barque pleine de réfugiés aux autorités australiennes. Il est 10h11. Le capitaine du *Bison Express* avance des raisons techniques pour ne pas mettre ses canots de sauvetage à la mer. L'Australie prévient l'Indonésie et dépêche sur place le patrouilleur HMAS *Maitland* et le navire de levés hydrographiques HMAS *Leeuwin*. L'Australie demande aussi au *Bison Express* de rester sur zone et sollicite également l'aide du remorqueur *Tancred*, 23 mètres de long, pavillon australien, qui faisait son voyage inaugural après avoir été construit en Chine. A 11h36, la barque des migrants chavire. Le *Tancred* récupère 68 réfugiés, le *Maitland* 53 réfugiés, et le *Bison Express* qui a déployé des filets et des canots de sauvetage en récupère 9.

Le 17 mars 2016, le *Bison Express* charge 1764 bovins à Townsville (Etat du Queensland, Australie) à destination du Vietnam. La météo les jours précédant l'embarquement était très pluvieuse (174 mm) et le sol est devenu boueux et glissant. 117 bovins boiteux sont refusés à l'embarquement. 25

meurent pendant le voyage, dont 16 étaient incapables de se tenir debout, un taux de mortalité de 1,42%. Il n'y a pas de vétérinaire à bord.

Le 27 mai 2016, le *Bison Express* charge 2451 bovins à Geraldton (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination du Vietnam. 15 meurent pendant le voyage, dont 10 parce qu'ils étaient trop faibles pour tenir debout et 2 de pneumonie, un taux de mortalité de 0,61% supérieur au taux admissible de 0,5% pour les voyages de moins de 10 jours. Il n'y avait pas de vétérinaire.

Le 10 novembre 2018, le *Bison Express* charge 1827 bovins à Fremantle à destination de Hai Phong (Vietnam, arrivée le 26 novembre). Quatre meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. Le navire est contraint de s'arrêter 2 jours à Geraldton pour un problème de moteur.

Le 11 décembre 2018, le *Bison Express* charge 1477 bovins à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 1^{er} janvier). Deux meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. Les animaux des ponts 3 et 4 ont le plus souffert des variations de température (20°C au départ, 31°C au niveau de l'équateur, moins de 0°C à l'arrivée).

Le 12 mars 2019, le *Bison Express* charge 1845 bovins à Townsville (Etat du Queensland, Australie) à destination du Vietnam. Pendant le voyage qui a duré 11 jours. 53 animaux meurent, soit 2,87%. Certains présentaient des signes de faiblesse avant l'embarquement et ont été chargés en infraction avec les ASEL (Australian Standards for the Export of Livestock). Deux bovins ont été euthanasiés après des chutes le 8^{ème} jour du voyage, quand la mer était très agitée. D'autres sont morts des suites de blessures pendant l'embarquement, de pneumonie ou de stress thermique.

Le 8 juin 2019, le *Bison Express* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) avec 2488 bovins à destination de Subic (Philippines, arrivée le 15 juin). Trois meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. Les problèmes ont commencé lors du chargement : marche trop élevée entre la rampe d'embarquement et le navire, rampe très glissante pour accéder au pont 4. Les bovins ont dû attendre 16 heures avant de boire et manger, alors que la réglementation australienne impose une attente maximale de 12 heures. Des excréments et autres déchets tombaient dans les mangeoires depuis les ponts supérieurs. Dans l'attente du débarquement à Subic, l'observateur australien constate que certaines stalles sont devenues très sales, que des bovins refusaient de s'allonger par terre, que rien n'a été fait pour nettoyer ou recouvrir le sol souillé de litière. Pendant le débarquement, l'observateur constate que le gardien du bétail s'est absenté pendant 9 heures, en infraction avec la réglementation australienne.

Le 7 septembre 2019, le *Bison Express* quitte Darwin avec 2693 bovins à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 12 septembre). Il n'y a pas de vétérinaire. Dans 6 stalles, il y a des fuites d'eau à cause de la corrosion des canalisations, et encore à cause de la corrosion, certaines barrières sont difficiles à ouvrir et fermer, ce qui complique le chargement et le déchargement du bétail. L'observateur note : "si ce problème n'est pas résolu, il pourrait s'aggraver lors des longs trajets, notamment en période de forte chaleur."

Gestionnaire ISM : Devon Ship Management Ltd (Türkiye) depuis le 10 juillet 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 6 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Beyrouth (Liban) vers Montevideo (Uruguay).



Al Kuwait

OMI 9590931



Al Kuwait, juin 2023, Carthagène (Espagne)

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Al Kuwait (ex-Ocean Shearer). OMI 9590931. Longueur 189 m. Port en lourd 16.110 t. Construit en 2016 à Wafangdian (Chine) par STX Dalian pour le transport de bétail. 10 ans.

Pavillon Koweït depuis mars 2020 ; performance du pavillon non classée. Précédemment pavillon Singapour (2016).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis août 2024, performance élevée. Précédemment Det Norske Veritas (IACS, Norvège).

Le propriétaire est la Livestock Transport, une compagnie à navire unique enregistrée au Koweït.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 32 fois pour un total de 20 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 7 fois en tout, une à Carthagène (Espagne), 2 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), une à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil), 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie). Une seule déficience a été relevée.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), une à Carthagène (Espagne), une à São Sebastião (Etat de Sao Paulo, Brésil) et une dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil) pour un total de 5 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 14 fois en tout, 2 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), une au Cap (Afrique du Sud), 5 à São Sebastião (Etat de Sao Paulo, Brésil), une dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), une à Carthagène (Espagne) et 4 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) pour un total de 14 déficiences.



Al Kuwait OMI 9590931			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	2	Certificats et documents	5
Sécurité de la navigation	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Etanchéité eau de mer/intempéries	1	Systèmes de secours	2
Certificats et documents	1	Convention du Travail Maritime – 2006	2
Etat structurel	1	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
		Conditions de vie et de travail	1
		Prévention des pollutions - MARPOL Annexe IV	1
	6		14

L'*Al Kuwait* a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 20 septembre 2025, a touché Umm Qasr (Irak) le 13 octobre (23 jours de voyage), a fait une escale technique à Khor Fakkan (Emirats arabes unis) le 18 octobre, a chargé du bétail à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) le 9 novembre, a touché Dammam (Arabie saoudite) le 21 novembre (12 jours de voyage), Koweït (Koweït) le 23 novembre (14 jours de voyage), Hamad (Qatar) le 26 novembre (16 jours de voyage), Muscat (Oman) le 28 novembre (18 jours de voyage), Fujairah (Emirats arabes unis) le 1^{er} décembre (21 jours de voyage), a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 10 janvier 2026 et a touché Umm Qasr (Irak) le 2 février (23 jours de voyage).

Le *Al Kuwait* a été acheté en 2020 par la Livestock Transport pour 53 millions de dollars.

En février 2024, lorsque l'*Al Kuwait* a fait escale au Cap (Afrique du Sud), des odeurs pestilentielles se sont répandues dans la ville et ont provoqué une vague de signalements. Le navire avait 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 pas respectées. L'*Al Kuwait* 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.

Extrait du communiqué "[Du bétail et de la cocaïne](#)", 26 novembre 2025.

Avant d'arriver à vide le 1^{er} novembre 2025 à Perth, Australie-Occidentale, et de charger des moutons à destination du Qatar, un ou des membres de l'équipage du *Al Kuwait* ont jeté en mer au moins 525 kg de cocaïne d'une valeur sur le marché local de 111 millions d'US\$ (96 millions d'euros) au large de Lancelin à 125 km au nord de Perth. Les ballots de cocaïne attachés à des fûts bleus en plastique ont été récupérés par des pêcheurs, par la police d'Australie-Occidentale et par la police fédérale. La cocaïne provient d'Amérique du Sud.





© Western Australia Police

Trois Australiens qui tentaient de récupérer la “marchandise” ont été arrêtés de même que le chef mécanicien croate de l'*Al Kuwait*. Tous les quatre risquent la prison à vie.

Gestionnaire ISM : Livestock Transport (Koweït) depuis le 28 mars 2020 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Hambantota (Sri Lanka) vers Montevideo (Uruguay).



Bahijah

OMI 9360788



Bahijah, septembre 2022, Sines (Portugal)

© PATAV

Bahijah (ex-Ocean Outback, ex-Stella Pollux). OMI 9360788. Longueur 136 m. Port en lourd 7907 t. Construit en 2010 à Batam (Indonésie) par Nanindah Mutiara pour le transport de bétail. 16 ans.

Pavillon Iles Marshall depuis juillet 2017 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2010). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis ses débuts ; performance élevée.

Le propriétaire est la Bassem Dabbah Shipping Inc enregistrée aux Iles Marshall qui déclare une flotte de 2 bétailières, le *Bahijah* et le *Saleh* (OMI 9074925). Leur exploitant et gestionnaire ISM est la Korkyra Shipping Ltd (Croatie). Bassem Dabbah Shipping Inc est en fait une filiale de l'israélien Dabbah Slaughterhouse.

Détenu en 2013 à Algésiras (Espagne).

Le navire a été inspecté au moins 56 fois depuis sa construction pour un total de 100 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 5 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Portland (Victoria, Australie) et une à Sines (Portugal) pour un total de 4 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.36).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois en tout, 4 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et une à Sines (Portugal). Une seule déficience a été rapportée (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.64-65).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et une à Sines (Portugal), pour un total de 2 déficiences.



Bahijah OMI 9360788			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Etat structurel	2	Sécurité incendie	1
Sécurité incendie	1	Engins de sauvetage	1
Engins de sauvetage	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
	5		2

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, l'*Ocean Outback* reste immobilisé à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) 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 de la compagnie Wellard depuis septembre 2013 (voir aussi *S. Aras*). L'*Ocean Outback* a été vendu en 2017 pour 26 millions US\$ à une filiale de l'israélien Dabbah Slaughterhouse.

Le 5 janvier 2024, le *Bahijah* avait chargé 14.000 moutons et 2500 bovins à destination d'Eilat (Israël). Il avait reçu l'ordre de faire demi-tour le 19 janvier à cause de la situation à risques dans la mer Rouge – le *Bahijah* est porteur d'intérêts israéliens - et était revenu à Fremantle le 29 janvier. Le bétail avait été débarqué et transporté par camion dans des parcs d'engraissement de l'Australie-Occidentale. Pendant ce premier segment maritime, 4 bovins et 64 moutons étaient morts.

Le *Bahijah* est reparti de Fremantle le 3 mars. Il a contourné l'Afrique du Sud par le cap de Bonne-Espérance pour éviter d'éventuelles représailles de la rébellion houthie en mer Rouge et rejoindre Israël par la traversée de la Méditerranée. Le large du cap de Bonne-Espérance est connu pour ses mauvaises conditions de mer. L'option par le cap de Bonne-Espérance prise par l'exportateur n'avait pas été approuvée par le ministère de l'Agriculture australien.

Le *Bahijah* (ex-*Ocean Outback*) est arrivé dans le port israélien de Haïfa le 6 avril 2024 après un voyage de 34 jours. Le voyage habituel entre Fremantle et Eilat par la mer Rouge dure en moyenne 13 à 14 jours.

Le *Bahijah* a fait une escale technique à Naples (Italie) le 12 octobre 2025, a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 17 novembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 2 décembre, a touché Haïfa (Israël) le 7 décembre (20 jours de voyage), a chargé du bétail à Sines (Portugal) le 3 janvier 2026, a touché Haïfa (Israël) le 10 janvier (7 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 19 janvier, à Las Palmas (Iles Canaries, Espagne) le 23 janvier, a touché Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 3 février et Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 5 février.

Gestionnaire ISM : Korkyra Shipping Ltd (Croatie) depuis le 3 août 2018 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Montevideo (Uruguay).

Brahman Express

OMI 9238416



Brahman Express, 14 février 2020, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© Brian Wayne Scott

Brahman Express. OMI 9238416. Longueur 133 m. Port en lourd 5612 t. Construit en 2002 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen pour le transport de bétail. 24 ans.

Pavillon Portugal depuis juin 2026 ; liste blanche. Précédemment pavillon Luxembourg (2019). Société de classification RINA (IACS, Italie), performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Livestock Carrier 2 BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Brahman Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Brahman Express*, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 74 fois depuis 2002 pour un total de 105 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 8 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Novorossiisk (Russie), une à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), une à Portland (Etat de Victoria, Australie), une à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et une à Vung Ang (Vietnam), pour un total de 14 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.45).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois en tout, 5 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 10 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.68-69).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois en tout, 2 à Darwin, une à Subic (Philippines), 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), une à Haiphong (Vietnam) et 2 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), pour un total de 11 déficiences.

Brahman Express OMI 9238416			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	6	Certificats et documents	3
Engins de sauvetage	4	Sécurité incendie	2
Convention du Travail Maritime – 2006	3	Etat structurel	2
Certificats et documents	2	Systèmes de secours	1
Systèmes de secours	2	Engins de sauvetage	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Communications radio	2	Etanchéité eau de mer/intempéries	1
Sécurité de la navigation	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
	24		11

Le 8 février 2019, le *Brahman Express* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 5004 moutons et 2649 bovins à destination d'Eilat (Israël). 30 moutons et 2 bovins meurent. La plupart des moutons sont morts d'inanition ou de problèmes respiratoires. Il y a un vétérinaire à bord. Pendant tout le trajet, les moutons, chargés sur les ponts 4 et 5 (sur 5), ont souffert de la chaleur. Leur respiration était rapide. La quantité de fourrage avait été mal calculée et pendant les 13 premiers jours, les moutons ont été rationnés. Le *Brahman Express* est arrivé à Eilat le 26 février.

Le 3 octobre 2023, le *Brahman Express* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) à destination de Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie) après avoir embarqué 3600 bovins. Un incendie éclate dans la salle des machines peu après le départ. L'équipage parvient à le circonscrire et l'Australian Maritime Safety Authority donne l'ordre au *Brahman Express* de rentrer à Darwin pour débarquer le bétail. 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 de Vroon BV dont le départ est prévu pour le lendemain. Le *Brahman Express* quitte Darwin le 24 octobre en remorque de l'*Alp Winger* à destination du chantier de réparation navale Sembawang de Singapour.

Le 14 mars 2024, le *Brahman Express* quitte Darwin à destination de Panjang. Selon les sources, la cargaison se situe entre 2400 et 3300 bovins. A son arrivée le 19 mars, entre 100 et 151 bovins sont morts, un taux de mortalité de 4 à 4,5%, qui serait dû à la coccidiose de forme nerveuse, une maladie causée par des parasites intestinaux, mais le DAFF (Department of Agriculture, Fisheries and Forestry) n'exclut pas le botulisme provoqué par une contamination des aliments ou de l'eau d'abreuvement. Le rapport d'enquête officiel du DAFF n'a toujours pas été publié.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} janvier 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Singapour.

Devon V

OMI 9142590



Devon V, 9 janvier 2026, Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil)

© Marcelo Vieira

Devon V (ex-*Devon*, ex-*Devon Express*, ex-*Jackaroo*, ex-*Devon Express*). OMI 9142590. Longueur 117 m. Port en lourd 3656 t. Construit en 1997 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen pour le transport de bétail. 29 ans.

Pavillon Portugal depuis décembre 2025 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2019). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis septembre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 26 octobre 2025 la Bovicom Shipmanagement BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Il était auparavant exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

Détenu en 2012 à Portland (Etat de Victoria, Australie).

Le navire a été inspecté au moins 83 fois depuis 2000 pour un total de 124 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 13 fois en tout, 10 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), une à Seattle (Etat de Washington, Etats-Unis d'Amérique), une à Gresik (Indonésie) et une à Hong Kong (Chine), pour un total de 19 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois en tout, 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et une à Brisbane (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 5 déficiences.



Devon V OMI 9142590			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité structurelle	5	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Sécurité incendie	4	Sécurité de la navigation	1
Conditions de vie et de travail	3	Sécurité incendie	1
Étanchéité eau de mer/intempéries	3	Sécurité structurelle	1
État structurel	3		
Engins de sauvetage	1		
	19		5

Gestionnaire ISM : Livestock Express Pte Ltd (Singapour) depuis le 4 décembre 2025 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Montevideo (Uruguay) vers Haïfa (Israël).



Friesian Express

OMI 9803388



Friesian Express, 27 février 2026, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© GERALDINenz

Friesian Express (ex-Aurochs, ex-GL Kaihou). OMI 9803388. Longueur 84 m. Port en lourd 2546 t. Construit en 2017 à Daishan (Chine) par Tsuneishi Zhoushan pour le transport de bétail. 9 ans.

Pavillon Portugal depuis décembre 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2017). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis décembre 2023, performance élevée. Précédemment Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon).

Le propriétaire est la Bison Express BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Friesian Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 20 fois depuis 2017 pour un total de 26 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois en tout, une à Subic (Philippines), 3 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), 3 à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et à une Port-Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie), pour un total de 13 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois en tout, une à Portland (Etat de Victoria, Australie) et 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 4 déficiences.



Friesian Express OMI 9803388			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	3	Engins de sauvetage	2
Engins de sauvetage	3	Sécurité de la navigation	1
Sécurité de la navigation	3	Sécurité incendie	1
Sécurité incendie	3		
Communications radio	1		
	13		4

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 31 décembre 2023 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : mer de Java, en route de Darwin (Territoire du Nord, Australie) vers Jakarta (Ile de Java, Indonésie).



Galloway Express

OMI 9621194



Galloway Express, 27 septembre 2022, Port Adélaïde (Etat d'Australie-Méridionale, Australie)

© Trevor Powell

Galloway Express. OMI 9621194. Longueur 135 m. Port en lourd 5488 t. Construit en 2013 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 13 ans.

Pavillon Portugal depuis août 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2013). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis juin 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 26 novembre 2025 la Livestock Carrier 5 BV enregistrée aux Pays-Bas qui déclare une flotte de 2 bétailières, le *Galloway Express* et son sistership le *Ganado Express* (OMI 9621209). Le *Galloway Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Galloway Express*, le *Ganado Express*, le *Murray Express* (OMI 9103960), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gudali Express* (OMI 9764972) et le *Friesian Express* (OMI 9803388). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776). Précédent propriétaire Zebu Express BV (Pays-Bas).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 35 fois depuis 2013 pour un total de 31 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois en tout, 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), une à Subic (Province de Zambales, Philippines) et une à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay), pour un total de 3 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois en tout, une à Seattle (Etat de Washington, Etats-Unis d'Amérique), 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 5 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 3 fois, à Darwin (Territoire du Nord, Australie), à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) et à La Valette (Malte). Aucune déficience n'a été relevée.

Galloway Express OMI 9621194			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
Alarmes	1		
Certificats et documents	1		
Systèmes de secours	1		
Sécurité incendie	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
	8		0

Le 13 mars 2018, alors que le *Galloway Express* se rend à Townsville (Etat du Queensland, Australie), Arnel Gillo, marin philippin âgé de 45 ans, tombe par-dessus bord dans la mer de Florès. Dès que sa disparition est détectée, le navire fait demi-tour, des recherches sont effectuées pendant 39 heures et les autorités indonésiennes sont alertées. Les recherches sont vaines. L'Australian Maritime Safety Authority est informée le lendemain. Le navire arrive à Townsville le 20 mars. L'enquête officielle n'a pas révélé d'indice qui puisse évoquer un acte criminel.

En août 2019, lors d'un voyage de 14 jours de Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à Ningbo (Province du Zhejiang, Chine) avec 1812 vaches à bord, le *Galloway Express* a des problèmes de moteur le 6^{ème} jour. Il s'arrête durant 6 heures pour procéder aux réparations. Le vétérinaire accrédité note que le soleil chauffe les parois et le pont supérieur et que la chaleur provenant de la salle des machines réchauffe les ponts inférieurs. Les animaux sont soumis à des températures élevées (jusqu'à 33°C) et 14 vaches meurent durant le trajet, un chiffre considéré comme "normal" par les autorités australiennes.

Le *Galloway Express* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 23 septembre 2025, a touché Haïfa (Israël) le 14 octobre (21 jours de voyage), a chargé du bétail à Montevideo le 8 novembre, a touché Haïfa le 30 novembre (22 jours de voyage), a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 24 décembre, a touché Ashdod (Israël) le 16 janvier 2026 (23 jours de voyage), a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 10 février et fait route vers Haïfa (Israël).

Le *Galloway Express* parti de Montevideo (Uruguay) a déchargé des bovins à Ashdod (Israël) le 4 mars 2026. Il était dans une zone à risques de guerre. Le 11 mars, il fait route vers le détroit de Gibraltar.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} mai 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Montevideo (Uruguay) vers Ashdod (Israël).



Ganado Express

OMI 9621209



Ganado Express, décembre 2022, Sines (Portugal)

© PATAV

Ganado Express (ex-*Gebray Express*). OMI 9621209. Longueur 135 m. Port en lourd 5488 t. Construit en 2013 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 13 ans.

Pavillon Portugal depuis août 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2013). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis octobre 2017, performance élevée. Précédemment China Classification Society (IACS, Chine).

Le propriétaire est depuis le 25 novembre 2025 la Livestock Carrier 5 BV enregistrée aux Pays-Bas qui déclare une flotte de 2 bétailières, le *Ganado Express* et son sistership le *Galloway Express* (OMI 9621194). Le *Ganado Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Ganado Express*, le *Galloway Express*, le *Murray Express* (OMI 9103960), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gudali Express* (OMI 9764972) et le *Friesian Express* (OMI 9803388). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776). Précédent propriétaire Zebu Express BV (Pays-Bas).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 37 fois depuis 2014 pour un total de 47 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois à Townsville (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 3 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois en tout, une à Ashdod (Israël), une à Darwin (Territoire du Nord, Australie), une à Greenore (Irlande), 2 à Sines (Portugal), 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et 2 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), pour un total de 22 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.96-97).

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 6 fois en tout, une à Galveston (Etat du Texas, Etats-Unis d'Amérique), 3 à Portland (Etat de Victoria, Australie), une à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et une à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 5 déficiences.

Ganado Express OMI 9621209			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	4	Sécurité incendie	2
Sécurité incendie	4	Convention du Travail Maritime - 2006	1
Moteurs de propulsion et auxiliaire	3	Systèmes de secours	1
Engins de sauvetage	3	Certificats et documents	1
Systèmes de secours	3		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	3		
Alarmes	1		
Etat structurel	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Matières dangereuses	1		
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
	25		5

En avril 2019, le *Ganado Express* quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) à destination de Hai Phong (Vietnam) avec 2295 bovins à bord. Des problèmes mécaniques ralentissent sa progression. Le voyage dure 15 jours, soit 3 jours de plus que ce qui était prévu. Aucun problème de bien-être animal n'a cependant été relevé par l'observateur indépendant à bord.

Le 29 mai 2019, le *Ganado Express* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination de Huanghua (Province du Hebei, Chine) avec 1832 bovins à bord. Il est contraint de s'arrêter entre le 10 et le 12 juin pour une panne de moteur. Il y avait assez de fourrage à bord pour pallier ce retard et le navire arrive le 13 juin à Huanhua. Le taux de mortalité est de 1,36% (25 morts dont 16 par gastro-entérite), un taux de mortalité qui déclenche une enquête par les autorités australiennes. La majorité des décès se sont produits durant la période où la température a été la plus élevée et sur les ponts les plus chauds.

Le 22 juillet 2019, le *Ganado Express* quitte Townsville à destination de Hai Phong avec 2377 bovins à bord. Le voyage est rallongé par un nouveau problème de moteur et des conditions météorologiques difficiles (typhon), ce qui contraint l'équipage à rationner les bêtes pendant les 2 derniers jours. Huit animaux meurent durant le voyage.

En novembre 2023, le *Ganado Express* fait à nouveau parler de lui. Son départ de Greenore (Irlande) à destination de Haifa (Israël) avec 3397 bovins suscite l'indignation de l'ONG Ethical Farming Ireland. Elle note que le navire est parti alors que la météo prévoyait des vents de force 7 et qu'il ne devrait pas naviguer à partir de force 6 dans les premiers jours du voyage.

En janvier 2024, le *Ganado Express* fait un nouveau voyage en provenance de l'Irlande et à destination d'Israël avec 3304 jeunes bovins. L'ONG Israel Against Live Shipments note à l'arrivée que les animaux sont couverts d'excréments, malades (diarrhée, teigne, problèmes respiratoires), et sont pour certains devenus aveugles à cause des hautes teneurs en ammonium. Dans sa lettre au ministère de l'Agriculture irlandais à ce sujet, Ethical Farming Ireland écrivait : "Il est clair que le *Ganado Express* ne dispose pas d'un système de ventilation adéquat et que l'équipage n'est pas suffisamment formé pour prendre soin du bétail. Ce navire ne devrait plus être autorisé à transporter du bétail depuis l'Irlande. Il est également évident que les procédures d'observation des animaux pendant le chargement doivent être revues."

Toutes ces péripéties relevées à bord du *Ganado Express* sont loin de correspondre à l'image de transporteur responsable de bétail vivant et de marchandises sensibles que les directeurs et porte-paroles de Vroon tentent d'imposer auprès du public.

Le *Ganado Express* a chargé du bétail à Portland (Etat de Victoria, Australie) le 12 octobre 2025, a touché Tianjin (Chine) le 28 octobre (16 jours de voyage), a chargé du bétail à Darwin le 10 novembre, a touché Jakarta (Ile de Java, Indonésie) le 15 novembre (5 jours de voyage), a chargé du bétail à Darwin (Territoire du Nord, Australie) le 26 novembre, a touché Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie) le 30 novembre (4 jours de voyage), a chargé du bétail à Darwin le 7 décembre, a touché Panjang le 11 décembre (4 jours de voyage) et Jakarta le 12 décembre (5 jours de voyage), a chargé du bétail à Darwin le 20 décembre, a touché Jakarta le 24 décembre (4 jours de voyage), a chargé du bétail à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) le 3 janvier 2026, a touché Quy Nhon (Province de Binh Dinh, Vietnam) le 12 janvier (9 jours de voyage), a chargé du bétail à Darwin le 29 janvier, a touché Belawan (Province de Sumatra du Nord, Indonésie) le 4 février (5 jours de voyage), a touché Muara (Brunéi) le 8 février et Bintulu (Etat de Sarawak, Malaisie) le 10 février.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 22 février 2017 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : océan Atlantique, au large des côtes marocaines.



Gelbray Express

OMI 9621211



Gelbray Express, 14 avril 2019, Napier (Nouvelle-Zélande)

© gwrdave

Gelbray Express. OMI 9621211. Longueur 135 m. Port en lourd 5488 t. Construit en 2014 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 12 ans.

Pavillon Portugal depuis juillet 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2014). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis février 2024, performance élevée. Précédemment China Classification Society (IACS, Chine).

Le propriétaire est depuis le 26 novembre 2025 la Livestock Carrier 7 BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Gelbray Express* est exploité par Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Gelbray Express*, le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Murray Express* (OMI 9103960), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gudali Express* (OMI 9764972) et le *Friesian Express* (OMI 9803388). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

2 détentions : en 2017 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2018 à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique).

Le navire a été inspecté au moins 45 fois depuis 2014 pour un total de 57 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois en tout, une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 2 à Geelong (Etat de Victoria, Australie) et une à Quang Binh (Vietnam), pour un total de 3 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.63).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois en tout, 4 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), une à Vung Ang (Vietnam), 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et une à Haiphong (Vietnam), pour un total de 13 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 2 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), 2 à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et une à Talcahuano (Chili), pour un total de 12 déficiences.

Gelbray Express OMI 9621211			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité de la navigation	3	Sécurité incendie	3
Systèmes de secours	2	Etat structurel	3
Sécurité incendie	1	Systèmes de secours	2
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1	Alarmes	1
Certificats et documents	1	Engins de sauvetage	1
ISPS	1	Convention du Travail Maritime – 2006	1
Engins de sauvetage	1	Moteurs de propulsion et auxiliaire	1
Convention du Travail Maritime – 2006	1		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1		
Communications radio	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
Conditions de vie et de travail	1		
	16		12

Le 3 août 2019, le *Gelbray Express* quitte Portland (Etat de Victoria, Australie) avec 3942 bovins à destination de Yantai (Chine, arrivée le 19 août). Un bovin meurt pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. Les animaux ont souffert de la chaleur sur les ponts 4 et 5. La litière avait du mal à sécher et une couche boueuse de 5 cm recouvrait le sol de la plupart des stalles. Dans d'autres stalles, il n'y avait pas de litière du tout. Malgré les demandes répétées du gardien du bétail, la ventilation n'a été augmentée que pendant 3 jours. Les médicaments vétérinaires n'étaient pas convenablement stockés.

Le 31 août 2019, le *Gelbray Express* quitte le port de Darwin (Territoire du Nord, Australie) à destination de Jakarta (Indonésie) avec 3561 bovins à bord. Une panne de moteur l'oblige à mouiller pendant 12 heures au large du port.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} mai 2015 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Busan (Corée du Sud).



Giolando Express

OMI 9640750



Giolando Express, 11 juillet 2020, Darwin (Territoire du Nord, Australie)

© Chris Houghton

Giolando Express (ex-Guernsey Express). OMI 9640750. Longueur 135 m. Port en lourd 5488 t. Construit en 2014 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 12 ans.

Pavillon Portugal depuis août 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2014). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis avril 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 25 novembre 2025 la Livestock Carrier 4 BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Giolando Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Giolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776). Précédent propriétaire Livestock Carrier 2 BV.

Détenu en 2018 à Townsville (Etat du Queensland, Australie).

Le navire a été inspecté au moins 32 fois depuis 2014 pour un total de 9 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 6 fois, une à Townsville (Etat du Queensland, Australie), 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et une à Seattle (Etats-Unis d'Amérique). Une seule déficience a été relevée.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois, une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et 3 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 4 déficiences.



<i>Girolando Express</i> OMI 9640750			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Moteurs de propulsion et auxiliaire	1	Certificats et documents	1
		Conditions de vie et de travail	1
		Engins de sauvetage	1
		Sécurité incendie	1
	1		4

Le 10 décembre 2015, avec 4245 bovins à bord, le *Girolando Express* a subi des pannes de moteur et des défaillances de gouvernail alors qu'il faisait route entre Geelong (Etat de Victoria, Australie) et Huanghua (province du Hebei, Chine) et a dû jeter au large de Port Phillip. Après quatre jours de réparations, le navire est retourné à Geelong pour charger un supplément d'aliments pour le bétail.

Le 5 décembre 2018, le *Girolando Express* charge 3253 bovins et 174 buffles à Darwin (Territoire du Nord, Australie) à destination de Panjang (Indonésie, arrivée le 9 décembre). Une vache a sauté à la mer depuis la rampe d'embarquement. Elle a été récupérée et achevée. Un bovin et 2 buffles meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord.

Le 5 mai 2019, le *Girolando Express* quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) avec 2305 bovins à destination de Thi Vai (Vietnam, arrivée le 18 mai). 14 meurent pendant le voyage de problèmes respiratoires ou de blessures, soit un taux de mortalité de 0,61%. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Le voyage a été rallongé de 3 jours à cause de la vitesse réduite du bateau, et au Vietnam, les animaux ont attendu 24 heures par 32°C et un taux d'humidité de 80% avant d'être débarqués. Les individus du pont 5 en ont le plus souffert. Deux en sont morts.

Le 4 juillet 2019, le *Girolando Express* quitte Darwin avec 3403 bovins à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 8 juillet). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Les abreuvoirs des ponts inférieurs ont été souillés par des débris tombés des ponts supérieurs et rendus impraticables pendant tout le voyage. Les bovins ne pouvaient manger que quand l'équipage retirait les débris. Il n'y avait pas assez de nourriture et les animaux ont eu faim pendant plusieurs jours, notamment pendant le débarquement qui s'est étalé pendant 63 heures.

Les 5 et 6 août 2019, le *Girolando Express* charge 1629 bovins et 809 buffles à Darwin à destination du Vietnam. Le voyage dure 10 jours pour les buffles déchargés à Hon La, 13 jours pour les bovins déchargés à Phu My. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Cinq bovins meurent, un taux de mortalité de 0,31%, et 6 buffles, un taux de mortalité de 0,74% qui excède le seuil admis par les autorités australiennes pour un voyage de 10 jours (0,5%). Certains animaux sont morts de maladies, notamment de pneumonie, d'autres de blessures liées à la surdensité des animaux. Là encore, le pistolet d'abattage utilisé en priorité pour achever les bovins n'a pas fonctionné. Il a fallu avoir recours à une injection létale.



Le 12 septembre 2019, le *Girolando Express* quitte Geraldton (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 1742 bovins à destination de Weifang (Chine, arrivée le 1^{er} octobre). Il n'y a pas de vétérinaire. Le 6^{ème} jour, le navire a des problèmes mécaniques. Il poursuit sa route. Le 11^{ème} jour, il se met à l'ancre et l'équipage répare par ses propres moyens, ce qui entraîne un retard de 24 heures. Un grand nombre de bovins n'étaient pas écornés et certains étaient agressifs. Les animaux installés sur les ponts près de la salle des machines ont souffert de la chaleur (respiration rapide, toux, irritation...).

Le 2 décembre 2019, le *Girolando Express* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination de Weifang (Chine, arrivée le 15 décembre). Cinq meurent pendant le voyage, soit un taux de mortalité de 0,26%. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Les 11^{ème} et 12^{ème} jours, la mer était houleuse et les animaux ont peu mangé. Les plus gros bovins sur le pont 4 près de la salle des machines ont souffert de la chaleur (30°C) avant de souffrir du froid à l'arrivée (8°C).

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 27 octobre 2019 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : Jakarta (Ile de Java, Indonésie).



Gloucester Express

OMI 9733765



Gloucester Express, 22 novembre 2023, Fremantle (Etat d'Australie Occidentale, Australie)

© GERALDINenz

Gloucester Express. OMI 9733765. Longueur 135 m. Port en lourd 5200 t. Construit en 2016 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 10 ans.

Pavillon Portugal depuis septembre 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2016). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis novembre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 26 novembre 2025 la Livestock Carrier 8 BV, une compagnie à navire unique enregistrée au Pays-Bas. Le *Gloucester Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 11 bétailières, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express*, le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776). Précédent propriétaire Murray Express BV.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 29 fois depuis 2016 pour un total de 29 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois en tout, 4 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), 4 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), une à Subic (Philippines) et 2 à Hong Kong (Chine) pour un total de 9 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois en tout, à Darwin (Territoire du Nord, Australie). Une seule déficience a été relevée.



Gloucester Express OMI 9733765			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Conditions de vie et de travail	3	Conditions de vie et de travail	1
Engins de sauvetage	3		
Sécurité incendie	2		
Certificats et documents	1		
	9		1

Le 24 août 2018, le *Gloucester Express* (5 ponts) quitte Geelong (Etat de Victoria, Australie) avec 3579 bovins à destination de Dongying (Chine, arrivée le 12 septembre). Une vache gravide a donné naissance à un veau mort-né à terme (283 jours). Elle a été achevée. Le chargement d'une vache en gestation depuis plus de 190 jours est interdit par la réglementation australienne. Il s'agirait d'une erreur dans l'analyse du test de grossesse. Les bovins ont dû attendre plus de 12 heures après leur embarquement pour être nourris, en infraction avec les ASEL (Australian Standards for the Export of Livestock).

Le 28 septembre 2018, le *Gloucester Express* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 1952 bovins à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 13 octobre). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Une partie du système d'abreuvement est tombée en panne pendant le voyage. L'équipage a réparé par ses propres moyens. A cause d'un problème de ventilation, les gaz d'échappement du moteur ont été respirés par le bétail. Le problème n'a été définitivement résolu que pendant des travaux en janvier 2019. Les stalles n'ont pas été lavées alors que la couche de boue au sol atteignait 10 cm. Il n'y avait pas assez de sciure pour recouvrir tous les sols sales.

Le 9 janvier 2019, le *Gloucester Express* quitte Fremantle avec 1752 bovins à destination de Huanghua (Chine, arrivée le 22 janvier). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Des gaz d'échappement ont été parfois répandus dans le pont 5, le plus proche de la salle des machines et le plus chaud avec le pont 4. Les écoutes ont été ouvertes pour que l'air soit malgré tout respirable. A la fin du voyage, certaines stalles étaient boueuses.

Le 6 avril 2019, le *Gloucester Express* quitte Portland (Etat de Victoria, Australie) avec 3649 bovins à destination de Dongying (Chine, arrivée le 22 avril). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Trois animaux meurent de problèmes respiratoires pendant le voyage, 2 meurent étouffés pendant le débarquement. Cette fois, tous les ponts ont été lavés au cours du trajet.

Le 22 juin 2019, le *Gloucester Express* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) avec 3656 bovins à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 27 juin). Trois meurent pendant le voyage, dont 2 à cause de blessures pendant l'embarquement. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Certaines stalles étaient pleines à craquer au début du voyage en infraction avec les ASEL ; les animaux ont ensuite été répartis. Des excréments tombés des ponts supérieurs ont contaminé l'eau et la nourriture de certaines stalles dans les ponts inférieurs. L'équipage a vidé les abreuvoirs contenant de l'eau souillée avant de les remplir d'eau propre.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 18 janvier 2016 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Singapour.

Greyman Express

OMI 9733777



Greyman Express, 8 décembre 2025, Jakarta (Indonésie)

© Viktor

Greyman Express. OMI 9733777. Longueur 135 m. Port en lourd 5488 t. Construit en 2016 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 10 ans.

Pavillon Portugal depuis août 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2016). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis avril 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 25 novembre 2025 la Livestock Carrier 3 BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Greyman Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 11 bétailières, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express*, le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776). Précédent propriétaire Bison Express BV (Pays-Bas).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 21 fois depuis 2016 pour un total de 14 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 5 fois en tout, une à Townsville, une à Portland, une à Darwin (Australie) et 2 à Talcahuano (Chili). Une seule déficience a été relevée.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois en tout, 2 à Townsville et 2 à Darwin (Australie). Aucune déficience n'a été relevée.



Greyman Express OMI 9733777			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Certificats et documents	1		
	1		0

En juin 2016, le *Greyman Express* charge 2760 bovins à destination de Sihanoukville (Cambodge). Ce voyage marque le premier échange commercial de bétail entre l'Australie et le Cambodge.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} avril 2016 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : mer de Florès, en route de Jakarta (Ile de Java, Indonésie) vers Wyndham (Etat d'Australie-Occidentale, Australie).



Gudali Express

OMI 9764972



Gudali Express, 15 décembre 2017, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© Brian Wayne Scott

Gudali Express. OMI 9764972. Longueur 135 m. Port en lourd 5250 t. Construit en 2016 à Dongguan (Chine) par COSCO Guangdong pour le transport de bétail. 10 ans.

Pavillon Portugal depuis août 2023 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2016). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis mai 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Devon Express BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Gudali Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 11 bétailières, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express* (OMI 9103960). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 23 fois depuis 2016 pour un total de 14 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 7 fois en tout, 2 à Portland (Etat de Victoria, Australie), 2 à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et 3 à Townsville (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 7 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 5 fois en tout, 3 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et une à Darwin (Territoire du Nord, Australie). Une seule déficience a été relevée.



Gudali Express OMI 9764972			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	3	Engins de sauvetage	1
Conditions de vie et de travail	1		
ISM	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe VI	1		
Sécurité de la navigation	1		
	7		1

Le 11 mai 2018, le *Gudali Express* (5 ponts) quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 2410 bovins à destination de Hon La (Vietnam, arrivée le 21 mai). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Aucun problème de bien-être animal n'a été noté par l'observateur indépendant. Toutefois, il y avait des difficultés de compréhension entre les membres d'équipage de différentes nationalités.

Le 19 août 2018, 3661 bovins sont chargés à bord du *Gudali Express* à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination de Panjang et de Belawan (Indonésie). Un boeuf se fait piétiner par ses congénères lors de l'embarquement. Le vétérinaire supervisant les opérations stoppe la montée de la rampe et le boeuf survit.

Le 11 février 2019, le *Gudali Express* quitte Port Hedland (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 3552 boeufs à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 15 février). Un animal se fait piétiner lors de l'embarquement mais il survit. Il n'y a pas de vétérinaire. Pendant le voyage, l'observateur indépendant note à plusieurs reprises que des abreuvoirs sont vides. Lors du déchargement, un employé indonésien appelé en renfort a utilisé trop souvent son aiguillon électrique et a été rappelé à l'ordre par le gardien du bétail.

Le 21 février 2019, le *Gudali Express* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) avec 30 membres d'équipage et 4034 boeufs à destination de Jakarta (Indonésie, arrivée le 26 février). Deux meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire. A nouveau, les abreuvoirs sont régulièrement vides et parfois souillés par des excréments. Le débarquement a pris plus de temps que prévu car chacun des 14 camions venus récupérer le bétail ne pouvait transporter que 14 animaux.

Le 11 mars 2019, le *Gudali Express* quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) avec 3743 bovins à destination de Panjang (Indonésie, arrivée le 20 mars). Le 8^{ème} jour, les abreuvoirs des ponts 4 et 5 étaient pour la plupart à sec ou souillés. Les animaux se sont rués sur l'eau dès que l'équipage a résolu le problème. Des gaz d'échappement ont également été concentrés dans ces ponts à cause d'un problème de ventilation. Les écoutilles ont aussitôt été ouvertes. Une seule seringue était disponible pour les soins vétérinaires et l'observateur indépendant a noté qu'elle était simplement rincée dans l'eau des abreuvoirs après utilisation. Les médicaments étaient stockés à température ambiante, même après ouverture, et le détail des traitements administrés n'a pas été noté par le gardien du bétail malgré les instructions.



Le 22 juin 2019, le *Gudali Express* quitte Darwin avec 2339 bovins et 180 buffles à destination de Hai Phong (Vietnam, arrivée le 30 juin). Trois animaux sont tombés lors de la montée dans le bateau. L'un d'eux a reçu des décharges d'aiguillon électrique. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Certains bovins n'ont pas accepté de se nourrir de granulés et ont perdu beaucoup de poids pendant le voyage. L'équipage a tenté de les encourager en mélangeant les granulés avec de la paille.

Stop Live Exports note que des bœufs (nombre non communiqué) ont été chargés à bord du *Gudali Express* le 23 décembre 2024 à Fremantle par des températures extrêmes comprises entre 38 et 41 °C. Le navire se rendait en Indonésie. Selon les observateurs, beaucoup d'animaux étaient en détresse. Si le chargement avait été retardé d'un jour, les températures auraient été beaucoup plus supportables (32°C).

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 28 décembre 2016 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 8 juin 2026 : océan Indien, en route de Jakarta (Ile de Java, Indonésie) vers Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie).



Mayar

OMI 9167057



Angus Express, 20 novembre 2015, Singapour (Singapour)

© martin klingsick

Mayar (ex-*Angus Express*, ex-*Stella Alnilam*, ex-*Alnilam Prima*, ex-*Alnilam*). OMI 9167057. Longueur 103 m. Port en lourd 4200 t. Construit en 1998 à Tuzla (Türkiye) par Gemak pour le transport de bétail ; achevé par San Giogio del Porto – Genoa (Italie). 28 ans.

Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis depuis novembre 2023 ; liste noire, risque moyen. Précédemment pavillon Panama (2022).

Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis septembre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est depuis le 13 octobre 2023 la Levante Marittimo Co, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall. Entre 2010 et 2023, sous le nom d'*Angus Express*, il a été exploité par Livestock Express BV. Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

3 détentions : en 2015 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), en 2017 à Portland (Etat de Victoria, Australie), et en 2019 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 83 fois depuis 2000 pour un total de 170 déficiences.

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 9 fois en tout, 6 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie), une à Darwin (Territoire du Nord, Australie) et 2 à Portland (Etat de Victoria, Australie), pour un total de 8 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté une fois à Osman Digna (Soudan). Aucune déficience n'a été relevée.



Mayar OMI 9167057			
Tableau des déficiences 2021-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	2		
Sécurité incendie	2		
Conditions de vie et de travail	1		
ISM	1		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	1		
Sécurité de la navigation	1		
	8		0

En novembre 2012, l'*Angus Express* (capacité moyenne 2000 bovins) est parti de Galveston (Etats-Unis d'Amérique) avec 830 bovins à destination de la Russie (mer Noire) et d'autres bovins (nombre non communiqué) destinés à la Türkiye. A son arrivée, les vétérinaires ont noté de nombreux manquements au bien-être animal. La nourriture était conservée à l'air libre et pleine de moisissures. Les enclos, les bouches d'aération, les abreuvoirs et les animaux eux-mêmes étaient recouverts d'excréments, au point que leurs étiquettes auriculaires censées garantir la traçabilité étaient illisibles. Les aliments, la litière et les équipements et outils pour s'occuper des animaux n'étaient pas séparés pour les bovins destinés à la Türkiye et les bovins destinés à la Russie.

Le 16 avril 2018, l'*Angus Express* de retour de Singapour s'approche du port de Broome (Etat d'Australie-Occidentale) pour charger du bétail. Le capitaine signale aux autorités portuaires que le propulseur d'étrave est hors-service. Deux remorqueurs sont réservés pour l'aider à accoster. Le 19, il apprend que finalement un seul remorqueur sera disponible. Le second ne sera pas libre avant une semaine. Après évaluation des risques, et pour éviter aux bovins d'attendre plusieurs jours avec une faible quantité de fourrage, il est tout de même décidé de faire entrer le navire dans le port le lendemain. Au moment de l'amarrage, l'*Angus Express* heurte les défenses de quai. Les dommages sont considérés comme mineurs.

Gestionnaire ISM : Morgan Navigation Co SA (Liban) depuis le 21 novembre 2023 (performance faible ou très faible).

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

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Berbera (Somaliland). Il navigue en mer Rouge, entre Berbera et Djeddah (Arabie saoudite), dans une zone à risques de guerre. Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Murray Express

OMI 9103960



Murray Express, 21 octobre 2016, Brisbane (Etat du Queensland, Australie)

© John Wilson

Murray Express (ex-*Cimbria*). OMI 9103960. Longueur 73 m. Port en lourd 1559 t. Construit en 1995 à Svendborg (Danemark) par Svendborg Skibs for the transport of livestock. 31 ans.

Pavillon Luxembourg depuis mars 2018 ; liste blanche. Précédemment pavillon Panama (2004). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis octobre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Murray Express BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Murray Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui est également son gestionnaire ISM et qui déclare une flotte de 11 navires en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM dont 11 bétailières, le *Friesian Express* (OMI 9803388), le *Gudali Express* (OMI 9764972), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Shorthorn Express* (OMI 9167318) et le *Murray Express*. Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

3 détentions : en 2011 à Geraldton (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2012 et 2014 à Brisbane (Etat du Queensland, Australie).

Le navire a été inspecté au moins 39 fois depuis 1998 pour un total de 72 déficiences.

Entre 2021 et 2025, il n'a pas été inspecté.



En février 1995, le *Cimbria* a chargé 620 bovins à Cork (Irlande) à destination de Djeddah (Arabie saoudite). Les conditions météorologiques pendant sa traversée du golfe de Gascogne ont été difficiles et 77 bovins sont morts des suites de blessures et de fractures ou ont été euthanasiés. Le ministre de l'Agriculture, Ivan Yates, avait reconnu que le navire n'était pas en capacité d'affronter de telles conditions de navigation même si les inspecteurs de l'Etat du port l'avaient laissé partir. Une nouvelle loi plus sévère sur le transport des bovins vivants par mer a été adoptée par l'Irlande en 1996 à la suite de l'indignation provoquée par cette affaire : le Diseases of Animals (Carriage of Cattle by Sea) Order. Le texte dit notamment qu'il est interdit aux bétailières maritimes de quitter le port en cas de prévisions météorologiques défavorables dans les zones qu'elles traverseront pendant les 4 premiers jours du voyage.

Le 4 janvier 2013, le *Murray Express* (4 ponts) a chargé 390 bovins à Brisbane (Etat du Queensland, Australie) à destination de Shinmoji, Japon. Le voyage a duré 17 jours. Sept bovins sont morts de stress thermique, soit un taux de mortalité de 1,79 % supérieur au taux "responsable" de 1% pour les voyages de plus de 10 jours. Des mortalités par stress thermique ont été signalées sur tous les ponts, sauf le pont 4, le plus frais. Les températures ont oscillé entre 9 et 30°C et le taux d'humidité entre 52 et 85%. A la suite de cet événement, des ventilateurs supplémentaires ont été ajoutés.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} mai 2015 (non classé négativement).

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

Localisation, 8 juin 2026 : océan Indien, en route de Port-Louis (Ile Maurice) vers Mombasa (Kenya).



Ocean Swagman

OMI 9360776



Ocean Swagman, 14 décembre 2019, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© GERALDINenz

Ocean Swagman (ex-*Stella Castor*, ex-*Castor*). OMI 9360776. Longueur 136 m. Port en lourd 7850 t. Construit en 2009 à Batam (Indonésie) par Nanindah Mutiara pour le transport de bétail. Sistership de l'*Ocean Outback* (aujourd'hui *Bahijah*). 17 ans. Capacité : 2035 bovins de 400 kg.

Pavillon Singapour depuis mars 2010 ; liste blanche. Précédemment pavillon Italie (2009). Société de classification RINA (IACS, Italie), performance élevée.

Le propriétaire est la Heytesbury Singapore Pte Ltd enregistrée à Singapour. L'*Ocean Swagman* est exploité par la Wellard Ships Pte Ltd, la filiale singapourienne de Wellard (Australie). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 59 fois depuis 2010 pour un total de 114 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois en tout, à Auckland (Nouvelle-Zélande), à Darwin (Territoire du Nord, Australie), à Portland (Etat de Victoria, Australie) et à Townsville (Etat du Queensland, Australie), pour un total de 4 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.109).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 8 fois en tout, 2 à Dongying (Chine), une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Portland, une à Townsville (Etat du Queensland, Australie), une à Carthagène (Espagne), une à Montevideo (Uruguay) et une à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), pour un total de 4 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 4 fois en tout, à Portland, à Townsville, à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et à Darwin (Territoire du Nord, Australie), pour un total de 4 déficiences.



<i>Ocean Swagman</i> OMI 9360776			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Engins de sauvetage	3	Moteurs de propulsion et auxiliaire	2
Certificats et documents	2	Sécurité incendie	1
Alarmes	1	Systèmes de secours	1
Systèmes de secours	1		
Sécurité de la navigation	1		
	8		4

L'*Ocean Swagman* a eu une panne de moteur en janvier 2016. Aucun animal n'était à bord. Après des réparations à Montevideo (Uruguay), il a repris ses opérations le 5 mars.

Le 30 novembre 2018, l'*Ocean Swagman* quitte Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) avec 4251 bovins à destination du Vietnam (arrivée le 11 décembre). Cinq meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. La première nuit, la mer est très agitée et l'équipage doit réparer le système de distribution du fourrage. Les jours les plus chauds, les animaux se pressent près des aérations. Certaines stalles deviennent boueuses, voire "marécageuses", en particulier sur le pont 5.

Fin janvier 2019, l'*Ocean Swagman* charge 3470 bovins à Portland (Etat de Victoria, Australie) à destination d'Oman et des Emirats arabes unis. Les animaux n'ont jamais mangé de granulés avant l'embarquement et mettent plusieurs jours à s'habituer à ce nouveau régime.

Le 11 mars 2019, l'*Ocean Swagman* quitte Portland avec 5012 bovins à destination de Tianjin (Chine, arrivée le 28 mars). Sept meurent pendant le voyage. Il y a un vétérinaire. Dans les ponts inférieurs, tous les animaux ne peuvent pas accéder en même temps au fourrage. Selon l'observateur, les animaux soumis se trouvaient parfois dans l'impossibilité d'accéder à la nourriture avant que les mangeoires ne soient vidées. Les animaux qui ne mangeaient pas assez ont été transférés dans des stalles "hôpital". La ventilation sur les ponts inférieurs, les plus proches de la salle des machines, était insuffisante, et les membres d'équipage aspergeaient le bétail d'eau pendant les périodes de fortes chaleurs. A plusieurs reprises, l'observateur indépendant relève des abreuvoirs vides, notamment sur les ponts 6 et 7, et des stalles trop humides à cause de fuites d'eau ou de la pluie.

Le 1^{er} mai 2019, l'*Ocean Swagman* quitte Portland avec 5355 bovins à destination de Jintang (Chine, arrivée le 19 mai). Cinq meurent pendant le voyage. Il y a un vétérinaire à bord. Une vache avorte le 10^{ème} jour. Environ 500 animaux ont eu très chaud (respiration haletante). Certaines stalles étaient très sales.

Le 24 juin 2019, l'*Ocean Swagman* quitte Darwin (Territoire du Nord, Australie) avec 6805 bovins à destination de Bandar Lampung (Indonésie, arrivée le 1^{er} juillet). Il n'y a pas de vétérinaire à bord. Au début du voyage, le sol des stalles est trempé d'urine et d'éclaboussures des abreuvoirs. La situation s'améliore avec l'ajout de sciure. Trois animaux meurent à la suite de fractures. Un 4^{ème} est tué volontairement car il était en excédent : les animaux avaient été mal comptés au moment de l'embarquement.

Le 1^{er} septembre 2019, l'*Ocean Swagman* quitte Townsville (Etat du Queensland, Australie) avec 4465 bovins à destination de Hon La (Vietnam, arrivée le 13 septembre). Cinq meurent pendant le voyage. Il n'y a pas de vétérinaire à bord. L'observateur indépendant note que des rambardes sont mal fixées dans certaines stalles. C'est un facteur de risques de blessures. L'équipage procède aux réparations. A nouveau, au début du voyage, le sol des stalles est trempé d'urine et d'éclaboussures des abreuvoirs. La situation s'améliore avec l'ajout de sciure et une bonne ventilation.

En janvier 2024, l'*Ocean Swagman* charge 7244 bovins à Portland à destination de Huanghua (Province du Hebei, Chine), un voyage de 23 jours. 12 meurent pendant le voyage. Pendant les 3 derniers jours, seuls les animaux "à l'hôpital" ont été approvisionnés en foin et en paille, alors que la réglementation australienne impose que la ration de tous les animaux en contienne au moins 1%. Les animaux ont souffert des grandes variations de température entre le départ (environ 20°C), le passage de l'équateur (30°C, pont 7) et l'arrivée en Chine (0°C, ponts 5 et 6). L'exportateur n'avait pas prévu de plan d'urgence pour faire face aux conditions météorologiques, ce qui est pourtant exigé par les ASEL (Australian Standards for the Export of Livestock).

Gestionnaire ISM : Welltech Marine Pte LTD (Singapour) depuis le 27 octobre 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : Carthagène (Espagne).



S. Aras

OMI 9232852



Ocean Drover, 16 mai 2018, Novorossiisk (Kraï de Krasnodar, Russie)
© Yevgeniy B.

S. Aras (ex-*Ocean Drover*, ex-*Becrux*). OMI 9232852. Longueur 176 m. Port en lourd 13.462 t. Construit en 2002 à Pula (Croatie) par Uljanik pour le transport de bétail. 24 ans.

Pavillon Iles Marshall depuis août 2025 ; liste blanche. Précédemment pavillon Singapour (2018). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis ses débuts, performance élevée.

Le propriétaire est la Meteors Shipping SA enregistrée aux Iles Marshall. Le *S. Aras* est exploité par la GKT Maritime Denizcilik Sanayi (Türkiye). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

3 détentions : en 2011 à Broome (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), en 2014 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et en 2016 à Tianjin (Chine).

Le navire a été inspecté au moins 76 fois depuis 2002 pour un total de 215 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 4 fois en tout, une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 2 à Townsville (Etat du Queensland, Australie) et une à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) pour un total de 4 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.107).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 11 fois en tout, 3 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil), 2 à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay), 2 à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 2 à Portland (Etat de Victoria, Australie), une à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et une à Carthagène (Espagne), pour un total de 2 déficiences.

Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois en tout, une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), 5 à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) et 2 à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil). Aucune déficience n'a été relevée.



S. Aras ex-Ocean Drover (jusqu'en août 2025) OMI 9232852			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité structurelle	2		
Certificats et documents	1		
Conditions de vie et de travail	1		
Engins de sauvetage	1		
Sécurité incendie	1		
	6		0

En 2002, lors de son voyage inaugural en tant que *Becrux*, une panne de ventilation cause la mort de 880 bovins sur 1995 transportés.

Le 29 août 2012, l'*Ocean Drover* arrive à Bahreïn après avoir débarqué une partie de sa cargaison au Koweït. 22.000 moutons sont encore à bord. Les autorités empêchent le déchargement pendant plus de 10 jours pour une suspicion d'ecthyma contagieux (ou orf).

En janvier 2014, l'*Ocean Drover*, fait route d'Australie-Occidentale à destination d'Aqaba (Jordanie). Son moteur principal tombe en panne dans l'océan Indien. La réparation par les ingénieurs du bord dure environ 72 heures. 42.000 moutons et 6000 vaches sont à bord. 165 vaches et 1654 moutons meurent pendant le voyage. D'après le compte-rendu du voyage, la mortalité a été particulièrement élevée les 28^{ème} et 29^{ème} jours quand l'*Ocean Drover* mouille au large de Djibouti pour embarquer un supplément de fourrage.

Le 9 octobre 2014, l'*Ocean Drover* est à quai à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) et se prépare à charger. Un incendie se déclare, ravage les quartiers d'habitation et se propage jusqu'aux ponts "marchandises". Quatre des 50 membres d'équipage sont blessés. Le navire est remorqué pour réparation à Singapour puis reprend son service.

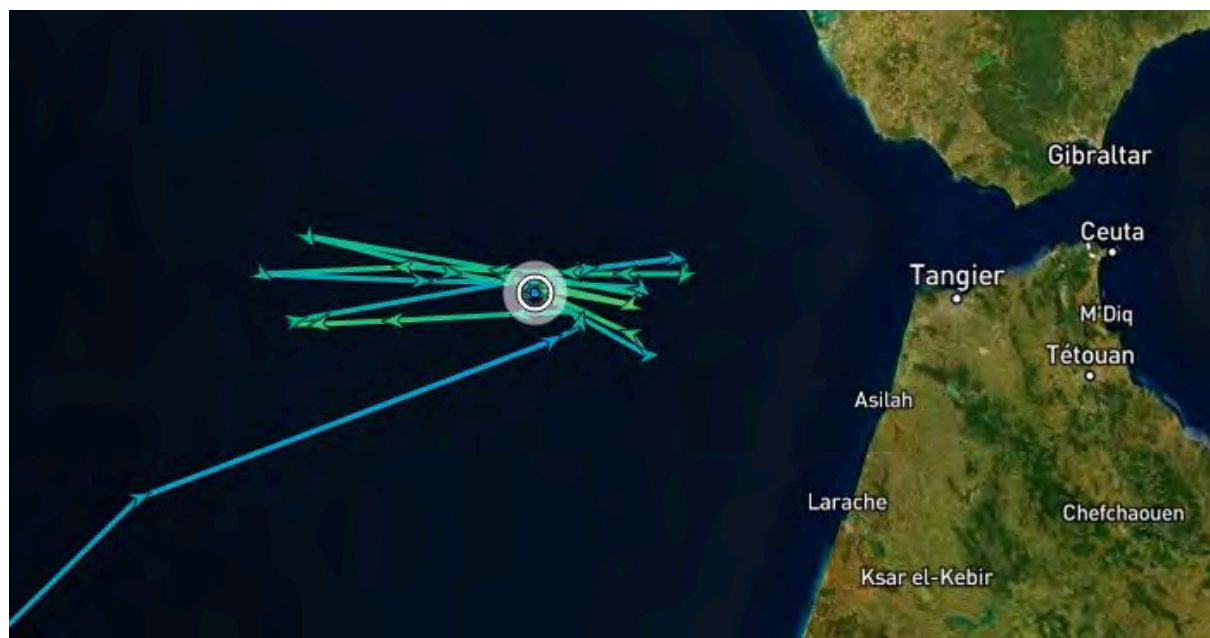


9 octobre 2014, Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie)

© Brian Wayne Scott



Le *S. Aras* a touché Iskenderun (Türkiye) le 14 novembre 2025, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 27 novembre, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 13 décembre, a touché Jorf Lasfar (Maroc) le 27 décembre (14 jours de voyage), a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 2 janvier 2026, à Algesiras (Espagne) le 5 janvier, a chargé du bétail à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) le 26 janvier, a touché Jorf Lasfar (Maroc) le 8 février (13 jours de voyage) et fait route vers Carthagène (Espagne).



Les 11 et 12 février, il fait en pleine mer au large du Maroc des allers et retours pour des raisons non explicitées qui pourraient être liées au rejet en mer de cadavres d'animaux, une pratique qui est autorisée sous certaines conditions par la Convention MARPOL. Capture d'écran Marine Traffic 12 février 2026

Gestionnaire ISM : Welltech Marine Pte Ltd (Singapour) depuis le 4 décembre 2016 (non classé négativement).

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

Localisation, 9 juin 2026 : océan Atlantique, en route de Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil) vers Jorf Lasfar (Maroc).



Shorthorn Express

OMI 9167318



Shorthorn Express, avril 2025, arrivée à Carthagène (Espagne)

© Animal Welfare Foundation | Tierschutzbund Zürich

Shorthorn Express. OMI 9167318. Longueur 117 m. Port en lourd 4422 t. Construit en 1998 à Waterhuizen (Pays-Bas) par Van Diepen pour le transport de bétail. 28 ans.

Pavillon Portugal depuis mai 2026 ; liste blanche. Précédemment pavillon Luxembourg (2019). Société de classification RINA (IACS, Italie) depuis septembre 2017, performance élevée. Précédemment Bureau Veritas (IACS, France).

Le propriétaire est la Westerschelde Shipping BV, une compagnie à navire unique enregistrée aux Pays-Bas. Le *Shorthorn Express* est exploité par la Livestock Express BV (Pays-Bas) qui déclare une flotte de 11 bétailières en tant qu'exploitant et gestionnaire ISM, le *Shorthorn Express*, le *Ganado Express* (OMI 9621209), le *Galloway Express* (OMI 9621194), le *Murray Express* (OMI 9103960), le *Brahman Express* (OMI 9238416), le *Gelbray Express* (OMI 9621211), le *Girolando Express* (OMI 9640750), le *Gloucester Express* (OMI 9733765), le *Greyman Express* (OMI 9733777), le *Gudali Express* (OMI 9764972) et le *Friesian Express* (OMI 9803388). Livestock Express BV, filiale de Vroon BV (Pays-Bas), a été vendue le 11 mai 2026 à Heytesbury, un groupe agro-industriel australien qui élève environ 165.000 têtes de bétail sur 2,7 millions d'hectares dans l'Australie-Occidentale et le Territoire du Nord et qui possède déjà l'*Ocean Swagman* (OMI 9360776).

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 79 fois depuis 2000 pour un total de 110 déficiences.

Entre 2019 et 2020, il a été inspecté 9 fois en tout, 5 à Darwin (Territoire du Nord, Australie), une à Fremantle (Etat d'Australie-Occidentale, Australie), une à Panjang (Province de Sumatra Occidentale, Indonésie), une à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique) et une à Waterford (Irlande), pour un total de 24 déficiences (cf. rapport "78 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2021, p.165).

Entre 2021 et 2023, il a été inspecté 10 fois en tout, une à Carthagène (Espagne), 2 à Haïfa (Israël), une à Imbituba (Etat de Santa Catarina, Brésil), 3 à Philadelphie (Etat de Pennsylvanie, Etats-Unis d'Amérique), une à Rasa (Croatie) et 2 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du

Para, Brésil), pour un total de 7 déficiences (cf. rapport "64 bétailières maritimes agréées par l'Union européenne", 2024, p.149-150).
 Entre 2024 et 2025, il a été inspecté 8 fois en tout, une à Setubal (Portugal), 5 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcarena (Etat du Para, Brésil), une à Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) et une à Sao Sebastiao (Etat de Sao Paulo, Brésil), pour un total de 3 déficiences.

Shorthorn Express OMI 9167318			
Tableau des déficiences 2019-2023		Tableau des déficiences 2024-2025	
Sécurité incendie	6	Communications radio	1
Etat structurel	5	Certificats et documents	1
Engins de sauvetage	4	Etat structurel	1
Convention du Travail Maritime – 2006	3		
ISM	2		
Conditions de vie et de travail	2		
Moteurs de propulsion et auxiliaire	2		
Prévention des pollutions – MARPOL Annexe I	2		
Alarmes	1		
Systèmes de secours	1		
Sécurité de la navigation	1		
Gestion des eaux de ballast	1		
Etanchéité eau de mer/intempéries	1		
	32		3

En juin 2024, alors qu'il se rendait à Haïfa (Israël) depuis le Portugal avec 12.000 moutons à bord, le *Shorthorn Express* aurait été pris pour cible par une attaque de drone des Houthis. Vroon BV a démenti cette information.
 Le 15 janvier 2025, le *Shorthorn Express* a chargé 1967 génisses gravides à Waterford (Irlande) à destination de l'Algérie. Selon l'ONG Ethical Farming Ireland, 2 génisses sont mortes et 2 ont mis bas à bord alors que le transport des femelles dont la période de gestation a dépassé les 90% est interdit par la loi irlandaise. La gestation d'une vache est de 9 mois.

Le *Shorthorn Express* a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 9 novembre 2025, a touché Casablanca (Maroc) le 25 novembre (14 jours de voyage), est entré dans le port de Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 11 décembre sans y accoster, a fait demi-tour, a chargé du bétail à Montevideo le 14 décembre, a fait une escale technique à Carthagène (Espagne) le 30 décembre, a touché Ashdod (Israël) le 5 janvier 2026 (22 jours de voyage), a fait une escale technique à La Valette (Malte) le 11 janvier, à Carthagène (Espagne) le 14 janvier, a touché Rio Grande (Etat du Rio Grande do Sul, Brésil) le 30 janvier, a chargé du bétail à Montevideo (Département de Montevideo, Uruguay) le 1^{er} février et fait route vers Carthagène (Espagne) pour une escale technique. Arrivée prévue le 18 février.

Gestionnaire ISM : Livestock Express BV (Pays-Bas) depuis le 1^{er} mai 2015 (non classé négativement).
 Profil de risque du navire : 1 point, navire à risque standard.
 Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Carthagène (Espagne).

3. Bétaillères indonésiennes

Asia Raya

OMI 8421250



Asia Raya, navire mixte marchandises / bétaillère / passagers, 10 juin 2021

© Arif Wicaksono

Asia Raya (ex-*Rimba Hijau*, ex-*Tosho Maru No. 3*). OMI 8421250. Il est toujours enregistré comme cargo polyvalent. Longueur 64 m. Port en lourd 1050 t. Construit en 1985 à Osaka (Japon) par Daiko. 41 ans.

Pavillon Indonésie depuis juin 2003 ; performance du pavillon non classée. Précédemment pavillon Belize (2000).

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), performance non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan et l'Inde.

Le propriétaire est la Suasana Baru Line PT enregistrée en Indonésie qui déclare une flotte de 4 cargos polyvalents.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Le 15 mai 2015, l'*Asia Raya* quitte le port de Tenau à Kupang (Ile de Timor, Indonésie) avec 634 vaches à bord, 14 membres d'équipage et 24 gardiens du bétail. Il n'y a pas de passagers. L'*Asia Raya* est à destination de Samarinda (Ile de Bornéo, Indonésie). Alors qu'il est à 5 milles du port de départ, une entrée d'eau est repérée. Les équipements de communication radio avec la terre sont comme souvent hors service. Pour alerter les secours, des membres de l'équipage utilisent des fusées de détresse. Certaines retombent sur le foin et déclenchent un incendie. Au moins 200 bovins meurent dans l'incendie. Un des gardiens du bétail, Yosep Haki, meurt noyé pendant l'évacuation et les 37 autres hommes à bord sont évacués sans blessures graves par les secours venus de Kupang. Quand l'incendie a été circonscrit, l'*Asia Raya* a été remorqué à Tenau et les vaches survivantes ont été déchargées.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

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

Pas de données AIS depuis le 28 janvier 2026. Il était alors au large de Surabaya (Ile de Java, Indonésie).

Avant la construction et la mise en exploitation de la série des *Camara Nusantara*, le bétail essentiellement composé de bovins était transporté dans des cargos polyvalents entre l'île de Timor et les petites îles de la Sonde occidentales et orientales d'une part et l'île de Java et l'île de Bornéo d'autre part. Le bien-être animal n'était pas considéré comme une priorité.

Camara Nusantara 1

OMI 9796602



Camara Nusantara 1, 28 novembre 2023, Mer de Java (Indonésie)
© Gerolf Drebes

Lancée en décembre 2015, le *Camara Nusantara 1* est conçu pour le transport de bétail et s'inspire toutes proportions gardées des bétailières maritimes exploitées à partir de l'Australie qui ont pour la plupart été construites en Europe du Nord et en Asie. Le *Camara Nusantara 1* transporte des bovins depuis les petites îles de la Sonde occidentales et orientales (11 millions d'habitants) jusqu'à l'île de Java (157 millions d'habitants), environ 5 jours de traversée. Il a été suivi par 2 sister-ships, le *Camara Nusantara 2* et le *Camara Nusantara 5*, et par 3 bétailières de la même longueur mais d'un port en lourd supérieur, le *Camara Nusantara 3*, le *Camara Nusantara 4* et le *Camara Nusantara 6*.

Camara Nusantara 1. OMI 9796602. Longueur 70 m. Port en lourd 642 t. Construit en 2015 à Bangkalan (Indonésie) par Adiluhung. 11 ans. Capacité : 550 bovins.

Pavillon Indonésie depuis décembre 2015 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Il est exploité par la compagnie nationale Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) qui déclare une flotte de 80 navires dont 35 navires mixtes passagers/marchandises diverses, 26 navires de passagers, 10 cargos polyvalents, 4 navires mixtes passagers/rouliers, 3 porte-conteneurs, un navire de servitude et la bétailière *Camara Nusantara 1*.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente, pas même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Hong Kong (Chine), le Japon, la

république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Gestionnaire ISM : Pelni (Indonésie) depuis le 19 avril 2022 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : Kupang (Ile de Timor, Indonésie).

Le 29 avril 2020, le communiqué de Pelni confirme que le *Camara Nusantara 1* charge le bétail à Kupang et Waingapu (petites îles de la Sonde orientales) et le décharge à Surabaya et Jakarta (île de Java). Yahya Kuncoro, secrétaire général de Pelni, souligne que la ligne est régulière et que les éleveurs et les coopératives peuvent ainsi anticiper le départ des bovins. Pelni et le gouvernement s'inquiètent de la stagnation du trafic. Les éleveurs et les coopératives estiment que les coûts cumulés du transport sont trop élevés et préfèrent avoir recours à des moyens moins spécialisés comme les cargos polyvalents. Le communiqué souligne que sur les cargos polyvalents, les bovins perdent plus de 13% de leur poids pendant les voyages entre les petites îles de la Sonde et l'île de Java et que, sur la même distance, la perte de poids des bovins à bord du *Camara Nusantara 1* n'est que de 8%. Pelni explique cette réduction importante de la perte de poids par la conception spécifique du navire pour le transport de bétail et par la prise en compte du bien-être animal. Au départ de Kupang, les bovins ont un poids moyen de 250 à 350 kg. "Au cours du premier trimestre de l'année 2020, le *Camara Nusantara 1* a transporté 770 bovins des petites îles de la Sonde orientales jusqu'à Jakarta et les prévisions sont satisfaisantes à cause de l'approche de l'Aïd el-Fitr" poursuit le communiqué.



© Pelni





Schéma de la ligne régulière de la *Camara Nusantara 1*
Durée moyenne du voyage Kupang - Jakarta : 5 jours



Camara Nusantara 2

OMI 9848390



Camara Nusantara 2, 28 avril 2021, Trisakti (Banjamarsin, Ile de Bornéo, Indonésie)

© iwan afwan

Camara Nusantara 2. OMI 9848390. Longueur 70 m. Port en lourd 642 t. Construit en 2017 à Bangkalan (Indonésie) par Adiluhung. 9 ans.

Pavillon Indonésie depuis décembre 2017 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Elle en est aussi l'exploitant déclaré.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente ni même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Hong Kong (Chine), le Japon, la république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 10 janvier 2018.

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : Kupang (Ile de Timor, Indonésie).





Schémas des lignes de la *Camara Nusantara 2*

Durée moyenne du voyage Kupang – Samarinda : 7 jours

Durée moyenne du voyage Kupang – Surabaya : 4 jours

Des universitaires de la faculté de sciences animales de l'Institut agronomique de Bogor ont accompagné au moins 2 transferts de bétail entre le port de Tenau à Kupang (île de Timor) et le port de Tanjung Priok à Jakarta (île de Java). Leurs travaux ont été publiés en 2021. Ils mettent en exergue les difficultés suivantes :

- La litière est faite de sable et de paille de riz. Elle ne couvre pas entièrement le sol des stalles. Les bovins glissent et sont exposés à des forts risques de luxation et d'ecchymoses. Ces risques sont augmentés par un sol en métal auquel les bovins ne sont pas habitués et par les mouvements du navire.



Bovin avec une luxation

- Que ce soit au chargement ou au déchargement, les animaux subissent en moyenne 5 brutalités, des coups de pied, des coups de fouet, des décharges d'aiguillon électrique, des torsions de la queue. Ce commentaire des universitaires indonésiens confirme le rapport de voyage du *Jawan* en mars 2019 entre l'Australie et l'Indonésie (cf. profil du *Jawan*). L'observateur australien avait alors remarqué à l'arrivée dans le port de Tanjung Priok que les employés indonésiens brutalisaient des bovins qui hésitaient à descendre et que deux d'entre eux avaient eu la queue cassée.
- Perturbés par le foisonnement du personnel et les mouvements des bétailières routières, les animaux pendant le chargement et le déchargement restent prostrés pendant plusieurs secondes avant de glisser 3-4 fois dans les rampes.
- Les clôtures des stalles ne sont pas adaptées aux bovins de petite taille ou à ceux qui ont des grandes cornes. Presque tous les jours pendant le voyage, certains d'entre eux se coincent la tête entre les barreaux. Ils se blessent souvent avant d'être dégagés.



Tentative de dégagement d'un mâle pris par les cornes dans les clôtures

- Il y a une stalle réservée aux animaux malades (un "hôpital") mais elle est utilisée pour stocker des aliments.
- Seulement 13-14 % des animaux embarqués ont mangé et bu une ration adaptée à leur taille et à leur âge. Cette perte majoritaire d'appétit s'expliquerait par une rupture de qualité entre l'alimentation dans l'élevage et l'alimentation dans le navire.

Sources des informations et crédits photographiques :

- Wibawanti, S. D., Afnan, R., & Priyanto, R. (2021). Indonesia's 1st livestock vessel: deep insight of it is facility. *Jurnal Ilmu-Ilmu Peternakan*, 31(1), 1-9. <https://doi.org/10.21776/ub.jiip.2021.031.01.01>
- Wibawanti, S. D., Yamin, M., Afnan, R., & Priyanto, R. (2021). Cattle's Physiology and Behavior Responses Which Transported by Camara Nusantara Vessel. *Animal Production*, 23(3), 187-296. <https://doi.org/10.20884/1.jap.2021.23.3.13>



Camara Nusantara 3

OMI 9852016



Camara Nusantara 3, 12 novembre 2019, fleuve Barito (Ile de Bornéo, Indonésie)

© iwan afwan

Camara Nusantara 3. OMI 9852016. Longueur 70 m. Port en lourd 897 t. Construit en 2018 à Batam (Indonésie) par Bahtera Bahari. 8 ans.

Pavillon Indonésie depuis avril 2018 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Elle est exploitée par la compagnie indonésienne Subsea Lintas Globalindo qui déclare une flotte de 8 navires dont 3 cargos polyvalents, 3 navires mixtes passagers/marchandises diverses et 2 bâteaux, la *Camara Nusantara 3* et la *Camara Nusantara 4*.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente ni même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Hong Kong (Chine), le Japon, la république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} octobre 2024.

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 8 juin 2026 : Bima (Ile de Sumbawa, Indonésie).





Schémas des lignes de la *Camara Nusantara 3*
 Durée moyenne du voyage Bima – Banjamasin : 3 jours
 Durée moyenne du voyage Bima – Jakarta : 5 jours



Camara Nusantara 4

OMI 9854973



Camara Nusantara 4, 10 novembre 2018, Balikpapan (Ile de Bornéo, Indonésie)

© Pak Agen

Camara Nusantara 4. OMI 9854973. Longueur 70 m. Port en lourd 897 t. Construit en 2018 à Batam (Indonésie) par Bahtera Bahari. 8 ans.

Pavillon Indonésie depuis mars 2018 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Elle est exploitée par la compagnie indonésienne Subsea Lintas Globalindo qui déclare une flotte de 8 navires dont 3 cargos polyvalents, 3 navires mixtes passagers/marchandises diverses et 2 bétailières, la *Camara Nusantara 3* et la *Camara Nusantara 4*.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente ni même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Hong Kong (Chine), le Japon, la république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 5 avril 2018.

Profil de risque du navire : 0 points, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : à l'ancre à Kupang (Ile de Timor, Indonésie).





Schéma de la ligne de la *Camara Nusantara 4*
Durée moyenne du voyage Kupang – Samarinda : 7 jours



Camara Nusantara 5

OMI 9848405



Camara Nusantara 5

© Kementerian Perhubungan

Camara Nusantara 5. OMI 9848405. Longueur 70 m. Port en lourd 642 t. Construit en 2018 à Bangkalan (Indonésie) par Adiluhung. 8 ans.

Pavillon Indonésie depuis janvier 2018 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Elle est exploitée par la compagnie nationale ADSP Indonesia Ferry qui déclare une flotte de 168 navires dont 116 navires mixtes passagers/rouliers, 49 navires de passagers, un roulier, un porte-conteneurs et la bétaillère *Camara Nusantara 5*.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente ni même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Honk Kong (Chine), le Japon, la république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Gestionnaire ISM : ADSP Indonesia Ferry (Indonésie) depuis le 9 janvier 2019 (non classé négativement).

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 4 juin 2026 : Balikpapan (Ile de Bornéo, Indonésie).





Schémas des lignes de la *Camara Nusantara 5*

Durée moyenne des voyages :

Kupang – Banjarmasin – Asam Asam – Muara Satui : 6 jours

Muara Satui – Kwandang : 3 jours

Kwandang – Tarakan : 3 jours

Muara Satui – Tarakan : 8 jours

Tarakan – Balikpapan : 2 jours

Balikpapan – Kwandang : 2 jours



Camara Nusantara 6

OMI 9855094



Camara Nusantara 6, 20 mai 2019, fleuve Barito (Ile de Bornéo, Indonésie)

© iwan afwan

Camara Nusantara 6. OMI 9855094. Longueur 70 m. Port en lourd 897 t. Construit en 2018 à Batam (Indonésie) par Bahtera Bahari. 8 ans.

Pavillon Indonésie depuis mars 2018 ; performance du pavillon non classée.

Société de classification Biro Klasifikasi Indonesia (non IACS, Indonésie), non classée. Biro Klasifikasi Indonesia est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Bangladesh, le Pakistan, et l'Inde.

Le propriétaire est la Direction générale du transport maritime (Indonésie). Elle en est aussi l'exploitant déclaré.

Il n'existe aucune trace d'inspection dans les mémorandums d'entente ni même dans le mémorandum de Tokyo qui est signé par l'Indonésie, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, le Vietnam, la Chine, Hong Kong (Chine), le Japon, la république de Corée, l'Australie, les Fidji, la Nouvelle-Zélande, Vanuatu, le Canada, le Chili, les Iles Marshall, le Mexique, le Panama, le Pérou, la Russie.

Le 4 avril 2021, la *Camara Nusantara 6*, alors qu'elle était au mouillage, à vide, à l'embouchure de la rivière Tenau et que les vents étaient très violents, a été percutée par un car-ferry à la dérive. La collision qui était anticipée par un échange radio entre les 2 navires ne semble pas leur avoir causé de dommages structurels et les équipages n'ont pas été blessés.

Le 1^{er} mai 2026 vers 5h10, Prasetyo Adi Wibowo, membre de l'équipage, est tombé à l'eau. Malgré les recherches de ses camarades, de l'agence de sécurité maritime de Banjarmasin et de la police fluviale, c'est seulement après 48 heures de recherche que le corps sans vie du marin disparu a été retrouvé à un mille nautique de la *Camara Nusantara 6*. Après avoir salué les efforts de la Marine indonésienne, de la police fluviale, de l'Agence de sécurité maritime, de l'Agence régionale de gestion des catastrophes, le coordinateur des opérations de recherches et de sauvetage Putu Sudayana a rappelé les consignes basiques de sécurité en milieu marin. "Nous continuons d'exhorter tous les exploitants des navires et les travailleurs du secteur maritime à toujours privilégier les procédures de sécurité, notamment le port d'équipements de protection individuelle tels que les gilets de sauvetage lors des travaux à bord, afin de prévenir de tels accidents à l'avenir."



Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 6 avril 2018.

Profil de risque du navire : 0 point, navire à risque standard.

Localisation, 9 juin 2026 : quitte Kupang (Ile de Timor, Indonésie).



Schémas des lignes de la *Camara Nusantara 6*

Durée moyenne des voyages :

Kupang – Jakarta : 7 jours

Kupang – Banjarmasin : 4 jours

Kupang – Wini – Samarinda : 5 jours



4. Flotte fantôme

Albaraka 1

OMI 6518449



Atlantic Sea, cargo polyvalent, 1978-1989, Rotterdam (Pays-Bas) © Mike Griffiths



Amna, cargo polyvalent, 1989-1995, détroit du Bosphore © Louis Bosschaart

Albaraka 1 (ex-Muhaisani, ex-Albarka-3, ex-Amna, ex-Atlantic Sea, ex-Okdine, ex-Nordfeld, ex-Fryken). OMI 6518449. Ex-cargo polyvalent converti en 2002 à l'âge de 47 ans. Longueur 72 m. Port en lourd 1245 t. Construit en 1965 à Schacht-Audorf (Allemagne) par Krogerwerft. 61 ans.

Pavillon inconnu depuis juillet 2014. Précédemment pavillon Moldavie (2009).

Société de classification Korea Classification Society (non IACS, Corée du Nord) depuis février 2003, non classée. Korea Classification Society est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, le Pakistan et la Türkiye.

Le propriétaire est la Starship Management Group, une compagnie à navire unique enregistrée aux Iles Marshall.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1 novembre 1997.

Pas de données AIS depuis le 11 novembre 2010. Il se trouvait alors à Djeddah (Arabie saoudite).



Amal

OMI 6515409



Arosandra, cargo polyvalent, 30 mai 1984,
Hull (Royaume-Uni) © Patrick Hill



Amal, bétailière, 19 avril 2012, Suez (Egypte)
© Michael Standen

Amal (ex-Bassma, ex-Arosandra, ex-Hannes Lunstedt). OMI 6515409. Ex-cargo polyvalent converti en 2010 à l'âge de 45 ans. Longueur 66 m. Port en lourd 1145 t. Construit en 1965 à Neuenfelde (Allemagne) par Sietas. 61 ans.

Pavillon inconnu depuis juin 2022. Précédemment pavillon Tanzanie (2018).
Société de classification inconnue.

Le propriétaire est la Darwish IMR, une compagnie à navire unique enregistrée au Caire (Egypte). Le *Amal* est exploité par la Alfawatem Shipping (Egypte). Les deux entités ne déclarent que ce seul navire.

2 détentions : en 2012 à Safaga (Egypte) et en 2014 à Suez (Egypte) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 7 fois depuis 2012 pour un total de 35 déficiences en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

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

Pas de données AIS depuis le 11 août 2022. Il se trouvait alors à Suez dans le canal.



Amer I

OMI 6717198



Biscaya Star, cargo polyvalent, 18 juin 1983, Rendsurg (Allemagne)
© Frits Olinga

Amer I (ex-*Activ*, ex-*Biscaya Star*, ex-*Uwe Kahrs*, ex-*Weserdeich*). OMI 6717198. Ex-cargo polyvalent converti en 1993 à l'âge de 26 ans. Longueur 69 m. Port en lourd 1425 t. Construit en 1967 à Brake (Allemagne) par Luhring. 59 ans.

Pavillon inconnu depuis 2008. Précédemment pavillon Liban (1994).
Société de classification inconnue.

Propriétaire inconnu depuis 2008.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS.



Awad I

OMI 6522933



Granitz, cargo polyvalent

© PWR

Awad I (ex-*Juliana*, ex-*Granitz*). OMI 6522933. Ex-cargo polyvalent converti en 1990 à l'âge de 24 ans. Longueur 48 m. Port en lourd 615 t. Construit en 1966 à Foxhol (Pays-Bas) par Bijlholt. 60 ans.

Pavillon inconnu depuis 2008. Précédemment pavillon Liban (1966).

Société de classification Deutsche Schiffs (non IACS, Allemagne), retirée en 1994. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la Gaby AM, une compagnie à navire unique enregistrée au Liban.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS.



Baldur

OMI 7607182



Baldur, navire mixte marchandises / bétailière, 9 août 2011, Napier (Nouvelle-Zélande)
© Brent

Baldur (ex-*Thorhallur Danielsson*, ex-*Erlingur*). OMI 7607182. Ex-navire de pêche converti en 2009 en navire mixte marchandises / bétailière à l'âge de 34 ans. Longueur 42 m. Port en lourd 348 t. Construit en 1975 à Kristiansand N (Norvège) par Sterkoder. 51 ans.

Pavillon inconnu depuis août 2015. Précédemment pavillon Nouvelle-Zélande (1993).
Société de classification inconnue.

Le propriétaire serait toujours la Chatham Islands Asset Holdings, une compagnie à navire unique enregistrée en Nouvelle-Zélande. Le *Baldur* serait exploité par la Chatham Islands Shipping Ltd (Nouvelle-Zélande) qui déclare une flotte de 2 navires en tant qu'exploitant dont 1 bétailière, le *Baldur*.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Le 9 mai 2009, le *Baldur* effectue sa première livraison de bétail (1300 agneaux) à Napier (île du Nord) après des travaux de conversion de 2 semaines à Nelson (Nouvelle-Zélande). Il est utilisé pour relier Napier aux îles Chatham. En 2015, il est utilisé dans le cadre du Tuvalu Solar Power Project pour transporter des panneaux solaires dans les atolls de Vaitupu et de Nanumea. Il est alors qualifié de "ex-bétailière".

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS depuis le 2 février 2023. Il faisait route de Nelson (île du Sud, Nouvelle-Zélande) à Suva (capitale des Iles Fidji).



Basem I

OMI 7619525



Merchant Venture, roulier, 9 août 1992, Dublin (Irlande) © Robbie Cox



Sunlight Bey, bétailière, 1^{er} mai 2011, Puerto Cabello (Vénézuéla) © Captain Ted

Basem I (ex-*Shahbaa 1*, ex-*Sunlight Bey*, ex-*Warsan*, ex-*Merchant Isle*, ex-*Merchant Venture*, ex-*Argentea*, ex-*Med Adriatico*, ex-*Farman*). OMI 7619525. Ex-roulier converti en 2008 à l'âge de 29 ans. Longueur 119 m. Port en lourd 3671 t. Construit en 1979 à Viana do Castelo (Portugal) par Viana do Castelo. 47 ans.

Pavillon inconnu depuis juillet 2019. Précédemment pavillon Togo (2014).

Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre) retirée en mai 2016, performance moyenne. Précédemment International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, la Türkiye, et le Pakistan. Société de classification inconnue à ce jour.

Le propriétaire est la Alia Shipping Co Ltd-SVC, une compagnie à navire unique enregistrée à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le *Basem I* est exploité par la Coral Technical Services (Jordanie) qui déclare une flotte de 8 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM dont 7 bétailières, l'*Aliman* (OMI 9152806), le *Barakat* (OMI 8702343), le *Bashar One Transport* (OMI 8506361), l'*Abu Yasser II* (OMI 7712585), le *Basem I* (OMI 7619525), l'*Albaraka I* (OMI 7388231) et l'*Al Mabrouka-10* (OMI 6817003).

4 détentions : en 2003 à Birken Head (Royaume-Uni) en tant que roulier, en 2008 à Las Palmas (Espagne) pour des déficiences graves concernant par exemple la prévention et la lutte contre les incendies, la conformité à l'Annexe I de la convention MARPOL et la sûreté de la propulsion, en 2008 et en 2009 dans la zone portuaire de Vila do Conde à Barcelena (Etat du Para, Brésil) en tant que bétailière.

En tant que *Sunlight Bey*, le navire a été banni du 28 juillet 2008 au 13 mars 2009 par l'Espagne pour avoir évité de procéder aux réparations structurales dans le chantier de réparation désigné.

Le navire a été inspecté au moins 16 fois depuis 1998 pour un total de 104 déficiences, dont 2 fois (pour 8 déficiences) en tant que roulier et 14 fois (pour 96 déficiences) en tant que bétailière.



Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} juillet 2014.

Pas de données AIS depuis le 14 avril 2018. Il était à l'ancre à Berbera (Somaliland). Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.



Capitaine II

OMI 5073612



Levensau, cargo polyvalent, entre 1971 et 1980

© Holger Jashob

Capitaine II (ex-*Al Kawasser II*, ex-*Al Haj Amin 2*, ex-*Pinar Livestock*, ex-*Tweit VI*, ex-*Hussein I*, ex-*Ahmad II*, ex-*Rayes 1*, ex-*Levensau*, ex-*City of Cork*). OMI 5073612. Ex-cargo polyvalent converti en 1992 à l'âge de 32 ans. Longueur 81 m. Port en lourd 1928 t. Construit en 1960 à Arnhem (Pays-Bas) par Arnhemsche. 66 ans.

Pavillon inconnu depuis 2014. Précédemment pavillon Liban (1960).
Société de classification inconnue.

Le propriétaire est la Kalawi R, une compagnie à navire unique enregistrée au Liban.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS.



Charolais Express

OMI 7368736



Langenuen, cargo polyvalent, 1^{er} avril 1984,
Liverpool (Royaume-Uni) © Paul Tunney



Carabao I, bétailière, 30 juin 1999, Manille
(Philippines) © Ray Smith

Charolais Express (ex-*Carabao I*, ex-*City of Dubai*, ex-*Langenuen*, ex-*Berglift*, ex-*Stril Lift*, ex-*Langenuen*). OMI 7368736. Ex-cargo polyvalent converti en 1994 à l'âge de 20 ans. Longueur 70 m. Port en lourd 2337 t. Construit en 1974 à Haugesund (Norvège) par Haugesunds Slip. 52 ans.

Pavillon Philippines depuis octobre 2004 ; liste grise. Précédemment pavillon Panama (juillet 2004). Société de classification Det Norske Veritas (IACS, Norvège) retirée en décembre 2005, performance élevée. Société de classification actuelle inconnue.

Le propriétaire est la SMC Shipping & Lighterage Corp enregistrée aux Philippines qui déclare une flotte de 50 navires dont 17 ont été construits avant 1990. Le *Charolais Express* est la seule bétailière.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 12 fois depuis 2000, à Darwin, à Townsville, à Karumba (Australie) et à Zamboanga (Philippines), pour un total de 79 déficiences en tant que bétailière. La dernière inspection date du 21 août 2003.

Entre 2021 et 2025, il n'a pas été inspecté.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

En juillet 1998, le *Charolais Express* quitte Bunbury (Etat d'Australie-Occidentale, Australie) à destination du Moyen-Orient avec 1200 bovins à bord. 346 meurent pendant le voyage à cause de défaillances dans le système de ventilation et des mauvaises conditions météorologiques. 50 bovins meurent pendant leur déchargement en Jordanie. 174 autres, malades ou blessés, ne sont pas autorisés à débarquer par les autorités. Le *Charolais Express* tente de les décharger au Yémen mais les animaux y sont aussi interdits de débarquement. Ils sont finalement jetés en mer après leur mort.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 25 février 2005.

Pas de données AIS.

Jarallah

OMI 7129726



Mirow, cargo polyvalent, 10 avril 1976, Brunsbuettel (Allemagne) © Malcolm Cranfield



Albarka-2, bétailière, 21 juin 1995, Port Suez (Egypte) © Malcolm Cranfield

Jarallah (ex-*Albarka-2*, ex-*Saad N*, ex-*Miro*, ex-*Mirow*). OMI 7129726. Ex-cargo polyvalent converti entre 1991 et 1993 à l'âge de 19-21 ans. Longueur 58 m. Port en lourd 718 t. Construit en 1972 à Boizenburg (Allemagne) par VEB Elbewerften B/R. 54 ans.

Pavillon inconnu depuis juin 2018. Précédemment pavillon Moldavie (2007).

Société de classification Korea Classification Society (non IACS, Corée du Nord) depuis juillet 2004, non classée. Précédemment Deutsche Schiffs (non IACS, Allemagne). Korea Classification Society est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Pakistan, l'Inde et la Türkiye.

Le propriétaire est la Aljaabri SS, une compagnie à navire unique enregistrée en Arabie Saoudite. Le *Jarallah* est exploité par la Phoenicia Maritime LLC (Syrie) qui déclare une flotte de 4 navires en tant qu'exploitant et/ou gestionnaire ISM. Le *Jarallah* est la seule bétailière.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Le 2 octobre 1974, dans le port de Hambourg (Allemagne) plongé dans le brouillard, le *Mirow* entre en collision avec le cargo grec *Panagiotis Xilas*. Le *Mirow* coule. Il est renfloué et réparé par la société de construction navale allemande Blohm + Voss.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS.



KK Express

OMI 7904695



KK Express, 8 janvier 2000, Darwin (Territoire du Nord, Australie)

© Lars Staal

KK Express (ex-*Desa*). OMI 7904695. Longueur 82 m. Port en lourd 1807 t. Construit en 1980 à Labuan (Malaisie) par Sabah SY pour le transport de bétail. 46 ans.

Pavillon inconnu depuis juin 2021. Précédemment pavillon Panama (1997).

Société de classification inconnue.

Propriétaire inconnu depuis juin 2025. Précédemment J&A Maritimes Serv Pte Ltd, enregistrée à Singapour.

Gestionnaire ISM inconnu depuis le 30 juin 2025.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Pas de données AIS.

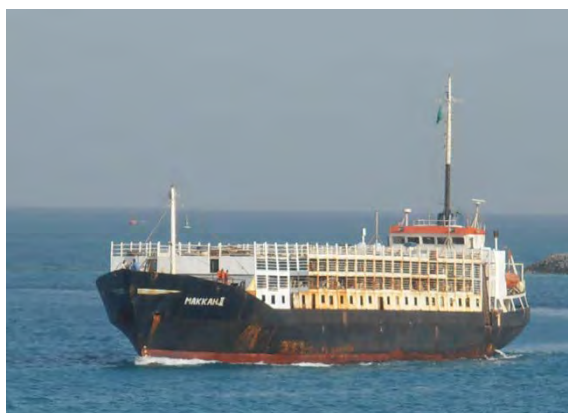


Makkah II

OMI 7029160



Owenglas, cargo polyvalent, 5 mai 1989, Portsmouth (Royaume-Uni) © simonwp



Makkah II, bétailière, 17 mars 2014, Djeddah (Arabie Saoudite) © Andreas Schlatterer

Makkah II (ex-*Abu Yasser 1*, ex-*Ahmad N*, ex-*Al Muhaisni 1*, ex-*Arwa II*, ex-*Al Nasser-1*, ex-*Safad*, ex-*Owenglas*, ex-*Irish Coast*, ex-*Owenglas*). OMI 7029160. Ex-cargo polyvalent converti en 1991 à l'âge de 21 ans. Longueur 79 m. Port en lourd 1521 t. Construit en 1970 à Hoogezand (Pays-Bas) par Bodewes. 56 ans.

Pavillon inconnu depuis juin 2021. Précédemment pavillon Panama (2013).

Société de classification Korea Classification Society (non IACS, Corée du Nord) depuis mai 2003, non classée. Korea Classification Society est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers le Pakistan, l'Inde et la Türkiye.

Propriétaire inconnu depuis le 1^{er} décembre 2022.

Pas de détentions.

Le navire a été inspecté au moins 4 fois, à Osman Digna (Soudan) en 2018, pour un total de 12 déficiences en tant que bétailière.

Entre 2021 et 2025, il n'a pas été inspecté.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 12 décembre 2013.

Pas de données AIS depuis le 27 novembre 2019. Il était au large de Sawakin (Soudan).



Saed I

OMI 6505492



Nes Puk, cargo polyvalent, 18 août 1983, Delfzijl (Pays-Bas) © Frits Olinga



Albaraka III, bétailière, 15 juin 2012, Djeddah (Arabie Saoudite) © Andreas Schlatterer

Saed I (ex-*Albaraka III*, ex-*Jihan A*, ex-*Ibrahim*, ex-*Johannes*, ex-*Puk*, ex-*Nes Puk*, ex-*Johannes*). OMI 6505492. Ex-cargo polyvalent converti en 1993 à l'âge de 29 ans. Longueur 69 m. Port en lourd 1003 t. Construit en 1964 à Emden (Allemagne) par Schulte & Bruns. 62 ans.

Pavillon inconnu depuis 2014. Précédemment pavillon Togo (2012).

Société de classification Dromon Bureau of Shipping (non IACS, Chypre), retirée en juillet 2014, performance moyenne. Précédemment International Naval Surveys Bureau (non IACS, Grèce). Dromon Bureau of Shipping est connue pour accompagner des navires en fin de vie dans leurs derniers voyages vers l'Inde, la Türkiye, et le Pakistan. Société de classification actuelle inconnue.

Propriétaire inconnu depuis décembre 2015. Précédemment Rabunion Maritime Agency SARL (Liban).

5 détentions : en 1999 et en 2001 à Sète (France), en 2003 à Eleusis (Grèce), en 2005 à Sète et en 2007 à Constantza (Roumanie) en tant que bétailière.

Le navire a été inspecté au moins 7 fois depuis 1999 pour un total de 126 déficiences, tous en tant que bétailière.

Il n'a pas été inspecté entre 2021 et 2025.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Pas de données AIS.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1 novembre 1997.

Pas de données AIS.



Zena

OMI 5016626



Christa, cargo polyvalent, entre 1976 et 1980, Goole (Royaume-Uni)
© PWR

Zena (ex-*Zeina*, ex-*Hiam D*, ex-*Salta*, ex-*Christa*, ex-*Andreas Boye*). OMI 5016626. Ex-cargo polyvalent. Converti en 1980 à l'âge de 18 ans. Longueur 44 m. Port en lourd 457 t. Construit en 1962 à Ringkøbing (Danemark) par Nordsovaerftet. 64 ans.

Pavillon inconnu depuis juin 2009. Précédemment pavillon Syrie (1992).
Société de classification inconnue.

Le propriétaire est la Abu Bakr A, une compagnie à navire unique enregistrée en Syrie dans le port d'Arwad.

Il n'existe aucune trace d'inspection.

Selon la base de données Equasis, le navire serait toujours en service, mais les informations accessibles au public concernant ses activités récentes sont limitées et son statut opérationnel actuel n'a pas pu être vérifié de manière indépendante.

Gestionnaire ISM : inconnu depuis le 1^{er} novembre 1997.

Pas de données AIS.



XIII. Des animaux victimes de la guerre



Haji Ali, 18 septembre 2023, Port de Salaya
© Ali Sanghar

Le MSV (mechanised sailing vessel) *Haji Ali*, un "dhow" de 57 mètres de long, battant pavillon indien, port d'attache Salaya (Etat du Gujarat, Inde), appartenant à Sultan Ahmed Sanghar et Rohan Joshi, a été touché par ce que les autorités d'Oman ont décrit comme un "objet explosif non identifié" le mercredi 13 mai 2026 à 3h30 au large de Limah (Oman) et il a pris feu. Au fond de sa cale unique, il y avait des centaines de moutons et de chèvres ou d'agneaux et de chevreaux en provenance de Berbera (Somaliland) et à destination de Sharjah (Emirats arabes unis). Le Somaliland (177.000 km²) revendique son indépendance depuis 1991. Mis à part Israël qui l'a reconnu comme Etat en décembre 2025, la communauté internationale considère que le Somaliland fait partie de la république fédérale de Somalie.

Le bilan qui s'est répandu dans la presse parle de 4000 animaux, ce qui paraît excessif au regard de la taille du navire. Le dhow en bois de sal (*Shorea robusta*) a coulé entre 1000 et 2000 mètres de fond et les ovins et les caprins brûlés et asphyxiés ont été engloutis. Les 14 hommes d'équipage qui ont quitté le bord sur un engin de sauvetage ont été récupérés par les services de secours d'Oman.

Pendant plusieurs siècles, les dhows ont joué un rôle central dans le commerce maritime entre l'Inde, l'Afrique de l'Est et les pays du golfe Arabo-Persique. Ils se concentrent dans le port de Salaya et d'autres ports au bord du golfe de Kutch. Le port de Salaya est aussi spécialisé dans la construction de dhows. Entre fin septembre et fin mai, ils chargent à destination de Berbera des marchandises diverses comme des produits alimentaires, des véhicules, des pneus, des pièces détachées de voiture, du contreplaqué, des chaises en plastique, des vêtements, des réfrigérateurs... Selon des sources fiables (années 2010), ils expédiaient aussi en Somalie des sacs d'amiante. Berbera est un grand port d'exportation de bétail. Le trafic remonte à l'occupation britannique (1887-1960). Les troupes anglaises ont agrandi le port pour exporter des chèvres et des moutons à destination de leurs garnisons au Yémen.

Cette pratique se perpétue puisque certains dhows indiens chargent à fond de cale à Berbera du petit bétail ou des chameaux pour les livrer dans les pays riverains du golfe Arabo-Persique. Ils chargent aussi du charbon de bois, et même à l'occasion des ailerons de requin et des concombres de mer (selon des sources fiables datant de 2010). Les dhows indiens repartent du golfe Arabo-Persique à destination de Berbera avec des marchandises diverses, souvent de seconde main.

La distance entre Salaya et Berbera est de 3000 km soit plus de 1600 milles nautiques. La distance entre Berbera et le golfe Arabo-Persique est aussi de 3000 km. Le *Haji Ali* a été frappé pendant son dernier voyage dans le golfe d'Oman. Les dhows indiens rentrent dans leurs ports d'attache tout début juin pour éviter la mousson et les conditions de mer extrêmes. Jusqu'au mois de septembre, les dhows font l'objet de maintenance. Ils sont aujourd'hui concurrencés par les porte-conteneurs et les bétaillères maritimes converties mais ils restent un outil irremplaçable pour le commerce maritime dans l'océan Indien et la mer d'Arabie, dont le commerce de bétail.

Annexes

Annexe 1 : Liste des 159 bétailières maritimes (par numéro OMI)

Dans le rapport, les bétailières maritimes sont classées par ordre alphabétique. L'Annexe 1 les classe par numéro OMI pour faciliter l'identification quand le navire a été rebaptisé.

Numéro OMI	Nom du navire
5016626	<i>Zena</i>
5073612	<i>Capitaine II</i>
6421581	<i>Masturah</i>
6422303	<i>Alfa Livestock</i>
6505492	<i>Saed I</i>
6515409	<i>Amal</i>
6518425	<i>Lady Maria</i>
6518449	<i>Albaraka 1</i>
6519144	<i>Karim Allah</i>
6522933	<i>Awad I</i>
6609779	<i>Abeer K</i>
6702272	<i>Mahmoud. A</i>
6717198	<i>Amer I</i>
6817003	<i>Al Mabrouka-10</i>
6829082	<i>Maysa</i>
6927092	<i>LSS Success</i>
7015509	<i>Princess Aya</i>
7021821	<i>Unimar Livestock</i>
7029160	<i>Makkah II</i>
7041053	<i>Pacific M</i>
7052179	<i>Captain Salim</i>
7104972	<i>Freedom</i>
7113624	<i>Mariona</i>
7128760	<i>Nabolsi I</i>
7129726	<i>Jarallah</i>
7209411	<i>Al Haja Fatima</i>
7211907	<i>Abdulrahman King</i>
7222982	<i>Mariona Star</i>
7223041	<i>Miral 1</i>
7303231	<i>Dragon</i>
7304912	<i>Adel II</i>
7310507	<i>Fidelity</i>
7311329	<i>Spiridon II</i>
7326893	<i>Mawashi Express</i>
7349871	<i>Harmony Livestock</i>
7367976	<i>Al-Awad 1</i>
7368736	<i>Charolais Express</i>
7368815	<i>Britta K</i>
7388231	<i>Albaraka I</i>
7396630	<i>Tuleen</i>

Numéro OMI	Nom du navire
7405089	<i>Princess Hiyam</i>
7406772	<i>Elena</i>
7407324	<i>Elevation</i>
7422544	<i>Anakin</i>
7434949	<i>Julia Ak</i>
7504122	<i>Merinos Livestock</i>
7504158	<i>Trust 1</i>
7504598	<i>Golden Rio</i>
7510858	<i>Apus</i>
7527306	<i>Boi Branco</i>
7529940	<i>Norland</i>
7601073	<i>Darla</i>
7607182	<i>Baldur</i>
7607417	<i>Hajh GHSN J</i>
7607429	<i>Sidra</i>
7611547	<i>Saskia</i>
7614848	<i>Helen</i>
7615036	<i>Leader</i>
7615309	<i>White Pearl</i>
7619525	<i>Basem I</i>
7622041	<i>Aljabera</i>
7639616	<i>Jersey</i>
7703259	<i>Gamma Star</i>
7708807	<i>Taiba</i>
7711866	<i>Sea Rose 1</i>
7712585	<i>Abu Yasser II</i>
7721146	<i>Al Fahad 1</i>
7802079	<i>Lily J</i>
7808463	<i>Sarah M</i>
7819113	<i>Yosor</i>
7819876	<i>Al Khdair</i>
7901693	<i>Julia L.S.</i>
7903029	<i>Neameh</i>
7904695	<i>KK Express</i>
7910888	<i>Dalal F</i>
7924425	<i>Saphira</i>
7931985	<i>Victory</i>
8003931	<i>Alfa Bro</i>
8009076	<i>Gulf Livestock 2</i>
8017970	<i>Alkhudair Star</i>
8129254	<i>Uranus L</i>

Numéro OMI	Nom du navire
8200565	<i>North Star 1</i>
8200577	<i>Express M</i>
8204250	<i>Nabolsi</i>
8215807	<i>Karazi</i>
8300157	<i>Mira</i>
8300327	<i>Falcon-UA</i>
8303989	<i>Ghena</i>
8310542	<i>Maysora</i>
8312643	<i>Goodness 1</i>
8417625	<i>Polaris-2</i>
8421250	<i>Asia Raya</i>
8506361	<i>Bashar One Transport</i>
8514784	<i>Almajd</i>
8601680	<i>Uranus III</i>
8614273	<i>Tulip</i>
8616623	<i>Finola M</i>
8701387	<i>Goodness 2</i>
8702343	<i>Barakat</i>
8806242	<i>Atlantic Rose</i>
8807351	<i>Icon I</i>
8813037	<i>Al Farouk</i>
8815308	<i>Tuwiq 3</i>
8901860	<i>Anna Marra</i>
8911073	<i>Adel</i>
8917742	<i>Omega Star</i>
9004413	<i>W M F Express</i>
9005429	<i>Nada</i>
9042295	<i>Barkly Pearl</i>
9045089	<i>Blue Ocean A</i>
9045156	<i>Epsilon K</i>
9046356	<i>Hajh Amina</i>
9046368	<i>Freesia</i>
9057214	<i>Uranus II</i>
9064839	<i>Rami M</i>
9074913	<i>Dareen</i>
9074925	<i>Saleh</i>
9103960	<i>Murray Express</i>
9109079	<i>Blue Diamond TK</i>
9113719	<i>Alondra</i>
9115377	<i>Kamadhenu</i>

Numéro OMI	Nom du navire
9115949	<i>Adriatic Rose</i>
9141041	<i>Osama Bey</i>
9142590	<i>Devon V</i>
9144469	<i>Diamantina</i>
9152806	<i>Aliman</i>
9167057	<i>Mayar</i>
9167318	<i>Shorthorn Express</i>
9174763	<i>Orchid</i>
9174775	<i>Jouri</i>
9175901	<i>Cattle Force</i>
9186390	<i>Queensland</i>
9190987	<i>Danube 1</i>
9232852	<i>S. Aras</i>
9237931	<i>Limousine Express</i>
9238416	<i>Brahman Express</i>
9262895	<i>Jawan</i>
9281138	<i>Ayed 1</i>
9318917	<i>Fu Yun</i>
9336282	<i>Balha One</i>
9360776	<i>Ocean Swagman</i>
9360788	<i>Bahijah</i>
9397092	<i>Nine Eagle</i>
9441740	<i>Polaris 3</i>
9590931	<i>Al Kuwait</i>
9621194	<i>Galloway Express</i>
9621209	<i>Ganado Express</i>
9621211	<i>Gelbray Express</i>
9640750	<i>Girolando Express</i>
9733765	<i>Gloucester Express</i>
9733777	<i>Greyman Express</i>
9764972	<i>Gudali Express</i>
9796602	<i>Camara Nusantara 1</i>
9803388	<i>Friesian Express</i>
9848390	<i>Camara Nusantara 2</i>
9848405	<i>Camara Nusantara 5</i>
9852016	<i>Camara Nusantara 3</i>
9854973	<i>Camara Nusantara 4</i>
9855094	<i>Camara Nusantara 6</i>

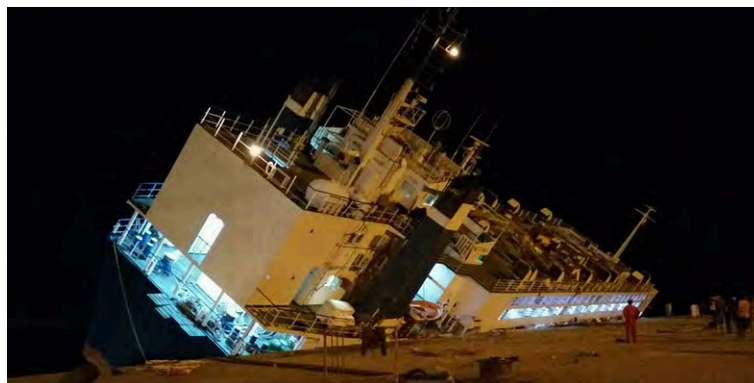
Annexe 2 : liste non exhaustive des naufrages de bétailières et des mortalités

- 1975 : naufrage du *Youssef*, ex-*Jo-Frey*, une bétailière libanaise, après une collision avec le navire de passagers *Achille Lauro* à l'entrée du détroit des Dardanelles. Il venait de quitter la Roumanie à destination du Liban. Le nombre d'animaux morts est inconnu. Un mort parmi les membres d'équipage.



Jo-Frey
© DR

- 1980 : naufrage du *Star of Shaddia* en mer Rouge. 12.000 moutons.
- 1980 : naufrage après incendie du *Farid Fares* au large de l'île Kangourou (Australie). 40.605 moutons.
- 1996 : naufrage du *Guernsey Express* pendant un typhon au large du Japon. 1592 bovins.
- 1996 : naufrage après incendie de l'*Uniceb* dans l'océan Indien. 67.488 moutons et un membre d'équipage.
- 2009 : naufrage du *Danny F II* au large du Liban. 10.200 moutons, 18.000 bovins et 43 membres d'équipage.
- 2015 : naufrage du *Haidar* au Brésil. 5000 bovins.
- 2015 : naufrage du *Albaraka II* dans le golfe d'Aden. 3000 animaux et 2 membres d'équipage.
- 2019 : naufrage du *Queen Hind* en Roumanie. 14.420 moutons.
- 2020 : naufrage du *Gulf Livestock 1* au large du Japon. 5867 bovins et 41 membres d'équipage.
- 2022 : naufrage du *Al Badri 1* (ex-*Ester I*, roulier), ex-roulier, au Soudan. 15.000 moutons.



Naufrage du *Al Badri 1* à Suakin, Soudan, 2022

© Aobshaar

- 2026 : naufrage du *Haji Ali* au large d'Oman.

Annexe 3 : liste non exhaustive des mortalités massives à cause de pannes de ventilation et du stress thermique

- 1982 : 8764 moutons à bord du *Persia* (panne de ventilation).
- 1985 : 15.000 moutons à bord du *Fernanda F* (stress thermique).
- 1990 : 10.000 moutons à bord du *Cormo Express* (panne de ventilation).
- 2002 : 1400 moutons et 880 bovins à bord du *Becrux* (chaleur et humidité).
- 2010 : 2750 bovins à bord du *Gracia del Mar* (panne de ventilation).
- 2012 : 2008 bovins à bord du *Pearl of Para* (panne de ventilation, chaleur et humidité).
- 2013 : 4179 moutons à bord du *Bader III* (stress thermique).
- 2017 : 2400 moutons à bord du *Awassi Express* (stress thermique).

Annexe 4 : Sociétés de classification des 159 bétaillères maritimes, nombre de bétaillères surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Société de classification	Navires		Performance
International Naval Surveys Bureau (Grèce)	23	14,5%	moyenne
RINA (IACS, Italie)	23	14,5%	élevée
Bureau Veritas (IACS, France)	14	8,8%	élevée
Capital Register of Shipping (Etats-Unis d'Amérique)	10	6,2%	non classée
Biro Klasifikasi Indonesia (Indonésie)	7	4,4%	non classée
Dromon Bureau of Shipping (Chypre)	7	4,4%	moyenne
International Register of Shipping (IS) (Etats-Unis d'Amérique)	7	4,4%	faible
Columbus American Register (Grèce)	6	3,8%	non classée
Phoenix Register of Shipping (Grèce)	5	3,1%	moyenne
Vega Register (Türkiye)	4	2,5%	non classée
Cosmos Marine Bureau Inc (Corée du Sud)	3	1,9%	non classée
Indian Register of Shipping (IACS, Inde)	3	1,9%	moyenne
Korea Classification Society (Corée du Nord)	3	1,9%	non classée
Maritime Bureau of Shipping (Chypre)	3	1,9%	non classée
China Classification Society (IACS, Chine)	2	1,3%	élevée
Det Norske Veritas (IACS, Norvège)	2	1,3%	élevée
Guardian Bureau of Shipping (Syrie)	2	1,3%	non classée
Hellas Naval Bureau of Shipping (Grèce)	2	1,3%	faible
Intertek Maritime Bureau (Panama)	2	1,3%	non classée
Macosnar Corporation (Panama)	2	1,3%	moyenne
Overseas Marine Certification Services (Panama)	2	1,3%	moyenne
Croatian Register of Shipping (IACS, Croatie)	1	0,6%	moyenne
International Classification Bureau (Panama)	1	0,6%	non classée
International Maritime Bureau (Türkiye)	1	0,6%	non classée
Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni)	1	0,6%	élevée
Maritime Lloyd Georgia (Géorgie)	1	0,6%	non classée
Med Lloyd Classification (Türkiye)	1	0,6%	non classée
Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon)	1	0,6%	élevée
Polish Register of Shipping (IACS, Pologne)	1	0,6%	élevée
Qualitas Register of Shipping (Panama)	1	0,6%	non classée
Russian Maritime Register of Shipping (Russie)	1	0,6%	élevée
inconnue	17	10,7%	

Sociétés de classification IACS/non IACS en charge de la surveillance des 159 bétaillères maritimes

Société de classification	Navires	
IACS	48	30,2%
non IACS	94	59,1%
dont non classée	45	28,2%

Annexe 5 : Sociétés de classification des 134 bétailières converties, nombre de bétailières surveillées et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Société de classification	Navires		Performance
International Naval Surveys Bureau (Grèce)	23	17,2%	moyenne
Bureau Veritas (IACS, France)	14	10,5%	élevée
Capital Register of Shipping (Etats-Unis d'Amérique)	10	7,5%	non classée
Dromon Bureau of Shipping (Chypre)	7	5,3%	moyenne
International Register of Shipping (IS) (Etats-Unis d'Amérique)	7	5,3%	faible
Columbus American Register (Grèce)	6	4,5%	non classée
RINA (IACS, Italie)	6	4,5%	élevée
Phoenix Register of Shipping (Grèce)	5	3,7%	moyenne
Vega Register (Türkiye)	4	3,0%	non classée
Cosmos Marine Bureau Inc (Corée du Sud)	3	2,3%	non classée
Indian Register of Shipping (IACS, Inde)	3	2,3%	moyenne
Korea Classification Society (Corée du Nord)	3	2,3%	non classée
Maritime Bureau of Shipping (Chypre)	3	2,3%	non classée
Det Norske Veritas (IACS, Norvège)	2	1,5%	élevée
Guardian Bureau of Shipping (Syrie)	2	1,5%	non classée
Hellas Naval Bureau of Shipping (Grèce)	2	1,5%	faible
Intertek Maritime Bureau (Panama)	2	1,5%	non classée
Macosnar Corporation (Panama)	2	1,5%	moyenne
Overseas Marine Certification Services (Panama)	2	1,5%	moyenne
Biro Klasifikasi Indonesia (Indonésie)	1	0,7%	non classée
China Classification Society (IACS, Chine)	1	0,7%	élevée
Croatian Register of Shipping (IACS, Croatie)	1	0,7%	moyenne
International Classification Bureau (Panama)	1	0,7%	moyenne
International Maritime Bureau (Türkiye)	1	0,7%	non classée
Lloyd's Register (IACS, Royaume-Uni)	1	0,7%	élevée
Maritime Lloyd Georgia (Géorgie)	1	0,7%	non classée
Med Lloyd Classification (Türkiye)	1	0,7%	non classée
Nippon Kaiji Kyokai (IACS, Japon)	1	0,7%	élevée
Polish Register of Shipping (IACS, Pologne)	1	0,7%	élevée
Qualitas Register of Shipping (Panama)	1	0,7%	non classée
Russian Maritime Register of Shipping (Russie)	1	0,7%	élevée
inconnue	16	11,9%	

Sociétés de classification IACS/non IACS en charge du contrôle des 134 bétailières converties

Société de classification	Navires	
IACS	30	22,3%
non IACS	88	65,8%
dont non classée	39	28,4%

Annexe 6 : Sociétés de classification des 25 bétailières construites pour le transport de bétail, nombre de bétailières et performance des sociétés de classification selon le rapport annuel 2024 du Mémorandum de Paris

Société de classification	Navires		Performance
RINA (IACS, Italie)	17	68%	élevée
Biro Klasifikasi Indonesia (Indonésie)	6	24%	non classée
China Classification Society (IACS, Chine)	1	4%	élevée
inconnue	1	4%	

Sociétés de classification IACS/non IACS en charge du contrôle des 25 bétailières construites pour le transport de bétail

Société de classification	Navires	
IACS	18	72%
non IACS et non classée	6	24%

Annexe 7 : Ports d'inspection des 159 bétailières de la flotte mondiale. Janvier 2024-Décembre 2025

(*) port d'inspection de bétailières converties

(**) port d'inspection de bétailières construites pour le transport de bétail

Ports de l'UE

Algésiras (Espagne) (*)
 Carthagène (Espagne) (*) (**)
 Ceuta (Espagne) (*)
 Chioggia (Italie) (*)
 Constantza (Roumanie) (*)
 Elefsis (Grèce) (*)
 Galati (Roumanie) (*)
 Ile de Rhodes (Grèce) (*)
 Kalamáta (Grèce) (*)
 Kalymnos (Grèce) (*)
 Koper (Slovénie) (*)
 La Corogne (Espagne) (*)
 La Vallette (Malte) (*)
 Las Palmas (Espagne) (*)
 Lavrio (Grèce) (*)
 Le Pirée (Grèce) (*) (**)
 Marseille (France) (*)
 Midia (Roumanie) (*)
 Patras (Grèce) (*)
 Puebla del Caramiñal (Espagne) (*)
 Rasa (Croatie) (*)
 Sète (France) (*)
 Setúbal (Portugal) (*) (**)
 Sines (Portugal) (*) (**)
 Tarragone (Espagne) (*)
 Varna (Bulgarie) (*)
 Waterford (Irlande) (*)

Ports de la mer Noire hors UE

Batumi (Géorgie) (*)
 Izmail (Ukraine) (*)
 Poti (Géorgie) (*)
 Reni (Ukraine) (*)
 Tchernomorsk (Ukraine) (*)

Ports d'Australie

Brisbane (**)
 Broome (*) (**)
 Darwin (*) (**)
 Fremantle (*) (**)
 Geraldton (*)
 Portland (*) (**)
 Townsville (*) (**)

Ports méditerranéens hors UE

Abu Qir (Egypte) (*)
 Alexandrie (Egypte) (*)
 Alger (Algérie) (*)
 Bar (Montenegro) (*)
 Beyrouth (Liban) (*)
 Bizerte (Tunisie) (*) (**)
 Damiette (Egypte) (*)
 Iskenderun (Türkiye) (*)
 Istanbul (Türkiye) (*)
 Karadeniz Ereğlisi (Türkiye) (*)
 La Goulette (Tunisie) (*)
 Mersin (Türkiye) (*)
 Mostaganem (Algérie) (*)
 Oran (Algérie) (*)
 Radès (Tunisie) (*)
 Safaga (Egypte) (*)
 Suez (Egypte) (*)
 Tripoli (Liban) (*)
 Yalova (Türkiye) (*)

Ports de la mer Rouge

Aqaba (Jordanie) (*)
 Osman Digna (Soudan) (*) (**)
 Port-Soudan (Soudan) (*)

Ports africains

Dakar (Sénégal) (*)
 Le Cap (Afrique du Sud) (**)
 Owendo (Gabon) (*)
 Port Harcourt (Nigeria) (*)
 Warri (Nigeria) (*)

Ports d'Amérique latine

Belem (Brésil) (*)
 Carthagène (Colombie) (*)
 Imbituba (Brésil) (*)
 Mazatlan (Mexique) (*)
 Montevideo (Uruguay) (*)
 Puerto Cabello (Venezuela) (*)
 Puerto Montt (Chili) (*)
 Rio de Janeiro (Brésil) (*)
 Rio Grande (Brésil) (*) (**)
 Roatan (Honduras) (*)
 Santos (Brésil) (*)
 Sao Sebastiao (Brésil) (*) (**)
 Talcahuano (Chili) (**)
 Vila do Conde (Brésil) (*) (**)

Ports étatsuniens

Galveston (**)
 Philadelphie (*)
 Seattle (**)

Ports asiatiques

Haiphong (Vietnam) (*) (**)
 Nghe An (Vietnam) (*)
 Osaka (Japon) (*)
 Qingdao (Chine) (*)
 Subic (Philippines) (**)

Annexe 8 : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire, années de détention et année de conversion en bétailère maritime

0 détention (23 navires, 17,2%)

Nom	Année de conversion
<i>Adel II</i>	2009
<i>Albaraka I</i>	2013
<i>Asia Raya</i>	X
<i>Captain Salim</i>	1979
<i>Danube 1</i>	2026
<i>Elevation</i>	2010
<i>Ghena</i>	2010
<i>Hajh Amina</i>	2019
<i>Makkah II</i>	1991
<i>Nabolsi</i>	2012
<i>Orchid</i>	2020
<i>Queensland</i>	2017
<i>Rami M</i>	2021
<i>Tuwiq 3</i>	2026
<i>Uranus III</i>	2025
<i>Albaraka 1</i>	2002
<i>Amer I</i>	1993
<i>Awad I</i>	1990
<i>Baldur</i>	2009
<i>Capitaine II</i>	1992
<i>Charolais Express</i>	1994
<i>Jarallah</i>	1991
<i>Zena</i>	1980



1-2 détentions (39 navires, 29,1%)

Nom	Années de détention	Année de conversion
<i>Abu Yasser II</i>	2001	2004
<i>Al Fahad 1</i>	2012	2011
<i>Almajd</i>	2004	2026
<i>Alondra</i>	2009	2017
<i>Barakat</i>	2015	2016
<i>Cattle Force</i>	2010	2022
<i>Epsilon K</i>	2002	2025
<i>Finola M</i>	2017	1997
<i>Freesia</i>	2023	2020
<i>Gulf Livestock 2</i>	2019	2014
<i>Jouri</i>	2007	2020
<i>Lily J</i>	2014	2016
<i>Nine Eagle</i>	2017	2011
<i>Norland</i>	2004	2010
<i>Osama Bey</i>	1998	2025
<i>Polaris-2</i>	2015	2010
<i>Polaris 3</i>	2014	2020
<i>W M F Express</i>	2020	2009
<i>Al Farouk</i>	2003, 2013	1999
<i>Amal</i>	2012, 2014	2010
<i>Balha One</i>	2006, 2020	2017
<i>Blue Diamond TK</i>	2011, 2017 (2 fois)	2015
<i>Boi Branco</i>	1998, 2004	2010
<i>Dareen</i>	2014, 2020	2011
<i>Gamma Star</i>	2003, 2015	2017
<i>Golden Rio</i>	2008, 2011	1998
<i>Goodness 1</i>	1999, 2016	2015
<i>Goodness 2</i>	2007, 2013	2010
<i>Icon I</i>	2019, 2020	2021
<i>Jawan</i>	2016, 2025	2015
<i>Kamadhenu</i>	2011, 2018	2011
<i>Karazi</i>	2010, 2019	2013
<i>Limousine Express</i>	2016, 2025	2024
<i>Mahmoud. A</i>	2005, 2009	1992
<i>Masturah</i>	1999, 2005	1985
<i>Mawashi Express</i>	2010, 2013	1982
<i>Nada</i>	2013, 2014	2011
<i>Saleh</i>	2006, 2021	2011
<i>Sarah M</i>	2003, 2019	2014
<i>Tulip</i>	2014, 2019	2019



3-9 détentions (59 navires, 44%)

Nom	Années de détention	Année de conversion
<i>Aliman</i>	2018 (2 fois), 2023	2016
<i>Alkhudair Star</i>	2010, 2011, 2015	2017
<i>Atlantic Rose</i>	2006, 2011, 2015	2020
<i>Ayed 1</i>	2020, 2021, 2024	2024
<i>Barkly Pearl</i>	2012, 2013, 2015	2011
<i>Hajh GHSN J</i>	2011, 2012, 2014	2016
<i>Nabolsi I</i>	2007, 2012, 2021	1996
<i>North Star 1</i>	2014 (2 fois), 2025	2010
<i>Saphira</i>	2002, 2003, 2011	1997
<i>Abdulahman King</i>	2011, 2013, 2017, 2018	2015
<i>Anna Marra</i>	2014, 2016, 2017, 2023	2011
<i>Blue Ocean A</i>	2008, 2016, 2026	2013
<i>Britta K</i>	1998, 2001, 2022 (2 fois)	2006
<i>Diamantina</i>	2004, 2006, 2011, 2015	2013
<i>Dragon</i>	2007, 2009, 2014, 2017	1982
<i>Freedom</i>	1999, 2003, 2011, 2025	1998
<i>Fu Yun</i>	2013, 2018, 2021 (2 fois)	2017
<i>Harmony Livestock</i>	2008 (2 fois), 2010, 2024	2012
<i>LSS Success</i>	2001, 2014, 2015, 2017	1998
<i>Nader-A</i>	2015, 2016, 2021, 2024	2013
<i>Omega Star</i>	2004, 2008, 2013, 2016	2017
<i>Pacific M</i>	2007, 2011, 2016, 2017	1984
<i>Unimar Livestock</i>	2006, 2007, 2010, 2013	1983
<i>Basem I</i>	2003, 2008 (2 fois), 2009	2008
<i>Al-Awad 1</i>	1998, 2004 (2 fois) 2007, 2018	2012
<i>Bashar One Transport</i>	2001, 2013, 2021, 2025, 2026	1999
<i>Dalal F</i>	2009, 2010, 2012 (2 fois), 2013	2016
<i>Falcon-UA</i>	2000, 2004, 2005, 2006, 2024	2023
<i>Karim Allah</i>	2000 (2 fois), 2001 (2 fois), 2002	2001
<i>Mariona</i>	2006, 2007, 2008, 2014, 2015	1990
<i>Maysora</i>	2003, 2011, 2015, 2016, 2018	2001
<i>Neameh</i>	2006, 2016 (2 fois), 2023, 2025	2012
<i>Saed I</i>	1999, 2001, 2003, 2005, 2007	1993
<i>Adel</i>	2008, 2011 (3 fois), 2012, 2015	2025
<i>Alfa Bro</i>	2013 (2 fois), 2015 (2 fois), 2018, 2019	2024
<i>Apus</i>	2001, 2004 (2 fois), 2007, 2008, 2009	1994
<i>Darla</i>	2002, 2011 (2 fois), 2018, 2020, 2024	2016
<i>Express M</i>	2009, 2018, 2019, 2020, 2022, 2024	2010
<i>Fidelity</i>	2004, 2009, 2011, 2015, 2016, 2018	1985
<i>Julia Ak</i>	1999, 2000, 2001, 2012, 2018, 2020	2010
<i>Lady Maria</i>	2003 (2 fois), 2005, 2015, 2024 (2 fois)	2010
<i>Merinos Livestock</i>	1999, 2015, 2016, 2017, 2018 (2 fois)	2023
<i>Trust 1</i>	2001, 2002, 2008, 2010, 2011, 2018	2015
<i>Yosor</i>	2010, 2011, 2012 (2 fois), 2013, 2014	2011
<i>Helen</i>	1998, 1999, 2006 (2 fois), 2007, 2009, 2014	2011
<i>Leader</i>	2007 (2 fois), 2008, 2012, 2015, 2016, 2017	2019

<i>Mira</i>	2004, 2005 (2 fois), 2012, 2015, 2018, 2020	2014
<i>Miral 1</i>	2001, 2005, 2007, 2008 (2 fois), 2015 (2 fois)	2012
<i>Victory</i>	2003, 2004, 2007 (2 fois), 2009, 2010 (2 fois)	2012
<i>Al Haja Fatima</i>	2000 (2 fois), 2001 (2 fois), 2002, 2003, 2004, 2014	2019
<i>Julia L.S.</i>	1999, 2009, 2010 (2 fois), 2011, 2017 (2 fois), 2018	2016
<i>Maysa</i>	2003, 2010, 2011, 2012, 2013, 2015 (2 fois), 2019	1991
<i>Princess Hiyam</i>	1999, 2004, 2007 (2 fois), 2008, 2009, 2012, 2017	2012
<i>Uranus L</i>	1998, 2002, 2005 (2 fois), 2017, 2018, 2019, 2024	1985
<i>White Pearl</i>	2004, 2005 (4 fois), 2006 (2 fois), 2011	2010
<i>Al Mabrouka-10</i>	2001, 2006, 2008 (2 fois), 2009, 2010, 2014, 2015, 2017	1994
<i>Sea Rose 1</i>	1999 (2 fois), 2001 (3 fois), 2007, 2008, 2015, 2024	2011
<i>Taiba</i>	2001, 2003, 2005, 2006 (2 fois), 2010 (2 fois), 2016, 2018	2010

10 détentions et plus (13 navires, 9,7%)

Nom	Années de détention	Année de conversion
<i>Elena</i>	2002, 2007, 2013, 2015 (2 fois), 2016 (2 fois), 2019, 2020, 2023	2011
<i>Sidra</i>	2003, 2004, 2005, 2007 (2 fois), 2009, 2021, 2022, 2023, 2024	2012
<i>Tuleen</i>	2003, 2004, 2008, 2009, 2010, 2011, 2017, 2018 (2 fois), 2021	2012
<i>Alfa Livestock</i>	1998, 1999, 2000 (2 fois), 2001 (3 fois), 2007, 2015, 2016, 2023	2010
<i>Spiridon II</i>	2009 (2 fois), 2010 (2 fois), 2012 (2 fois), 2013 (2 fois), 2015, 2018, 2020, 2022	2011
<i>Anakin</i>	2006 (3 fois), 2007 (4 fois), 2008 (3 fois), 2009, 2011, 2026	2011
<i>Jersey</i>	1998, 2005, 2007, 2008 (2 fois), 2009, 2011, 2012, 2014 (2 fois), 2015, 2016 (2 fois)	2012
<i>Al Khdair</i>	1999, 2003, 2004, 2005 (2 fois), 2006, 2007, 2008, 2009, 2012, 2015 (2 fois), 2017, 2022, 2025	2016
<i>Aljabera</i>	1998, 2000, 2001 (2 fois), 2005, 2007, 2009 (2 fois), 2010, 2012 (2 fois), 2013, 2018, 2023, 2025	2008
<i>Mariona Star</i>	1999, 2000, 2001 (2 fois), 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 (2 fois), 2009 (3 fois), 2012, 2017, 2021	2013
<i>Uranus II</i>	1999, 2005, 2006, 2008 (2 fois), 2010 (2 fois), 2012, 2013, 2014, 2018 (2 fois), 2019, 2020, 2021, 2024	2019
<i>Abeer K</i>	1999 (2 fois), 2001, 2003 (2 fois), 2004 (2 fois), 2005, 2006, 2007, 2010, 2012, 2013, 2014, 2019, 2020 (2 fois)	1980
<i>Princess Aya</i>	1998, 2004, 2005, 2007 (3 fois), 2008 (5 fois), 2009 (2 fois), 2010, 2013, 2014, 2019, 2021, 2024 (2 fois)	2011

Annexe 9 : Nombre de détentions au cours de toute l'exploitation du navire et années de détention

0 détention (17 navires, 68%)

Nom
<i>Al Kuwait</i>
<i>Brahman Express</i>
<i>Camara Nusantara 1</i>
<i>Camara Nusantara 2</i>
<i>Camara Nusantara 3</i>
<i>Camara Nusantara 4</i>
<i>Camara Nusantara 5</i>
<i>Camara Nusantara 6</i>
<i>Friesian Express</i>
<i>Galloway Express</i>
<i>Ganado Express</i>
<i>Gloucester Express</i>
<i>Greyman Express</i>
<i>Gudali Express</i>
<i>Ocean Swagman</i>
<i>Shorthorn Express</i>
<i>KK Express</i>

1-2 détentions (5 navires, 20%)

Nom	Années de détention
<i>Bahijah</i>	2013
<i>Devon V</i>	2012
<i>Girolando Express</i>	2018
<i>Adriatic Rose</i>	2014, 2023
<i>Gelbray Express</i>	2017, 2018

3 détentions (3 navires, 12%)

Nom	Années de détention
<i>Mayar</i>	2015, 2017, 2019
<i>Murray Express</i>	2011, 2012, 2014
<i>S. Aras</i>	2011, 2014, 2016

Sources

Institutions

Accord sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Amérique latine ; Agence australienne de sécurité des transports ; Agence européenne pour la sécurité maritime ; Autorité australienne de sécurité maritime ; Autorité des ports et des zones franches de Djibouti ; Autorité générale des ports et des douanes (Syrie) ; Bulletin officiel de l'Etat (Espagne) ; Bureau de la sécurité des transports (Australie) ; Bureau du responsable des enquêtes sur la sécurité des transports et la sécurité maritime (Australie) ; Centre régional de coordination pour le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC MCSCC) ; Chambres de l'Oireachtas (Irlande) ; Commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport – Parlement européen ; Commission d'enquête sur les accidents et incidents maritimes – République de Chypre ; Commission européenne ; Cour d'Appel de Paris ; Cour de Cassation (France) ; Département d'Etat des Etats-Unis ; Département de l'Agriculture des Etats-Unis ; Direction de la santé publique vétérinaire (Indonésie) ; Equasis ; Fédération internationale des ouvriers du transport ; Groupe de gestion des catastrophes de l'Etat – Queensland ; Mairie de São Paulo ; Mémoire d'entente de l'océan Indien sur le contrôle des navires par l'Etat du port ; Mémoire d'entente de la mer Noire sur le contrôle des navires par l'Etat du port ; Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port ; Mémoire d'entente de Tokyo sur le contrôle des navires par l'Etat du port ; Mémoire d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'Etat du port ; Mémoire d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ; Ministère australien de l'Agriculture, de la Pêche et des Forêts ; Ministère australien de l'Intérieur ; Ministère de la Protection de l'environnement (Israël) ; Ministère des Affaires étrangères, Gouvernement indien ; Organisation Internationale du Travail ; Organisation Maritime Internationale ; Police du Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ; Service fédéral de surveillance vétérinaire et phytosanitaire (Russie) ; Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS - OMI) ; Ville de Can Tho.

Médias et sources spécialisées

Africa Defense Forum ; Agriland ; Al Mawashi ; Al Salam Boccaccio ; Animals Lebanon ; Animal Welfare Foundation ; Antara News ; Association of Milk Producers of Ukraine ; Australian Broadcasting Corporation ; Baird Maritime ; Beef Central ; Ben Kuang Marine Limited ; BeritaSatu ; BlackSeaNews ; Cadena SER ; Ceuta Actualidad ; Compassion In World Farming España ; CPG Click Petróleo e Gás ; Daily Mail ; Destino Panamá ; Diario de Avisos ; Eastern Overseas Logistics ; Enab Baladi ; Ethical Farming Ireland ; Eurogroup for Animals ; FoodNavigator-Asia ; G1 ; gCaptain ; Gibraltar Broadcasting Corporation ; Goobjoog ; H24Info ; Habertürk ; Indonesian Journal of Animal Production ; Infinity Marine Consultants ; Ini Kalsel ; Journal for Veterinary Medicine Biotechnology and Biosafety ; Jurnal Ilmu-Ilmu Peternakan ; Kompas ; Kumparan ; La Provence ; La Provincia ; La Verdad ; Lawspect ; L'Est Républicain Algérie ; Le360 ; Le Marin ; Lloyd's List ; Maariv ; Marine Insight ; Marine Link ; Marine Traffic ; Maritime Activity Reports ; Maritime Gateway ; Maritime-Pics ; Maritime Professional ; Maritime Union of Australia ; Media Selayar ; Medium ; Mer et Marine ; Midi Libre ; Miramar Ship Index ; MyShipTracking ; National Council of SPCAs ; NDTV ; Newsroom (New Zealand) ; Newsroom Panama ; Notícias ao Minuto ; Nova Imprensa ; Pastoralism: Research, Policy and Practice ; Pelni ; Portal BE News ; Puente de Mando ; Robin des Bois ; RSPCA Australia ; RSPCA South Australia ; RSPCA Western Australia ; Safety4sea ; SeaNews Türkiye ; Seatrade Maritime News ; Sena Ship Management ; Sheep Central ; Ship-DB ; Ship and Offshore ; Shippress.gr ; Ships Nostalgia ; Ship Photos ; ShipSpotting ; Shipwreck Log ; SNP Ship Management Private Limited ; Somali Development and Reconstruction Bank ; South China Morning Post ; Splash 24/7 ; Stichting Maritiem Historische Data ; Stop Live Exports ; Stuff ; Tasmanian Times ; TelQuel ; The Australian ; The Beef Site ; The Courier Mail ; The Guardian ; The Hindu ; The Indian Express ; The Irish Times ; The Maritime Executive ; The Mirror (UK) ; The Olive press ; The West Australian ; The Wire ; Tierschutzbund Zürich ; Townsville Bulletin ; Tuvalu Solar Project Team Blog ; Ulgener LC/LO ; Vessel Tracker ; Vets against live export ; Washington Institute for Near East Policy ; Webdiary (Margo Kingston) ; Welfarm ; Wellard ; Western Sahara Resource Watch ; Wharfage ; World Maritime News.

