

Mémoire pour l'obtention du
Diplôme d'Établissement « Protection Animale : de la Science au Droit » (DE PASD)

Protection animale et transport maritime : le rôle des acteurs

Mémoire sous la direction de Mr François Darribehaude

Camille Col

Session 2018

Remerciements

Je tiens à remercier Mr François Darribehaude pour son aide à la réalisation de ce mémoire, ainsi que pour son investissement et son accompagnement dans le diplôme d'établissement « Protection animale : de la science au droit ». Je remercie également Mr Stéphane Lavigne pour sa participation et son enthousiasme.

J'adresse mes remerciements à l'ensemble des intervenants du diplôme pour leur implication, leurs connaissances et leurs échanges qui ont su guider mes réflexions et les enrichir.

Je remercie l'ensemble de la promotion Jean-Pierre Kieffer pour leur aide, leurs conseils, leur écoute, qui m'ont tant apporté, et à qui je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance.

Je remercie la Fondation Droit Animal, Éthique et Sciences, et tout particulièrement Mmes Sophie Hild, Nikita Bachelard et Ann-Violaine Boudier pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire, mais aussi pour leur accueil, leur accompagnement, leur disponibilité et leur gentillesse tout au long de mon service civique.

Enfin je remercie ma famille et mon conjoint pour leur soutien et leur amour inconditionnel, sans lequel je ne pourrais avancer.

SOMMAIRE

Introduction	2
I. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime	4
1. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime selon le droit de l'animal	4
2. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime selon le droit international maritime	9
II. Protection animale dans le transport maritime : difficultés d'application de la réglementation et solutions éventuelles	13
1. Difficultés d'application de la réglementation relative à la protection animale dans le transport maritime	13
2. Pistes de réflexion d'amélioration de la réglementation et de son application....	17
Index.....	20
Bibliographie.....	21
Annexes.....	22

Introduction

Chaque année, ce sont près de trois millions d'animaux vivants en provenance de l'Union européenne, qui partent vers la Turquie, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord par la mer¹. Les principaux ports qui exportent des animaux vivants en Europe sont les suivants : le port de Sète en France ; Rasa en Croatie ; Greenore et Waterford en Irlande ; Setúbal et Sines au Portugal ; Midia en Roumanie ; Kloper en Slovénie ; Tarragone et Carthagène en Espagne. Acheminés par camions vers ses ports, les animaux sont ensuite chargés dans des navires de bétail pour un trajet de cinq à huit jours en moyenne, parfois au delà².

Le transport maritime est un des modes de transport les plus anciens et il occupe aujourd'hui encore une place majeure dans le commerce international, avec 10,3 milliards de tonnes de marchandises transportées dans le monde entier en 2017³. Le contrôle des mers et détroits qui détermine les relations entre peuples depuis des siècles, a été codifié dans le droit international au cours du XXe siècle, tout d'abord dans les quatre conventions de Genève en 1958, puis dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay, adoptée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994⁴. Elle sera ensuite accompagnée de plusieurs autres conventions et de règles internationales, publiques ou privées, destinées à réglementer le transport et le commerce maritime.

Ces règles s'appliquent naturellement au transport d'animaux vivants, lui-même réglementé par des normes juridiques spécifiques. Au delà de l'objectif de perpétuer et de développer les relations économiques internationales, *via* le commerce maritime, la protection des animaux et leur bien-être lors de leur transport, constitue une préoccupation grandissante à la fois pour le législateur, les pays exportateurs et importateurs, ainsi que pour l'opinion publique.

On entend par bien-être animal, « *l'état mental et physique positif lié à la satisfaction de ses besoins physiologiques et comportementaux, ainsi que de ses attentes. Cet état varie en fonction de la perception de la situation par l'animal.* »⁵. Ce bien-être est particulièrement mis en cause lors des phases de transport, l'animal étant aisément stressé. Ce stress augmente d'autant plus lorsque les conditions de transport ne sont pas adaptées à ces besoins⁶

1 Annexe II

2 Le rapport d'enquête de AWF et TSB fait état de trajets en mer ayant duré jusqu'à 20 jours

3 2017 Handbook of Statistics, UNCTAD http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdstat42_en.pdf

4 Nations Unies, convention internationale sur le droit de la mer, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf

5 ANSES, 25 avril 2018, <https://www.anses.fr/fr/content/l'anses-propose-une-définition-du-bien-être-animal-et-définit-le-socle-de-ses-travaux-de>

6 Voir les guides de bonnes pratiques européens, <http://animaltransportguides.eu/fr/documents/>

C'est pour cette raison que s'est développée une réglementation qui se veut protectrice des animaux, notamment au niveau européen.

Cependant il est possible de constater que peu de normes encadrent le transport maritime d'animaux vivants. Par ailleurs, le droit maritime, qui est un droit particulier, plutôt souple et où la coutume occupe encore une grande place, semble actuellement peu adapté à des mesures de protection animale.

Enfin, le transport des animaux constitue une chaîne, où chaque acteur est un maillon tenu de veiller au bien-être des animaux, de l'éleveur à l'abattoir. Chaque partie est tenue par des obligations et des droits qui lui sont propres et desquelles dépendent le bien-être des animaux, tout au long de leur trajet, au delà des autres facteurs qui peuvent entrer en compte (infrastructures, conditions météorologiques...).

Par conséquent, il convient de se demander dans quelle mesure il est possible de concilier la prise en compte de la protection animale par les acteurs lors du transport par voie maritime et le droit de la mer.

Afin de répondre à cette interrogation, il conviendra d'analyser en premier lieu les droits et obligations des acteurs en matière de protection animale, lors du transport par voie maritime. Enfin il sera question de constater les difficultés d'allier protection animale, respect de la réglementation et droit maritime et d'explorer des pistes de réflexion en vue d'améliorer cette relation complexe, pour l'ensemble des parties.

I. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime

Le transport d'animaux est une chaîne où chaque maillon a un rôle à jouer. De l'éleveur à l'abattoir, en passant par le transporteur et les services vétérinaires, chacun est tenu de s'assurer du bien-être des animaux à chaque étape du trajet.

1. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime selon le droit de l'animal

Il n'existe pas à proprement parler d'un droit de l'animal. Il existe actuellement pléthore de textes traitant de domaines divers qui prennent en compte les intérêts des animaux. L'expression « droit de l'animal » employée ici, fait référence à l'ensemble de ces textes. Certains parmi eux concernent les animaux vivants transportés par voie maritime.

Tout d'abord dans le droit primaire européen, qui prime sur toute autre forme de droit, le Traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)⁷, modifié pour la dernière fois par le Traité de Lisbonne en 2007, dit dans son article 13 :

« Lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre la politique de l'Union dans les domaines de l'agriculture, de la pêche, des transports, du marché intérieur, de la recherche et développement technologique et de l'espace, l'Union et les États membres tiennent pleinement compte des exigences du bien-être des animaux en tant qu'êtres sensibles, tout en respectant les dispositions législatives ou administratives et les usages des États membres en matière notamment de rites religieux, de traditions culturelles et de patrimoines régionaux. »

Cet article établit l'obligation pour les États membres de prendre en compte le bien-être des animaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de l'Union européenne.

Cette obligation est de fait présente dans le règlement (CE) n°1/2005 relatif à la protection des animaux durant le transport⁸. Entré en vigueur en 2007, ce règlement fait peu état du transport maritime, et développe en particulier les dispositions liées au transport routier. Seuls les articles 19 et 20 contiennent des dispositions spécifiques au transport maritime, relatives à l'agrément de

⁷ TFUE <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>

⁸ Annexe I

navires de transport de bétail et à l'inspection des navires lors des phases de chargement et de déchargement. Les articles 3 à 9 du règlement, ainsi que les chapitres successifs de l'Annexe I s'adressent aux transporteurs et aux organisateurs⁹, ainsi qu'à tous les détenteurs¹⁰ des animaux sur les lieux de départ, repos, transfert, destination.

Selon l'article 3 du règlement :

« Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles. »

Cet article établit une double obligation en matière de protection animale à l'égard des personnes directement responsables de la logistique et du bon déroulement du transport, mais aussi celles qui l'ont organisé en ayant passé un contrat par exemple.

Les articles 3 à 9 établissent la liste des documents obligatoires de transport, que le transporteur doit fournir à l'autorité compétente (article 4), le « carnet de route ». la liste des documents exigés varie selon la durée du transport et le franchissement, ou non, de frontières internationales. Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des documents que le transporteur doit fournir dans chaque situation. Il est issu d'un guide de bonnes pratiques à l'usage des professionnels¹¹.

Tableau récapitulatif			
TRANSPORT < 65 KM	TRANSPORT > 65 KM ET < 8H	TRANSPORT > 8H EN FRANCE	TRANSPORT > 8H EN INTERNATIONAL
Registre de transport : origine, date, heure et lieu de départ, destination et durée prévues.	Registre de transport	Registre de transport	Registre de transport
	Autorisation du transporteur (Type 1)	Autorisation du transporteur (Type 2)	Autorisation du transporteur (Type 2)
	CAPTAV	CAPTAV	CAPTAV
		Agrément du véhicule (à partir de 12H)	Agrément du véhicule (dès 8H)
			Carnet de route

Source : Welfarm/Animals' Angels

L'article 5 liste les obligations de planification du transport, notamment l'obligation pour le

9 Un transporteur ayant sous-traité à au moins un autre transporteur une partie du voyage ; une personne physique ou morale ayant passé un contrat concernant un voyage avec plus d'un transporteur ; une personne ayant signé la section 1 du carnet de route visé à l'annexe II. Voir règlement (CE) n°1/2005

10 Toute personne physique ou morale, à l'exception des transporteurs, responsable des animaux ou s'occupant de ceux-ci de façon permanente ou temporaire. Voir règlement (CE) n°1/2005

11 Welfarm/Animals' Angels, Transport d'animaux vivants: mémento de la réglementation, http://www.civ-viande.org/wp-content/uploads/2015/07/brochure_transport_PMAF-1.pdf

transporteur d'être titulaire d'une autorisation pour le transport d'animaux. L'article 6 d'adresse spécifiquement aux transporteurs, l'article 7 traite de la question des inspections préalables et de l'agrément du moyen de transport. Il précise que :

« Le transport d'équidés domestiques et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine par voie maritime, sur une distance supérieure à dix milles marins, au départ d'un port de la Communauté n'est autorisé que si le navire de transport du bétail a été inspecté et qu'un certificat d'agrément a été délivré conformément à l'article 19, paragraphe 1 »

L'article 8 concerne spécifiquement les détenteurs et l'article 9, les opérateurs des centres de rassemblement.

Les articles 10 à 27 définissent quant à eux les obligations opposables aux autorités compétentes centrales des Etats membres, soit la Direction générale de l'Alimentation (DGAL) en France, et aux autorités locales en charge des contrôles dans les États membres. En France, les directions départementales en charge de la protection des populations (DdecPP) qui assurent ce rôle. Les vétérinaires inspecteurs sont notamment chargés de contrôler l'état des animaux aux points de sortie et aux postes d'inspection frontaliers¹²

L'article 28 du règlement (CE) n°1/2005 charge la Commission européenne de vérifier, par des contrôles sur place, que les autorités des États membres mettent correctement en œuvre les contrôles prévus par les articles 10 à 27 et que les opérateurs s'acquittent de leurs obligations.

Le transport d'animaux vivants par voie maritime depuis le territoire de l'Union européenne vers des pays tiers, soulève également la question de la portée du règlement (CE) n°1/2005. Son application ne concerne-t-elle que le territoire de l'Union européenne ?

La Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) a statué sur cette question dans un arrêt¹³ rendu par la cinquième chambre le 23 avril 2015 sur l'applicabilité de l'article 14 paragraphe 1¹⁴ du règlement (CE) n°1/2005 en dehors du territoire de l'Union européenne. Cet article fait état des contrôles à effectuer sur le carnet de route, notamment pour déterminer s'il est *« réaliste et permet de penser que le transport est conforme au présent règlement »*¹⁵.

12 Annexe I

13 CJUE arrêt 23 avril 2015 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=uriserv;%3AOJ.C_.2015.205.01.0005.01.FRA

14 Annexe I

15 *Ibid.*

L'arrêt de la CJUE établit que :

*« L'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) no 1/2005 du Conseil, du 22 décembre 2004, relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) no 1255/97, doit être interprété en ce sens que, pour qu'un transport impliquant un voyage de longue durée d'équidés domestiques autres que des équidés enregistrés et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine **qui débute sur le territoire de l'Union européenne et se poursuit en dehors de ce territoire puisse être autorisé par l'autorité compétente du lieu de départ, l'organisateur du voyage doit présenter un carnet de route qui, eu égard aux arrangements de ce voyage tels qu'ils sont prévus, est réaliste et permet de penser que les dispositions de ce règlement seront respectées, y compris pour la partie dudit voyage qui se déroulera sur le territoire de pays tiers, ladite autorité étant habilitée, si tel n'est pas le cas, à exiger que lesdits arrangements soient modifiés de sorte que le respect desdites dispositions soit assuré pour l'ensemble de ce voyage.** »*

Cette décision établit que l'applicabilité du règlement (CE) n°1/2005 s'étend au delà du territoire de l'Union européenne et doit par conséquent être respecté tout au long du trajet par l'ensemble des parties prenantes.

Le Règlement n°1/2005 contenant très peu d'éléments spécifiques au transport maritime des animaux vivants, la Commission européenne a été à l'initiative d'un document de réseau sur les transports du bétail¹⁶, qui se veut être un guide pour les inspections de navires à destination des ports. Il insiste notamment sur l'agrément des navires, les inspections lors du chargement et sur la communication entre les Etats membres des résultats des procédures. L'objectif est de renforcer la communication et l'échange d'informations entre les différents acteurs chargés de suivre le transport des animaux. Il s'agit d'un document de travail qui vient préciser davantage les attentes du règlement (CE) n°1/2005 en ce qui concerne le transport maritime. Ce n'est pas un document obligatoire, ni juridiquement contraignant, ce qui peut affaiblir sa portée.

De son côté, l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), élabore des normes internationales relatives à la santé animale et aux zoonoses. Ces normes sont reconnues comme références mondiales par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Elle a ainsi rédigé un document¹⁷ sur les animaux transportés par voie maritime. Il y est notamment indiqué que :

16 Commission européenne, document de réseau sur les navires de transport de bétail, <https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/SANTE/ANWELNETDOC/Library/Network%20Document%20on%20Livestock%20Vessels/Network%20Doc%20on%20Livestock%20Vessels%20Rev%202%2027%2005%202014%20FR.pdf>

17 OIE, Transport des animaux par voie maritime http://www.civ-viande.org/wp-content/uploads/2013/01/Normes-de-IOIE_Transport-par-voie-maritime_1.7.2.pdf

« Les transporteurs et importateurs, les propriétaires d'animaux, les agents commerciaux ou ceux chargés de la vente ou de l'achat, les compagnies de navigation, les commandants de navires et les exploitants d'installations sont conjointement responsables de veiller à l'état sanitaire général des animaux et à leur aptitude physique à voyager ainsi que de leur assurer des conditions générales de bien-être satisfaisantes au cours du voyage, même si certaines opérations sont confiées à des tiers (sous-traitants). »

Il est recommandé aux autorités compétentes des pays exportateurs et importateurs de fixer des normes minimales pour le bien-être des animaux, *« incluant des obligations d'inspection avant et pendant leur acheminement, ainsi que des normes sur la certification et la tenue des registres »*¹⁸, de vérifier la conformité des installations (conteneurs, véhicules, navires) avec les normes en vigueur, d'assurer le suivi et l'appréciation de l'état sanitaire des animaux et de leur conditions de bien-être aux points de chargement et de déchargement. Encore une fois, ces normes de l'OIE sont destinées à servir de guide et à harmoniser les pratiques au niveau international, mais elles ne sont ni obligatoires, ni juridiquement contraignantes.

Le Règlement (CE) n°1/2005 est actuellement le texte européen de référence sur le transport des animaux vivants. La Cour de Justice de l'Union européenne a confirmé que son applicabilité s'étendait à l'ensemble du voyage, même lorsque les animaux quittent le territoire de l'UE. Il détermine les compétences et obligations de l'ensemble des acteurs parties, à chaque étape du trajet parcouru par les animaux.

Cependant, ce règlement contient peu de dispositions spécifiques au transport maritime, et encore moins sur les compétences et obligations des acteurs présents à bord des navires de bétail. Seuls les guides de bonnes pratiques et les normes de l'OIE développent les compétences et les obligations des acteurs sur ce mode de transport particulier.

Par ailleurs, le transport maritime est lui aussi soumis à certaines normes juridiques internationales, le transport d'animaux vivants étant inclus dans ces normes.

¹⁸ *Ibid.*

2. Droits et obligations des acteurs en matière de protection animale dans le transport maritime selon le droit international maritime

Le territoire maritime est soumis à un régime juridique complexe, qui s'est formé de façon coutumière, en particulier autour des VII^e et VIII^e siècles, par les principales puissances maritimes européennes. Aujourd'hui encore, la coutume demeure un élément essentiel des relations maritimes interétatiques.

Avec l'intensification du commerce international et le développement du droit international, le commerce maritime fut davantage encadré par des conventions internationales dès la seconde moitié du XX^e siècle. Plusieurs organisations internationales ont également vu le jour, comme l'Organisation maritime internationale (OMI ou IMO en anglais)¹⁹, une agence spécialisée dans les questions maritimes des Nations Unies (ONU), créée en 1948. Son homologue européen est l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM ou EMSA en anglais)²⁰.

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, plus connue sous le nom de convention de Montego Bay²¹ a défini le régime juridique applicable au territoire maritime. Entrée en vigueur le 16 novembre 1984, elle prévoit notamment un degré des compétences étatiques qui vont en s'amenuisant de la côte jusqu'à la haute mer, ainsi que certaines méthodes de délimitation.

La mer territoriale est la portion de mer immédiatement adjacente aux côtes de l'Etat et qui s'étend jusqu'à 12 000 nautiques (22 km). L'Etat côtier possède sur ce territoire des compétences économiques (pêche, ressources minérales), ainsi que des compétences en matière de police administrative (navigation, douane, santé publique, environnement, sécurité). Sur un navire privé étranger, il peut procéder à des mesures d'instruction et d'arrestation, mais uniquement si l'infraction visée a été commise sur son territoire, si c'est à la demande du capitaine ou si cela concerne le trafic de stupéfiants. Il peut également exercer une juridiction civile en procédant à certaines mesures conservatoires (saisie du navire), si cela concerne la responsabilité du navire lui-même et non de son personnel.

L'Etat côtier possède également des compétences de police sur sa zone économique exclusive (ZEE). La convention de Montego Bay prévoit qu'un Etat côtier peut disposer d'une ZEE

19 Voir site internet de l'OMI <http://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>

20 Voir site internet de l'AESM <http://www.emsa.europa.eu/>

21 Nations Unies, convention internationale sur le droit de la mer, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf

jusqu'à 200 000 nautiques à partir de la côte, avec un droit d'exploitation des ressources.

Au-delà de la ZEE, c'est le régime de la haute mer qui s'applique. L'article 89 de la Convention de Montego Bay prévoit qu'aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une quelconque partie de la haute mer à sa juridiction. Un régime de liberté s'applique (navigation, pêche, survol, pose de câbles et *pipelines* sous-marins, construction d'îles artificielles, recherche scientifique). Les seules compétences de l'Etat sont des compétences de police sur des navires qui battent son pavillon, compétence pleine et exclusive. Il peut exercer un droit de visite sur un navire étranger s'il existe une présomption de piraterie, de fraude au pavillon ou de transport d'esclaves. Il possède également un droit de poursuite si celle-ci a commencé dans une zone soumise à sa juridiction et que le navire tente de s'échapper.

La mer Méditerranée, où circulent l'essentiel des navires de bétail en partance de l'Union européenne, est entourée par 21 pays. L'une de ses caractéristiques, est la réticence générale des Etats côtiers à faire valoir leurs droits pour étendre leur juridiction nationale et crée des zones économiques exclusives. En conséquence, la zone de haute mer en Méditerranée est proche des côtes. L'existence de cette vaste zone de haute mer requiert un haut niveau de coopération entre les Etats²².

D'autres conventions ont été adoptées sous l'égide de L'Organisation maritime internationale, qui concernent le transport maritime des animaux vivants.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention Marpol (Marine Pollution)²³, est le traité international majeur dans le domaine de la protection de l'environnement marin. Elle est issue de la combinaison de deux textes adoptés en 1973 et en 1978 et amendés régulièrement. Elle est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Elle s'applique aux navires battant pavillon de tous les États signataires quel que soit leur lieu de navigation. L'un des objectifs de cette convention est de réduire la pollution et la consommation d'énergie des navires, qui doivent désormais se conformer à différents critères et obtenir, notamment pour les navires transportant du bétail, une certification²⁴ leur permettant de circuler. Cette certification doit être présentée à l'inspection physique pour l'agrément du navire et peut être vérifiée lors de contrôles pour les navires qui transportent du bétail²⁵.

22 Claudiane Chevalier, Gouvernance de la mer en Méditerranée, UICN, https://cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf

23 Nations Unies, Convention pour la prévention de la pollution par les navires, <http://www.dechetstoxiques.gouv.ci/pdf/Convention%20de%20MARPOL.pdf>

24 <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/oceans/Pages/default.aspx>

25 Commission européenne, document de réseau sur les navires de transport de bétail, <https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/SANTE/ANWELNETDOC/Library/Network%20Document%20on%20Livestock%20Vessels/Network%20Doc%20on%20Livestock%20Vessels%20Rev>

Une autre convention qui instaure un certificat obligatoire pour les navires de transport de bétail²⁶ est la convention Solas (International Convention for the Safety of Life at Sea), le traité international le plus important en matière de sécurité des navires. La convention Solas a été entièrement refondue en 1974²⁷. Cette nouvelle version est entrée en vigueur en 1980. Elle régule le contrôle des différents types de navires et les documents à bord relatifs à la sécurité.

Elle rend obligatoire le code ISM (International Safety Management), qui exige que des mesures de protection soient établies par rapport aux risques de sécurité et de pollution associés aux activités à bord. La convention Solas 2010 est entrée en vigueur le 1er janvier 2012.

Le commerce maritime est également encadré par des conventions internationales des Nations Unies, dites « Règles ». Les règles de la Haye, adoptées en 1924, représentent la première tentative menée par la communauté internationale pour s'entendre sur des règles uniformes afin de résoudre la question de la responsabilité des armateurs en cas de perte ou de vol de la marchandise. Elles définissent la responsabilité minimale obligatoire des transporteurs à laquelle il leur est impossible de se soustraire.

Elles furent suivies des règles de Hambourg en 1978, entrées en vigueur en 1992. Celles-ci ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. Le transporteur est désormais responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins de prouver que toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages avaient bien été prises.

Elles tiennent compte des nouvelles catégories de « marchandises », notamment les animaux vivants. Considérés comme des marchandises particulières, les règles prévoit notamment :

« En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été causé, à moins qu'il ne soit prouvé (...) d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires »

[%202%2027%2005%202014%20FR.pdf](#)

26 *Ibid.*

27 Nations Unies, Convention internationale pour la sûreté de la vie en mer,

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>

Cela signifie que pour que le transporteur soit tenu responsable en cas de perte, de dommage ou de retard à la livraison d'animaux vivants, il faut prouver qu'il y a eu négligence, autrement cela est considéré comme étant lié « aux risques particuliers inhérents » à ce genre de transport et de marchandise. Les Règles de Rotterdam de 2008 reprennent ce principe²⁸.

Le droit maritime est un droit complexe et international depuis ses débuts, qui doit s'adapter aux bouleversements du commerce international et à l'évolution technologique. Cela s'applique également au transport d'animaux vivants, qui pour le moment ne fait pas l'objet de mesures juridiques spécifiques, à l'exception des Règles de Hambourg et de Rotterdam. Elles ont cependant un impact limité : les Règles de Hambourg n'ont été ratifiées que par 29 Etats et peinent souvent à être transposées dans le droit national, tandis que les Règles de Rotterdam n'ont été ratifiées que par quatre Etats actuellement, alors qu'il lui faut 20 dépôts d'instrument pour entrer en vigueur²⁹.

La protection animale dans le cadre du transport maritime, représentée principalement par le Règlement (CE) n°1/2005 d'un côté, et de l'autre le droit maritime international avec ses propres règles et codes, où les animaux vivants ne concernés que par un tout petit nombre de mesures, avec un impact limité.

Que se passe-t-il quand ces deux législations entrent en contradiction ? Et qu'en est-il de l'application réelle de ces normes ? Quelles solutions pourraient être envisagées afin de concilier protection animal, droit maritime et commerce international ?

Ces questions seront traitées en seconde partie, tout d'abord en analysant les difficultés d'application de la réglementation relative au transport d'animaux vivants par voie maritime, ainsi que les infractions régulièrement constatées. Enfin, il sera question d'explorer quelques pistes de réflexion afin d'améliorer la réglementation actuelle, ainsi que son application.

28 Nations Unies, convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-F.pdf

29 Commission des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, Etat de la convention, http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

II. Protection animale dans le transport maritime : difficultés d'application de la réglementation et solutions éventuelles

Les difficultés d'application de la réglementation européenne dans le transport d'animaux vivants par voie maritime sont nombreuses et diverses. Des solutions toutes aussi variées peuvent être envisagées pour améliorer la législation en vigueur et veiller à sa bonne application. Il convient dans le cadre de ce mémoire de se concentrer tout particulièrement sur les difficultés et les solutions liées à l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport.

1. Difficultés d'application de la réglementation relative à la protection animale dans le transport maritime

Si depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n°1/2005, l'Union européenne a procédé à de nombreux audits et inspections³⁰ afin de mesurer l'impact du règlement ainsi que son application par les Etats membres, ses rapports, à l'instar de la législation qu'ils évaluent, évoquent très peu le cas du transport maritime d'animaux vivants. La seule enquête comprehensive réalisée sur le transport de bétail par voie maritime a été réalisée par les ONG de protection animale Animal Welfare Foundation (AWF) et Tierschutzbund Zürich (TSB). Dans un rapport publié en 2017³¹, après deux années d'enquête, les deux ONG dressent un état des lieux du transport d'animaux vivants par voie maritime, à destination de pays tiers.

En se fondant sur leur enquête de terrain, les deux ONG ont retracé les principaux trajets des animaux, d'abord amenés par la route dans les principaux ports d'exportation européens, avant d'être

30 Commission européenne, rapports d'inspection,
https://ec.europa.eu/food/animals/welfare/practice/transport/inspection-reports_en

31 Annexe II

acheminés par bateaux dans les pays tiers.

Le règlement n°1/2005 indique que les navires destinés à transporter les animaux au départ des ports de l'Union européenne, doivent être inspectés et contrôlés, afin de constater leur conformité avec le règlement et s'assurer qu'ils puissent transporter les animaux en accord avec leur bien-être. Les autorités compétentes sont désignées par les Etats membres et le rapport de AWF et TSB constate que ce sont souvent les services vétérinaires qui sont chargés de ces contrôles. Or il s'agit d'un domaine très technique, et les services ne sont pas nécessairement formés pour mener ce type d'évaluation.

Seule l'Irlande, qui a adopté en 2016 un règlement sur le transport du bétail par voie maritime³² allant au delà du règlement européen détaille les procédures d'approbation des navires de transport de bétail. Par ailleurs, un inspecteur est spécifiquement chargé de l'inspection du navire et de s'assurer de la sécurité de ce dernier, tandis que les inspecteurs vétérinaires s'occupent uniquement de contrôler l'état des animaux destinés à embarquer. En conséquence, seuls quatre navires ont été autorisés par l'Irlande à transporter le bétail.

Une autre difficulté majeure d'application du règlement européen sur le transport des animaux constaté par les ONG, est le manque de personnel chargé d'inspecter aux ports de sortie de l'UE les opérations de chargement des animaux dans les navires, le carnet de route et le temps du trajet, l'aptitude des animaux à voyager. Par conséquent, ils doivent établir des priorités dans leurs inspections. Le manque de temps pour mener à bien les inspections est également constaté, la plupart des animaux restant moins de 24h dans les ports, et beaucoup étant chargés directement du camion au navire.

Un autre constat établit par AWF et STB aux ports de sortie est le chargement des animaux à

32 S.I. No. 356/2016 - Carriage of Livestock by Sea Regulations 2016,
<http://www.irishstatutebook.ie/eli/2016/si/356/made/en/print>

bord des navires, effectué le plus rapidement possible « *because "time is money"* » et les chauffeurs et personnels des navires n'hésitent à pousser et à piquer les animaux pour les faire avancer, en violation du règlement qui stipule que :

« Les animaux doivent être déplacés avec ménagement. Les passages doivent être construits de façon à réduire à leur minimum les risques de blessure pour les animaux et être aménagés de manière à tirer parti de leur nature grégaire. Les instruments destinés à diriger les animaux ne doivent être utilisés qu'à cette fin et seulement pendant de courts moments. »



Source : AWF et STB

La vitesse du chargement, alliée à des rampes trop raides peuvent entraîner des chocs entre les animaux et des blessures. Sur l'ensemble des navires observés (9 en tout dans l'enquête), seul un aurait des infrastructures adéquates qui permet un chargement fluide, sans intervention du personnel nécessaire.

Des infractions au droit maritime, notamment à la convention de Marpol, ont été constatées par les ONG à bord des navires. Selon l'Annexe IV³³ de cette convention les eaux usées des navires ne doivent pas être rejetées dans la mer, sauf quand le navire possède une installation de traitement approuvée. Or, les équipes des ONG à bord des navires ont pu constater des infractions, tandis que

³³ [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

des navires non-équipés de système de traitement rejettent dans la mer les excréments du bétail, comme le montre la photo ci-dessous.



Source : AWF et STB

La convention de Marpol est également enfreinte par plusieurs navires qui jettent à la mer les cadavres des animaux décédés, sachant que les pays de destination n'accepteront pas le déchargement d'animaux morts ou très malades sur leur territoire.

Enfin, le contrôle des autorités est rendu plus difficile par la pratique courante dans le commerce maritime, du pavillon de complaisance³⁴. Il s'agit de l'immatriculation d'un navire sous une juridiction nationale différente de celle du ou des propriétaire(s). C'est le cas pour les navires de transport de bétail étudiés dans le rapport de AWF et de STB. Cette pratique est par ailleurs très critiquée car elle permet aux propriétaires de navires d'être légalement anonymes et de se soustraire aux poursuites judiciaires.

Le manque de temps, de personnel, de formation suffisante des autorités, est à l'origine de la plupart des infractions au Règlement (CE) n°1/2005 commises par les acteurs chargés

³⁴ <https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/oceanographie-pavillon-complaisance-6847/>

du bon déroulement du transport des animaux.

D'autres infractions concernent le droit maritime et sont rendues plus faciles par la difficulté de contrôler, que ce soit du au pavillon du navire, ou au respect des conventions internationales, comme celle de Montego Bay qui limite la possibilité de contrôle de l'Etat membre de départ au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la côte. Cela rend le suivi des animaux, rendu obligatoire par l'arrêt de la CJUE³⁵, très difficile une fois qu'ils ont quitté le territoire de l'Union.

Une solution avancée par les ONG de protection animale consisterait à mettre en place un responsable de Protection animale à bord des navires afin de vérifier le bien-être des animaux et le respect de la réglementation tout au long du trajet. Si l'idée est intéressante, la mise en place risque d'être difficile en vertu du droit maritime actuel. En effet, sous quelle autorité serait ce responsable ? Celle de l'Etat exportateur, l'Etat importateur, l'Etat membre où se situe le port de départ ? Par ailleurs, un capitaine d'un navire a le droit de décider de qui monte à bord et aucune législation actuelle ne peut l'obliger à accepter d'embarquer un membre qui ne fait pas partie de son équipage.

2. Pistes de réflexion d'amélioration de la réglementation et de son application

Une solution avancée par les ONG de protection animale, afin de mieux contrôler ce qu'il se passe à bord des navires de bétail, consisterait à mettre en place un responsable de Protection animale à bord, afin de vérifier le bien-être des animaux et le respect de la réglementation tout au long du trajet. Si l'idée est intéressante, la mise en place risque d'être difficile en vertu du droit maritime actuel. En effet, sous quelle autorité serait ce responsable ? Celle de l'Etat exportateur, l'Etat importateur, l'Etat membre où se situe le port de départ ? Par ailleurs, un capitaine d'un navire a le droit de décider de qui monte à bord et aucune législation actuelle ne peut l'obliger à accepter d'embarquer un membre qui ne fait pas partie de son équipage.

Toutefois, il est possible d'envisager une modification à terme du droit maritime, qui

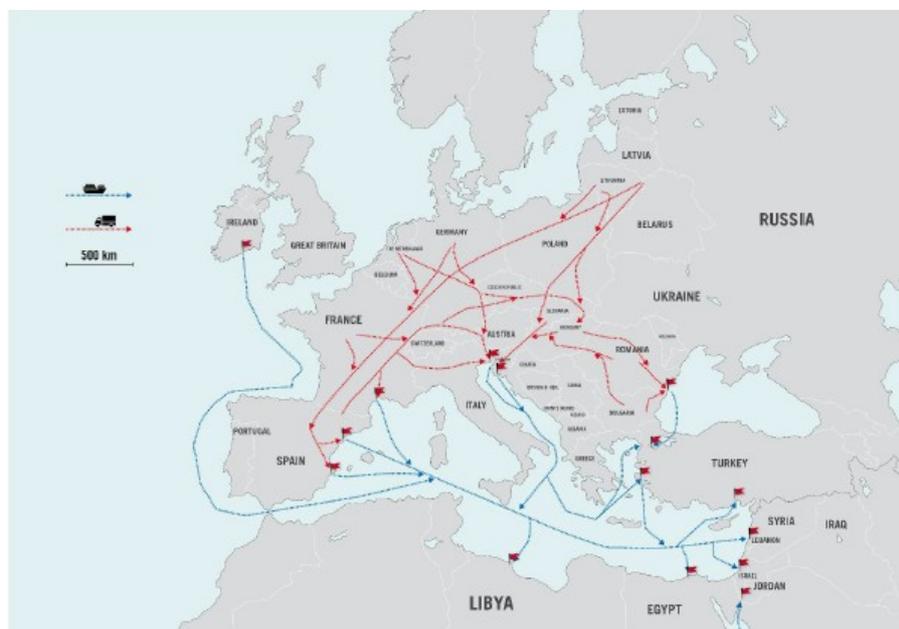
35 CJUE arrêt 23 avril 2015 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=uriserv%3AAOJ.C_.2015.205.01.0005.01.FRA

prendrait davantage en compte le caractère particulier du transport d'animaux vivants. En effet, il pourrait être envisagé au niveau international, d'établir des règles spécifiques au transport de bétail, où des dispositions spéciales pourraient être mises en place afin d'assurer le bien-être animal et le respect des normes juridiques. Actuellement, ces règles font défaut au droit maritime, ce qui facilite grandement les infractions lors du transport d'animaux vivants par la mer.

Par ailleurs, le rapport des ONG AWF et STB³⁶ a démontré qu'au delà de la protection animale, il y a des enjeux environnementaux et sanitaires majeurs liés au transport d'animaux vivants, avec la gestion des excréments et des cadavres d'animaux qui meurent en route.

Une convention internationale spécifique au transport maritime d'animaux vivants, permettrait d'englober tous ces aspects et de mettre en place des règles harmonisées, qui permettraient de prévoir la présence d'une personne responsable de la santé et du bien-être des animaux à bord des navires. Cela pourrait également limiter les effets de concurrence dues aux différences ou à l'absence de normes.

Cette question est également primordiale dans le cadre du transport d'animaux sur le territoire de l'Union européenne. En effet, les trajets par la route ne sont pas toujours déterminés par le temps, comme le montre ce schéma issu du rapport sur le transport des animaux et l'accès aux ports constatés par les ONG AWF et STB :



Source : AWF et STB

Il est possible de constater par exemple, que des animaux au départ des Pays baltes, traversent une grande partie de l'Europe jusqu'aux ports espagnols, en dépit du fait que de nombreux autres ports sont plus proches, y compris celui de Sète en France. Cela est dû notamment aux différences de contrôle qui peuvent être moins stricts dans certains ports³⁷.

Enfin, la Commission européenne ayant constaté le peu de dispositions spécifiques au transport maritime dans le Règlement (CE) n°1/2005, elle a pris l'initiative de développer un document de réseau de qualité³⁸ afin de faciliter les contrôles des autorités, ainsi que la communication entre l'ensemble des acteurs. Malheureusement, ce document n'est ni obligatoire, ni juridiquement contraignant, ce qui limite sa portée. Son rattachement au règlement européen sur le transport permettrait d'accroître sa force juridique et d'harmoniser les bonnes pratiques au niveau de l'Union européenne.

37 Annexe II

38 Commission européenne, document de réseau sur les navires de transport de bétail, <https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/SANTE/ANWELNETDOC/Library/Network%20Document%20on%20Livestock%20Vessels/Network%20Doc%20on%20Livestock%20Vessels%20Rev%202%2027%2005%202014%20FR.pdf>

INDEX

Bien-être animal p.2, 4, 17

Convention de Marpol p. 10, 15, 16

Convention de Montego Bay p.2, 9, 17

Convention SOLAS p.11

Organisation Maritime Internationale p. 9, 10

Règlement (CE) n°1/2005 p. 2, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 19

Règles de Hambourg p.11

Traité de fonctionnement de l'Union européenne p. 4

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

MARGUENAUD J.P. 2018 *Code de l'animal*, Editions Lexis Nexis. Paris
MERCIER, Katherine et LOMELLINI-DERECLLENNE, Anne-Claire. *Le droit de l'animal*. LGDJ, 2017

Sites internet

<https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/SANTE/ANWELNETDOC/Library/Network%20Document%20on%20Livestock%20Vessels/Network%20Doc%20on%20Livestock%20Vessels%20Rev%202%2027%2005%202014%20FR.pdf>

http://www.civ-viande.org/wp-content/uploads/2015/07/brochure_transport_PMAF-1.pdf

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdstat42_en.pdf

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=uriserv%3AAOJ.C_.2015.205.01.0005.01.FRA

<https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/oceanographie-pavillon-complaisance-6847/>

[http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

https://cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf

<http://animaltransportguides.eu/fr/documents/>

https://ec.europa.eu/food/animals/welfare/practice/transport/inspection-reports_en

ANNEXES

Annexe I

Règlement (CE° n°1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) no 1255/97

Annexe II

Rapport « Animal Welfare overboard : the lack of animal protection during sea transport »

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 1/2005 DU CONSEIL

du 22 décembre 2004

relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

- (1) Le protocole sur la protection et le bien-être des animaux annexé au traité dispose que, lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre la politique communautaire dans les domaines de l'agriculture et des transports, la Communauté et les États membres tiennent pleinement compte des exigences du bien-être des animaux.
- (2) En vertu de la directive 91/628/CEE du Conseil du 19 novembre 1991 relative à la protection des animaux en cours de transport ⁽³⁾, le Conseil a adopté des règles dans le domaine du transport des animaux afin d'éliminer les entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et de permettre le bon fonctionnement des organisations de marché tout en assurant un niveau satisfaisant de protection des animaux concernés.
- (3) Le rapport que la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen, conformément à la directive 91/628/CEE, sur l'expérience acquise par les États membres depuis la mise en application de la directive 95/29/CE du Conseil du 29 juin 1995 modifiant la directive 91/628/CEE concernant la protection des animaux en cours de transport ⁽⁴⁾, recommande de procéder à la modification de la législation communautaire en vigueur dans ce domaine.

(4) La plupart des États membres ont ratifié la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international et le Conseil a donné mandat à la Commission de négocier, au nom de la Communauté, la Convention européenne révisée sur la protection des animaux en transport international.

(5) Pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux, y compris celui des animaux d'abattage, soit limité autant que possible.

(6) Le 19 juin 2001 ⁽⁵⁾, le Conseil a invité la Commission à présenter des propositions en vue de veiller à la mise en œuvre effective et au contrôle strict de la législation communautaire existante, d'améliorer la protection et le bien-être des animaux, de prévenir l'apparition et la propagation de maladies animales infectieuses et de mettre en place des conditions plus strictes afin d'éviter douleurs et souffrances, de façon à sauvegarder le bien-être et la santé des animaux pendant et après le transport.

(7) Le 13 novembre 2001, le Parlement européen a invité la Commission à présenter des propositions de modification de la réglementation communautaire existante s'appliquant au transport des animaux afin, en particulier:

- de consulter le comité scientifique compétent sur la durée des transports d'animaux;
- de proposer un modèle harmonisé de certificat européen pour les transporteurs; d'harmoniser les plans de marche pour les transports de longue durée;
- de veiller à ce que tout membre de l'équipe chargée de la manipulation du bétail en cours de transport ait suivi une formation reconnue par les autorités compétentes; et
- de garantir que les contrôles vétérinaires effectués aux postes d'inspection frontaliers de la Communauté comprennent un examen approfondi des conditions de bien-être dans lesquelles les animaux sont transportés.

⁽¹⁾ Avis rendu le 30 mars 2004 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO C 110 du 30.4.2004, p. 135.

⁽³⁾ JO L 340 du 11.12.1991, p. 17. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 806/2003 (JO L 122 du 16.5.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 148 du 30.6.1995, p. 52.

⁽⁵⁾ JO C 273 du 28.9.2001, p. 1.

- (8) Le 11 mars 2002, le comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux a rendu un avis sur le bien-être des animaux en cours de transport. Il convient, par conséquent, de modifier la législation communautaire afin de prendre en considération les nouveaux éléments de preuve scientifiques, tout en accordant la priorité à la nécessité de garantir correctement l'applicabilité de celle-ci dans un avenir immédiat.
- (9) Des dispositions spécifiques pour les volailles, les chats et les chiens feront l'objet de propositions appropriées, dès que les avis correspondants de l'Autorité européenne de sécurité alimentaire (AESA) seront disponibles.
- (10) À la lumière de l'expérience acquise en ce qui concerne la directive 91/628/CEE en matière d'harmonisation de la législation communautaire sur le transport des animaux et vu les difficultés rencontrées du fait des différences de transposition de cette directive au niveau national, il est plus approprié de fixer des règles communautaires en la matière sous la forme d'un règlement. Dans l'attente de l'adoption de dispositions détaillées pour certaines espèces ayant des besoins particuliers et représentant une partie très limitée du cheptel communautaire, il convient de permettre aux États membres d'établir ou de maintenir des règles nationales supplémentaires applicables au transport d'animaux de ces espèces.
- (11) Afin de garantir une application cohérente et efficace du présent règlement dans l'ensemble de la Communauté à la lumière du principe fondamental qui le sous-tend, à savoir que les animaux ne doivent pas être transportés dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles, il convient d'établir des dispositions détaillées concernant les besoins spécifiques apparaissant en relation avec les différents types de transport. Ces dispositions détaillées doivent être interprétées et appliquées conformément au principe susmentionné et actualisées en temps voulu lorsque, en particulier à la lumière de nouveaux avis scientifiques, elles ne semblent plus garantir le respect du principe susmentionné pour des espèces particulières ou des types particuliers de transport.
- (12) Le transport à des fins commerciales ne se limite pas aux transports qui impliquent un échange immédiat d'argent, de biens ou de services. Le transport à des fins commerciales inclut notamment les transports qui induisent ou visent à produire directement ou indirectement un profit.
- (13) Le déchargement et le rechargement ultérieur des animaux pourraient également être une source de stress pour ces derniers, et des contacts aux postes de contrôles antérieurement dénommés points d'arrêt pourraient, dans certaines conditions, conduire à la propagation de maladies infectieuses. Il convient donc de prévoir des mesures spécifiques de protection de la santé et du bien-être des animaux lors des repos aux postes de contrôle. En conséquence, il est nécessaire de modifier les dispositions du règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil du 25 juin 1997 concernant les critères communautaires requis aux points d'arrêt et adaptant le plan de marche visé à l'annexe de la directive 91/628/CEE ⁽¹⁾.
- (14) Des conditions de bien-être médiocres sont souvent dues à une formation insuffisante. En conséquence, il convient que toute personne manipulant des animaux en cours de transport ait préalablement suivi une formation, dispensée uniquement par des organismes agréés par les autorités compétentes.
- (15) Les conditions de bien-être des animaux pendant le transport découlent essentiellement du comportement quotidien des transporteurs. Les contrôles effectués par les autorités compétentes peuvent être entravés compte tenu du fait que les transporteurs sont libres d'exercer leurs activités dans différents États membres. Il convient donc que les transporteurs fassent preuve d'une responsabilité et d'une transparence accrues quant à leur situation et à leurs opérations. Il y a lieu, en particulier, qu'ils justifient de la détention d'une autorisation, qu'ils signalent systématiquement leurs difficultés éventuelles et qu'ils consignent de façon précise leurs actions et résultats.
- (16) Outre les transporteurs, d'autres catégories d'opérateurs, tels que les éleveurs, les négociants, les centres de rassemblement et les abattoirs, jouent un rôle dans le transport d'animaux. Il convient par conséquent d'étendre certaines obligations ayant trait au bien-être des animaux à tout opérateur prenant part au transport d'animaux.
- (17) Les centres de rassemblement jouent un rôle clé dans le transport de certaines espèces animales. Il convient donc de veiller à ce que les employés et les visiteurs de ces centres connaissent et respectent la législation communautaire relative à la protection des animaux en cours de transport.
- (18) Les voyages de longue durée sont susceptibles d'être plus nuisibles pour le bien-être des animaux que les voyages de courte durée. Il y a lieu, par conséquent, d'élaborer des procédures spécifiques afin de garantir un plus grand respect des normes, notamment en améliorant la traçabilité de ce type d'opérations de transport.

⁽¹⁾ JO L 174 du 2.7.1997, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1040/2003 (JO L 151 du 19.6.2003, p. 21).

- (19) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route⁽¹⁾ prévoit des temps de conduite maximaux et des périodes de repos minimales pour les conducteurs des véhicules routiers. Il y a lieu de réglementer de façon similaire les trajets pour les animaux. En vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route⁽²⁾, des appareils de contrôle doivent être installés et utilisés afin d'assurer un contrôle efficace de l'application de la législation sociale dans le domaine des transports par route. Il est nécessaire que les données enregistrées soient communiquées et contrôlées, de façon à respecter les durées maximales de transport prévues par la législation sur le bien-être des animaux.
- (20) Un échange d'informations insuffisant entre autorités compétentes entraîne une mise en œuvre inadéquate de la législation communautaire relative à la protection des animaux en cours de transport. En conséquence, il convient d'arrêter des procédures souples afin d'améliorer le niveau de collaboration entre les autorités compétentes des différents États membres.
- (21) Les équidés enregistrés, tels que définis à l'article 2, point c), de la directive 90/426/CEE⁽³⁾ sont fréquemment transportés pour des raisons non commerciales et ces transports doivent être effectués conformément avec les objectifs généraux du présent règlement. Compte tenu de la nature de tels déplacements, il convient de déroger de certaines dispositions concernant le transport d'équidés enregistrés à des fins de compétitions, de courses, de manifestations culturelles ou d'élevage. Toutefois, il ne convient pas d'appliquer une telle dérogation aux équidés menés, directement ou après passage dans un marché ou un centre de rassemblement agréé, vers un abattoir pour y être abattus, qui, conformément à l'article 2, point d) et l'article 8, paragraphe 1, second tiret, de ladite directive sont considérés comme des «équidés de boucherie».
- (22) Un suivi inadéquat des infractions à la législation sur le bien-être des animaux encourage le non-respect de celle-ci et conduit à des distorsions de concurrence. Il y a lieu, par conséquent, d'instaurer des procédures uniformes dans l'ensemble de la Communauté, de façon à renforcer les contrôles et l'imposition de sanctions en cas d'infraction à la législation sur le bien-être des animaux. Il convient que les États membres établissent des règles relatives aux sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et assurent leur application. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (23) Un nombre considérable d'animaux sont transportés sur des navires de transport du bétail pour de très longues durées, au départ et à l'intérieur de la Communauté, et le transport par mer peut être contrôlé sur le lieu de départ. Il est donc essentiel d'arrêter des mesures et des normes spécifiques pour ce mode de transport.
- (24) Par souci d'homogénéité de la législation communautaire, il convient de modifier la directive 64/432/CEE du Conseil du 26 juin 1964 relative à des problèmes de police sanitaire en matière d'échanges intracommunautaires d'animaux des espèces bovine et porcine⁽⁴⁾ afin de l'adapter au présent règlement en ce qui concerne l'agrément des centres de rassemblement et les conditions applicables aux transporteurs.
- (25) Il y a lieu également de modifier la directive 93/119/CE du Conseil du 22 décembre 1993 sur la protection des animaux au moment de leur abattage ou de leur mise à mort⁽⁵⁾ afin de l'adapter au présent règlement en ce qui concerne l'usage d'aiguillons électriques.
- (26) Il convient que les règles et les modalités de communication de renseignements définies dans la directive 89/608/CEE du Conseil du 21 novembre 1989 relative à l'assistance mutuelle entre les autorités administratives des États membres et à la collaboration entre celles-ci et la Commission en vue d'assurer la bonne application des législations vétérinaire et zootechnique⁽⁶⁾ s'appliquent au bien-être des animaux en cours de transport afin de garantir le respect du présent règlement.
- (27) La décision 98/139/CE de la Commission⁽⁷⁾ fixe certaines modalités relatives aux contrôles sur place dans le domaine vétérinaire effectués par des experts de la Commission dans les États membres, modalités qui devraient contribuer à garantir l'application uniforme du présent règlement.
- (28) Le présent règlement contient des dispositions applicables à la ventilation des véhicules routiers transportant du bétail pendant de longues durées. Il y a donc lieu d'abroger le règlement (CE) n° 411/98 du Conseil du 16 février 1998 relatif à des normes complémentaires concernant la protection des animaux, applicables aux véhicules routiers utilisés pour le transport d'animaux pour des voyages dépassant une durée de huit heures⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁽²⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

⁽³⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 42. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/68/CE (JO L 139 du 30.4.2004, p. 320).

⁽⁴⁾ JO P 121 du 29.7.1964, p. 1977/64. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 21/2004 (JO L 5 du 9.1.2004, p. 8).

⁽⁵⁾ JO L 340 du 31.12.1993, p. 21. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 806/2003 (JO L 22 du 16.5.2003, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 351 du 2.12.1989, p. 34.

⁽⁷⁾ JO L 38 du 12.2.1998, p. 10.

⁽⁸⁾ JO L 52 du 21.2.1998, p. 8.

- (29) Il convient de prévoir une procédure simple permettant au Conseil d'actualiser certains éléments techniques importants du présent règlement, notamment à la lumière d'une évaluation de son incidence sur le transport d'animaux vivants dans une Communauté élargie, et d'établir les spécifications du système de navigation qui sera utilisé pour tous les moyens de transport par route, en tenant compte de l'évolution technologique future dans ce domaine, telle que l'arrivée à maturité du système Galileo.
- (30) Il convient de prévoir la possibilité d'aménager des dérogations pour tenir compte de l'éloignement de certaines régions par rapport à la partie continentale du territoire de la Communauté, en particulier pour les régions ultrapériphériques visées à l'article 299 du traité.
- (31) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AU TRANSPORT DES ANIMAUX

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique au transport d'animaux vertébrés vivants à l'intérieur de la Communauté, y compris les contrôles spécifiques des lots entrant sur le territoire douanier de la Communauté ou quittant celui-ci auxquels doivent procéder les fonctionnaires compétents.
2. Seuls les articles 3 et 27 s'appliquent aux cas suivants:
 - a) le transport d'animaux effectué par les éleveurs avec leurs propres véhicules ou moyens de transport agricoles lorsque les conditions géographiques requièrent le transport en vue de la transhumance saisonnière de certains types d'animaux;
 - b) transport effectué par les éleveurs de leurs propres animaux, avec leurs propres moyens de transport, sur une distance inférieure à 50 km de leur exploitation.
3. Le présent règlement ne fait pas obstacle à d'éventuelles mesures nationales plus contraignantes visant à améliorer le bien-être des animaux au cours des transports se déroulant

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

entièrement sur le territoire d'un État membre ou pour les transports maritimes au départ du territoire d'un État membre.

4. Le présent règlement s'applique sans préjudice de la législation vétérinaire communautaire.

5. Le présent règlement ne s'applique pas au transport d'animaux qui n'est pas effectué dans le cadre d'une activité économique ni au transport direct d'animaux à destination ou en provenance de cabinets ou de cliniques vétérinaires qui a lieu sur avis d'un vétérinaire.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «animaux»: les animaux vertébrés vivants;
- b) «centres de rassemblement»: les lieux, tels que les exploitations, les centres de regroupement et les marchés, dans lesquels sont rassemblés, en vue de la constitution de lots, des équidés domestiques ou des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine issus de différentes exploitations d'origine;
- c) «convoyeur»: une personne directement chargée du bien-être des animaux et qui accompagne ceux-ci durant leur transport;
- d) «poste d'inspection frontalier»: tout poste d'inspection désigné et agréé conformément à l'article 6 de la directive 91/496/CEE ⁽²⁾ en vue d'opérer des contrôles vétérinaires sur les animaux en provenance de pays tiers à la frontière du territoire de la Communauté;
- e) «législation vétérinaire communautaire»: les différentes réglementations énumérées à l'annexe A, chapitre 1, de la directive 90/425/CEE ⁽³⁾, ainsi que les dispositions d'application qui s'y rapportent;
- f) «autorité compétente»: l'autorité centrale d'un État membre compétente pour effectuer des contrôles du bien-être des animaux ou toute autorité à laquelle ladite autorité centrale a délégué cette compétence;
- g) «conteneur»: toute caisse, toute boîte, tout réceptacle ou toute autre structure rigide utilisés pour le transport d'animaux et ne constituant pas un moyen de transport;
- h) «postes de contrôle»: les postes de contrôle tels que visés dans le règlement (CE) n° 1255/97;
- i) «point de sortie»: un poste d'inspection frontalier ou tout autre endroit désigné par un État membre où des animaux quittent le territoire douanier de la Communauté;

⁽²⁾ JO L 268 du 24.9.1991, p. 56. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

⁽³⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 315 du 19.11.2002, p. 14).

- j) «voyage»: l'ensemble de l'opération de transport, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination, y compris le déchargement, l'hébergement et le chargement aux points intermédiaires du voyage;
- k) «détenteur»: toute personne physique ou morale, à l'exception des transporteurs, responsable des animaux ou s'occupant de ceux-ci de façon permanente ou temporaire;
- l) «navire de transport du bétail»: un navire utilisé pour le transport d'équidés domestiques ou d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine ou destiné à un tel usage, hormis les transrouliers et les navires transportant des animaux dans des conteneurs amovibles;
- m) «voyage de longue durée»: un voyage dépassant huit heures à compter du moment où le premier animal du lot est déplacé;
- n) «moyens de transport»: les véhicules routiers ou ferroviaires, les navires et les aéronefs utilisés pour le transport d'animaux;
- o) «systèmes de navigation»: les infrastructures satellitaires qui fournissent, de manière continue, des services de datation et de positionnement précis, garantissant et assurant une couverture mondiale ou toute technologie fournissant des services jugés équivalents aux fins du présent règlement;
- p) «vétérinaire officiel»: le vétérinaire nommé par l'autorité compétente de l'État membre;
- q) «organisateur»:
- i) un transporteur ayant sous-traité à au moins un autre transporteur une partie du voyage, ou
 - ii) une personne physique ou morale ayant passé un contrat concernant un voyage avec plus d'un transporteur, ou
 - iii) une personne ayant signé la section 1 du carnet de route visé à l'annexe II;
- r) «lieu de départ»: le lieu où l'animal est chargé en premier lieu sur un moyen de transport, pour autant qu'il ait été hébergé dans ce lieu pendant 48 heures au moins avant l'heure du départ.
- Toutefois, les centres de rassemblement agréés conformément à la législation vétérinaire communautaire peuvent être considérés comme un lieu de départ si:
- i) la distance parcourue entre le premier lieu de chargement et le centre de rassemblement est inférieure à 100 km, ou
 - ii) les animaux disposent d'une litière suffisante, qu'ils y sont détachés, si possible, et qu'ils y reçoivent un approvisionnement en eau durant six heures au moins avant l'heure du départ du centre de rassemblement;
- s) «lieu de destination»: le lieu où un animal est déchargé d'un moyen de transport et:
- i) est hébergé pendant 48 heures au moins avant l'heure du départ, ou
 - ii) est abattu;
- t) «lieu de repos ou de transfert»: tout lieu d'arrêt au cours du voyage qui n'est pas un lieu de destination, y compris le lieu où les animaux ont changé de moyen de transport en étant ou non déchargés;
- u) «équidés enregistrés»: les équidés enregistrés tels que visés dans la directive 90/426/CEE ⁽¹⁾;
- v) «transroulier»: un navire de mer doté d'équipements permettant l'embarquement ou le débarquement de véhicules routiers ou ferroviaires;
- w) «transport»: les mouvements d'animaux effectués à l'aide d'un ou de plusieurs moyens de transport et les opérations annexes, y compris le chargement, le déchargement, le transfert et le repos, jusqu'à la fin du déchargement des animaux sur le lieu de destination;
- x) «transporteur»: toute personne physique ou morale transportant des animaux pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers;
- y) «équidés non débouffés»: les équidés qui ne peuvent être attachés ou menés par le licou sans entraîner une excitation, des douleurs ou des souffrances évitables;
- z) «véhicule»: un moyen de transport monté sur roues, propulsé ou remorqué;

Article 3

Conditions générales applicables au transport d'animaux

Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles.

Il convient en outre de respecter les conditions suivantes:

- a) toutes les dispositions nécessaires ont été prises préalablement afin de limiter au minimum la durée du voyage et de répondre aux besoins des animaux durant celui-ci;
- b) les animaux sont aptes à entreprendre le voyage prévu;
- c) les moyens de transport sont conçus, construits, entretenus et utilisés de façon à éviter des blessures et des souffrances aux animaux, et à assurer leur sécurité;

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 42. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/68/CE (JO L 139 du 30.4.2004, p. 320).

- d) les équipements de chargement et de déchargement sont conçus, construits, entretenus et utilisés adéquatement de façon à éviter des blessures et des souffrances aux animaux et à assurer leur sécurité;
- e) le personnel manipulant les animaux possède la formation ou les compétences requises à cet effet et s'acquitte de ses tâches sans recourir à la violence ou à des méthodes susceptibles d'effrayer inutilement les animaux ou de leur infliger des blessures ou des souffrances inutiles;
- f) le transport est effectué sans retard jusqu'au lieu de destination et les conditions de bien-être des animaux sont régulièrement contrôlées et maintenues de façon appropriée;
- g) une surface au sol et une hauteur suffisantes sont prévues pour les animaux, compte tenu de leur taille et du voyage prévu;
- h) de l'eau, de la nourriture et des périodes de repos sont proposés aux animaux à intervalles réguliers et sont adaptés, en qualité et en quantité, à leur espèce et à leur taille.

CHAPITRE II

ORGANISATEURS, TRANSPORTEURS, DÉTENTEURS ET CENTRES DE RASSEMBLEMENT

Article 4

Documents de transport

1. Seules sont habilitées à transporter des animaux les personnes détenant à bord du moyen de transport les documents indiquant:
 - a) l'origine des animaux et leur propriétaire;
 - b) le lieu de départ;
 - c) la date et l'heure du départ;
 - d) le lieu de destination prévu;
 - e) la durée escomptée du voyage prévu.
2. Le transporteur fournit à l'autorité compétente, à sa demande, les documents visés au paragraphe 1.

Article 5

Obligations de planification concernant le transport des animaux

1. Nul ne peut conclure un contrat pour le transport d'animaux ou sous-traiter un tel transport si ce n'est avec un transporteur titulaire d'une autorisation conformément à l'article 10, paragraphe 1, ou à l'article 11, paragraphe 1.
2. Les transporteurs désignent une personne physique responsable du transport et veillent à ce que les informations

relatives à la planification, à l'exécution et à l'achèvement de la partie du voyage placée sous leur supervision puissent être obtenues à tout moment.

3. Les organisateurs s'assurent, pour chaque voyage, que:

- a) le bien-être des animaux n'est pas compromis en raison d'une coordination insuffisante des différentes parties du voyage et qu'il est tenu compte des conditions météorologiques, et
- b) qu'une personne physique est chargée de fournir à l'autorité compétente, à tout moment, les informations relatives à l'organisation, à l'exécution et à l'achèvement du voyage.

4. Dans le cas de voyages de longue durée, entre États membres et en provenance et à destination de pays tiers, d'équidés domestiques autres que des équidés enregistrés et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, les transporteurs et les organisateurs se conforment aux dispositions relatives au carnet de route qui figurent à l'annexe II.

Article 6

Transporteurs

1. Seules sont habilitées à agir en qualité de transporteur les personnes titulaires d'une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément à l'article 10, paragraphe 1, ou, pour les voyages de longue durée, conformément à l'article 11, paragraphe 1. Une copie de l'autorisation est mise à la disposition de l'autorité compétente lors du transport des animaux.
2. Les transporteurs communiquent à l'autorité compétente tout changement concernant les informations et documents visés à l'article 10, paragraphe 1, ou, pour les voyages de longue durée, à l'article 11, paragraphe 1, dans un délai de 15 jours ouvrables à partir de la date à laquelle ce changement est intervenu.
3. Les transporteurs transportent les animaux conformément aux spécifications techniques figurant à l'annexe I.
4. Les transporteurs confient la manipulation des animaux à du personnel ayant suivi une formation relative aux dispositions pertinentes des annexes I et II.

5. Seules sont habilitées à conduire ou à convoier un véhicule routier transportant des équidés domestiques, des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine ou des volailles les personnes détentrices d'un certificat d'aptitude professionnelle conformément à l'article 17, paragraphe 2. Ce certificat d'aptitude professionnelle est mis à disposition de l'autorité compétente lors du transport des animaux.

6. Les transporteurs veillent à ce qu'un convoyeur accompagne chaque lot d'animaux, sauf lorsque:

a) les animaux sont transportés dans des conteneurs sécurisés, correctement ventilés et contenant, au besoin, assez de nourriture et d'eau, dans des distributeurs ne pouvant se renverser, pour un voyage d'une durée deux fois supérieure à la durée prévue;

b) le conducteur exerce les fonctions de convoyeur.

7. Les paragraphes 1, 2, 4 et 5 ne s'appliquent pas aux personnes qui transportent des animaux sur une distance maximale de 65 km entre le lieu de départ et le lieu de destination.

8. Les transporteurs mettent à la disposition de l'autorité compétente du pays où les animaux sont transportés le certificat d'agrément visé à l'article 18, paragraphe 2, ou à l'article 19, paragraphe 2.

9. Les transporteurs qui transportent des équidés domestiques, à l'exception des équidés enregistrés, et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine pendant des voyages de longue durée par route utilisent un système de navigation tel que visé à l'annexe I, chapitre VI, point 4.2, à compter du 1^{er} janvier 2007 pour les moyens de transport par route en service pour la première fois et à compter du 1^{er} janvier 2009 pour tous les moyens de transport par route. Ils conservent les données obtenues par ce système de navigation pendant au moins trois ans et les mettent à la disposition de l'autorité compétente qui en fait la demande, en particulier lorsque les contrôles visés à l'article 15, paragraphe 4, sont effectués. Des dispositions d'application concernant le présent paragraphe peuvent être adoptées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

Article 7

Inspection préalable et agrément du moyen de transport

1. Le transport d'animaux par route pour un voyage de longue durée n'est autorisé que si le moyen de transport a été inspecté et qu'un agrément a été délivré conformément à l'article 18, paragraphe 1.

2. Le transport d'équidés domestiques et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine par voie maritime, sur une distance supérieure à dix milles marins, au départ d'un port de la Communauté n'est autorisé que si le navire de transport du bétail a été inspecté et qu'un certificat d'agrément a été délivré conformément à l'article 19, paragraphe 1.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent aussi aux conteneurs utilisés pour le transport par route ou par eau, pour des voyages de longue durée, d'équidés domestiques ou d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine ou porcine.

Article 8

Détenteurs

1. Les détenteurs d'animaux sur le lieu de départ, de transfert ou de destination veillent à ce que les spécifications techniques figurant à l'annexe I, chapitres I et III, point 1, soient respectées à l'égard des animaux transportés.

2. Les détenteurs contrôlent tous les animaux arrivant à un lieu de transit ou à un lieu de destination et établissent s'ils sont ou ont été soumis à un voyage de longue durée entre États membres et en provenance et à destination d'États tiers. Dans le cas d'un voyage de longue durée d'équidés domestiques, autres que des équidés enregistrés, et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, les détenteurs se conforment aux dispositions relatives au carnet de route qui figurent à l'annexe II.

Article 9

Centres de rassemblement

1. Les opérateurs des centres de rassemblement veillent à ce que les animaux soient traités conformément aux spécifications techniques figurant à l'annexe I, chapitres I et III, point 1.

2. En outre, les opérateurs des centres de rassemblement agréés conformément à la législation vétérinaire communautaire:

a) ne confient la manipulation des animaux qu'à un personnel ayant suivi des cours de formation relative aux spécifications techniques pertinentes de l'annexe I;

b) informent régulièrement les personnes admises dans le centre de rassemblement des devoirs et obligations leur incombant en vertu du présent règlement, ainsi que des sanctions applicables en cas d'infraction;

c) tiennent en permanence à la disposition des personnes admises dans le centre de rassemblement les coordonnées de l'autorité compétente à laquelle toute infraction éventuelle aux dispositions du présent règlement doit être signalée;

d) prennent, en cas de non-respect du présent règlement par toute personne présente dans le centre de rassemblement, et sans préjudice des mesures éventuelles prises par l'autorité compétente, les mesures nécessaires pour remédier au non-respect observé et pour empêcher qu'une telle situation se reproduise;

e) adoptent, supervisent et mettent en œuvre le règlement intérieur nécessaire afin de garantir le respect des points a) à d).

CHAPITRE III

DEVOIRS ET OBLIGATIONS DES AUTORITÉS COMPÉTENTES*Article 10***Exigences concernant l'autorisation du transporteur**

1. L'autorité compétente délivre des autorisations aux transporteurs pour autant:
 - a) que les demandeurs soient installés ou, dans le cas de demandeurs installés dans un pays tiers, représentés dans l'État membre dans lequel la demande d'autorisation est présentée;
 - b) que les demandeurs aient démontré qu'ils disposaient d'un personnel, d'équipements et de procédures opérationnelles suffisants et appropriés pour pouvoir se conformer au présent règlement, y compris, le cas échéant, des guides de bonnes pratiques;
 - c) que les demandeurs ou leurs représentants ne sont pas connus pour avoir commis des infractions graves à la législation communautaire ou à la législation nationale sur la protection des animaux au cours des trois années précédant la date de la demande. La présente disposition ne s'applique pas si le demandeur prouve de manière satisfaisante à l'autorité compétente qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter d'autres infractions.
2. L'autorité compétente délivre les autorisations prévues au paragraphe 1 conformément au modèle figurant à l'annexe III, chapitre I. Ces autorisations sont valables au maximum cinq ans à compter de la date de délivrance et ne sont pas valables pour les voyages de longue durée.

*Article 11***Exigences concernant les autorisations des transporteurs effectuant des voyages de longue durée**

1. L'autorité compétente délivre des autorisations, sur demande, aux transporteurs effectuant des voyages de longue durée pour autant que:
 - a) ceux-ci satisfassent aux dispositions de l'article 10, paragraphe 1;
 - b) les demandeurs aient fourni les documents suivants:
 - i) des certificats d'aptitude professionnelle valables pour les conducteurs et les convoyeurs, conformément aux dispositions de l'article 16, paragraphe 2, pour tous les conducteurs et les convoyeurs devant effectuer des voyages de longue durée;
 - ii) des certificats d'agrément valables, conformément aux dispositions de l'article 17, paragraphe 2, pour tous les moyens de transport par route devant être utilisés pour des voyages de longue durée;

iii) des précisions sur les procédures permettant aux transporteurs de suivre et d'enregistrer les mouvements des véhicules routiers placés sous leur responsabilité et de joindre en permanence les conducteurs concernés durant les voyages de longue durée;

iv) les plans d'urgence prévus en cas d'urgence.

2. Aux fins du paragraphe 1, point b), sous iii), les transporteurs qui transportent, pendant des voyages de longue durée, des équidés domestiques autres que des équidés enregistrés et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine prouvent qu'ils utilisent le système de navigation visé à l'article 6, paragraphe 9:

a) pour les moyens de transport par route pour la première fois en service, à compter du 1^{er} janvier 2007;

b) pour tous les moyens de transport par route, à compter du 1^{er} janvier 2009.

3. L'autorité compétente délivre ces autorisations conformément au modèle figurant à l'annexe III, chapitre II. Ces autorisations sont valables au maximum cinq ans à compter de la date de délivrance pour tous les voyages, y compris ceux de longue durée.

*Article 12***Limitation des demandes d'autorisation**

Les transporteurs ne demandent pas d'autorisation au titre de l'article 10 ou 11 auprès de plus d'une autorité compétente, ni dans plus d'un État membre.

*Article 13***Délivrance d'autorisations par l'autorité compétente**

1. L'autorité compétente peut limiter le champ d'application d'une autorisation visée à l'article 10, paragraphe 1, ou, pour les voyages de longue durée, à l'article 11, paragraphe 1, en fonction de critères pouvant être vérifiés au cours du transport.

2. L'autorité compétente délivre chaque autorisation visée à l'article 10, paragraphe 1, ou pour les voyages de longue durée, à l'article 11, paragraphe 1, avec un numéro unique dans l'État membre. L'autorisation est rédigée dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance et en anglais lorsque le transporteur est susceptible d'exercer ses activités dans un autre État membre.

3. L'autorité compétente enregistre les autorisations visées à l'article 10, paragraphe 1, ou à l'article 11, paragraphe 1, d'une manière qui permet à l'autorité compétente d'identifier rapidement les transporteurs, en particulier en cas de non-respect des exigences du présent règlement.

4. L'autorité compétente enregistre les autorisations délivrées conformément à l'article 11, paragraphe 1, dans une base de données électronique. Le nom du transporteur et le numéro de l'autorisation sont rendus accessibles au public durant la période de validité de l'autorisation. Sous réserve des règles communautaires et nationales relatives à la protection de la vie privée, l'accès du public aux autres données concernant les autorisations des transporteurs est accordé par les États membres. La base de données comprend également les décisions notifiées en application de l'article 26, paragraphe 4, point c), et de l'article 26, paragraphe 6.

Article 14

Contrôles à effectuer et autres mesures en rapport avec le carnet de route à prendre par l'autorité compétente avant des voyages de longue durée

1. Dans le cas de voyages de longue durée, entre États membres et en provenance et à destination de pays tiers, d'équidés domestiques et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, l'autorité compétente du lieu de départ:

- a) procède à des contrôles appropriés pour vérifier que:
 - i) les transporteurs mentionnés dans le carnet de route disposent des autorisations de transporteur correspondantes valables, des certificats d'agrément valables pour les moyens de transport devant être utilisés pour des voyages de longue durée et des certificats d'aptitude professionnelle valables pour les conducteurs et les convoyeurs;
 - ii) le carnet de route présenté par l'organisateur est réaliste et permet de penser que le transport est conforme au présent règlement;
- b) exige, lorsque le résultat des contrôles visés au point a) n'est pas satisfaisant, que l'organisateur modifie les arrangements du voyage de longue durée prévu, de manière que celui-ci soit conforme au présent règlement;
- c) lorsque le résultat des contrôles visés au point a) est satisfaisant, cache le carnet de route;
- d) communique dès que possible les modalités des voyages de longue durée prévus mentionnés dans le carnet de route à l'autorité compétente du lieu de destination, du point de sortie ou du poste de contrôle au moyen du système d'échange d'informations visé à l'article 20 de la directive 90/425/CEE.

2. Par dérogation au paragraphe 1, point c), le cachetage du carnet de route n'est pas requis pour les transports effectués au moyen du système visé à l'article 6, paragraphe 9.

Article 15

Contrôles à effectuer par l'autorité compétente à tout stade d'un voyage de longue durée

1. L'autorité compétente effectue à tout moment du voyage de longue durée des contrôles appropriés sur une base aléatoire ou ciblée afin de vérifier que les durées de voyage déclarées sont réalistes et que le voyage est conforme au présent règlement, et notamment que les temps de voyage et les périodes de repos respectent les limites fixées à l'annexe I, chapitre V.

2. En cas de voyage de longue durée entre les États membres et des pays tiers, les contrôles au lieu de départ relatifs à l'aptitude au transport, telle qu'elle est définie à l'annexe I, chapitre I, sont exécutés avant le chargement dans le cadre des contrôles sanitaires prévus dans la législation vétérinaire communautaire correspondante, dans les délais prévus par cette législation.

3. Si le lieu de destination est un abattoir, les contrôles prévus au paragraphe 1 peuvent être exécutés dans le cadre de l'inspection relative au bien-être des animaux visée dans le règlement (CE) n° 854/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant les règles spécifiques d'organisation des contrôles officiels concernant les produits d'origine animale destinés à la consommation humaine ⁽¹⁾.

4. Les données relatives aux mouvements des moyens de transport par route enregistrées par le système de navigation peuvent, le cas échéant, être utilisées pour effectuer ces contrôles.

Article 16

Formation du personnel et équipement de l'autorité compétente

L'autorité compétente veille à ce que son personnel soit dûment formé et équipé pour vérifier les données enregistrées par:

- l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, ainsi que le prévoit le règlement (CEE) n° 3821/85;
- le système de navigation.

Article 17

Cours de formation et certificat d'aptitude professionnelle

1. Aux fins de l'article 6, paragraphe 4, et de l'article 9, paragraphe 2, point a), le personnel des transporteurs et des centres de rassemblement a accès à des cours de formation.

⁽¹⁾ JO L 226 du 25.6.2004, p. 83.

2. Le certificat d'aptitude professionnelle des conducteurs et des convoyeurs de véhicules routiers transportant des équidés domestiques, ou des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine ou des volailles, tel qu'il est visé à l'article 6, paragraphe 5, est accordé conformément à l'annexe IV. Le certificat d'aptitude professionnelle est établi dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance et en anglais lorsque le conducteur ou le convoyeur est susceptible d'exercer ses activités dans un autre État membre. Le certificat d'aptitude professionnelle est délivré par l'autorité compétente ou l'organisme désigné à cette fin par les États membres et conformément au modèle figurant à l'annexe III, chapitre III. Le champ d'application dudit certificat d'aptitude professionnelle peut être limité à une espèce spécifique ou à un groupe d'espèces.

Article 18

Certificat d'agrément des moyens de transport par route

1. L'autorité compétente ou l'organisme désigné par l'État membre accorde, sur demande, un certificat d'agrément pour les moyens de transport par route utilisés pour des voyages de longue durée, sous réserve que ces moyens de transport:

- a) ne fassent pas l'objet d'une demande présentée à une autre autorité compétente dans le même ou dans un autre État membre, ou d'un agrément délivré par ladite autorité;
- b) aient fait l'objet d'une inspection de l'autorité compétente ou de l'organisme désigné par l'État membre et aient été jugés conformes aux exigences de l'annexe I, chapitres II et VI, applicables à la conception, à la construction et à l'entretien des moyens de transport par route utilisés pour les voyages de longue durée.

2. L'autorité compétente ou l'organisme désigné par l'État membre délivre chaque certificat avec un numéro unique dans l'État membre et conformément au modèle figurant à l'annexe III, chapitre IV. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance et en anglais. Les certificats sont valables pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date de délivrance et cessent d'être valables dès que les moyens de transport sont modifiés ou réaménagés d'une manière qui porte atteinte au bien-être des animaux.

3. L'autorité compétente enregistre les certifications d'agrément des moyens de transport par route utilisés pour des voyages de longue durée dans une base de données électronique d'une manière permettant leur identification rapide par les autorités compétentes dans tous les États membres, en particulier en cas de non-respect des exigences du présent règlement.

4. Les États membres peuvent accorder des dérogations aux dispositions du présent article et aux dispositions du chapitre V, point 1.4 b), et du chapitre VI de l'annexe I concernant les moyens de transport par route pour des voyages dont la durée nécessaire pour atteindre la destination finale n'excède pas 12 heures.

Article 19

Certificat d'agrément des navires de transport du bétail

1. L'autorité compétente ou l'organisme désigné par l'État membre délivre, sur demande, un certificat d'agrément pour un navire de transport du bétail, sous réserve que ce navire:

- a) soit exploité à partir de l'État membre où la demande est formulée;
- b) ne fasse pas l'objet d'une demande présentée à une autre autorité compétente dans le même ou un autre État membre, ou d'un agrément délivré par ladite autorité;
- c) ait fait l'objet d'une inspection de l'autorité compétente ou de l'organisme désigné par l'État membre et ait été jugé conforme aux exigences de l'annexe I, chapitre IV, section 1, applicables à la construction et à l'équipement des navires de transport du bétail.

2. L'autorité compétente ou l'organisme désigné par l'État membre délivre chaque certificat avec un numéro unique dans l'État membre. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance et en anglais. Les certificats sont valables pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date de délivrance et cessent d'être valables dès que les moyens de transport sont modifiés ou réaménagés d'une manière qui porte atteinte au bien-être des animaux.

3. L'autorité compétente enregistre les navires agréés destinés au transport du bétail d'une manière permettant leur identification rapide, en particulier en cas de non-respect du présent règlement.

4. L'autorité compétente enregistre les certifications d'agrément des navires de transport de bétail dans une base de données électronique d'une manière permettant leur identification rapide, en particulier en cas de non-respect des exigences du présent règlement.

Article 20

Inspection du navire de transport du bétail lors du chargement et du déchargement

1. L'autorité compétente inspecte les navires de transport du bétail avant le chargement des animaux afin de vérifier notamment que:

- a) le navire de transport du bétail est construit et équipé pour la quantité et le type d'animaux à transporter;

- b) les compartiments où les animaux seront logés sont maintenus en bon état;
- c) l'équipement visé à l'annexe I, chapitre IV, est maintenu en bon état de fonctionnement.

2. L'autorité compétente inspecte ce qui suit avant et pendant toute opération de chargement/déchargement des navires de transport du bétail afin de s'assurer que:

- a) les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage;
- b) les opérations de chargement/déchargement sont menées dans le respect des dispositions de l'annexe I, chapitre III;
- c) les mesures d'approvisionnement en nourriture et en eau sont conformes aux dispositions de l'annexe I, chapitre IV, section 2.

Article 21

Contrôles aux points de sortie et aux postes d'inspection frontaliers

1. Sans préjudice des contrôles prévus à l'article 2 du règlement (CE) n° 639/2003, lorsque les animaux sont présentés aux points de sortie ou aux postes d'inspection frontaliers, des vétérinaires officiels des États membres vérifient que les animaux sont transportés dans le respect des dispositions du présent règlement, et notamment:

- a) que les transporteurs ont présenté une copie d'une autorisation valable conformément à l'article 10, paragraphe 1, ou, pour les voyages de longue durée, à l'article 11, paragraphe 1;
- b) que les conducteurs et les convoyeurs de véhicules routiers transportant des équidés domestiques, des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine, et porcine ou des volailles ont présenté un certificat d'aptitude professionnelle valable conformément à l'article 17, paragraphe 2;
- c) que les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage;
- d) que les moyens de transport par lesquels les animaux devront continuer leur voyage respectent les dispositions de l'annexe I, chapitre II et, le cas échéant, chapitre VI;
- e) qu'en cas d'exportation, les transporteurs ont apporté la preuve que le voyage entre le lieu de départ et le premier lieu de déchargement dans le pays de destination finale respecte tout accord international énoncé à l'annexe V applicable dans les pays tiers concernés;
- f) si des équidés domestiques et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine ont été ou doivent être transportés pendant de longues durées.

2. Dans le cas de voyages de longue durée d'équidés domestiques et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine,

caprine et porcine, des vétérinaires officiels des points de sortie et des postes d'inspection frontaliers effectuent et répertorient les vérifications mentionnées à la section 3 «Lieu de destination» du carnet de route à l'annexe II. Les données concernant ces contrôles et le contrôle visé au paragraphe 1 sont conservées par l'autorité compétente pendant une période minimale de trois ans à compter de la date desdits contrôles, y compris une copie de la feuille d'enregistrement ou de l'impression correspondante visée à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 si le véhicule est couvert par ce règlement.

3. Lorsque l'autorité compétente considère que les animaux ne sont pas aptes à achever leur voyage, ceux-ci sont déchargés, abreuvés et alimentés et peuvent se reposer.

Article 22

Retard en cours de transport

1. L'autorité compétente prend les mesures nécessaires afin d'éviter ou de réduire au minimum tout retard en cours de transport ou toute souffrance des animaux en cas de circonstance imprévisible empêchant l'application du présent règlement. L'autorité compétente veille à ce que des dispositions particulières soient prises sur le lieu des transferts, aux points de sortie et aux postes d'inspection frontaliers de manière à donner la priorité au transport des animaux.

2. L'acheminement des animaux ne doit être interrompu que si une telle mesure est indispensable au bien-être des animaux transportés ou pour des raisons de sécurité publique. Aucun retard injustifié ne doit avoir lieu entre la fin du chargement et le départ. Lorsque l'acheminement des animaux doit être interrompu pendant plus de deux heures, l'autorité compétente veille à ce que les dispositions appropriées soient prises afin que les animaux puissent recevoir des soins et, si nécessaire, être alimentés, abreuvés, déchargés et hébergés.

CHAPITRE IV

MISE EN APPLICATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 23

Mesures d'urgence en cas de non-respect des dispositions du présent règlement par les transporteurs

1. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une disposition du présent règlement n'est pas respectée, ou n'a pas été respectée, elle prend ou exige que la personne responsable des animaux prenne toute mesure nécessaire à la protection du bien-être des animaux.

Cette mesure ne doit pas être de nature à occasionner des souffrances inutiles ou supplémentaires aux animaux et elle est proportionnée à la gravité des risques encourus. L'autorité compétente récupère comme il se doit les frais découlant d'une telle mesure.

2. En fonction des circonstances individuelles, cette mesure peut comprendre:

- a) un changement de conducteur ou de convoyeur;
- b) la réparation temporaire du moyen de transport de manière à éviter tout risque de blessure immédiate chez les animaux;
- c) le transfert de la totalité ou d'une partie du lot vers un autre moyen de transport;
- d) le retour des animaux sur leur lieu de départ par l'itinéraire le plus direct ou l'autorisation de continuer jusqu'au lieu de destination par l'itinéraire le plus direct, selon ce qui correspond le mieux à l'intérêt du bien-être des animaux;
- e) le déchargement des animaux et leur hébergement dans un local adéquat où des soins appropriés leur sont dispensés jusqu'à la résolution du problème.

Lorsqu'il n'existe aucun autre moyen de préserver le bien-être de l'animal, il est procédé à une mise à mort ou à une euthanasie dans des conditions humaines.

3. Lorsqu'une mesure doit être prise conformément au paragraphe 1 en raison du non-respect des dispositions du présent règlement et qu'il est nécessaire de transporter les animaux en violation de certaines dispositions dudit règlement, l'autorité compétente délivre une autorisation de transport de ces animaux. L'autorisation identifie les animaux concernés et définit les conditions dans lesquelles ils peuvent être transportés jusqu'à que les dispositions du présent règlement soient pleinement respectées. Cette autorisation accompagne les animaux.

4. L'autorité compétente fait immédiatement le nécessaire pour que les mesures indispensables soient prises si la personne responsable de ces animaux ne peut être contactée ou ne respecte pas ses instructions.

5. Les décisions prises par les autorités compétentes et les motifs de ces décisions sont notifiés dans les plus brefs délais au transporteur ou à son représentant, ainsi qu'à l'autorité compétente qui a délivré l'autorisation visée à l'article 10, paragraphe 1, ou à l'article 11, paragraphe 1. Si nécessaire, les autorités compétentes fournissent une assistance au transporteur pour faciliter la mise en œuvre des mesures d'urgence requises.

Article 24

Assistance mutuelle et échange d'informations

1. Les règles et les procédures relatives à la communication de renseignements prévues dans la directive 89/608/CEE du Conseil ⁽¹⁾ sont applicables aux fins du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 351 du 2.12.1989, p. 34.

2. Dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre communique à la Commission les coordonnées d'un point de contact aux fins dudit règlement, y compris, le cas échéant, une adresse électronique, ainsi que toute mise à jour de ces informations. La Commission transmet les coordonnées du point de contact aux autres États membres dans le cadre du Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale.

Article 25

Sanctions

Les États membres établissent les règles concernant les sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur application. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission de ces dispositions, ainsi que de celles relatives à l'application de l'article 25 au plus tard le 5 juillet 2006, et ils lui communiquent sans délai toute modification ultérieure y afférente.

Article 26

Infractions et notification des infractions

1. Dans le cas d'infractions au présent règlement, l'autorité compétente prend les mesures spécifiques visées aux paragraphes 2 à 7.

2. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'un transporteur n'a pas observé les dispositions du présent règlement ou qu'un moyen de transport ne répond pas auxdites dispositions, elle le notifie sans délai à l'autorité compétente qui a délivré l'autorisation au transporteur ou le certificat d'agrément du moyen de transport et, lorsque le conducteur est impliqué dans le non-respect des exigences du présent règlement, à celle qui a délivré le certificat d'aptitude professionnelle du conducteur. Cette notification s'accompagne de tous les renseignements et documents utiles.

3. Lorsqu'une autorité compétente du lieu de destination constate que le voyage s'est déroulé en infraction au présent règlement, elle en informe sans délai l'autorité compétente du lieu de départ. Cette notification s'accompagne de tous les renseignements et documents utiles.

4. Lorsqu'une autorité compétente établit qu'un transporteur n'a pas respecté le présent règlement ou qu'un moyen de transport n'y est pas conforme ou qu'elle reçoit une notification visée au paragraphe 2 ou 3, le cas échéant, elle:

- a) exige du transporteur concerné qu'il fasse cesser les infractions constatées et mette sur pied des systèmes empêchant qu'elles ne se reproduisent;

b) soumet le transporteur concerné à des contrôles complémentaires, en particulier en exigeant la présence d'un vétérinaire lors du chargement des animaux;

c) suspend ou retire l'autorisation du transporteur ou le certificat d'agrément du moyen de transport concerné.

5. Dans le cas d'une infraction au présent règlement commise par un conducteur ou un convoyeur titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle prévu à l'article 17, paragraphe 2, l'autorité compétente peut suspendre ou retirer ledit certificat, notamment si l'infraction montre que le conducteur ou le convoyeur ne dispose pas des connaissances et des informations suffisantes pour transporter les animaux conformément aux dispositions du présent règlement.

6. Dans le cas d'infractions graves ou répétées au présent règlement, un État membre peut temporairement interdire au transporteur ou au moyen de transport concerné de transporter des animaux sur son territoire, même si le transporteur est autorisé ou le moyen de transport agréé par un autre État membre, sous réserve que toutes les possibilités offertes par l'assistance mutuelle et l'échange d'informations visés à l'article 24 aient été épuisées.

7. Les États membres veillent à ce que tous les points de contact visés à l'article 24, paragraphe 2, soient informés sans délai de toute décision arrêtée en application du paragraphe 4, point c), ou des paragraphes 5 ou 6 du présent article.

Article 27

Inspections et rapports annuels présentés par les autorités compétentes

1. L'autorité compétente vérifie que les exigences du présent règlement ont été respectées en procédant à des inspections non discriminatoires des animaux, des moyens de transport et des documents d'accompagnement. Ces inspections doivent être réalisées sur une proportion appropriée des animaux transportés chaque année à l'intérieur de chaque État membre et peuvent être effectuées en même temps que des contrôles destinés à d'autres fins. La proportion des inspections est augmentée s'il est établi que les dispositions du présent règlement n'ont pas été respectées. Les proportions ci-dessus sont déterminées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

2. Les États membres adressent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, un rapport annuel relatif aux inspections visées au paragraphe 1 qui ont été réalisées l'année précédente. Le rapport est accompagné d'une analyse des principales irrégularités constatées et d'un plan d'action destiné à y remédier.

Article 28

Contrôles sur place

Les experts vétérinaires de la Commission peuvent, en collaboration avec les autorités de l'État membre concerné et dans la mesure nécessaire pour garantir une application uniforme du présent règlement, procéder à des contrôles sur place conformément aux procédures prévues à l'article 45 du règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

Article 29

Guides de bonnes pratiques

Les États membres encouragent l'élaboration de guides de bonnes pratiques comprenant des conseils relatifs au respect des dispositions du présent règlement et, notamment, de son article 10, paragraphe 1. Ces guides sont élaborés au niveau national, entre plusieurs États membres, ou au niveau communautaire. La diffusion et l'utilisation des guides tant nationaux que communautaires sont encouragées.

CHAPITRE V

COMPÉTENCES D'EXÉCUTION ET COMITOLOGIE

Article 30

Modification des annexes et dispositions d'application

1. Les annexes du présent règlement sont modifiées par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, afin, notamment, de les adapter au progrès technologique et scientifique, à l'exception de l'annexe I, chapitre IV, et chapitre VI, point 3.1, de l'annexe II, sections 1 à 5, et des annexes III, IV, V et VI, qui peuvent être modifiées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

2. Les éventuelles modalités d'application du présent règlement peuvent être arrêtées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

3. Les certificats ou autres documents prévus par la législation vétérinaire communautaire relatifs aux animaux vivants peuvent être complétés selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, afin de tenir compte des exigences du présent règlement.

4. L'obligation d'être titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle conformément à l'article 6, paragraphe 5, peut être étendue aux conducteurs ou convoyeurs d'autres espèces domestiques selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

5. La Commission peut adopter une dérogation à l'annexe I, chapitre I, point 2, sous e), dans le cadre de mesures exceptionnelles de soutien du marché en raison de restrictions de mouvement découlant de mesures vétérinaires de lutte contre une maladie. Le comité mentionné à l'article 31 est informé des mesures adoptées.

⁽¹⁾ JO L 191 du 28.5.2004, p. 1.

6. Il est possible d'adopter des dérogations en ce qui concerne les conditions fixées pour les voyages de longue durée, afin de tenir compte de l'éloignement de certaines régions par rapport à la partie continentale du territoire de la Communauté, selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

7. Par dérogation au présent règlement, les États membres peuvent continuer d'appliquer les dispositions nationales en vigueur en ce qui concerne le transport, dans leurs régions ultrapériphériques, d'animaux originaires de ces régions ou y arrivant. Ils en informent la Commission.

8. Dans l'attente de l'adoption de dispositions détaillées pour les espèces qui ne sont pas expressément mentionnées dans les annexes, les États membres peuvent établir ou maintenir des règles nationales supplémentaires applicables au transport d'animaux de ces espèces.

Article 31

Comité

1. La Commission est assistée par le comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale institué par le règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'appliquent.

La période prévue par l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 32

Rapport

Dans un délai de quatre ans à partir de la date visée à l'article 37, deuxième alinéa, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'incidence du présent règlement sur le bien-être des animaux transportés et sur les courants d'échanges d'animaux vivants dans la Communauté. En particulier, ce rapport prend en compte des preuves scientifiques des besoins de bien-être des animaux, et le rapport sur la mise en œuvre du système de navigation, tel que visé à l'annexe I, chapitre VI, point 4.3, de même que les implications socio-économiques du présent règlement, y compris les aspects régionaux. Ce rapport est accompagné au besoin de propositions appropriées concernant les voyages de longue durée, notamment en matière de durée des trajets, de périodes de repos et de densités de chargement.

⁽¹⁾ JO L 31 du 1.2.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1642/2003 (JO L 245 du 29.9.2003, p. 4).

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 33

Abrogations

La directive 91/628/CEE et le règlement (CE) n° 411/98 sont abrogés à compter du 5 janvier 2007. Les références à la directive et au règlement abrogés s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 34

Modifications de la directive 64/432/CEE

La directive 64/432/CEE est modifiée comme suit:

1) L'article 11 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point suivant est inséré:

«ee) respecter les dispositions de la directive 98/58/CE et du règlement (CE) n° 1/2005 (*) qui leur sont applicables;

(*) JO L 3 du 5 janvier 2005.»

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'autorité compétente peut suspendre ou retirer l'agrément en cas de non-respect du présent article ou d'autres dispositions appropriées de la présente directive ou du règlement (CE) n° 1/2005 ou de la législation vétérinaire communautaire figurant à l'annexe A, chapitre I, de la directive 90/425/CEE (*). L'agrément peut être rétabli lorsque l'autorité compétente s'est assurée que le centre de rassemblement est entièrement conforme à toutes les dispositions appropriées visées au présent paragraphe.

(*) JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.»

2) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

1. Les États membres veillent à ce que les transporteurs remplissent les conditions additionnelles suivantes:

a) pour le transport d'animaux, ils doivent utiliser des moyens de transport qui soient:

i) construits de telle manière que les fèces, litières et fourrages ne puissent s'échapper ou s'écouler du véhicule; et

- ii) nettoyés et désinfectés à l'aide de désinfectants autorisés par l'autorité compétente, immédiatement après chaque transport d'animaux, ou de tout produit pouvant affecter la santé animale, et si nécessaire avant tout nouveau chargement d'animaux;
- b) ils doivent:
- i) soit avoir des installations de nettoyage et de désinfection appropriées approuvées par l'autorité compétente, y compris les lieux de stockage pour la litière et le fumier,
- ii) soit fournir la preuve que ces opérations sont effectuées par des tiers approuvés par l'autorité compétente.
2. Le transporteur doit, pour chaque véhicule utilisé pour le transport d'animaux, s'assurer de la tenue d'un registre contenant au minimum les informations suivantes, qui sont conservées pendant au moins trois ans:
- a) le lieu, la date et l'heure de chargement, ainsi que le nom ou la raison sociale et l'adresse de l'exploitation ou du centre de rassemblement où les animaux sont chargés;
- b) le lieu, la date et l'heure de livraison, ainsi que le nom ou la raison sociale et l'adresse du ou des destinataire(s);
- c) l'espèce et le nombre des animaux transportés;
- d) la date et le lieu de la désinfection;
- e) les détails des documents d'accompagnement, y compris le numéro;
- f) la durée prévue de chaque voyage.
3. Les transporteurs veillent à ce qu'à aucun moment, depuis le départ de l'exploitation ou du centre de rassemblement d'origine jusqu'à l'arrivée à destination, le lot ou les animaux n'entrent en contact avec des animaux d'un statut sanitaire inférieur.
4. Les États membres veillent à ce que les transporteurs respectent les dispositions prévues au présent article et se rapportant à la documentation appropriée qui doit accompagner les animaux.
5. Le présent article n'est pas applicable aux personnes transportant des animaux sur une distance maximale de 65 km entre le lieu de départ et le lieu de destination.
6. En cas de non-respect du présent article, les dispositions relatives aux infractions et aux notifications d'infractions prévues à l'article 26 du règlement (CE) n° 1/2005 sont applicables mutatis mutandis en ce qui concerne la santé des animaux.»

Article 35

Modification de la directive 93/119/CE

À l'annexe A de la directive 93/119/CE, partie II, le point 3 est remplacé par le texte suivant:

- «3. Les animaux doivent être déplacés avec ménagement. Les passages doivent être construits de façon à réduire à leur minimum les risques de blessure pour les animaux et être aménagés de manière à tirer parti de leur nature grégaire. Les instruments destinés à diriger les animaux ne doivent être utilisés qu'à cette fin et seulement pendant de courts moments. L'utilisation d'appareils soumettant les animaux à des chocs électriques doit, dans la mesure du possible, être évitée. En tout état de cause, ces appareils ne sont utilisés que pour des bovins adultes et des porcins adultes qui refusent de bouger et seulement lorsqu'ils ont de la place pour avancer. Les chocs ne doivent pas durer plus d'une seconde, doivent être convenablement espacés et ne doivent être appliqués que sur les muscles des membres postérieurs. Les chocs ne doivent pas être utilisés de façon répétée si l'animal ne réagit pas.»

Article 36

Modifications du règlement (CE) n° 1255/97

Le règlement (CE) n° 1255/97 est modifié comme suit:

- 1) Les termes «points d'arrêt» sont remplacés par les termes «postes de contrôle» dans l'ensemble du règlement.
- 2) À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les postes de contrôle sont des lieux où les animaux se reposent pendant au moins douze heures, conformément à l'annexe I, chapitre V, point 1.7 b), ou point 1.5, du règlement (CE) n° 1/2005 (*).
- (*) JO L 3 du 5 janvier 2005.»
- 3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

1. L'autorité compétente approuve et délivre un numéro d'agrément pour chaque poste de contrôle. Cet agrément peut être limité à une espèce particulière ou à certaines catégories d'animaux et d'états zoosanitaires. Les États membres notifient à la Commission la liste des postes de contrôle agréés ainsi que les mises à jour éventuelles.

Les États membres notifient également à la Commission les modalités d'application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, en particulier la période d'utilisation comme poste de contrôle et le double usage des locaux agréés.

2. La Commission établit la liste des postes de contrôle selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005, sur proposition de l'autorité compétente de l'État membre concerné.

3. Les États membres ne peuvent proposer des postes de contrôle qu'après que l'autorité compétente a vérifié qu'ils répondent aux exigences voulues et les a agréés. Aux fins de l'octroi de cet agrément, l'autorité compétente telle que définie à l'article 2, paragraphe 6, de la directive 90/425/CEE veille à ce que les postes de contrôle satisfassent à toutes les exigences visées à l'annexe I du présent règlement; en outre, ces postes de contrôle:

- a) sont situés dans une zone qui n'est pas soumise à une interdiction ou à une restriction conformément à la législation communautaire pertinente;
- b) sont placés sous le contrôle d'un vétérinaire officiel qui veille en particulier à ce que les dispositions du présent règlement soient respectées;
- c) fonctionnent dans le respect de toutes les règles communautaires pertinentes en matière de santé animale, de mouvement des animaux et de protection des animaux au moment de l'abattage;
- d) faire l'objet d'inspections régulières, au moins deux fois par an, en vue d'assurer que les conditions d'agrément restent remplies.

4. Un État membre doit, dans les cas graves, en particulier pour des raisons de santé ou de bien-être des animaux, suspendre l'utilisation d'un poste de contrôle situé sur son territoire. Il informe la Commission et les autres États membres de cette suspension, en la justifiant. La suspension de l'utilisation du poste de contrôle ne peut être levée qu'après notification de sa justification à la Commission et aux autres États membres.

5. Selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005, la Commission peut suspendre l'utilisation d'un poste de contrôle ou le supprimer de la liste si les contrôles effectués sur place par

les experts de la Commission, tels qu'ils sont visés à l'article 28 dudit règlement, font apparaître un non-respect de la législation communautaire applicable en la matière.»

4) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. L'autorité compétente du lieu de départ notifie le mouvement d'animaux passant par les postes de contrôle au moyen du système d'échange d'informations visé à l'article 20 de la directive 90/425/CEE.»

5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

1. Avant que les animaux ne quittent le poste de contrôle, le vétérinaire officiel ou tout vétérinaire désigné à cet effet par l'autorité compétente confirme sur le carnet de route visé à l'annexe II du règlement (CE) n° 1/2005 que les animaux sont aptes à poursuivre le voyage. Les États membres peuvent stipuler que les frais induits par le contrôle vétérinaire sont à la charge de l'opérateur concerné.

2. Les règles relatives à l'échange d'informations entre autorités nécessaire pour assurer le respect des exigences du présent règlement sont fixées selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005.»

6) L'article 6 bis est remplacé par le texte suivant:

«Article 6 bis

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, modifie le présent règlement afin, notamment, de l'adapter au progrès technologique et scientifique, exception faite des modifications à apporter à l'annexe afin de l'adapter à la situation zoonositaire, qui peuvent être adoptées selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil.»

7) À l'article 6 ter, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Article 6 ter

Les États membres appliquent les dispositions de l'article 25 du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil pour sanctionner toute violation des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour veiller à leur application.»

8) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«ANNEXE

CRITÈRES COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX POSTES DE CONTRÔLE»

b) la section A est remplacée par le texte suivant:

«A. MESURES SANITAIRES ET D'HYGIÈNE

1. Chaque poste de contrôle doit

a) être situé, conçu, construit et utilisé de manière à garantir un niveau de biosécurité suffisant pour prévenir la propagation de maladies infectieuses graves vers d'autres exploitations et entre lots d'animaux entrant successivement dans ces locaux;

b) être construit, équipé et utilisé de manière à garantir que les procédures de nettoyage et de désinfection puissent être appliquées. Un poste de lavage exclusivement destiné aux camions est mis à disposition sur place. Ces installations doivent fonctionner quelles que soient les conditions climatiques;

c) être nettoyé et désinfecté avant et après chaque utilisation selon les instructions du vétérinaire officiel.

2. Le personnel et les équipements qui entrent en contact avec les animaux hébergés sont exclusivement affectés aux locaux concernés, à moins qu'ils n'aient été soumis à une procédure de nettoyage et de désinfection après avoir été en contact avec les animaux ou les fèces ou l'urine de ces derniers. En particulier, la personne responsable du poste de contrôle fournit des équipements propres et des vêtements de protection qui sont réservés à l'usage exclusif de toute personne entrant dans le poste de contrôle et met à disposition les équipements appropriés pour leur nettoyage et leur désinfection.

3. Les litières sont évacuées lorsqu'un lot d'animaux quitte une enceinte et, après que les opérations de nettoyage et de désinfection prévues au point 1 c), ont été effectuées, sont remplacées par des litières fraîches.

4. Les litières, les fèces et l'urine des animaux ne sont enlevées des locaux que si elles ont fait l'objet d'un traitement approprié afin d'éviter la dissémination de maladies d'animaux.

5. Une période de vide sanitaire appropriée est respectée entre deux lots d'animaux successifs et, le cas échéant, adaptée selon que ces lots proviennent d'une région, d'une zone ou d'un compartiment similaire. En particulier, les postes de contrôle sont complètement vidés d'animaux pendant une

période d'au moins 24 heures après au maximum six jours d'utilisation, après que les opérations de nettoyage et de désinfection ont été effectuées, et avant l'arrivée de tout nouveau lot.

6. Avant d'accepter de nouveaux animaux, les postes de contrôle doivent:

a) avoir commencé les opérations de nettoyage et de désinfection dans les 24 heures suivant le départ de tous les animaux qui s'y trouvaient précédemment, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement;

b) n'avoir hébergé aucun animal tant que les opérations de nettoyage et de désinfection n'ont pas été achevées à la satisfaction du vétérinaire officiel.»

c) à la section B, le point 1, est remplacée par le texte suivant:

«1. Outre les dispositions prévues à l'annexe I, chapitres II et III, du règlement (CE) n° 1/2005 applicables aux moyens de transport pour le chargement et le déchargement des animaux, chaque poste de contrôle doit être doté d'équipements et d'installations adéquats pour charger et décharger les animaux des moyens de transport. En particulier, ces équipements et installations doivent être dotés d'un revêtement de sol non glissant et, si nécessaire, d'une protection latérale. Les ponts, rampes et passerelles doivent être équipés de parapets, de rambardes ou de tout autre moyen de protection empêchant les animaux de chuter. Les rampes de chargement et de déchargement doivent avoir une pente aussi faible que possible. Les couloirs doivent être dotés de revêtements de sol minimisant les risques de glissade et être conçus de façon à minimiser les risques de blessures pour les animaux. Il convient de veiller tout particulièrement à ce qu'il n'y ait aucun vide notable ou marche entre le plancher du véhicule et la rampe ou entre la rampe et le sol de l'aire de déchargement obligeant les animaux à sauter ou susceptible de les faire glisser ou trébucher.»

9) L'annexe II est supprimée.

Article 37

Entrée en vigueur et date d'application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 5 janvier 2007.

Toutefois, l'article 6, paragraphe 5, est applicable à partir du 5 janvier 2008.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 2004

Par le Conseil
Le président
C. VEERMAN

ANNEXE I

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

[visées à l'article 6, paragraphe 3, à l'article 8, paragraphe 1, et à l'article 9, paragraphe 1 et paragraphe 2, point a)]

CHAPITRE I

APTITUDE AU TRANSPORT

1. Seuls les animaux aptes à supporter le voyage prévu peuvent être transportés dans des conditions telles qu'ils ne puissent être blessés ou subir des souffrances inutiles.
2. Les animaux blessés ou présentant des faiblesses physiologiques ou un état pathologique ne sont pas considérés comme aptes à être transportés; c'est le cas en particulier si:
 - a) ils sont incapables de bouger par eux-mêmes sans souffrir ou de se déplacer sans assistance;
 - b) ils présentent une blessure ouverte grave ou un prolapsus;
 - c) il s'agit de femelles gravides qui ont passé au moins 90 % de la période de gestation prévue ou de femelles qui ont mis bas au cours de la semaine précédente;
 - d) il s'agit de mammifères nouveau-nés chez qui l'ombilic n'est pas encore complètement cicatrisé;
 - e) il s'agit de porcelets de moins de trois semaines, d'agneaux de moins d'une semaine et de veaux de moins de dix jours, sauf si la distance de transport est inférieure à 100 km;
 - f) il s'agit de chiens et de chats de moins de huit semaines, sauf lorsqu'ils sont accompagnés de leur mère;
 - g) il s'agit de cervidés en période de bois de velours.
3. Toutefois, les animaux malades ou blessés peuvent être considérés comme aptes au transport si:
 - a) il s'agit d'animaux légèrement blessés ou malades auxquels le transport n'occasionnerait pas de souffrances supplémentaires; en cas de doute, l'avis d'un vétérinaire sera demandé;
 - b) ils sont transportés aux fins de la directive 86/609/CEE du Conseil ⁽¹⁾, si la maladie ou la blessure font partie d'un programme de recherche;
 - c) ils sont transportés sous supervision vétérinaire aux fins ou à la suite d'un traitement ou d'un diagnostic vétérinaire. Toutefois, un tel transport n'est autorisé que s'il n'occasionne aucune souffrance ou mauvais traitement inutile aux animaux;
 - d) il s'agit d'animaux qui ont subi des interventions vétérinaires liées aux pratiques d'élevage, telles que l'écornage ou la castration, à condition que les plaies soient complètement cicatrisées.
4. Les animaux malades ou blessés en cours de transport doivent être isolés et recevoir des soins d'urgence le plus rapidement possible. Ils doivent recevoir les soins vétérinaires adéquats et, s'il est nécessaire de procéder d'urgence à leur abattage ou à leur mise à mort, il convient d'agir de manière à éviter toute souffrance inutile.
5. Les sédatifs ne doivent pas être utilisés chez les animaux qui vont être transportés, sauf en cas d'extrême nécessité pour assurer le bien-être des animaux et ils ne doivent être utilisés que sous le contrôle d'un vétérinaire.
6. Les femelles en lactation des espèces bovine, ovine et caprine qui ne sont pas accompagnées de leur progéniture doivent être traitées à des intervalles ne dépassant pas douze heures.
7. Les exigences prévues au point 2, sous c) et d), ne s'appliquent pas aux équidés enregistrés si le transport vise à améliorer la santé et les conditions de bien-être à la naissance ni aux poulains nouveau-nés accompagnés de leurs juments enregistrées, à condition que, dans les deux cas, les animaux soient accompagnés en permanence par un convoyeur qui s'occupe d'eux pendant le voyage.

⁽¹⁾ JO L 358 du 18.12.1986, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/65/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 230 du 16.9.2003, p. 32).

CHAPITRE II

MOYENS DE TRANSPORT

1. Dispositions applicables à tous les moyens de transport

- 1.1. Les moyens de transport, les conteneurs et leurs équipements doivent être conçus, construits, entretenus et utilisés de manière à:
- a) éviter les blessures et les souffrances et à assurer la sécurité des animaux;
 - b) protéger les animaux contre les intempéries, les températures extrêmes et les variations météorologiques défavorables;
 - c) être nettoyés et désinfectés;
 - d) éviter que les animaux ne puissent s'en échapper ou en tomber. Ils doivent pouvoir résister aux contraintes dues aux mouvements;
 - e) garantir le maintien d'une qualité et d'une quantité d'air appropriées à l'espèce transportée;
 - f) permettre un accès aux animaux afin de les inspecter et d'en prendre soin;
 - g) présenter un plancher antidérapant;
 - h) présenter un plancher antidérapant qui réduit au minimum les fuites d'urine ou de fèces;
 - i) fournir une source de lumière suffisante pour permettre d'inspecter les animaux ou de leur apporter des soins en cours de transport.
- 1.2. Un espace suffisant est prévu à l'intérieur du compartiment destiné aux animaux et à chacun des niveaux de ce compartiment afin de garantir une ventilation adéquate au-dessus de la tête des animaux lorsqu'ils sont debout dans leur position naturelle, sans qu'en aucun cas leurs mouvements naturels puissent être entravés.
- 1.3. Pour les animaux sauvages et pour les espèces autres que les équidés domestiques ou les animaux domestiques des espèces bovine, ovine et porcine le cas échéant, les documents ci-après accompagnent les expéditions d'animaux:
- a) un avis indiquant que les animaux sont sauvages, craintifs ou dangereux;
 - b) des instructions écrites concernant leur alimentation, leur abreuvement et tous les soins particuliers dont ils doivent faire l'objet.
- 1.4. Les séparations doivent être suffisamment solides pour supporter le poids des animaux. Les équipements doivent être conçus de manière à permettre des manœuvres rapides et faciles.
- 1.5. Les porcelets de moins de 10 kg, les agneaux de moins de 20 kg, les veaux de moins de six mois et les poulains de moins de quatre mois doivent disposer d'une litière adéquate ou d'une matière équivalente qui leur garantit un confort adapté à leur espèce, au nombre d'animaux transportés, à la durée du voyage et aux conditions météorologiques. Cette matière doit garantir une absorption adéquate de l'urine et des fèces.
- 1.6. Sans préjudice des règles communautaires ou nationales pour la sécurité des équipages et des passagers, si un transport par mer, par air ou par voie ferrée est prévu pour une durée supérieure à trois heures, un moyen de mise à mort approprié aux espèces transportées doit être à la disposition du convoyeur ou d'une personne à bord qui dispose des compétences adéquates pour y procéder humainement et efficacement.

2. Dispositions supplémentaires pour le transport par route ou par chemin de fer

- 2.1. Les véhicules dans lesquels les animaux sont transportés doivent être marqués clairement et de manière visible afin d'indiquer la présence d'animaux vivants, sauf lorsque les animaux sont transportés dans des conteneurs marqués conformément au point 5.1.
- 2.2. Les véhicules doivent transporter un équipement approprié pour le chargement et de déchargement.
- 2.3. Lors de la formation des trains et de toute autre manœuvre des wagons, toutes les précautions doivent être prises pour éviter les accostages violents d'un wagon transportant des animaux.

3. Dispositions supplémentaires pour le transport par transroulier

- 3.1. Avant le chargement sur un navire, le capitaine vérifie, lors du chargement des véhicules, que:
- sur les ponts fermés, le navire est équipé d'un système de ventilation forcée adéquat et qu'il dispose d'un système d'alarme et d'une source de courant supplémentaire adéquate en cas de défaillance;
 - sur les ponts découverts, ceux-ci sont adéquatement protégés de l'eau de mer.
- 3.2. Les véhicules routiers et les wagons doivent être munis d'un nombre suffisant de points d'attache conçus, placés et entretenus de façon adéquate, permettant d'assurer une fixation solide au navire. Les véhicules routiers et les wagons doivent être solidement attachés au navire avant le départ en mer afin d'éviter qu'ils soient déplacés par les mouvements du navire.

4. Dispositions supplémentaires pour le transport par air

- 4.1. Les animaux doivent être transportés dans des conteneurs, des enclos ou des stalles adaptés à leur espèce, conformes à la réglementation du transport des animaux vivants établie par l'Association du transport aérien international (IATA), dans la version visée à l'annexe VI.
- 4.2. Les animaux ne doivent être transportés que dans des conditions où la qualité de l'air, la température et la pression peuvent, pendant l'ensemble du voyage, être maintenues à des niveaux adaptés en fonction des espèces.

5. Dispositions supplémentaires pour le transport dans des conteneurs

- 5.1. Les conteneurs servant au transport d'animaux doivent être marqués clairement et de manière visible afin d'indiquer la présence d'animaux vivants et un signe doit indiquer la partie supérieure du conteneur.
- 5.2. Au cours du transport et des manipulations, les conteneurs doivent toujours être maintenus en position verticale et les secousses ou les heurts violents doivent être limités au maximum. Les conteneurs doivent être fixés de façon à éviter qu'ils ne soient déplacés par les mouvements du moyen de transport.
- 5.3. Les conteneurs de plus de 50 kg doivent être munis d'un nombre suffisant de points d'attache conçus, placés et entretenus de façon adéquate, permettant d'assurer une fixation solide au moyen de transport sur lequel ils vont être chargés. Les conteneurs doivent être fixés au moyen de transport avant le départ afin d'éviter qu'ils ne soient déplacés par les mouvements dudit moyen de transport.

CHAPITRE III

PRATIQUES DE TRANSPORT

1. Chargement, déchargement et manipulation

- 1.1. Il convient de tenir compte du besoin de certaines catégories d'animaux — par exemple, les animaux sauvages — d'être acclimatés au moyen de transport avant le voyage prévu.
- 1.2. Lorsque les opérations de chargement ou de déchargement durent plus de quatre heures, sauf pour les volailles:
- les équipements adéquats pour maintenir, alimenter et abreuver les animaux hors du moyen de transport sans qu'ils soient attachés doivent être disponibles;
 - les opérations doivent être supervisées par un vétérinaire agréé et il convient de prendre des précautions particulières pour garantir le maintien des conditions de bien-être des animaux durant ces opérations.

Équipements et procédures

- 1.3. Les équipements de chargement et de déchargement, y compris le revêtement de sol, doivent être conçus, construits, entretenus et utilisés de manière à:
- prévenir les blessures et les souffrances, à minimiser l'excitation et la détresse durant les déplacements des animaux et à garantir la sécurité des animaux. En particulier, les surfaces ne doivent pas être glissantes et des protections latérales doivent être prévues afin d'éviter que les animaux ne s'échappent;
 - être nettoyés et désinfectés.

- 1.4. a) La pente des rampes ne doit pas être supérieure à 20°, c'est-à-dire 36,4 % par rapport à l'horizontale, pour les porcins, les veaux et les chevaux et à 26° 34', c'est-à-dire 50 % par rapport à l'horizontale, pour les ovins et les bovins autres que les veaux. Lorsque leur pente est supérieure à 10°, c'est-à-dire 17,6 % par rapport à l'horizontale, les rampes doivent être pourvues d'un système, tel que des lattes transversales, qui permette aux animaux de grimper ou de descendre sans danger ou difficulté;
- b) les plates-formes élévatrices et les niveaux supérieurs doivent être pourvus de barrières de sécurité afin d'éviter que des animaux ne tombent ou ne s'échappent lors des opérations de chargement ou de déchargement.
- 1.5. Les marchandises transportées dans le même moyen de transport que des animaux doivent être placées de façon à ne pas causer de blessure, de souffrance ou de détresse aux animaux.
- 1.6. Il convient de prévoir un éclairage adéquat durant le chargement et de déchargement.
- 1.7. Lorsque les conteneurs dans lesquels se trouvent des animaux sont superposés dans le moyen de transport, les mesures nécessaires doivent être prises:
- a) pour éviter ou, dans le cas des volailles, des lapins et des animaux à fourrure, limiter les écoulements d'urine ou de fèces sur les animaux placés aux niveaux inférieurs;
- b) pour assurer la stabilité des conteneurs;
- c) pour ne pas gêner l'aération.

Traitement des animaux

- 1.8. Il est interdit:
- a) de frapper ou de donner des coups de pieds aux animaux;
- b) d'exercer des pressions à des endroits particulièrement sensibles du corps des animaux d'une manière qui leur cause des douleurs ou des souffrances inutiles;
- c) de suspendre les animaux par des moyens mécaniques;
- d) de soulever ou traîner les animaux par la tête, les oreilles, les cornes, les pattes, la queue ou la toison ou de les manipuler d'une manière qui leur cause des douleurs ou des souffrances inutiles;
- e) d'utiliser des aiguillons ou d'autres instruments pointus;
- f) de faire volontairement obstruction au passage d'un animal qui est guidé ou emmené dans tout lieu où des animaux sont manipulés.
- 1.9. L'utilisation d'appareils soumettant les animaux à des chocs électriques doit, dans la mesure du possible, être évitée. En tout état de cause, ces appareils ne sont utilisés que sur des bovins adultes et des porcins adultes qui refusent de bouger et seulement lorsqu'ils ont de la place pour avancer. Les chocs ne doivent pas durer plus d'une seconde, doivent être convenablement espacés et ne doivent être appliqués que sur les muscles de l'arrière-train. Les chocs ne doivent pas être utilisés de façon répétée si l'animal ne réagit pas.
- 1.10. Les marchés ou les centres de rassemblement doivent prévoir, le cas échéant, des dispositifs d'attache des animaux. Les animaux qui ne sont pas habitués à être attachés doivent rester libres. Les animaux doivent pouvoir s'abreuver.
- 1.11. Les animaux ne doivent pas être attachés par les cornes, les bois ou les boucles nasales ni avec les pattes liées ensemble. Les veaux ne doivent pas être muselés. Les équidés domestiques âgés de plus de huit mois doivent porter un licou durant le transport sauf dans le cas des chevaux non débouffés.

Lorsque les animaux doivent être attachés, il faut que les cordes, les liens et les autres moyens utilisés:

- a) soient suffisamment résistants pour ne pas se rompre dans des conditions de transport normales;
- b) permettent aux animaux, le cas échéant, de se coucher, de se nourrir et de s'abreuver;
- c) soient conçus de manière à éviter tout risque de strangulation ou de blessure et à permettre de libérer rapidement les animaux.

Séparation

1.12. Les animaux doivent être manipulés et transportés séparément lorsqu'il s'agit:

- a) d'animaux d'espèces différentes;
- b) d'animaux présentant des différences significatives de taille ou d'âge;
- c) de verrats ou d'étalons reproducteurs adultes;
- d) de mâles et de femelles arrivés à maturité sexuelle;
- e) d'animaux à cornes et d'animaux sans cornes;
- f) d'animaux hostiles les uns envers les autres;
- g) d'animaux attachés et d'animaux non attachés.

1.13. Les dispositions du point 1.12, sous a), b), c) et e), ne s'appliquent pas aux animaux qui ont été élevés en groupes compatibles, sont habitués les uns aux autres, lorsque la séparation serait source de détresse ou lorsqu'il s'agit de femelles accompagnées de petits qui dépendent d'elles.

2. En cours de transport

2.1. L'espace disponible doit respecter au minimum les chiffres fixés au chapitre VII en ce qui concerne les animaux et les moyens de transport mentionnés.

2.2 Les équidés domestiques, à l'exception des juments voyageant avec leurs poulains, doivent être transportés dans des stalles individuelles lorsque le véhicule est chargé sur un transroulier. Il peut être dérogé à la présente disposition en vertu des règles nationales à condition qu'elles soient notifiées par les États membres au Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale.

2.3 Les équidés ne doivent être transportés dans des véhicules à plusieurs ponts que si les animaux sont chargés sur le pont inférieur et qu'aucun animal n'est chargé sur le pont supérieur. La hauteur interne minimale des compartiments doit dépasser d'au moins 75 cm la hauteur au garrot de l'animal le plus grand.

2.4 Les équidés non déboutrés ne doivent pas être transportés par groupes de plus de quatre animaux.

2.5. Les points 1.10 à 1.13 s'appliquent mutatis mutandis aux moyens de transport.

2.6. Une ventilation suffisante pour répondre pleinement aux besoins des animaux doit être assurée, compte tenu, en particulier, du nombre et du type d'animaux à transporter et des conditions météorologiques attendues pendant le voyage. Les conteneurs doivent être placés de façon à ne pas gêner leur aération.

2.7. En cours de transport, les animaux doivent être approvisionnés en eau et en nourriture et bénéficier de périodes de repos adaptées à leur espèce et à leur âge, à des intervalles adéquats; il convient, en particulier, de se conformer aux dispositions du chapitre V. Sauf dispositions contraires, les mammifères et les oiseaux sont nourris au moins toutes les 24 heures et abreuvés au moins toutes les 12 heures. L'eau et les aliments doivent être de bonne qualité et être présentés aux animaux de façon à limiter les contaminations. Il convient de tenir dûment compte du fait que les animaux doivent s'habituer au mode d'alimentation et d'abreuvement.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES NAVIRES DE TRANSPORT DU BÉTAIL OU LES PORTE-CONTENEURS

SECTION 1

Exigences en matière de construction et d'équipement pour les navires de transport du bétail

1. La solidité des barres des enclos et des ponts doit être adaptée aux animaux transportés. Une société de classification agréée par l'autorité compétente doit vérifier les calculs de résistance des barres des enclos et des ponts lors de la construction ou lors de la conversion de navires de transport du bétail.

2. Il convient d'équiper les compartiments dans lesquels des animaux doivent être transportés d'un système de ventilation forcée pour renouveler le volume total d'air contenu dans cet espace selon les modalités qui suivent:

- a) 40 renouvellements d'air par heure si le compartiment est totalement clos et si la hauteur libre est inférieure ou égale à 2,30 mètres;

- b) 30 renouvellements d'air par heure si le compartiment est totalement clos et si la hauteur libre est supérieure à 2,30 mètres;
- c) 75 % de la capacité applicable susmentionnée si le compartiment n'est que partiellement clos.
3. La capacité de stockage ou de production d'eau douce doit être suffisante pour satisfaire aux exigences qui figurent au chapitre VI en ce qui concerne l'eau, compte tenu du nombre maximal et du type d'animaux qui doivent être transportés ainsi que de la durée maximale du voyage prévu.
4. Le système de distribution de l'eau douce doit permettre un approvisionnement continu en eau douce de tous les espaces occupés par des animaux et des réceptacles suffisants doivent être disponibles de façon à garantir à tous les animaux un accès aisé et constant à de l'eau douce. Un équipement de pompage alternatif doit être prévu afin d'assurer l'approvisionnement en eau en cas de défaillance du système primaire.
5. La capacité du système de drainage doit être suffisante pour drainer les fluides des enclos et des ponts en toutes circonstances. Les tuyaux et canaux de drainage doivent collecter les fluides dans des puits ou des cuves à partir desquels les eaux usées peuvent être évacuées à l'aide de pompes ou d'éjecteurs. Un équipement de pompage alternatif doit être prévu afin d'assurer le drainage en cas de défaillance du système primaire.
6. Les espaces occupés par des animaux et les passages et rampes menant à ces espaces doivent disposer d'une source d'éclairage suffisante. Un éclairage de secours doit être prévu en cas de défaillance de l'installation électrique principale. Le convoyeur doit avoir à sa disposition un nombre de lampes portatives suffisant pour lui permettre d'inspecter les animaux et de leur apporter des soins de manière adéquate.
7. Un système de lutte contre l'incendie doit être adéquatement installé dans tous les espaces occupés par des animaux et les équipements présents dans ces espaces doivent répondre aux normes les plus récentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) en matière de prévention, de détection et d'extinction des incendies.
8. Il convient de prévoir, dans la timonerie, un système de surveillance, de contrôle et d'alerte pour les systèmes ci-dessous, destinés aux animaux:
- a) la ventilation;
- b) l'approvisionnement en eau douce et le drainage;
- c) l'éclairage;
- d) la production d'eau douce, le cas échéant.
9. La source d'énergie principale doit être suffisante pour assurer une alimentation électrique continue des systèmes destinés aux animaux, visés aux points 2, 4, 5 et 6, dans des conditions normales de fonctionnement du navire de transport du bétail. La source d'énergie secondaire doit être suffisante pour remplacer la source d'énergie primaire pendant une période continue de trois jours.

SECTION 2

Approvisionnement en aliments et en eau sur les navires de transport du bétail ou sur les porte-conteneurs

Pour des voyages de plus de 24 heures, les navires de transport du bétail ou les porte-conteneurs acheminant des équidés domestiques et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine doivent transporter, à compter du départ, de la litière en quantité adéquate et des aliments et de l'eau en suffisance pour couvrir les besoins journaliers minimaux en aliments et en eau fixés dans le tableau n° 1 pour le voyage prévu, plus 25 % ou l'équivalent de trois jours d'approvisionnement supplémentaire en litière, en aliments et en eau, la quantité la plus grande étant retenue.

Tableau n° 1

Approvisionnement journalier minimal en aliments et en eau sur les navires de transport du bétail ou sur les porte-conteneurs

Catégorie	Aliments (en % du poids vif de l'animal)		Eau douce (litres par animal) (*)
	Fourrage	Aliments concentrés	
Bovins et équidés	2	1,6	45
Ovins	2	1,8	4
Porcins	—	3	10

(*) La quantité minimale d'eau qui figure dans la quatrième colonne peut être remplacée pour toutes les espèces par une quantité d'eau correspondant à 10 % du poids vif des animaux.

Le fourrage peut être remplacé par des aliments concentrés et inversement. Toutefois, il convient de tenir dûment compte du fait que certaines catégories d'animaux doivent s'habituer au changement d'aliments en fonction de leurs besoins métaboliques.

CHAPITRE V

INTERVALLES D'ABREUUREMENT, D'ALIMENTATION ET DURÉES DE VOYAGE ET DE REPOS

1. Équidés domestiques et animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine

- 1.1 Les exigences fixées à la présente section s'appliquent au transport des équidés domestiques à l'exclusion des équidés enregistrés, et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, à l'exception du transport aérien.
- 1.2 La durée de voyage des animaux des espèces visées au point 1.1 ne doit pas dépasser huit heures.
- 1.3 La durée de voyage maximale visée au point 1.2 peut être prolongée si les conditions supplémentaires prévues au chapitre VI sont remplies.
- 1.4 Lorsqu'un véhicule routier remplissant les conditions énoncées au point 1.3 est utilisé, les intervalles d'abreuvement et d'alimentation ainsi que les durées de voyage et de repos sont les suivants:
 - a) les veaux, agneaux, chevreaux et poulains non sevrés et qui reçoivent une alimentation lactée, ainsi que les porcelets non sevrés, doivent bénéficier, après neuf heures de transport, d'un temps de repos suffisant, d'au moins une heure, notamment pour être abreuvés et, si nécessaire, alimentés. Après ce temps de repos, le transport peut reprendre pour une période de neuf heures;
 - b) les porcs peuvent être transportés pendant une période maximale de vingt-quatre heures. Pendant le voyage, ils doivent disposer d'eau en permanence;
 - c) les équidés domestiques, peuvent être transportés pendant une période maximale de vingt-quatre heures. Pendant ce voyage, ils doivent être abreuvés et, si nécessaire, alimentés toutes les huit heures;
 - d) tous les autres animaux des espèces visées au point 1.1 doivent bénéficier, après quatorze heures de transport, d'un temps de repos suffisant, d'au moins une heure, notamment pour être abreuvés et, si nécessaire, alimentés. Après ce temps de repos, le transport peut reprendre pour une période de quatorze heures.
- 1.5 Après la durée de voyage fixée, les animaux doivent être déchargés, alimentés, abreuvés et bénéficier d'un temps de repos minimal de vingt-quatre heures.
- 1.6 Les animaux ne doivent pas être transportés par train si la durée maximale de voyage dépasse celle prévue au point 1.2. Toutefois, les durées de voyage prévues au point 1.4 sont d'application si les conditions prévues aux points 1.3 et 1.4, à l'exception des périodes de repos, sont respectées.
- 1.7
 - a) Les animaux ne doivent pas être transportés par mer si la durée maximale de voyage dépasse celle prévue au point 1.2, sauf si les conditions prévues aux points 1.3 et 1.4, à l'exception des durées de voyages et des périodes de repos, sont respectées.
 - b) En cas de transport maritime reliant de manière régulière et directe deux points géographiques de la Communauté, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux, une durée de repos de douze heures doit être prévue pour les animaux après leur débarquement au port de destination ou à proximité, sauf si la durée du transport maritime permet d'intégrer le voyage dans le schéma général des points 1.2 à 1.4.
- 1.8 Les durées de voyage visées aux points 1.3, 1.4 et 1.7 b) peuvent être prolongées de deux heures dans l'intérêt des animaux, compte tenu en particulier de la proximité du lieu de destination.
- 1.9 Sans préjudice des dispositions des points 1.3 à 1.8, les États membres sont autorisés à prévoir une durée de transport maximale de huit heures non reconductible pour les transports d'animaux destinés à l'abattage effectués exclusivement à partir d'un point de départ jusqu'à un point de destination situés sur leur propre territoire.

2. Autres espèces

- 2.1 Pour les volailles, les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, de la nourriture et de l'eau adaptées doivent être disponibles en quantité suffisante, excepté dans le cas d'un voyage durant moins de:
 - a) douze heures sans tenir compte du temps de chargement et de déchargement, ou
 - b) vingt-quatre heures pour les poussins de toutes les espèces, à condition que ce voyage s'achève dans un délai de soixante-douze heures à compter de l'éclosion.

- 2.2 Lors du transport de chiens et de chats, ceux-ci doivent être alimentés à des intervalles ne dépassant pas vingt-quatre heures et abreuvés à des intervalles ne dépassant pas huit heures. Il convient de prévoir des instructions écrites précises concernant leur alimentation et leur abreuvement.
- 2.3 Lors du transport d'espèces autres que celles visées au point 2.1 ou 2.2, il convient de respecter les instructions écrites relatives à leur alimentation et à leur abreuvement et de tenir compte des soins particuliers éventuellement requis.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VOYAGES DE LONGUE DURÉE D'ÉQUIDÉS DOMESTIQUES ET D'ANIMAUX DOMESTIQUES DES ESPÈCES BOVINE, OVINE, CAPRINE ET PORCINE

1. Pour tous les voyages de longue durée

Toit

- 1.1. Le moyen de transport doit être équipé d'un toit de couleur claire et est isolé de manière adéquate.

Plancher et litière

- 1.2. Les animaux doivent bénéficier d'une litière adaptée ou d'une matière équivalente qui leur garantit un confort adapté à leur espèce, au nombre d'animaux transportés, à la durée du voyage et aux conditions météorologiques. Cette matière doit garantir une absorption adéquate de l'urine et des fèces.

Aliments

- 1.3. De la nourriture adaptée doit être prévue dans le moyen de transport en quantité suffisante pour satisfaire les besoins alimentaires des animaux transportés durant le voyage. Les aliments doivent être protégés des intempéries et des contaminants tels que la poussière, le carburant, les gaz d'échappement, les urines des animaux et le fumier.
- 1.4. Si un équipement spécial est nécessaire pour nourrir les animaux, cet équipement doit être transporté dans le moyen de transport.
- 1.5. En cas d'utilisation d'un équipement servant à l'alimentation des animaux, tel que le prévoit le point 1.4, cet équipement doit être conçu de manière à ce qu'il puisse, le cas échéant, être attaché au moyen de transport afin qu'il ne soit pas renversé. Lorsque le moyen de transport est en mouvement et que l'équipement n'est pas utilisé, celui-ci doit être rangé à l'écart des animaux.

Séparations

- 1.6. Les équidés, à l'exception des juments voyageant avec leurs poulains, doivent être transportés dans des stalles individuelles.
- 1.7. Les moyens de transport doivent être équipés de séparations de façon à pouvoir créer des compartiments séparés, tout en assurant à tous les animaux un accès libre à l'eau.
- 1.8. Les séparations doivent être conçues de manière à ce qu'elles puissent être placées dans différentes positions; la taille des compartiments peut ainsi être adaptée aux besoins spécifiques, au type, à la taille et au nombre des animaux.

Critères minimaux pour certaines espèces

- 1.9. Pour les équidés domestiques et les animaux domestiques des espèces bovine et porcine, sauf s'ils sont accompagnés de leur mère, les voyages de longue durée ne sont autorisés que si:
- les équidés domestiques sont âgés de plus de quatre mois, à l'exception des équidés enregistrés,
 - les veaux sont âgés de plus de quatorze jours,
 - les porcins pèsent plus de 10 kg.
- Les chevaux non débouffés ne doivent pas être soumis à des voyages de longue durée.

2. Approvisionnement en eau pour le transport dans des conteneurs par route, par rail ou par mer

- 2.1. Le moyen de transport et les conteneurs maritimes sont équipés d'un système d'approvisionnement en eau qui permet au convoyeur de fournir instantanément de l'eau, à chaque fois que nécessaire lors du voyage, afin que chaque animal puisse s'abreuver.
- 2.2. Les équipements de distribution d'eau doivent être en bon état de fonctionnement et être conçus et placés de manière adaptée aux catégories d'animaux qui doivent être abreuvés à bord du véhicule.

- 2.3. La capacité totale des citernes d'eau doit être au moins égale à 1,5 % de la charge utile maximale de chaque moyen de transport. Les citernes d'eau doivent être conçues de manière à pouvoir être drainées et nettoyées après chaque voyage et être équipées d'un système permettant de vérifier le niveau d'eau. Elles doivent être reliées à des dispositifs d'abreuvement situés à l'intérieur des compartiments et être maintenues en bon état de fonctionnement.
- 2.4. Une dérogation au point 2.3 peut s'appliquer aux conteneurs maritimes utilisés exclusivement sur les navires qui les approvisionnent en eau à partir de leurs propres citernes.

3. Ventilation pour les moyens de transport par route et contrôle de la température

- 3.1. Les systèmes de ventilation dans les moyens de transport par route doivent être conçus, construits et entretenus de telle manière qu'à tout moment du voyage, que le moyen de transport soit à l'arrêt ou en mouvement, ils soient en mesure de maintenir la température dans une fourchette de 5° C à 30° C à l'intérieur du moyen de transport, pour tous les animaux, avec une tolérance de plus ou moins 5° C, en fonction de la température extérieure.
- 3.2. Le système de ventilation doit pouvoir assurer une bonne répartition grâce à un flux d'air minimal d'une capacité nominale de 60 m³/h/KN de charge utile. Il doit pouvoir fonctionner pendant au moins quatre heures, indépendamment du moteur du véhicule.
- 3.3. Les moyens de transport par route doivent être équipés d'un système de contrôle de la température, ainsi que d'un dispositif d'enregistrement de ces données. Des capteurs doivent être placés dans les parties du camion qui, en fonction de ses caractéristiques, sont susceptibles d'être exposées aux pires conditions climatiques. Les données de température ainsi enregistrées sont datées et mises à la disposition de l'autorité compétente, à sa demande.
- 3.4. Les moyens de transport par route doivent être équipés d'un système d'alerte destiné à avertir le conducteur lorsque la température dans les compartiments où se trouvent des animaux atteint la limite maximale ou minimale.
- 3.5. La Commission élabore avant le 31 juillet 2005, sur la base d'un avis de l'Autorité européenne de sécurité des aliments, un rapport accompagné d'un projet de mesures appropriées visant à fixer des températures minimales et maximales pour les animaux transportés qui seront adoptées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, en tenant compte des températures qui prévalent dans certaines régions de la Communauté aux conditions climatiques particulières.

4. Système de navigation

- 4.1. Les moyens de transport par route doivent être équipés, à partir du 1^{er} janvier 2007 pour les moyens de transport en service pour la première fois et à partir du 1^{er} janvier 2009 pour tous les moyens de transport, du système de navigation approprié permettant d'enregistrer et de transmettre à l'autorité compétente, à sa demande, des informations en matière de positionnement. Ce système fournira des informations équivalentes à celles mentionnées dans le carnet de route visé à l'annexe II, section 4, ainsi que des informations relatives à l'ouverture et à la fermeture du volet de chargement.
- 4.2. La Commission soumet au Conseil, avant le 1^{er} janvier 2008, les résultats d'une étude des systèmes de navigation et, en ce qui concerne la capacité de cette technologie à fournir des services garantis aux fins du présent règlement.
- 4.3. La Commission soumet au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier 2010, un rapport sur la mise en place du système de navigation visé au point 4.2, accompagné des propositions qu'elle estimerait opportunes, visant notamment à définir des spécifications du système de navigation qui sera utilisé pour tous les moyens de transport. Le Conseil statue sur ces propositions à la majorité qualifiée.

CHAPITRE VII

DENSITÉS DE CHARGEMENT

Les espaces disponibles pour les animaux doivent être conformes au moins aux chiffres suivants:

A. Équidés domestiques

Transport par voie ferroviaire

Chevaux adultes	1,75 m ² (0,7 × 2,5 m) (*)
Jeunes chevaux (6-24 mois) (pour des voyages jusqu'à 48 heures)	1,2 m ² (0,6 × 2 m)
Jeunes chevaux (6-24 mois) (pour des voyages de plus de 48 heures)	2,4 m ² (1,2 × 2 m)
Poneys (moins de 144 cm)	1 m ² (0,6 × 1,8 m)
Poulains (0-6 mois)	1,4 m ² (1 × 1,4 m)

(*) La largeur standard utile des wagons est de 2,6 à 2,7 m.

Note: Durant les voyages de longue durée, les poulains et les jeunes chevaux doivent pouvoir se coucher.

Ces chiffres peuvent varier de 10 % au maximum pour les chevaux adultes et les poneys, et de 20 % au maximum pour les jeunes chevaux et les poulains, en fonction non seulement du poids et de la taille des chevaux, mais aussi de leur état physique, des conditions météorologiques et de la durée probable du trajet.

Transport par route

Chevaux adultes	1,75 m ² (0,7 × 2,5 m)
Jeunes chevaux (6-24 mois) (pour des voyages jusqu'à 48 heures)	1,2 m ² (0,6 × 2 m)
Jeunes chevaux (6-24 mois) (pour des voyages de plus de 48 heures)	2,4 m ² (1,2 × 2 m)
Poneys (moins de 144 cm)	1 m ² (0,6 × 1,8 m)
Poulains (0-6 mois)	1,4 m ² (1 × 1,4 m)

Note: Durant les longs voyages de longue durée, les poulains et les jeunes chevaux doivent pouvoir se coucher.

Ces chiffres peuvent varier de 10 % au maximum pour les chevaux adultes et les poneys, et de 20 % au maximum pour les jeunes chevaux et les poulains, en fonction non seulement du poids et de la taille des chevaux mais aussi de leur état physique, des conditions météorologiques et de la durée probable du trajet.

Transport par air

Densité de chargement des chevaux par rapport à la surface au sol

0-100 kg	0,42 m ²
100-200 kg	0,66 m ²
200-300 kg	0,87 m ²
300-400 kg	1,04 m ²
400-500 kg	1,19 m ²
500-600 kg	1,34 m ²
600-700 kg	1,51 m ²
700-800 kg	1,73 m ²

Transport par mer

Poids vif en kg	m ² /animal
200-300	0,90-1,175
300-400	1,175-1,45
400-500	1,45-1,725
500-600	1,725-2
600-700	2-2,25

B. Bovins

Transport par voie ferroviaire

Catégorie	Poids approximatif (en kg)	Surface en m ² /animal
Veaux d'élevage	55	0,30 à 0,40
Veaux moyens	110	0,40 à 0,70
Veaux lourds	200	0,70 à 0,95
Bovins moyens	325	0,95 à 1,30
Gros bovins	550	1,30 à 1,60
Très gros bovins	> 700	> 1,60

Ces chiffres peuvent varier en fonction non seulement du poids et de la taille des animaux, mais aussi de leur état physique, des conditions météorologiques et de la durée probable du trajet.

Transport par route

Catégorie	Poids approximatif (en kg)	Surface en m ² /animal
Veaux d'élevage	50	0,30 à 0,40
Veaux moyens	110	0,40 à 0,70
Veaux lourds	200	0,70 à 0,95
Bovins moyens	325	0,95 à 1,30
Gros bovins	550	1,30 à 1,60
Très gros bovins	> 700	> 1,60

Ces chiffres peuvent varier en fonction non seulement du poids et de la taille des animaux, mais aussi de leur état physique, des conditions météorologiques et de la durée probable du trajet.

Transport par air

Catégorie	Poids approximatif (en kg)	Surface en m ² /animal
Veaux	50	0,23
	70	0,28
Bovins	300	0,84
	500	1,27

Transport par mer

Poids vif en kg	m ² /animal
200-300	0,81-1,0575
300-400	1,0575-1,305
400-500	1,305-1,5525
500-600	1,5525-1,8
600-700	1,8-2,025

Il convient d'accorder 10 % d'espace en plus aux femelles pleines.

C. Ovins/caprins

Transport par voie ferroviaire

Catégorie	Poids en kg	Surface en m ² /animal
Moutons tondu	< 55	0,20 à 0,30
	> 55	> 0,30
Moutons non tondu	< 55	0,30 à 0,40
	> 55	> 0,40
Brebis en état de gestation avancée	< 55	0,40 à 0,50
	> 55	> 0,50

Catégorie	Poids en kg	Surface en m ² /animal
Chèvres	< 35	0,20 à 0,30
	35 à 55	0,30 à 0,40
	> 55	0,40 à 0,75
Chèvres en état de gestation avancée	< 55	0,40 à 0,50
	> 55	> 0,50

La surface au sol indiquée ci-dessus peut varier en fonction de la race, de la taille, de l'état physique et de la longueur de la toison des animaux, ainsi qu'en fonction des conditions météorologiques et de la durée du voyage.

Transport par route

Catégorie	Poids en kg	Surface en m ² /animal
Moutons tondus et agneaux à partir de 26 kg	< 55	0,20 à 0,30
	> 55	> 0,30
Moutons non tondus	< 55	0,30 à 0,40
	> 55	> 0,40
Brebis en état de gestation avancée	< 55	0,40 à 0,50
	> 55	> 0,50
Chèvres	< 35	0,20 à 0,30
	35 à 55	0,30 à 0,40
	> 55	0,40 à 0,75
Chèvres en état de gestation avancée	< 55	0,40 à 0,50
	> 55	> 0,50

La surface au sol indiquée ci-dessus peut varier en fonction de la race, de la taille, de l'état physique et de la longueur de la toison des animaux, ainsi qu'en fonction des conditions météorologiques et de la durée du voyage. À titre d'exemple, pour de petits agneaux, on peut prévoir une surface inférieure à 0,2 m² par animal.

Transport par air

Densité de chargement des moutons et des chèvres par rapport à la surface au sol

Poids moyen en kg	Surface au sol par mouton/chèvre (en m ²)
25	0,2
50	0,3
75	0,4

Transport par mer

Poids vif en kg	m ² /animal
20-30	0,24-0,265
30-40	0,265-0,290
40-50	0,290-0,315
50-60	0,315-0,34
60-70	0,34-0,39

D. Porcins*Transport par voie ferroviaire et transport par route*

Tous les porcs doivent au minimum pouvoir se coucher et se tenir debout dans leur position naturelle.

Pour permettre de remplir ces exigences minimales, la densité de chargement des porcs d'environ 100 kg en transport ne devrait pas dépasser 235 kg/m².

La race, la taille et l'état physique des porcs peuvent rendre nécessaire l'augmentation de la surface au sol minimale requise ci-dessus; celle-ci peut aussi être augmentée jusqu'à 20 % en fonction des conditions météorologiques et de la durée du voyage.

Transport par air

La densité de chargement devrait être assez élevée pour éviter les blessures au décollage, lors de turbulences ou à l'atterrissage, mais elle devrait toutefois permettre à chaque animal de se coucher. Le climat, la durée totale du voyage et l'heure d'arrivée devraient être pris en considération dans le choix de la densité de chargement.

Poids moyen	Surface au sol par porc
15 kg	0,13 m ²
25 kg	0,15 m ²
50 kg	0,35 m ²
100 kg	0,51 m ²

Transport par mer

Poids vif en kg	m ² /animal
10 ou moins	0,20
20	0,28
45	0,37
70	0,60
100	0,85
140	0,95
180	1,10
270	1,50

E. Volailles*Densités applicables au transport de volailles en conteneurs*

Il convient de prévoir les surfaces minimales au sol selon les modalités qui suivent:

Catégorie	Surface en cm ²
Poussins d'un jour	21-25 par poussin
Volailles autres que les poussins d'un jour: poids en kilos	Surface en cm ² par kg
< 1,6	180-200
1,6 à < 3	160
3 à < 5	115
> 5	105

Ces chiffres peuvent varier en fonction non seulement du poids et de la taille des oiseaux, mais aussi de leur état physique, des conditions météorologiques et de la durée probable du trajet.

ANNEXE II

CARNET DE ROUTE

[visé à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphe 1, points a) et c), et à l'article 21, paragraphe 2]

1. Toute personne prévoyant un voyage doit préparer, cacheter et signer toutes les pages du carnet de route conformément aux dispositions de la présente annexe.
2. Le carnet de route doit comporter les sections suivantes:
 - Section 1 — Planification;
 - Section 2 — Lieu de départ;
 - Section 3 — Lieu de destination;
 - Section 4 — Déclaration du transporteur;
 - Section 5 — Modèle de rapport d'anomalie.Les pages du carnet de route doivent être attachées.
Les modèles de chaque section figurent à l'appendice de la présente annexe.
3. L'organisateur doit:
 - a) doter chaque carnet de route d'un numéro distinctif à des fins d'identification;
 - b) veiller à ce que l'autorité compétente du lieu de départ reçoive, au plus tard deux jours ouvrables avant le moment du départ et dans les conditions définies par elles, une copie signée et dûment complétée, de la section 1 du carnet de route, excepté pour ce qui est des numéros du certificat vétérinaire;
 - c) suivre toutes les instructions données par l'autorité compétente en application de l'article 14, paragraphe 1;
 - d) veiller à ce que le carnet de route soit cacheté ainsi que le prévoit l'article 14, paragraphe 1.
 - e) veiller à ce que le carnet de route accompagne les animaux durant le voyage jusqu'au point de destination ou, en cas d'exportation vers un pays tiers, au moins jusqu'au point de sortie.
4. Les détenteurs sur le lieu de départ et, lorsque le lieu de destination est situé sur le territoire de la Communauté, les détenteurs sur le lieu de destination, doivent remplir et signer les sections pertinentes du carnet de route. Ils informent sans délai l'autorité compétente de leurs réserves éventuelles quant au respect des dispositions du présent règlement en utilisant le modèle fourni à la section 5.
5. Lorsque le lieu de destination se situe sur le territoire de la Communauté, les détenteurs sur le lieu de destination gardent le carnet de route, hormis la section 4, pour une période d'au moins trois ans à compter de la date d'arrivée sur le lieu de destination.
Le carnet de route est fourni à l'autorité compétente sur demande.
6. Lorsque le voyage a été entièrement accompli sur le territoire de la Communauté, le transporteur complète et signe la section 4 du carnet de route.
7. Si les animaux sont exportés vers un pays tiers, les transporteurs remettent le carnet de route au vétérinaire officiel au point de sortie.
En cas d'exportation, sous restitutions, de bovins vivants, il n'est pas nécessaire de remplir la section 3 du carnet de route si la législation agricole impose un rapport.
8. Le transporteur mentionné à la section 3 du carnet de route doit garder:
 - a) une copie du carnet de route rempli;
 - b) la feuille d'enregistrement ou l'impression correspondante visée à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 si le véhicule est couvert par ce règlement.Les documents visés aux points a) et b) sont mis à la disposition de l'autorité compétente qui a accordé l'autorisation au transporteur et, sur demande, à la disposition de l'autorité compétente du lieu de départ, dans un délai d'un mois à compter du moment où ils ont été remplis, et ils sont conservés par le transporteur pour une période d'au moins trois ans à compter de la date du contrôle.
Les documents visés au point a) sont renvoyés à l'autorité compétente du lieu de départ dans un délai d'un mois après la fin du voyage, à moins que les systèmes visés à l'article 6, paragraphe 9, n'aient été utilisés. Une version simplifiée du carnet de route et les lignes directrices applicables à la présentation des données visées à l'article 6, paragraphe 9, sont établies conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, lorsque les véhicules sont équipés du système mentionné à l'article 6, paragraphe 9.

Appendice

SECTION 1

PLANIFICATION

1.1. ORGANISATEUR Nom et adresse ^(a) ^(b)		1.2. Nom de la personne responsable du voyage		
		1.3. Téléphone/télécopie		
2. DURÉE TOTALE PRÉVUE (heures/jours)				
3.1. Lieu et pays de DÉPART		4.1. Lieu et pays de DESTINATION		
3.2. Date	3.3. Heure	4.2. Date	4.3. Heure	
5.1. Espèces	5.2. Nombre d'animaux	5.3. Numéro(s) du (des) certificat(s) vétérinaire(s)		
5.4. Poids total estimé du lot (en kg):		5.5. Espace total prévu pour le lot (en m ²):		
6. LISTE DES POINTS DE REPOS, DE TRANSFERT OU DE SORTIE PRÉVUS				
6.1. Nom des lieux où les animaux pourront se reposer ou seront transférés (y compris les points de sortie)	6.2. Arrivée		6.3. Durée (en heures)	6.4. Nom et n° d'autorisation du transporteur (s'il est distinct de l'organisateur)
	Date	Heure		
7. Le soussigné, organisateur, déclare par la présente être responsable de l'organisation du voyage susmentionné et avoir pris les dispositions adéquates pour préserver le bien-être des animaux tout au long de ce voyage, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil				
8. Signature de l'organisateur				

^(a) Organisateur: voir la définition figurant à l'article 2, point q), du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil.

^(b) Si l'organisateur est un transporteur, il convient de mentionner le numéro d'autorisation.

SECTION 2

LIEU DE DÉPART

1. DÉTENTEUR ^(a) sur le lieu de départ – Nom et adresse (s'il est distinct de l'organisateur mentionné à la section 1)		
2. Lieu et État membre de départ ^(b)		
3. Date et heure du premier chargement d'un animal ^(b)	4. Nombre d'animaux chargés ^(b)	5. Identification du moyen de transport
6. Le soussigné, détenteur des animaux sur le lieu de départ, déclare par la présente avoir été présent lors du chargement des animaux. À la connaissance du soussigné, au moment du chargement, les animaux susmentionnés étaient aptes au transport et les équipements et procédures de manipulation des animaux étaient conformes aux dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes.		
7. Signature du détenteur sur le lieu de départ		
8. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES AU DÉPART		
9. VÉTÉRINAIRE sur le lieu de départ (nom et adresse)		
10. Le soussigné, vétérinaire, déclare par la présente avoir contrôlé et approuvé le chargement des animaux susmentionnés. À la connaissance du soussigné, au moment du départ, ces animaux étaient aptes au transport et les moyens et pratiques de transport étaient conformes aux dispositions du règlement (CE) n° 1/2005.		
11. Signature du VÉTÉRINAIRE		

^(a) Détenteur: voir la définition figurant à l'article 2, point k), du règlement (CE) n° 1/2005.

^(b) En cas de différence par rapport à la section 1.

SECTION 3
LIEU DE DESTINATION

1. DÉTENTEUR sur le lieu de destination/ VÉTÉRINAIRE OFFICIEL – Nom et adresse ^(a)			
2. Lieu et État membre de destination/Point de contrôle ^(a)		3. Date et heure du contrôle	
4. CONTRÔLES RÉALISÉS		5. RÉSULTAT DES CONTRÔLES	
		5.1. RESPECTE LE RÉGLEMENT	5.2. RÉSERVE(S)
4.1. Transporteur N° d'autorisation ^(b)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2. Conducteur N° du certificat d'aptitude professionnelle		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.3. Moyen de transport Identification ^(c)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4. Espace disponible Espace moyen par animal en m ²		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.5. Données enregistrées dans le carnet de route et limitation de la durée du voyage		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6. Animaux (préciser le nombre pour chaque catégorie)			
Nombre total d'animaux contrôlés	I Inaptes	M Morts	A Aptes
6. Le soussigné, détenteur des animaux sur le lieu de destination/vétérinaire officiel, déclare par la présente avoir contrôlé ce lot d'animaux. À la connaissance du soussigné, au moment du contrôle, les constatations susmentionnées ont été faites. Le soussigné sait qu'il est tenu d'informer les autorités compétentes sans délai de toute réserve éventuelle, et à chaque fois que des animaux sont découverts morts.			
7. Signature du détenteur sur le lieu de destination/du vétérinaire officiel (avec un cachet officiel)			

^(a) Biffer les mentions inutiles

^(b) En cas de différence par rapport à la section 1.

^(c) En cas de différence par rapport à la section 2.

SECTION 4

DÉCLARATION DU TRANSPORTEUR

À COMPLÉTER PAR LE CONDUCTEUR AU COURS DU VOYAGE ET À METTRE À DISPOSITION DES AUTORITÉS COMPÉTENTES DU LIEU DE DÉPART DANS UN DÉLAI D'[UN MOIS] À COMPTER DE LA DATE D'ARRIVÉE SUR LE LIEU DE DESTINATION						
Itinéraire effectif – Points de repos, de transfert ou de sortie						
Lieu et adresse	Arrivée		Départ		Temps de pause	Motif
	Date	Heure	Date	Heure		
Raisons des éventuelles différences entre l'itinéraire proposé et l'itinéraire effectif/Autres observations						
Nombre et motifs des blessures et/ou des décès d'animaux au cours du voyage						
Nom et signature du (des) CONDUCTEUR(S)			Nom du TRANSPORTEUR, numéro de l'autorisation			
Le soussigné, en qualité de transporteur, certifie par la présente que les informations figurant ci-dessus sont exactes et sait que tout incident intervenant pendant le voyage et entraînant la mort d'un animal doit être déclaré aux autorités compétentes du lieu de départ.						
Date et lieu						Signature du transporteur

SECTION 5

MODÈLE DE RAPPORT D'ANOMALIE N° ...

Il convient de transmettre à l'autorité compétente une copie du rapport d'anomalie accompagnée d'une copie de la section 1 du carnet de route.

1. DÉCLARANT: Nom, fonction et adresse	
2. Lieu et État membre où l'anomalie a été constatée	3. Date et heure auxquelles l'anomalie a été constatée
4. TYPE D'ANOMALIE(S) en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil	
4.1. Aptitude au transport ⁽¹⁾ <input type="checkbox"/>	4.6. Espace disponible ⁽⁶⁾ <input type="checkbox"/>
4.2. Moyens de transport ⁽²⁾ <input type="checkbox"/>	4.7. Autorisation du transporteur ⁽⁷⁾ <input type="checkbox"/>
4.3. Pratiques de transport ⁽³⁾ <input type="checkbox"/>	4.8. Certificat d'aptitude professionnelle du conducteur ⁽⁸⁾ <input type="checkbox"/>
4.4. Limitation de la durée du voyage ⁽⁴⁾ <input type="checkbox"/>	4.9. Données enregistrées dans le carnet de route <input type="checkbox"/>
4.5. Dispositions supplémentaires pour les voyages de longue durée ⁽⁵⁾ <input type="checkbox"/>	4.10. Autres <input type="checkbox"/>
4.11. Remarques:	
5. Le soussigné déclare par la présente avoir contrôlé le lot d'animaux susmentionnés et avoir exprimé les réserves détaillées dans le présent rapport concernant le respect des dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes.	
6. Date et heure de la déclaration à l'autorité compétente	7. Signature du déclarant

⁽¹⁾ Annexe I, chapitre I et chapitre VI, point 1.9.

⁽²⁾ Annexe I, chapitres II et IV.

⁽³⁾ Annexe I, chapitre III.

⁽⁴⁾ Annexe I, chapitre V.

⁽⁵⁾ Annexe I, chapitre VI.

⁽⁶⁾ Annexe I, chapitre VII.

⁽⁷⁾ Article 6.

⁽⁸⁾ Article 6, paragraphe 5.

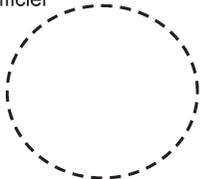
ANNEXE III

FORMULAIRES

(visés à l'article 10, paragraphe 2, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 17, paragraphe 2, et à l'article 18, paragraphe 2)

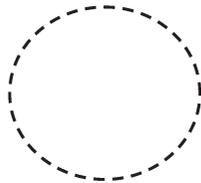
CHAPITRE I

Autorisation du transporteur conformément à l'article 10, paragraphe 1

1. N° D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR		
2. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR		TYPE 1 NON VALABLE POUR LES VOYAGES DE LONGUE DURÉE
2.1. Raison sociale		
2.2. Adresse		
2.3. Ville	2.4. Code postal	2.5. État membre
2.6. Téléphone	2.7. Télécopie	2.8. Adresse électronique
3. AUTORISATION LIMITÉE À CERTAINS		
Types d'animaux <input type="checkbox"/>		Modes de transport <input type="checkbox"/>
Veuillez préciser ici:		
Date d'expiration.....		
4. AUTORITÉ DÉLIVRANT L'AUTORISATION		
4.1. Nom et adresse de l'autorité		
4.2. Téléphone	4.3. Télécopie	4.4. Adresse électronique
4.5. Date	4.6. Lieu	4.7. Cachet officiel
4.8. Nom et signature du fonctionnaire		

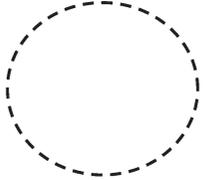
CHAPITRE II

Autorisation du transporteur conformément à l'article 11, paragraphe 1

1. N° D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR		
2. IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR		TYPE 2 VALABLE POUR TOUS LES VOYAGES Y COMPRIS CEUX DE LONGUE DURÉE
2.1. Raison sociale		
2.2. Adresse		
2.3. Ville	2.4. Code postal	2.5. État membre
2.6. Téléphone	2.7. Télécopie	2.8. Adresse électronique
3. CHAMP D'APPLICATION DE L'AUTORISATION limitée à certains Types d'animaux <input type="checkbox"/> Modes de transport <input type="checkbox"/>		
Veuillez préciser ici:		
Date d'expiration.....		
4. AUTORITÉ DÉLIVRANT L'AUTORISATION		
4.1. Nom et adresse de l'autorité		
4.2. Téléphone	4.3. Télécopie	4.4. Adresse électronique
4.5. Date	4.6. Lieu	4.7. Cachet officiel
4.8. Nom et signature du fonctionnaire		

CHAPITRE III

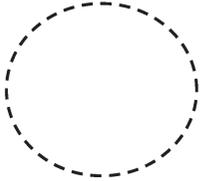
Certificat d'aptitude professionnelle pour les conducteurs et les convoyeurs conformément à l'article 17, paragraphe 2

1. IDENTIFICATION DU CONDUCTEUR/CONVOYEUR ⁽¹⁾		
1.1 Nom		
1.2. Prénoms		
1.3. Date de naissance	1.4. Lieu et pays de naissance	1.5. Nationalité
2. N° DU CERTIFICAT		
2.1. La présente autorisation est valable jusqu'au		
3. ORGANISME DÉLIVRANT LE CERTIFICAT		
3.1. Nom et adresse de l'organisme délivrant le certificat		
3.2. Téléphone	3.3. Télécopie	3.4. Adresse électronique
3.5. Date	3.6. Lieu	3.7. Cachet
3.8. Nom et signature		

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles

CHAPITRE IV

Certificat d'agrément de moyens de transport par route pour des voyages de longue durée conformément à l'article 18, paragraphe 2

1. N° D'IMMATRICULATION		
1.2. Équipé d'un système de navigation:	OUI	NON
2. Types d'animaux pouvant être transportées		
3. SURFACE EN M²/PONT		
4. La présente autorisation est valable jusqu'au		
5. ORGANISME DÉLIVRANT LE CERTIFICAT		
5.1. Nom et adresse de l'organisme délivrant le certificat		
5.2. Téléphone	5.3. Télécopie	5.4. Adresse électronique
5.5. Date	5.6. Lieu	5.7. Cachet
5.8. Nom et signature		

ANNEXE IV

FORMATION

1. Les conducteurs et les convoyeurs de véhicules routiers visés à l'article 6, paragraphe 5, et à l'article 17, paragraphe 1, doivent avoir suivi avec fruit la formation prévue au paragraphe 2 et avoir réussi un examen reconnu par l'autorité compétente, qui garantit l'indépendance des examinateurs.
 2. Les formations visées au paragraphe 1 portent au moins sur les aspects techniques et administratifs de la législation communautaire relative à la protection des animaux en cours de transport et, en particulier, sur:
 - a) les articles 3 et 4 et les annexes I et II;
 - b) la physiologie des animaux, surtout leurs besoins en nourriture et abreuvement, leur comportement et le concept de stress;
 - c) les aspects pratiques de la manipulation des animaux;
 - d) l'incidence du mode de conduite sur le bien-être des animaux transportés et sur la qualité des viandes;
 - e) les soins d'urgence aux animaux;
 - f) les aspects de sécurité pour le personnel manipulant des animaux.
-

ANNEXE V

CONVENTIONS INTERNATIONALES

[visées à l'article 21, paragraphe 1, point e)]

Convention européenne sur la protection des animaux en transport international.

ANNEXE VI

**NORMES INTERNATIONALES POUR LES CONTENEURS, ENCLOS OU STALLES APPROPRIÉS POUR LE
TRANSPORT PAR AIR D'ANIMAUX VIVANTS**

(telles que visées à l'annexe I, chapitre II, point 4.1)

Association du transport aérien international (IATA), Réglementation du transport des animaux vivants, 31^e édition,
1^{er} octobre 2004.

Animal welfare overboard

the lack of animal protection during sea transport



A two-year investigation carried out by



supported by



Contact



Germany
Animal Welfare Foundation e.V.
Burgstraße 106
D 60389 Frankfurt a.M.
info@animal-welfare-foundation.org
www.animal-welfare-foundation.org



Switzerland
Tierschutzbund Zürich
Schulhausstrasse 27
CH 8600 Dübendorf
info@tierschutzbund-zuerich.ch
www.tierschutzbund-zuerich.ch

CONTENTS

1. Introduction	1
2. Dimensions of the trade	2
3. Sea transport of animals: definitions and its legal basis	4
3.1. Definitions	4
3.2. Legislation and Conventions.....	6
4. Vessels used for sea transport of animals from EU	8
4.1. EU-approved vessels for the sea transport of animals.....	9
4.2. Accidents with EU-approved vessels.....	13
5. Non-compliance with legislation during sea transport and related operations	16
5.1. Observations during transport to the Ports	16
5.2. Observations at Ports and during loading of the animals	18
5.2.1. Loading facilities in EU Ports.....	19
5.2.2. Animal welfare concerns during loading procedures	20
5.2.3. Animals are not properly inspected for their fitness for transport	24
5.3. Observations of structural problems on the vessels and welfare concerns	26
5.4. Observations during sea transport.....	44
5.5. Observations during further transport of animals in countries of destination	51
6. Welfare-related problems during sea transport	53
7. Environmental impact of the trade	57
7.1. The discharge of manure into the sea	58
7.2. Health hazards through discharge of dead animals	62
7.3. Conclusions from environmental impact of livestock vessels	66
8. Summary and Requests	69
References	72
Annex	74

1. Introduction

Each year the European Union exports almost three million sheep and cattle to Turkey, the Middle East and North Africa. This report is about the transportation of these animals by sea and the potential welfare and environmental impacts of this trade.

The main reason for transporting EU animals by sea is the demand for live animals in Third Countries, including so called “breeding” animals, animals for further fattening and for immediate slaughter. Animals are being carried to Third Countries without any consideration as to whether importing countries’ infrastructure, handling and slaughter practices comply with international standards.

Mainly cattle and sheep are transported from different EU Member States with road vehicles to EU ports and further to countries in the Middle East, North Africa, Turkey and Israel. The transport time on the Mediterranean Sea lasts usually between five to eight days, but transports of up to 15 days have been registered during 2016. The main exporting ports are: Sete, France; Rasa, Croatia; Greenore and Waterford, Ireland; Setúbal and Sines, Portugal; Midia, Romania; Koper, Slovenia; and Tarragona and Cartagena, Spain.

The vessels operating in the Mediterranean Sea have an average age of 35 years, most of them sailing under flags with substandard legislation.

During the long journeys by road, sea and subsequent road transport in the country of destination, the animals are exposed to welfare risks such as transport stress, fatigue, environmental (thermal) stress, health implications and injuries. There are no statistics available on the number of EU animals dying, becoming ill or being injured on these voyages. There is no requirement for a veterinarian to accompany animals on board the livestock vessel. This means that sick and injured animals have no access to veterinary care – nor is there any expert oversight or management of disease risks.

Between 2014 and 2017 our teams have been on nine so-called “Walk-on-walk-off” vessels prior or during the loading of animals. We also had the chance to observe the conditions on a vessel during a sea journey from Europe to Egypt.

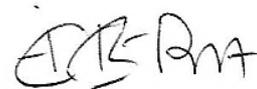
With this report we will demonstrate that animal welfare is at high risk on these poorly built vessels. The report will show the need to put more emphasis on better implementation of the EU regulations specially related to vessel approvals, and exchange of feedback information regarding welfare requirements that should be observed during the entire duration of the journey until the final destination as ruled by the European Court of Justice (ECJ) in the case C-424/13. This is a fast-growing trade. It is poorly regulated and scarcely controlled; all at the expense of the animals and the environment.



York Ditfurth



Iris Baumgärtner

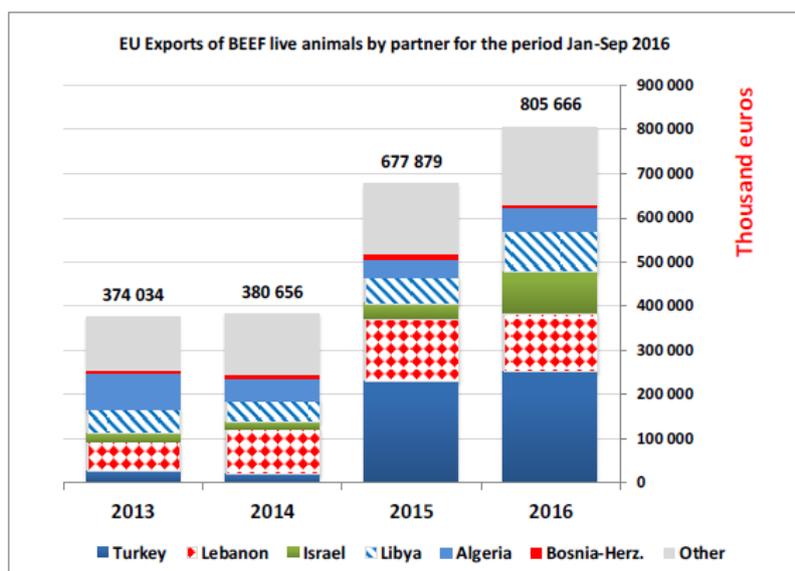


Cecilia Pedernera

2. Dimensions of the trade

In November 2015 the EU Agri-food-sector Exports achieved a value of EUR 10.9 billion, thus exceeding the value of previous years for the same month by about EUR 500 million. The highest increases in monthly export values were witnessed for live animals (EUR +45 million).

Figure 1. EU exports in thousands of euros of beef live animals from 2013-2016

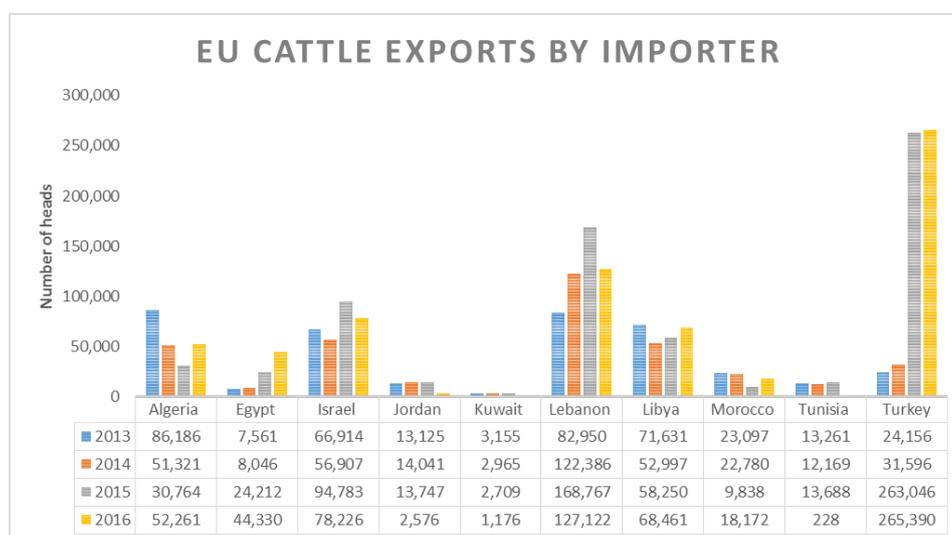


Source: EU Beef and veal market situation

The number of cattle exported to non-EU countries went up hugely from 2014 to 2016. Turkey has become a major importer, followed by Lebanon and Israel, and exports to Egypt greatly increased.

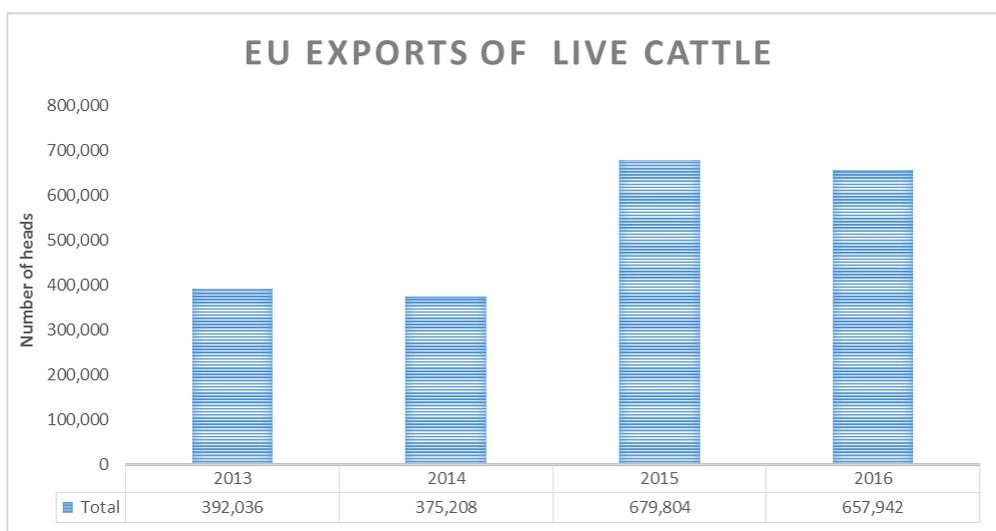
France is the largest exporter, followed by Spain, Romania, Hungary, Slovenia, Germany, Czech Rep and Ireland.

Figure 2. Live bovines exported from EU countries by importer (2013-2016)



Source Eurostat

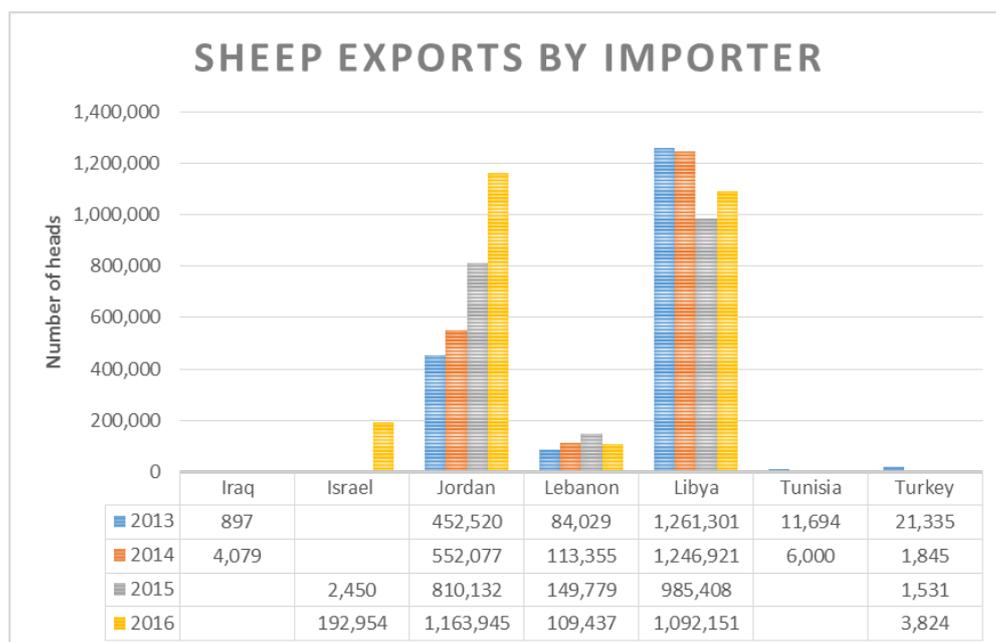
Figure 3. Total live bovine exported by year to the third countries mentioned in figure 2 (2013-2016)



Source Eurostat

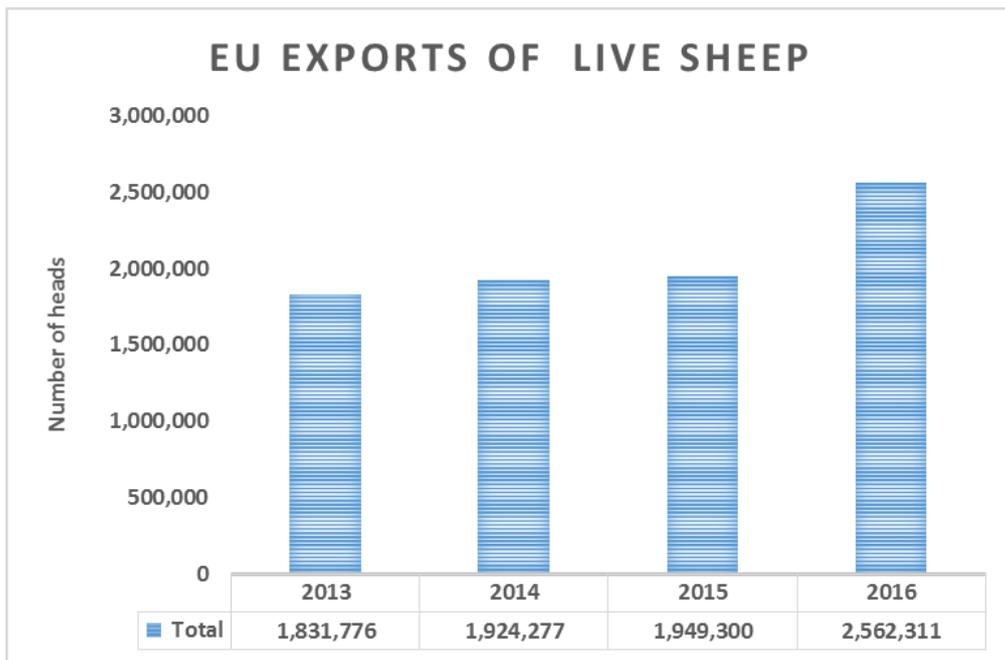
The largest importer of sheep is Libya, followed by Jordan and Lebanon. Romania is the largest exporter, then Spain, then France.

Figure 4. Live sheep exported from EU countries by importer (2013-2016)



Source Eurostat

Figure 5. Total live bovine exported by year to the third countries mentioned in figure 4 (2013-2016)



Source Eurostat

3. Sea transport of animals: definitions and its legal basis

3.1. Definitions

AMSA: Australian Maritime Safety Authority that provides in its **Maritime Order 43** minimum provisions for the construction of vessels and transport of animals

IMO: The International Maritime Organization is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution by ships. IMO is the global standard-setting authority for the safety, security and environmental performance of international shipping. Its main role is to create a regulatory framework for the shipping industry that is fair and effective, universally adopted and universally implemented¹.

For ships, the **IMO number**, which is a unique reference to the ship, remains linked to the hull for its lifetime, regardless of a change in name, flag, or owner².

EMSA: The European Maritime Safety Agency (EMSA) is a European Union agency charged with reducing the risk of maritime accidents, marine pollution from ships and the loss of human lives at sea by helping to enforce the pertinent EU legislation. It is headquartered in Lisbon².

¹ <http://www.imo.org>

² Wikipedia

Flag of convenience (FOC): FOC is a business practice whereby a ship is registered in a country other than that of the ship's owners. Owners of a ship may register the ship under a flag of convenience to reduce operating costs or avoid the regulations of the owner's country. Flag-of-convenience registries are criticized, mostly by trade union organizations based in developed countries, especially those of Europe. A basis for many criticisms is that the flag-of-convenience system allows ship owners to be legally anonymous and difficult to prosecute in civil and criminal actions. Some ships with flags of convenience have been found engaging in crime, offer substandard working conditions, and negatively impact the environment³.

Paris MoU: The organization consists of 27 participating maritime Administrations and covers the waters of the European coastal States and the North Atlantic basin from North America to Europe, with the **mission to eliminate the operation of sub-standard ships through a harmonized system of port State control**. The Paris MoU³ Committee approved a quality performance lists of Flag States, where 11 flags of convenience are targeted for special enforcement by countries that they visit (black-grey-white list of flags).

Flag state: The flag state of a commercial vessel is the state under whose laws the vessel is registered or licensed. The flag state has the authority and responsibility to enforce regulations over vessels registered under its flag, including those relating to inspection, certification, and issuance of safety and pollution prevention documents. As a ship operates under the laws of its flag state, these laws are applicable if the ship is involved in an admiralty case⁴

Classification Societies: Classification societies set the technical rules for ships, confirm that designs and calculations meet these rules, survey ships during the process of construction and commissioning, and periodically survey vessels to ensure that they continue to meet the rules.

IACS: The International Association of Classification Societies is a technically based organization consisting of twelve marine Classification Societies, committed to a unique contribution to maritime safety and regulation through technical support and compliance verification. The members of IACS are:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Croatian Register of Shipping (CRS)
- Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL)
- Indian Register of Shipping (IRS)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK/ClassNK)
- Polish Register of Shipping (PRS)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)⁴

³ Wikipedia

⁴ <https://www.parismou.org>

For a vessel approval under the Irish legislation S.I. No. 356 of 2016 and the Network document, the Classification Society of the Vessel has to be a Member of IACS.

3.2. Legislation and Conventions

International maritime Conventions:

- **MARPOL 73/78 is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships**, 1973 as modified by the Protocol of 1978, Annex VI and V. All ships flagged under countries that are signatories to MARPOL are subject to its requirements, regardless of where they sail and member nations are responsible for vessels registered under their respective nationalities (Wikipedia).
- **The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)⁴** is an international maritime treaty which requires signatory flag states to ensure that ships flagged by them comply with minimum safety standards in construction, equipment and operation. The current version of the SOLAS Convention is SOLAS 1974, which came into force on 25 May 1980.
- **International Convention on Load Lines:** In accordance with the International Convention on Load Lines all assigned load lines must be marked amidships on each side of the ships engaged in international voyages. The determinations of the freeboard of ships are calculated and/or verified by the Classification Societies which issue International Load Line Certificates in accordance with the legislation of participating States.

Treaty on the Functioning of the European Union (TFUE)

The TFUE stipulates that the EU Member States shall observe the welfare of animals. There is a special provision in this respect (**Article 13**) stipulating as follows: *“In formulating and implementing the Union's agriculture, fisheries, transport, internal market, research and technological development and space policies, the Union and the Member States shall, since animals are sentient beings, pay full regard to the welfare requirements of animals, while respecting the legislative or administrative provisions and customs of the Member States relating in particular to religious rites, cultural traditions and regional heritage.”*

The imperative provisions of the Treaty stipulate that all Member States shall pay full regard to the lifetime welfare of animals without exception, which therefore undoubtedly includes animals transported to slaughterhouses, because the EU policy is to treat animals as sentient beings regardless of the fact that they are intended for slaughter.

Provisions for the sea transport of EU animals:

- **Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport and related operations**
- S.I. No. 356 of 2016 - Carriage of Livestock by Sea Regulations 2016 (only in Ireland and for the transport of cattle).

- OIE Terrestrial Animal Health Code aims to assure the sanitary safety of terrestrial animals in international trade. Section 7 chapter 7.2

Council Regulation (EC) 1/2005

Council Regulation (EC) No 1/2005 (hereinafter called Regulation 1/2005) covers all commercial transports of EU animals, including transport by sea. The core demand of the Regulation is article 3 that stipulates that **“No person shall transport animals or cause animals to be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them“**

Specific to transport by sea are only Article 19 and 20 in connection with some detailed requirements in the Annex. Article 19 deals with the approval of the livestock vessel and Article 20 regulates the inspection of livestock vessel, fitness for transport of the animals, handling of the animals and feeding / watering arrangements on the vessel.

Recital 23 states that a significant number of animals are transported by livestock vessel over very long journeys from within the Community and transport by sea can be checked at the place of departure. Therefore, it is essential to set up specific measures and standards for this mode of transport.

Regulation 1/2005 came into force in 2007 but, as far as we know, not all the Member States dealing with sea transport have implemented specific measures and standards for vessel inspections and operations in their legislation.

The provisions of Regulation 1/2005 do not provide a good enough legal basis since they are not specific enough, leaving too much space to misinterpretation or non-harmonized interpretation of the Regulation amongst the MS.

The “Network document on livestock vessels”

Therefore, the EU Commission initiated in 2014 the so-called “Network document on livestock vessels” with a group of experts, produced as a Guidance for vessel inspections and operation. The key points of this document are:

- Approval of livestock vessels
- Loading inspections
- Communication between Member States on the results above.

From the introduction of the Network document: “There are currently increasing numbers of ports where animals are transported by livestock vessels and officials at these ports may be working to some extent in isolation on official controls in what is a highly technical area. There are obvious benefits in coordinating these efforts between Member States and this document has been developed and agreed by a network of experts in order to achieve consistent inspection criteria and improve communication between Member States on inspection results. This is therefore a consensus document to promote uniform implementation and application of the legislation in this area.”

Yet, the Network document is not used in many EU Ports and it is only a guide and not legally binding.

European Court of Justice ruling on transport of live animals exported from the EU

The European Court of Justice ruled in April 2015 that Council Regulation 1/2005 on the protection of animals during transport continues to apply to the place of destination in Third Countries (countries outside European Union).

The Court ruled that – for a long journey which commences in the EU and continues outside the EU – to be authorised by the competent authority of the place of departure, the organizer must submit a journey log which is realistic and indicates that the provisions of Regulation 1/2005 will be complied with, including for the stages of the journey which are to take place in Third Countries.

The effect of the ruling is that competent authorities in Europe's Member States should, in order to comply with Regulation 1/2005, refuse to permit live animal export journeys where the journey log does not show that the Regulation will comply with the requirements of Annex I, even after leaving the EU. This ruling makes it very clear that EC 1/2005 requires consideration for the welfare of live animals during transport even beyond EU borders.

It has come to our attention that most of the Member States do not require the journey log to accompany the animals to the place of destination in Third Countries and consequently there is no information on compliance with Regulation 1/2005. The journey logs are usually returned to the Country of departure from the authorities at the exit points (Ports).

Consequently, Member States have no proof whatsoever about the number of animals that died on these journeys, because the stages of sea transport and road transportation in the Third Country are not policed and documented.

For e.g. during sea transports from Australia, the ship must report back daily to the department of agriculture with mortalities, position, concerns etc., giving a record of voyage events.

Ireland also requires a voyage journey report after the sea journey is completed about the number of ill/ injured animals, mortalities during voyage or loading/ discharge, temperature, humidity etc.

4. Vessels used for sea transport of animals from EU

The majority of vessels used for the transportation of animals and operating from EU ports were originally car ferries and cargo ships and have been converted for the transport of animals. Animal behaviour and animal needs were not sufficiently incorporated into the ship design and many of them were overhauled several times according to the trial and error principle.

The Australian maritime safety authority (AMSA), has a standard livestock ships must meet before being allowed to load a single animal. It is called Marine Orders 43 (MO43). Without compliance the ship cannot carry animals from Australia to anywhere. This should be a minimum standard for all ships and should be used in conjunction with the OIE principles/ guidelines.

4.1. EU-approved vessels for the sea transport of animals

In the following list we present the vessels that have, according to our information, an EU approval. The list includes relevant information regarding the flag states, Classification Societies and evaluation of the latter by Paris Memorandum and IACS.

List of EU-approved vessels for cattle, sheep and goats (list does not include all EU approved vessels):

Green CS= member of IACS or Classification society working with IACS standards

Red CS= regional Classification Societies with unknown standards

Vessels present name and former names	Flag	Date of built	Ranked by Paris Mou	Classification Society	Date of approval	Approval expiry date	Country that approved
<u>Express 1</u> Al Mahmoud Express	Panama	1983	White list	NKK(Nippon Kaiji Kyokai)	18.02.2013	17.02.2018	Ireland
<u>Atlantic M</u> Al Mahmoud Orient	Panama	1983	White list	NKK(Nippon Kaiji Kyokai)	29.11.2013	28.11.2018	Ireland
Holstein Express	Panama	1990	White list	unknown	unknown	unknown	Ireland
Brahman Express	Philippines	1998	White list	unknown	unknown	unknown	Ireland
ALPHA LIVESTOCK	Togo	1970	Black list	Colam register	27.08.2013	2018	Romania
KARIM ALLAH	Lebanon	1965	Grey list	International Naval Surveys Bureau	26.12.2012	26.12.2017	France
ETAB	Comores	1966	Black list	International Naval Surveys Bureau	09.08.2013	09.08.2018	France
BM SPIRIDON	Lebanon	1984	Grey list	Nippon Kaiji Kyokai	10.04.2012	12.04.2017	France
ABOU KARIM I	Libanon	1971	Grey list	International Naval Surveys Bureau	08.11.2012	08.11.2017	France
NABOLSI I	Panama	1972	White list	Det Norske Veritas	27.02.2012	28.02.2017	France
Abou Karim II	Lebanon	1979	Grey list	Russian Maritime Shipping Register	09.02.2015	09.12.2020	France
FM SPIRIDON	Lebanon	1973	Grey list	International Naval Surveys Bureau	26.01.2012	26.01.2017	France
SPIRIDON II	Lebanon	1973	Grey list	Phönix Shipping Register	19.04.2012	23.04.2017	France
BRITTA K	Lebanon	1974	Grey list	Turkish Lloyd	25.10.2012	23.10.2017	France
<u>BLUE MOON</u>	Cambodia	1975	Black list	Phönix Shipping Register	30.01.2014	25.10.2017	France
PRINCESS HIYAM	Cambodia	1975	Black list	International Register Of Shipping	06.10. 2011	10.10. 2016	France
<u>KO LANTA</u> Alaa I	Sierra Leone	1975	Black list	International Register of Shipping	12.09.2013	02.12.2016	France
CHANCE	Congo	1976	Not listed	Lloyds Shipping Register	24.05.2012	04.06.2017	France

NORLAND	Togo	1976	Black list	International Naval Surveys Bureau	23.01.2012	24.01.2017	France
BARHOM II	Tanzania	1977	Black list	Bulgarski Koraben	05.07.2012	05.07.2017	France
YOUZARSIF H	Togo	1977	Black list	Global Marine Bureau	05.06.2013	05.06.2018	France
BARHOM	Tanzania	1978	Black list	Bulgarski Koraben	15.11.2011	16.11.2016	France
WARDEH	Libanon	1978	Grey list	International Register of Shipping	26.09.2011	26.09.2016	France
<u>Phoenix III</u> Abou Karim IV	Panama	1978	White list	International Naval Surveys Bureau	20.06.2012	20.06.2017	France
<u>Noa</u> HEIDI PLUS IMO: 7913153	Comores	1979	Black list	International Naval Surveys Bureau	24.07.2012	24.07.2017	France
ABOU KARIM III	Libanon	1980	Grey list	Russian Maritime Shipping Register	25.04.2012	26.04.2017	France
POLARIS II	Panama	1986	White list	Russian Maritime Shipping Register	26.12.2013	26.12.2018	France
<u>Transporter</u> AL MAHMOUD TRANSPORTER	Panama	1987	White list	International Naval Surveys Bureau	3.10.2011	3.10.2016	France
<u>Harmony Livestock</u> JOY 5	Tanzania	1972	Black list	Maritime Lloyd	29.08.2011	29.08.2016	Romania
<u>Trust I</u> IMO: 7504158	Zanibar	1975	Not listed	Venezuela Shipping Register	20.05.2015	20.05.2020	Romania
<u>Miracle</u> KHALED 1 IMO: 5247524	Togo	1961	Black list	Overseas Marine Certifications Service	23.07.2012	23.07.2017	Romania
RABUNION XX	Sierra Leone	1968	Black list	Global Marine Bureau	11.11.2010	10.11.2015	Romania
<u>Pacific M</u> AL MAHMOUD 3	1970	Togo	Black list	Global Marine Bureau	06.03.2011	05.03.2016	Romania
<u>Atlantic M</u> AL MAHMOUD ORIENT	Panama	1982	White list	Lloyds Shipping Register	26.07.2010	25.07.2015	Romania
FALCON 1	Panama	1973	White list	Det Norske Veritas	11.06.2010	12.07.2014	Romania
PROUD	Tanzania	1975	Black list	Inclamar	01.07.2010	30.06.2015	Romania
<u>Khalegia</u> SALVER-A	Sierra Leone	1966	Black list	Dromon Bureau of Shipping	11.06.2010	06.11.2014	Romania
HEIDI H	Cambodia	1961	Black list	Dead	06.10.2010	05.10.2015	Romania
OMEGA LIVESTOCK	Togo	1964	Black list	Columbus American Register	22.06.2010	21.06.2015	Romania
SAMENTAL A	Moldovia	1962	Black list	Dead	23.06.2010	22.06.2015	Romania
ALJAGHBEIR 1	Zansibar	1967	Not listed	Maritime Lloyd	09.07.2010	08.07.2015	Romania
<u>Beccaria</u> RIHAB	Panama	1968	White list	Honduras Maritime Inspektion	10.07.2010	09.07.2015	Romania
ALFERDAWI 1	Cambodia	1964	Black list	Overseas Marine	05.08.2010	04.08.2015	Romania

				Certification Services			
LADY AZZA	Moldova	1965	Black list	Venezuela Shipping Register	30.09.2010	02.09.2015	Romania
LADY RASHA	Tanzania	1972	Black list	Venezuela Shipping Register	01.06.2012	31.05.2017	Romania
MARA IMO: 7015509	Togo	1979	Black list	Dromon Bureau of Shipping	16.04.2011	15.04.2016	Romania
<u>ALAA-1</u> Ko Lanta	Siera Leone	1975	Black list	International Register of Shipping	30.09.2011	29.09.2016	Romania
APUS	Togo	1975	Black list	Global Marine Bureau	21.05.2012	20.05.2017	Romania
JUNIOR KK	Cook islands	1978	Not listed	Dead International Naval Service Bureau	03.08.2012	02.08.2017	Romania
EZADEEN	Sierra Leone	1966	Black list	International Register of Shipping	13.08.2012	12.08.2017	Romania
TAIBA	Tanzania	1978	Black list	International Register of Shipping	20.08.2012	19.08.2017	Romania
SALAH ALDEEN 2	Sierra Leone	1977	Black list	Dromon Bureau of Shipping	29.08.2012	28.08.2017	Romania
NABOLSI I	Panama	1972	White list	Det Norske Veritas	13.10.2012	12.10.2017	Romania
<u>PHOENIX 1</u> Khalife Livestock	Panama	1971	White list	Croatian Shipping Register	08.11.2012	07.11.2017	Romania
NEAMEH	Panama	1979	White list	International Register of Shipping	26.01.2013	25.01.2018	Romania
<u>PACIFIC M</u> Almahmoud 3	Togo	1970	Black list	Global Marine Bureau	13.02.2013	12.02.2018	Romania
DALAL K	Tanzania	1972	Black list	Venezuela Shipping Regist	19.02.2013	18.02.2018	Romania
<u>Talia</u> ,Hesen Moon IMO:7910888	Union des Comores	1980	Black list	Maritim Lloyd	2016	2021	Romania

The fleet carrying animals from EU ports has an average age of 35 years. In ship Risk Profiles ships over 12 years are automatically in a higher risk level⁵. In comparison, merchant ships are often scrapped long before the age of 20 years, because of the increasing risks of mechanical and structural failure.

Beside mechanical breakdowns on these livestock vessels, there can be a failure of the ventilation system or the water delivery.

Only 24% of the listed vessels are flagged under the “white list”, representing so-called quality flags. The majority of vessels, 54%, are licensed in flag states like Tanzania, Moldova, Cambodia, Sierra Leone and Togo, all ranked on the black list for flag states

⁵ www.dma.dk

with poor performance that are considered high or very high risk. 22% of the vessels are under flag states ranked on the grey list of the Paris Memorandum 2015.

78% of the listed vessels are classified by Classification Societies, who are not members of IACS and have presumably low standards.

For the purpose of animal transportation from the European Union these vessels need to have an EU approval according to Regulation 1/2005, which should guarantee consistent standards for the wellbeing of the animals during transport. However, the Member States have totally different preconditions for the approval of livestock vessels. This is a very technical area that requires different experts to inspect construction and technical details of the vessel and, on the other hand, the animal-related design and facilities.

According to the information we gathered, the responsible authorities (Veterinary Services) that carry out approvals and inspections of vessels are over challenged with this duty. Otherwise there is no explanation why the vessels we visited have approvals, even though they pose many risks for the health and safety of the animals. All vessels clearly pose risks for animals from the design and construction of the facilities. During our visits we identified many unnecessary risks for the animals, which are described in the following chapters.

The Member States granting approvals have no consistent inspection criteria in use and there are no official requirements regarding the qualification of the inspectors.

Only Ireland has detailed “Standard Operating Procedures for DAFM Staff on the Approval and Operation of Livestock vessels”, based on S.I.No.17 of 1996-Diseases of Animals (Carriage of Cattle by Sea), Order, 1996 as amended, S.I 376 of 2006 and Regulation (EC) No 1 /2005. The inspections are carried out by a Marine Surveyor, who deals with all marine engineering and ship safety matters and the Veterinary inspectors are in charge of health and welfare issues on the vessel. The whole approval procedure lasts between two and three days.

The standards are the highest in the European Union and only four livestock vessels have been approved under the Irish Standards. This causes competitive disadvantages for vessel operators that guarantee higher standards for the sea transport of animals, but also for the Agriculture of the Member State of Ireland.

Even though the Commission produced the “Network document on livestock vessels” the Member States still lack a common approach to livestock vessel inspections and approvals across the European Union.

According to the Final Report of a fact – finding mission carried out in Romania from 26 October 2015 to 30 October 2015 on animal welfare during sea transport⁶ the FVO considered the procedures for the approval of livestock vessels as adequate. It was stated: “The OV indicated that veterinary checks are only performed after other relevant authorities have completed their controls of the livestock vessel. These authorities are: **Customs, Immigration Police and the Harbour Master**. The Harbour

⁶ Ref. Ares(2016)2959482 - 27/06/2016

Master checks the technical aspects and the navigation status of the vessels entering the harbour. These three former inspections generally require an hour and a half.”

We are of the opinion that the described procedures for the approval of the livestock vessel cannot be considered efficient or adequate. First of all, the inspection team as described is not qualified for the approval of the technical standards and the navigation status, nor can the time for the inspection be considered adequate.

4.2. Accidents with EU-approved vessels

5,200 sheep die on “Trust 1”:

The vessel “Trust 1” was approved on the 20th of May 2015 in Romania. On the same day 13,000 sheep were boarded at the port 13 of Midia, Romania on the Tanzanian vessel. The sheep belonged to Holder Trade, a Romanian-based company. The vessel left the Port on the 21st of May. The destination was the port of Aqaba, Jordan. On May 28th the vessel arrived in Aqaba. According to an article in the Jordan Times quoting Jordan officials, about 5,200 sheep died during the sea transport from Midia to Aqaba. The Jordan Times reported that the dead animals were free from diseases, but that they died during the journey from thirst and starvation. In Aqaba, the shipment was denied entry. Refusing the shipment seriously impaired the welfare of those sheep left alive; the authorities should have allowed the remaining animals to be unloaded. According to our information the vessel anchored near the Port of Berbera, Somalia on 10th of June 2015, but we could not get any information when the remaining sheep were finally unloaded. Eventually, the sheep had been on the vessel for more than three weeks.

We doubt that the vessel “Trust 1” was adequate for the transport of live animals and should not have been approved in Romania. Otherwise there is no explanation of thousands of dead sheep during a journey of eight days. The vessel is still on the list of vessels approved in Romania and is operating.

Together with Compassion in World Farming, Eyes on Animals and Four Paws we wrote a complaint to the EU Commission and received a reply on the 8th of July 2015 stating as follows:

“My colleagues have been closely following this case. I have been shocked by the conditions in which these animals appear to have been exposed during this journey. Such conditions are unacceptable and do not follow the principles of EU animal welfare policies. Daily implementation of the EU legislation on the transport of animals is primarily under the responsibility of the Member States. This legislation includes specific requirements for transport by sea, including on the approval of livestock vessels. However, competent authorities of EU Member States cannot check compliance with these requirements outside their territory. In this context, the Commission has been regularly in contact with the Romanian authorities, which are investigating the case and liaising with the Jordan authorities. In particular, the Romanian authorities indicated that the ship was authorised and the captain was aware of the applicable legislation. The Commission continues, within its remit of competence, to follow the situation in close cooperation with the Romanian authorities. In addition, the Commission will inform the Member States of this particular event to highlight the importance of the checks at departure in case of export of live animals.”

According to the Final Report of a fact – finding mission carried out in Romania from 26 October 2015 to 30 October 2015 on animal welfare during sea transport⁷ the FVO concluded that “The Commission services carried out a fact-finding mission in Romania from 26 to 30 October 2015 to collect information on the official checks and circumstances regarding the approval of livestock vessels, in particular the livestock vessel carrying sheep from Romania to Jordan that was involved in the reported incident by media and animal welfare non-governmental organisations. The report concludes that there were adequate procedures for the approval of livestock vessels at the time of the incident. A subsequent update to the Romanian written procedures for the control of vessels prior to loading increases confidence in the reliability of these checks. According to the information provided to the mission team, the Romanian Authorities cannot investigate further the cause of death of these animals unless the required information is provided by the Jordanian authorities and/or the ship's owner, neither of which was forthcoming at the time of the fact-finding mission.

“Nabolsi I” catches fire with German cattle on board

According to some news articles the livestock vessel “Nabolsi 1”, that departed the Port of Rasa, Croatia on Friday the 30th of July 2015, caught fire near Crete. Apparently on Friday the 30th, pregnant heifers from Germany had been loaded on to the Nabolsi 1 in Rasa Port.

On 2nd of August the “World Maritime News” reported the following accident: “A livestock carrier caught fire on August 1 off the Greek island of Crete while on route to Alexandria, Egypt. The 1972-built Nabolsi I is currently situated off Crete’s southern coast, near the town of Leopetra. Hellenic Coast Guard has dispatched one patrol ship to fight the flames. Two NATO ships are also reportedly engaged in containing the blaze on board the 1,405 dwt livestock carrier.

The reason for the fire is yet unknown, and there have been no reported injuries thus far. The reports do not say if the vessel’s crew are still on board. The extent of the damage to the vessel will be determined once the rescue crews manage to contain the fire. The Nabolsi I is owned by the Greek company RJA Group, and operated by Beirut-based Rania Marina.”

We found out that the vessel continued to its destination in Alexandria, Egypt, but could not get any information about the fate of the animals on board the vessel, or about the number of animals who died or became injured during the fire.

“Express 1” breaks down off German Coast with 800 dairy cattle on board

The Express 1 broke down off the German coast on 25th of October 2013. The vessel was carrying 800 dairy breeding cattle from the USA to Russia. The ship became stranded after it suffered engine failure and was towed into Cuxhaven where we believe it waited at least 10 days until the cattle were unloaded onto the Atlantic M (which had to be diverted from picking up livestock in Ireland).

⁷ Ref. Ares(2016)2959482 - 27/06/2016

“Phoenix 1” breaks down off Croatian coast

After the loading of 500 German breeding heifers in the Port of Koper, Slovenia the 47-year-old vessel Phoenix 1 departed, but broke down only a few miles away near the Croatian coast. The animals were brought back to the Port after four days and unloaded in the stables of the Port of Koper. There were no injured or dead animals on the vessel.

In the last year, accidents that involved the death of huge numbers of animals were reported from long sea voyages from South America and Australia:

* In the Port of Vila do Conde, Brasil the vessel “Haidar” capsized and ripped 5,000 cattle into the depths.

A scientific paper published in the Australian Veterinary Journal in 2015 graphed average annual voyage mortality rates but excluded voyages that had animal mortality rates of 26-77 percent. These were:

* Charolais Express 1998 (346 cattle died at sea due to inadequate ventilation and heavy weather; another 50 cattle died in a Jordanian port and a further 174 were rejected by Jordan and disposed of at sea.)

* Kalymnian Express 1999 (during a cyclone over 300 animals out of 800 died due to injuries)

* Temburong 1999 (a power loss and ventilation failure saw the death of 829 cattle out of approximately 1,100)

* MV Becrux, now the Ocean Drover, 2002 (a ventilation problem caused the death of 880 cattle out of 1,995)

The data regarding the Charolais express, Kalymnian express, Temburong and Ocean drover (Becrux) were only available as it is an Australian legal requirement to send daily and end of voyage reports to the government of the loading country. Without this regulation the ships can cover up many unfortunate incidents and the true cost of suffering and death of the global live export trade is not known. Reports should be mandatory and available for examination.

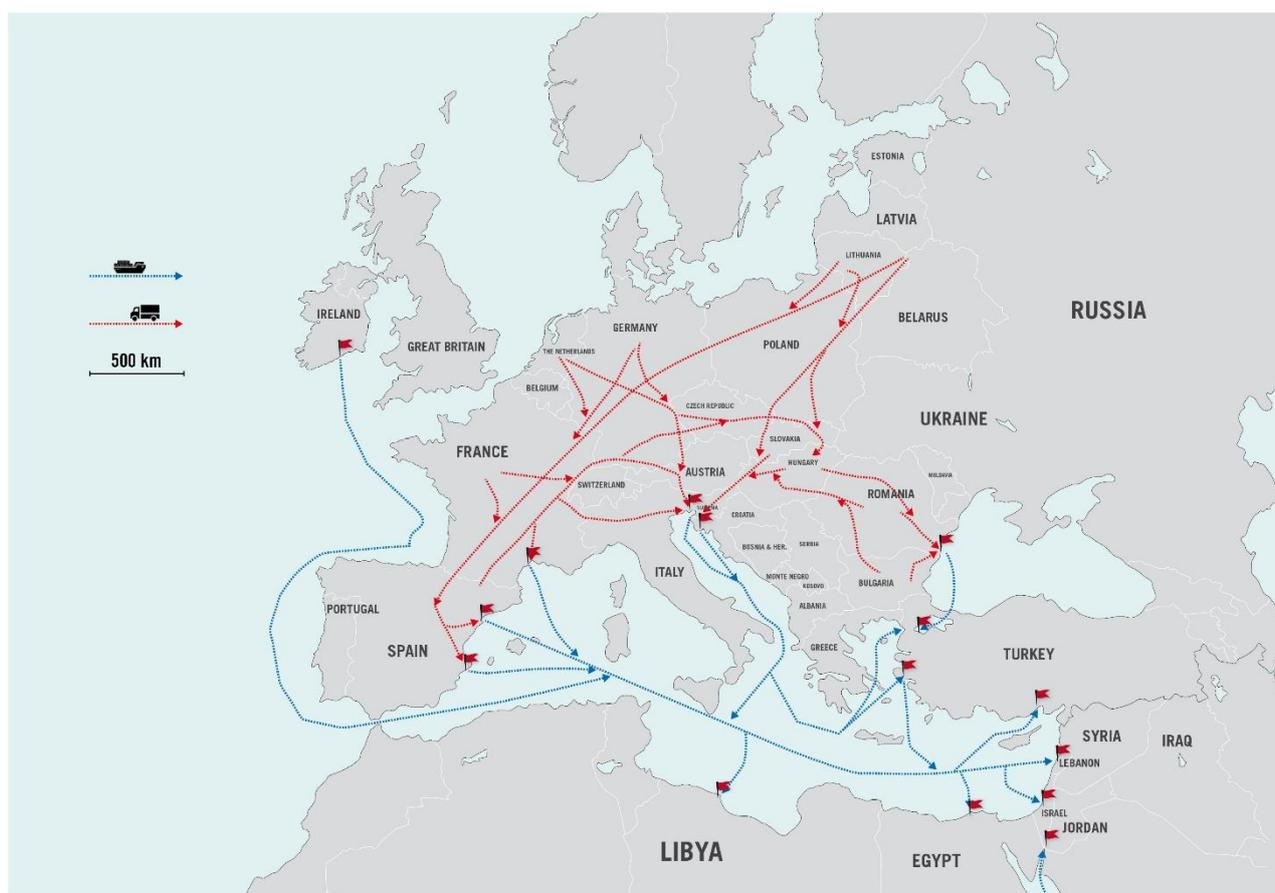
5. Non-compliance with legislation during sea transport and related operations

We have observed that the checks performed by the competent authorities of the Member States do not guarantee compliance with the EU law and violations are often not detected or addressed. There are multiple reasons for that, but certainly there is a need for a harmonized implementation of the existing legislation.

5.1. Observations during transport to the Ports

During our research we have observed the loading of the animals at different ports in the Southeast of Europe, from where animals are exported to countries such as Jordan, Lebanon, Libya, Turkey, Egypt and Israel.

We have seen animals with ear tags from Spain (ES), Germany (DE), Hungary (HU), Slovakia (SK), Bulgaria (BG), Romania (RO) Netherlands (NL), Lithuania (LT), Estonia (EE) and (FR), the majority of them having been transported over long distance on road vehicles.



Despite whereas (5) of the Regulation 1/2005 the transport of animals is not limited as far as possible. For e.g. Spanish sheep are transported by road to Ports in Eastern Europe and loaded onto ships, instead of loading them in Spanish ports.

Animals are often transported for one or two days to the Ports, loading takes one to three days, the sea transport time between 5-17 days, one day for unloading in the Third Country and the minimum of another day for transport to the destination makes an average estimated travel time of nine to 20 days. Frequently the journey is prolonged due to special unplanned events (appropriate paperwork, weather changes).

*Therefore it is essential that a detailed **contingency plan** is made for every consignment of animals, prior to departure of the animals. Such a contingency plan shall also include the weather conditions, sea conditions and any other possible unexpected inconveniences. It should include the journey of the animals by road and by sea.*

In Australia such contingency plans are required before the animals are loaded on a ship, for example, these plans include carrying extra food and water to allow feeding and watering during delays.

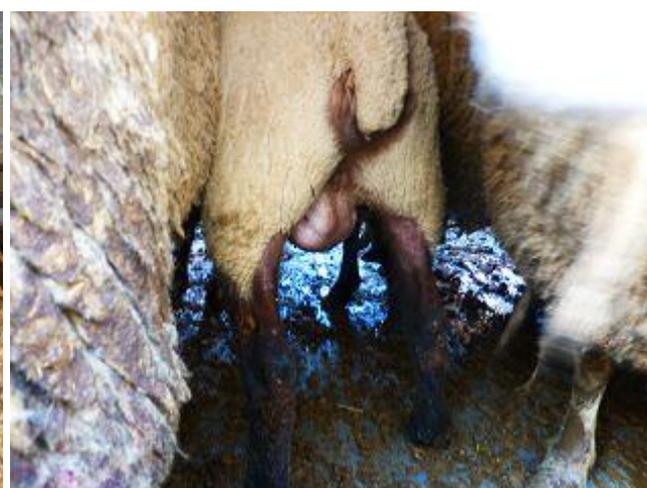
We observed road transports arriving in the Ports with animals being carried in breach of Regulation 1/2005, but those problems were not detected or addressed by the competent authorities, simply because the conditions of the road transportation were not inspected.



German sheep with no space to stand in a natural position



Hungarian Sheep with lack of headspace



No bedding



Bulls transported without any bedding



Drinking devices in dirty, dry condition



Cattle standing in filthy bedding



Broken divider

5.2. Observations at Ports and during loading of the animals

Member States of exit fail to verify compliance of the vessels through re-inspections before loading takes place, to ensure the fitness of animals for transport, and to verify that loading operations are carried out in compliance with article 20 and 21 of Regulation (EC) 1/2005.

The veterinary authorities in charge of the border exits are not staffed to supervise and inspect the whole operation of the loading of a vessel, which starts with the inspection of the vessel, the road transportation of arriving animals, journey times, fitness for traveling and the loading onto the vessel for compliance with the Regulation. Additionally there is a lot of work with the documentation of hundreds of animals. Consequently they have to set priorities under the intense time pressure during the loading of a livestock vessel. We are of the opinion that there is effectively no independent monitoring or policing of this trade.

The facilities in the Ports, such as holding and loading facilities, differ greatly. Some Ports have solid loading facilities, others have moveable equipment.

Not all the EU Ports for the export of live animals provide stables, because they are rarely used to accommodate animals for a rest period after road transportation and before they start the sea transport.

Stables are sometimes used for organizational reasons, for example when the vessel and loading procedure is delayed. Without stables the animals have to wait in the road trucks in the case of unannounced delays.

5.2.1. Loading facilities in EU Ports

We observed loading of animals from the stables onto the vessels, but **standard practice is to load the animals directly from the road trucks via a corridor or a gangway-ramp onto the vessels.** The Ports of Midia, Koper, Rasa, Cartagena, Tarragona and Sète have this procedure in common; the difference is the loading facilities that vary from solid to movable gangways or provisional devices.

Port of Cartagena



Facilities to load from the truck onto the vessel

Port of Tarragona



Facilities to load from the trucks onto the vessel

Port of Rasa



Animals loaded from the truck onto the vessel



Risks for injuries: Bull gets his leg caught in a pallet

Depending on the vessel's capacity the loading of animals may take anywhere between one and three days.

It is a very busy environment during loading of a vessel. We observed that the handling of the animals during loading is done by drivers, employees of the Port and from some crew members of the vessel. On the vessel only the crew handles the animals.

The drivers used plastic sticks and electrical prods, the port employees used wooden sticks and prods.

The animals have to walk from the truck into a raceway fitted with railings, or concrete that leads to a single-file ramp onto the vessel. The gangway ramp is removable and belongs to the vessel. Depending on the tide, the berth and the entry of the vessel, we have observed the loading of animals on even gangways, but also via very steep gangways exceeding the maximum 26 degrees required for cattle by Regulation 1/2005.

5.2.2. Animal welfare concerns during loading procedures

Vessels are always loaded as fast as possible, because "time is money". The handlers and drivers were often seen poking and prodding through the open bars of the truck to force the animals to leave the truck.

Once on the gangway ramp, the animals are constantly pushed to continue. Depending on the loading facilities and the vessel's entry, the animals either walk easily onto the vessel, or they balk. If the animal in the front of the line is afraid of entering the vessel and moves backward, problems on the ramp often start. Animal handlers were observed poking and prodding the animals. The animal in the back of the line wants to move forward to escape the rough handlers behind. We observed cattle in the middle of the raceway fall down and get trampled by the ones in the front and back, adding to the fear and chaos in the raceway. Such stress during loading will lead to very poor welfare.

The entry of the vessels often appears like a black hole for the animals, especially during loading in bright daylight. We observed that the animals often balked in front of the vessel entry, because they

refuse to walk from light into dark areas. The ships may also be pressurized from the supply ventilation escaping through the loading doors on closed deck ship. This exhaust/wind can be strong and an additional cause for the animals to balk.

Jamming in the gangway is a very dangerous situation for the animals and the handlers, because animals might turn around or jump from the gangway. Thus the handlers are constantly pushing the animals with electrical prodders to make them move onwards. Often the last animals are prodded intensively to make them push the animals ahead of them, leading to severe stress in some of them. We observed a bull stuck in between the others who could not move, but a driver was constantly prodding him. We observed him panting, roaring and breathing with a wide-open mouth.

"The use of instruments which administer electric shocks shall be avoided as far as possible. In any case, these instruments shall only be used for adult bovine animals and adult pigs which refuse to move and only when they have room ahead of them in which to move. The shocks shall last no longer than one second, be adequately spaced and shall only be applied to the muscles of the hindquarters. Shocks shall not be used repeatedly if the animal fails to respond" Reg 1/2005

Many animals struggled or even fell down when the ramp exceeded the inclination of 26 degrees. The loading facilities may have several distracting details that cause stress to the animals, such as shadows, or cranes loading hay and straw onto the vessel.

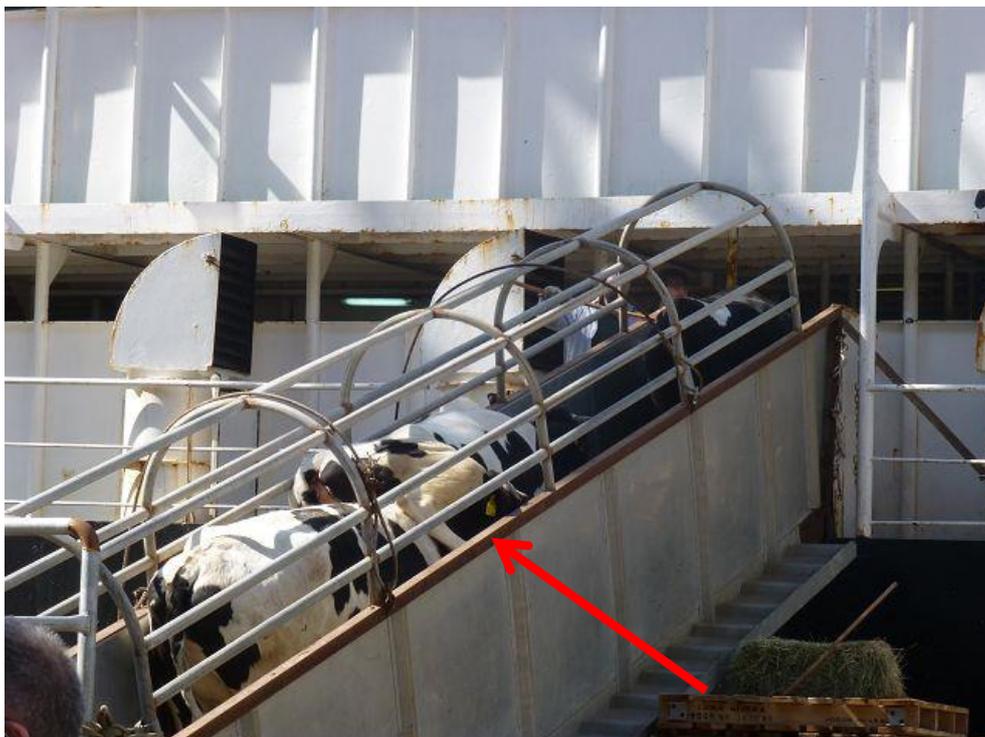
Due to the loading facilities in the Port the loading ramp onto the vessel can be very steep, depending on the vessel and the tide.



Very steep loading ramps



Vessels' entry is very dark, small calves loaded via a very steep ramps exceeding 20°



Jam on the ramp due to inadequate loading facilities can lead to injuries

Only on one vessel observed was animal behaviour incorporated into the ship's design. The entry of the vessel ended in a curved gangway that led the animals onto the internal ramps to the lower decks. The animals were less reluctant to enter the internal ramps on this vessel and there was less prodding and stress for the animals.

On all of the other vessels the animals must enter the vessel, walk two to four meters and have to make a sharp turn (right angle) and continue downwards on the often steep, internal ramps. This is a

very critical area, because the animals are afraid to continue and the stable crew is constantly pushing the animals. If animals balk at the entry, move backwards, or even turn around, all the other animals on the ramp are in danger.

The loading is stressful for the animals and, according to information from the stable crews, it takes one to three days for them to calm down. According to the stable crew, the level of stress is also obvious by the amount of food intake. Only after the third day do animals start to eat normal amounts.

Some of the highest risks for injuries on the vessel are the mounting activities of the bulls during loading procedures and transport. We observed bulls who got their legs caught through the railings or broke their horns on overhead structures. In order to reduce mounting behaviour, the stable crew crowds the bulls until they calm down. We observed that bulls were distributed to other pens and given more space on the second day of loading.



Risk for injury from mounting



Painful injury: Broken horn

On most of the vessels, the animals were given enough space to lie down at the same time, with only few exceptions.

The handling during loading of the animals on board depended on the stable crews on the different vessels. We observed very skilled crewmembers that moved cattle only with body language, but during the majority of our observations electrical prodders were used intensively.

5.2.3. Animals are not properly inspected for their fitness for transport

Due to the fact that the majority of animals are not rested for 24 hours in the ports, there is no time for a proper inspection for fitness for transport. Especially when the animals are loaded directly from the road vehicle onto the vessel, which is the procedure in most of the ports, there is no possibility for a thorough inspection of the animals. With this procedure it is in our opinion impossible for a veterinarian to properly check the animals for fitness and diseases as they walk by. This is especially difficult if the veterinarian/ inspector can only see one side of the animal, and if the animals are moving quickly.

Even though the facilities allow the selection of an unfit animal through doors in the gangway, there is every chance that sick and unfit animals are loaded on to vessels and transported over multiple days to their destination. We have observed the loading of longhorn cattle, who could hardly move through the small gangway constructions, and an unfit bull with a very swollen leg being loaded onto the vessel and placed in the hospital pen. During each loading animals were observed with nasal discharge and respiratory problems. These animals are prone to develop a viral respiratory infection, as was observed during the sea transport we joined. The health condition of these animals decreased rapidly during the sea journey due to the changes in climate (temperature, humidity) and dust particles in the air. We observed extreme suffering and death of those animals during a sea journey we documented.

Even if these animals are detected, not all the facilities in the ports allow the selection and removal of unfit animals. Once they leave the truck, they are driven into the gangway, one after the other, and then onto the vessel. There is no way an animal can be turned around once in the single-chute gangway, and once his feet hit the floor of the vessel, the animal is on extraterritorial terrain, precisely on the territory of the flag state of the vessel. In order to return an animal from a vessel it has officially to be re-imported into the European Union, which is a difficult procedure that every veterinarian would try to avoid.

These animals are loaded due to the lack of a proper inspection and based on industry-driven-compromises.



Longhorn cattle should not be loaded onto a vessel



Bull with huge horns stuck on internal ramp



Bull with injury on right leg loaded on vessel



Heifers with nasal discharge

The Member States of exit regularly fail to verify compliance of the vessel with article 20 (1), ensure the fitness of animals for transport and verify that loading and transport operations are carried out in compliance with article 20 (2) and article 21.

5.3. Observations of structural problems on the vessels and welfare concerns

The inspected vessels are all converted for the transport of animals, but their design and maintenance is poor, with constructions leading to risks for injuries.

The vessels we observed should not been authorized under article 19 of the Regulation. The steep loading ramps, pens and passageways with sharp edges, steel protrusions, gaps and spaces from the bulkhead frames are not in line with the requirements of Art. 3 and Chapter II of Annex I of the Regulation.

Besides the fact that these vessels should not have been approved for the transport of animals under article 19, the Member States of exit regularly fail to verify compliance of the vessel with article 20, ensure the fitness of animals for transport, and verify that loading operations are carried out in compliance with article 21 of regulation (EC) 1/2005.

Our teams have been on nine vessels approved for the sea transport of animals in the European Union. Only on one vessel was animal behaviour incorporated into the design.

In the following table the vessels are named as Vessel 1 to 9. All vessels were approved at the time of our visit. Not all the vessels could be inspected under the same conditions, which was dependent on the time we had on the vessel. Our inspection reports from the different vessels are available on request for officials.

Vessel No.	Approved in	Date of our visit
1	Romania	15.12.2014
2	France	08.02.2015
3	not known	23.06.2016
4	France	31.07.2015
5	Romania	03.08.2015
6	France	24.03.2016
7	Romania	15.01.2017
8	Romania	19.11.2014
9	France	16.07.2014/ 16.03.2016

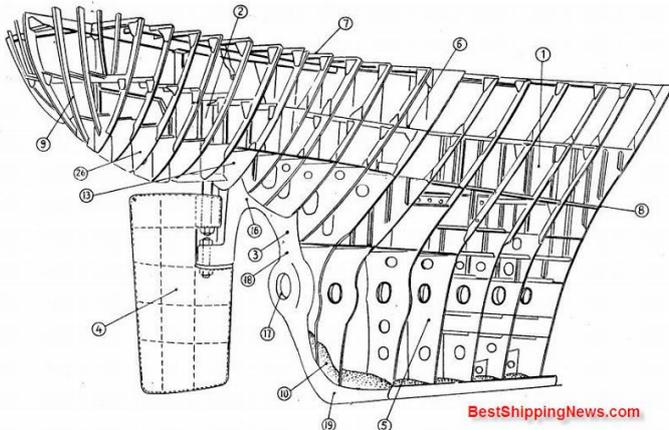
Some vessels have up to six decks. The upper decks are often open, the lower decks are enclosed. The ventilation of closed decks rely entirely on forced mechanical air supply. If the system breaks down, ammonia levels, temperature and humidity become fatally high and cause heat stress.

However, the open decks cause more problems for the animals, since they rely on natural ventilation only and are subjected to rough weather, the sun and radiated heat from bulk heads and fuel exhaust. A captain of one of these vessels said: “The animals were literally cooked on the upper deck and we had to cool the roof down with sea water.”

He also told us that in summer the hottest part on the vessel is deck No 6. This is the deck on the top of the vessel. This deck has some natural ventilation, since it is open. But if there is no wind on the sea, which is not an unusual event, the heat increases drastically. As the sun warms up the steel roof of the top deck, it creates radiant- and ambient-temperature exposure. The windless areas on the sea are usually known in advance. They are often expected and therefore are foreseeable high risk areas that should be avoided with open-decked vessels. When the vessel is crossing the windless area they use the fire extinguishing system to pump sea water on the roof of the top deck. This is how they lower the temperature, by cooling down the steel roof. The Captain says that the temperature on Deck 6 cools down from 40+°C to 28 to 30°C. However this does not increase the dispersion of foul air rich in toxic CO₂ and Ammonia or replenish the decks with oxygen.

A continuous problem on almost all converted vessels is the totally uncovered, or badly constructed covers of the bulkhead frames in pens, where the ship’s wall is one side of the pen enclosure. Additionally, in the lower decks the ship’s wall is inclined, corresponding with the shape of the hull (see photo below). This design has a high risk for injuries and all sides of pen enclosures should be vertical. **All vessels having the described problem in the pen area of the animals are clearly in breach of the general principle of article 3 c).**

None of the vessels we have been on was in compliance with Article 3 and should not have been approved under article 19. On eight out of nine vessels we visited, we observed this problem.



Bulkhead frame construction of a ship



Uncovered bulkhead frames protruding in pen area

Vessel 1

Vessel 1 was built in 1968 and sails under the **Cambodian flag**, ranked on the **Black list** of flag states of Paris Memorandum, 2015. The Classification Society “Global Marine Bureau”, based in South Korea, is not a member of IACS.

The capacity of the vessel according to the Capitan is: 650 cattle of medium weight of 500 kg and 1,500 adult sheep. The vessel was visited prior to the loading of animals.

The vessel has two enclosed decks and one open deck, the upper deck is for sheep and goats and the enclosed decks for cattle.

The vessel is generally of poor design and condition. The ramps to the lower decks for cattle are very steep, exceeding the inclination of 26°, some of them very rusty and not maintained. There is no automatic water system, water has to be given manually to the animals with water troughs. Each animal compartment has a water pipe for filling the water troughs. The pipes are very rusty, so are the animal compartments.

The monitoring system (water, ventilation, electricity) is in the engine room and not on the wheelhouse.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) d), Article 20, paragraph (1.) a) b) c) in connection with Annex 1, Chapter IV, 4. and 8 and paragraph (2) b).



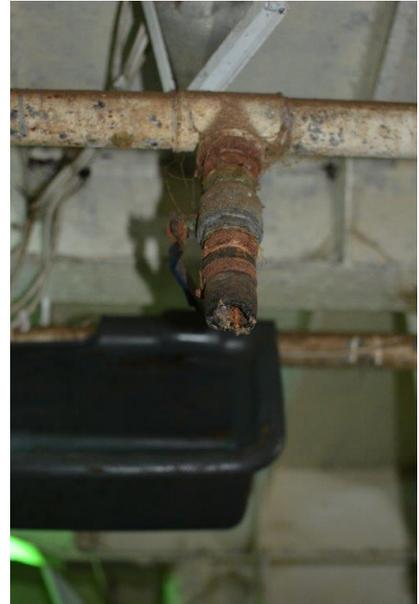
Open decks for small animals, facilities in a very poor state of condition



No automatic water system



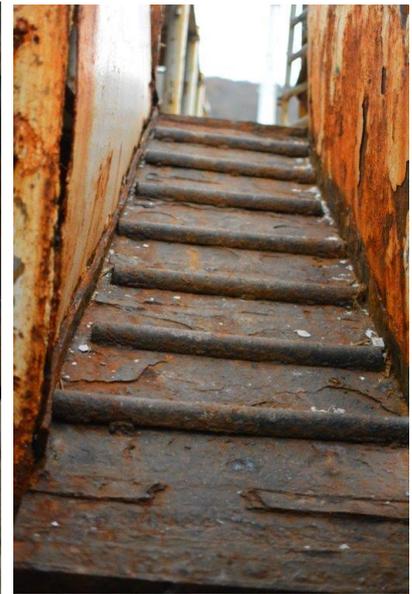
No standardized hose connection



Broken hose connection, not usable



Very dirty water through



Internal ramp in a poor state

The water trough above indicates that the water-holding tanks have not been treated properly and are rusty, hence the water delivered is rusty and possibly unpalatable to animals. It could also block the water hoses, disabling supply and leading to dehydration and possibly death.

Vessel 2

Vessel 2 was built in 1971 and sails under the flag of Lebanon, which is ranked on the **grey list** of Paris Memorandum 2015. The Classification Society “International Naval Surveys Bureau”, based in Greece is not a member of IACS.

The vessel has seven decks. Animals can be loaded on deck 1-6. Deck 5 and 6 are open decks. On deck 6 is the uncovered storage for hay and straw.

The entry of the vessel has a clear height of approximately 1.70m and poses a risk for the animals during loading. The ramps leading to lower decks are steep and have an inclination of 28 degrees. All raceways are straight with sharp corners to the internal ramps or to the corridors. Cattle were observed balking due to the 90 degree corners, the difference in lighting and the steep downward ramps.

The pens were prepared with a thick straw bedding. All pens are equipped with an automatic drinking system (one per pen). In the pens adjacent to the shipwall metal railings were installed, but not vertically and thus still put animals at risk of falling down.

The vessel has a desalination plant that produces **5 t** drinking water per hour from seawater (according to the Captain). The system has an alarm, to warn if the concentration of salt gets too high.

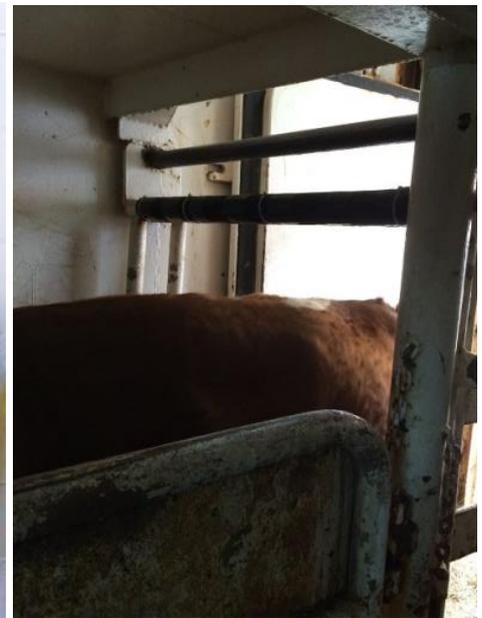
There are several hospital pens on each deck. The Chief Officer told us that injured animals are not emergency killed, but unloaded by crane at destination.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport

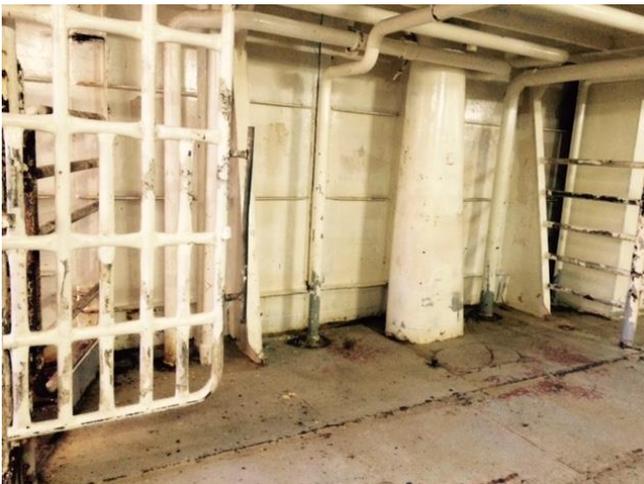
of animals on this vessel in breach of Article 3 c) d), Article 20, paragraph (1.) a) c) in connection with Annex 1, Chapter IV, 6. and paragraph (2) b).



Point of entry very dark, no efficient lighting



Clear height of entry inadequate with risk for injuries



Dangerous gate and pen with several risks for injuries



Comfortable straw bedding, shipswall not part of the pen enclosure

Vessel 3

Vessel 3 has six enclosed decks, a surface area of 5233,5 m² and can load 3,123 cattle of medium size (according to the Captain). The vessel was built in 1979 and sails under the flag of Lebanon, ranked on the **grey list** of Paris Memorandum 2015. The Classification Society is the Russian Maritime Shipping Register, which is a member of IACS.

The animal facilities are well maintained. Not all the pens have an efficient clear height and the ship's wall is not covered sufficiently in some pens, as bulkhead frames are only covered with railings. This poses a high potential for injuries. During loading the vessel entry is not illuminated enough and appears as a black hole.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) d) g), Article 20, paragraph (1.) a) c) in connection with Annex 1, Chapter IV, 6. and paragraph (2) b).



Storage of hay, unprotected



Good bedding, ship's wall with uncovered bulkhead frames



Pen area with risk for injuries



Bulkhead frame inadequately covered with railings



Uncomfortable flooring, poor bedding with pellets

Vessel 4

Vessel 4 was built in 1965 and sails under the flag of Lebanon, ranked on the **grey list** of Paris Memorandum 2015. The Classification Society is the International Naval Surveys Bureau, which is not a member of IACS.

The vessel has five enclosed decks. There is a deck (No.3) with a clear height of only 1.60m in the pen areas, but also in the passageways. The pen is used for sheep and calves. This deck has no automatic water system and the animals have to be watered manually. The lighting is not efficient for a proper inspection of the animals, and ventilation is reduced.

The stable crew has to take care of the animals under extremely harsh working conditions. It is extremely difficult for them to take care of the animals on this deck, to feed and water them and to take care of sick animals. Only a very small person can enter in the case of the emergency to select and isolate the injured or sick animals.

The other decks have an automatic drinking system, one device per pen and the clear height inside the pens is 2 meters or more.

The pens adjacent to the ship's wall are dangerous for the animals. The bulkhead frames are uncovered or covered with railings. The pen enclosure on the lower decks is not vertical, in some pens the railings on the inclined shipwall even increase the high potential for injuries and animal suffering.

The vessel is equipped with four power units with automatic turn-on switches in case the main power source stops running. The vessel is equipped with four desalinating units to make fresh water necessary for watering animals during the voyage. There is always 125 tons of fresh water available onboard, according to the Captain.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) d) e) g) h), Article 20, paragraph (1.) a) b) c) in connection with Annex 1, Chapter IV, 4. and paragraph (2) b).



Loading ramp: very steep (30°), dangerous gap



Calf's leg gets caught in the gap between vessel and ramp



Dark entrance



90 degree corner to internal ramp downwards



Very steep ramp to lower decks



Dangerous pen on the right side



Bulkhead frames not covered



Deck with clear height of only 1.6 m



Harsh working conditions for stable crew

Vessel 5

Vessel 5 was built in 1971 and sails under the flag of Panama, ranked on the **White list** of Paris Memorandum 2015. The Classification Society, the “Croatian Shipping Register”, is a member of IACS.

The vessel has three enclosed decks and appears to be approved for the transport of unweaned animals, because it regularly transported unweaned calves from Europe to the Middle East.

The whole vessel is painted in white so the decks appear brighter and the animals were less reluctant to move during loading procedures. The entry to the internal ramps is curved so the animals can see where they walk to. This had a beneficial effect on the animals during loading.

The inclination of the internal ramps is 26°, which is in compliance with the Regulation for cattle and sheep, but for calves the inclination should not be more than 20°.

The animals can reach two automatic drinking devices per pen. The pen design is different than on the other vessels. The pen facilities are in the middle and not adjacent to the ship's wall. Still, some railings are very rusty and have deep holes.

The vessel is equipped with a mixer to prepare warm milk replacer and there are buckets with teats to feed ten suckling calves at the same time. According to the stable crew the calves are fed twice in 24 hours. We have doubts that the stable crew can guarantee that all the calves in a pen (around 20) get enough feed during the transport on the vessel.

Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c), Article 20, paragraph (1.) a) b) and 20. Paragraph (2) b).



Curved turn to internal ramps



Ramp inclination of 26 degrees



Pen areas



Pen areas not adjacent to ship's wall



Pen facilities with broken rails



Rusty pole with big hole



Feeding equipment for suckling calves



Mixer for milk replacer

Vessel 6

Vessel 6 was built in 1973 and sails under the flag of Togo, ranked on the **black list** of Paris Memorandum 2015. The Classification Society is International Naval Surveys Bureau, not a member of IACS. The vessel has seven decks, five enclosed decks for large animals such as cattle, and two upper decks for sheep.

During loading the animals often refuse to enter the vessel, because the entry is not efficiently illuminated and appears like a black hole, additionally there is a gap of approximately 30cm. The entry on the vessel is straight and ends in a sharp corner onto the internal ramp. Consequently there is a lot of prodding of the animals during the loading procedure, resulting in stressed and agitated animals.

The ramps have good foot battens and the inclination is 26 degrees.

The clear height on deck No.1 is only 1.85m. The enclosures adjacent to the shipwall have protruding steel struts. Many pen areas have dead corners, or pens are very narrow, posing animals at a high

risk for injuries. Some bulls are very crowded and could not feed and drink, or lie down at the same time. The crew told us they would distribute animals to other pens, after they calmed down.

The floor of the pens was prepared with pellets that do not guarantee a comfortable bedding to rest. Vessel has no automatic smoke detector system. According to the first officer each deck is under surveillance of a stable crew member over 24 hours.

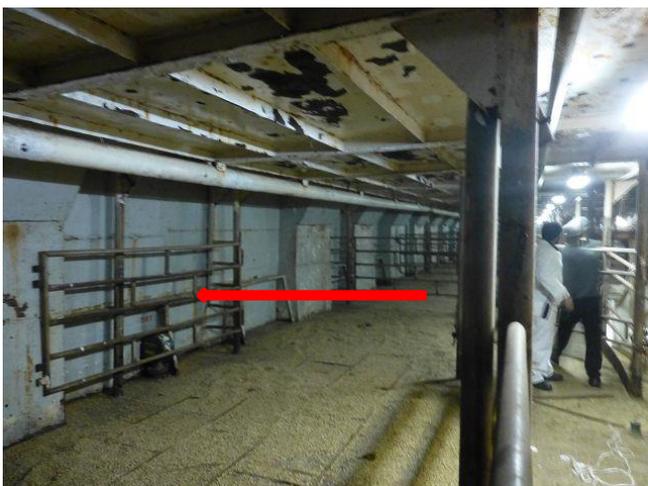
This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) d) e) g), Article 20, paragraph (1.) a) c) in connection with Annex 1, Chapter IV, 6., 8. and paragraph (2) b).



Vessel entry appears like a black hole



Crowded pen with protruding steel struts



Gaps in ship's wall covered with railings, risk for injury



Gap in ship's wall, uncomfortable flooring



Pen enclosure with risk for injuries



Pen area with dead corner (less than 2m in width)

Vessel 7

Vessel 7 sails under the Lebanese flag, ranked on the Grey list of Paris memorandum 2015. The vessel was recently converted and approved on 27th December 2016 in Romania for cattle, sheep and goats.

The vessel has six decks and in total 3,923, 40 m² loading area. The whole interior is painted in white and the vessel is generally well illuminated. The internal ramps have an inclination of 24 degrees and have good foot battens. Deck 6 is intended for small animals, but gaps between the bars of the enclosures are very large, enabling sheep and goats to escape.

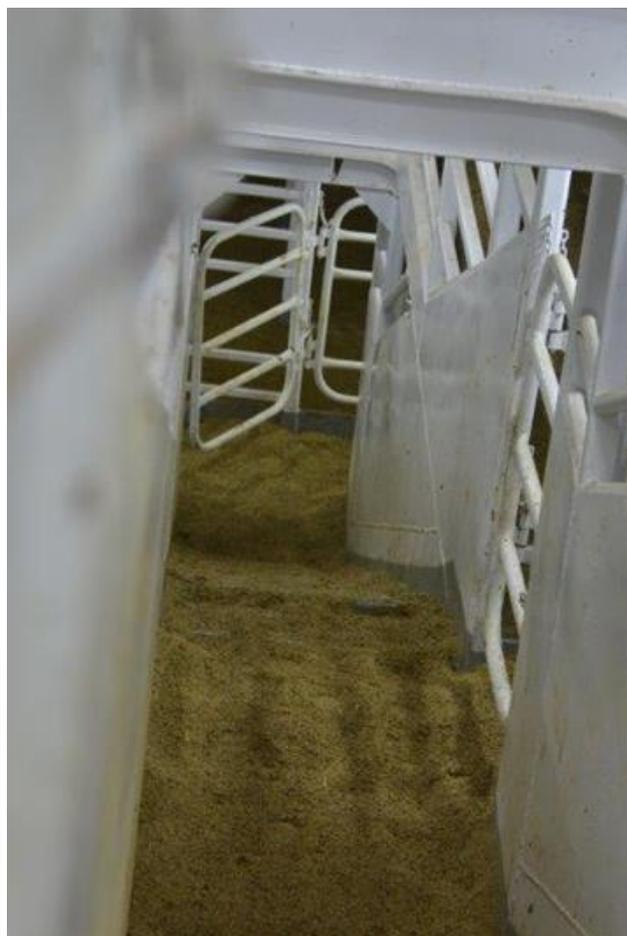
On deck Number 1 we observed sharp protruding steel struts and gaps that represent a serious danger for injuries and cuts for the animals.

On one deck the water pipes run through the animal enclosures, or very close to animal enclosures. The animals can reach for the water valve and can accidentally close it, or break it during mounting activities. In this case the pen area will be flooded and it was difficult to access it for reparation.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c), Article 20, paragraph (1.) a).



Entry of the vessel is illuminated



Internal ramps with good foot battens and bedding



Pens not adequate for goats as they can easily escape



The water tube running through the animal enclosure



Risk of injury



On the left: good practice – the side wall is covered (red arrow) and the pen facilities are not adjacent to the ship's wall. That facilitates the inspection and access to the animals in the enclosures.

On the right: narrow pen, bulkhead frames are covered (red arrow).

Vessel 8

Vessel 8 was built in 1970 and sails under the flag of Togo, ranked on the **black list** of Paris memorandum 2015. The Classification Society is Colamreg, which is not a member of IACS.

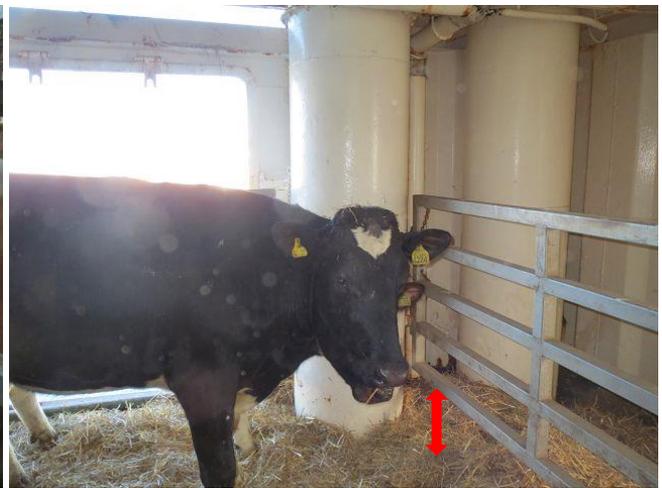
We only inspected this vessel for 20 minutes. The vessel has one open deck and three enclosed decks. The railings are strong, but in some pens not high enough. There is a risk that cattle would try to jump over the railings and be injured.

There are also partly double decks for smaller animals, such as sheep, goats or calves. On double decks it is very difficult to observe and inspect the animals.

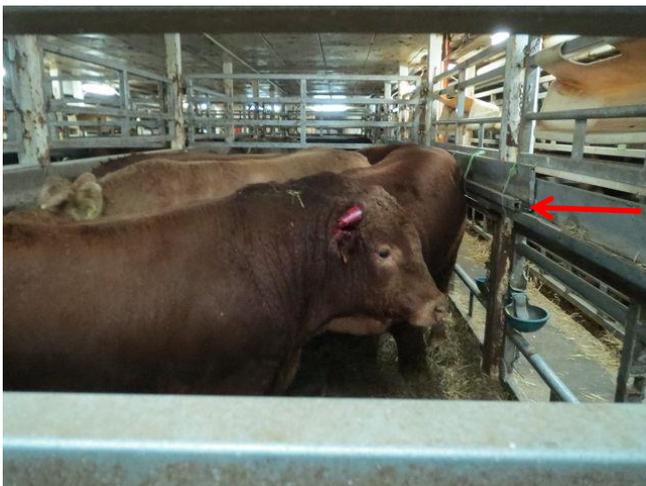
This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) g), Article 20, paragraph (1.) a).



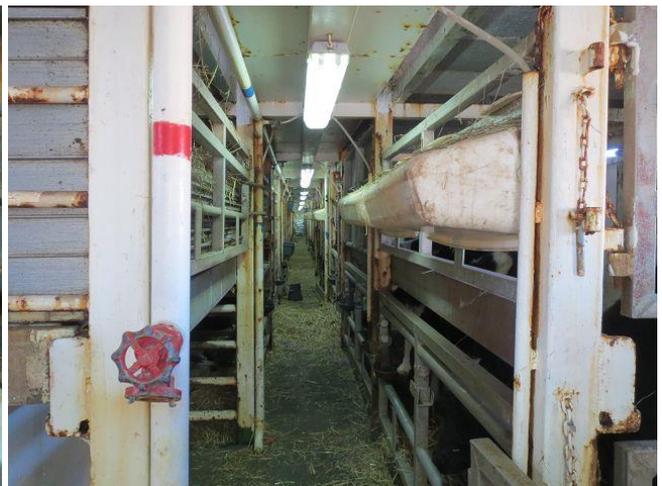
Pen railings not sufficient in height for cattle



Risk for injuries: gap between partition and floor



Bull with horn injury, temporarily fixed railing



Double decks (left side): difficult to inspect the animals



Sheep in crowded loading conditions

Vessel 9

This vessel was built in 1978, changed owner and was overhauled in 2016. The photos were taken before the vessel went to the shipyard to be overhauled.

At that time the vessel was approved even though some pen areas were totally inadequate for cattle, posing a high risk for injuries and suffering to the animals.

This vessel should not have been approved under Article 19, paragraph 1. (c). Responsible authorities in the Ports regularly approve the loading and transport of animals on this vessel in breach of Article 3 c) , Article 20, paragraph (1.) a).



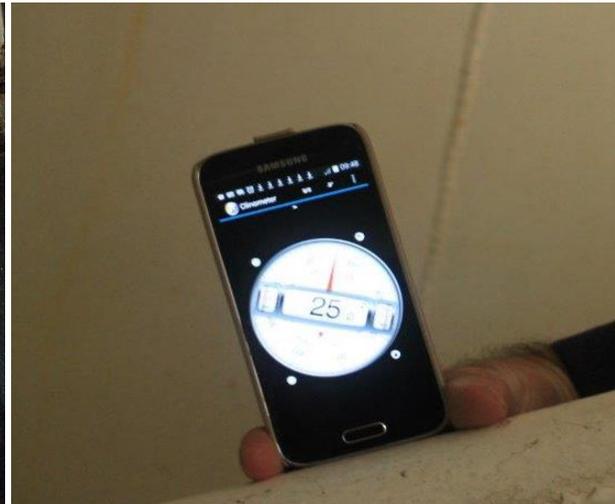
Bulkheads covered with railings, risk for injury



Very narrow and inadequate pen



Bulkheads uncovered, risk for injury



Inclination of ramps is 25 degrees

5.4. Observations during sea transport

Our team joined animals on a vessel that was loaded on the 8th of October 2016 in an EU port. Animals from different EU member states, such as Austria, Estonia, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Slovak Republic, Romania, Denmark and Lithuania were transported to the port of Alexandria (Egypt).

Most of the animals were loaded from the resting stables of the port to the vessel. However, some of them were loaded directly from the road transport vehicle onto the vessel. A total of 1,678 cattle of different categories were loaded: pregnant heifers, bulls for fattening, male weaned calves and buffalos. Animals were loaded in five decks.

The entrance to the vessel was insufficiently illuminated and some animals were reluctant to enter or turned back. The ramp was too steep for calves (26°) and there was a deep gap between the entrance and the ramp inside the vessels. As soon as animals were reluctant to continue on the ramp, some animals turned around in the corridor and tried to walk back to the stables.

Number of animals loaded per deck:

Deck N°	N° of animals loaded	m² / deck (acc. To vessel certificate)	Maximum weigh of animals per deck (kg)
1	<i>190 bulls</i>	<i>411.5</i>	<i>2,376.20</i>
2 (Height just 160 cm)	<i>367 calves</i>	<i>465.5</i>	<i>2,376.72</i>
3	<i>248 heifers</i>	<i>522</i>	<i>2,520.70</i>
4	<i>540 heifers and calves</i>	<i>567.6</i>	<i>2,681.90</i>
5	<i>333 calves</i>	<i>572.6</i>	<i>2,629.80</i>

While onboard, animals were under 24-hour watch. The stable crew consisted of seven persons who worked in shifts of eight hours. During each shift two stable crew members were taking care of the animals. One person was responsible for two decks, the second one took care of the other 3 decks.

The animals were fed twice per day. In addition to the automatic drinking system, at feeding time they were also given water with buckets. Animals were fed with pelleted food and hay.

On deck 2, where calves were loaded, some of them escaped from their pens. The crew returned them several times, but they managed to escape again. There was no automatic watering system on deck 2 and calves had to be watered with troughs. The stable crew had to be reminded on several occasions to clean the water troughs so the animals would use them.

Bedding

Only pelleted bedding was used. The pelleted bedding was given in small quantities. On day one the bedding must be very uncomfortable for the animals to rest on. During the next two days the pellets decomposed and appeared a comfortable and dry place to rest. Additional pellets were put on top of the bedding during the next days, so that the material could maintain its absorption quality and characteristics. On day seven of the journey, the bedding in the pens with the bulls and heifers became very dirty and wet and deck conditions decreased until the animals were finally unloaded on day nine. Many animals in the lower decks were covered with a faecal jacket.



Day 7 to 9: animals lying in their faeces



Animals coat covered with faeces

Head space and loading density

The ceiling was high enough on all decks, except on the deck 2, where calves were loaded, it was only 160 cm. This height only allows small persons to take care of the animals and made feeding and watering an extremely exhausting task for the persons in charge, especially since this deck had no automatic watering system. The height of the deck can also affect the ventilation flow.

The number of animals per pen was acceptable, with the exception of some pens and the Italian buffalos. They could not lie down to rest at the same time.



Water buffaloes in crowded pen



Heifers in crowded pen, bulkhead frames uncovered



Animals with space to rest, but pole inside pen area



Resting animals

Illumination system

The illumination on all deck was adequate, except at the entry, where the light was insufficient. However the light was turned on 24 hours per day, which makes rest difficult for the animals. It may have an effect on the circadian rhythm and cause added additional stress to the animals.

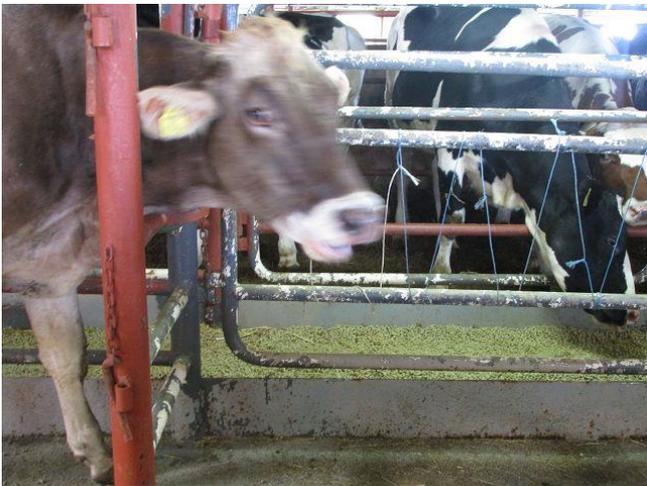
Health of the animals

In general animals showed signs of good health and spent most of their time resting in the pens. On the second day (9th October 2016), some of the animals (heifers and calves) started to show signs of respiratory infection and diarrhoea. On the third day (10th October 2016) of the voyage seven animals were showing signs of respiratory distress on decks two, three, four and five. Two of them died during the night on deck four. On the fourth day (11th October 2016) one died on deck 3. One more animal died on the fifth day (12th October 2016) on deck four and two animals showed bloated rumen. One Italian buffalo and another animal died on the ninth day (16th October 2016) on deck 4, while animals were waiting to be unloaded.

During the journey 9 animals died. We had just 5 ear tags of the dead animals (RO065542820; LT07297716; SK852397489; DK0016499133; IT 05990330-9080). The carcasses were immediately removed from the decks to the roof deck where they have been stored until disposal to the sea. The animal carcasses were cut up and thrown into the sea far away from the coast line and waterways.



Bull with nasal discharge



Heifer with respiratory problems, died during the journey



Heifer with respiratory problems in hospital pen



Same heifer found dead next day



Four sick heifers in absolutely inadequate hospital pen (underneath internal ramp)

Temperature and Humidity

The temperature-humidity index (THI) is a single value representing the combined effects of air temperature and humidity associated with the level of thermal stress. High humidity reduces the effectiveness of body cooling mechanisms. The Temperature Humidity Index is commonly used to assess when environmental or climatic conditions may cause heat stress problems for livestock.

The THI combines the effects of temperature and humidity into one value. The Livestock Safety Index (LSI) contains three stress categories (temperature given in Celsius [°C]):

- Livestock Alert - LSI 24-25.5: when the index reaches this range, heat stress will first appear. Precautionary measures should be taken to reduce heat stress conditions in confinement housing or livestock trailers.
- Livestock Danger - LSI of 26-28: an index in this category is dangerous for confined animals.
- Livestock Emergency - LSI of 29 or higher: These conditions are most likely to occur when air temperature exceeds 32°C (90°F). No cloud cover and little air movement are additional hazards found in such heat stress weather. Livestock should not be worked or shipped when the index reaches this level.

Table 1: Livestock Temperature Humidity Index* (THI) at specific temperatures and relative humidity levels.

Ambient air		Relative Humidity (%)					
Temp. °F	Temp. °C	20	30	40	50	60	70
100	37.8	26	29	30	31	33	34
98	36.7	26	28	29	31	32	33
96	35.6	26	27	28	30	31	32
94	34.4	26	27	28	29	31	32
92	33.3	25	26	27	28	29	30
90	32.2	25	26	26	27	28	29
88	31.1	24	24	26	27	27	28
86	30	23	24	25	26	27	27
84	28.9	22	23	24	25	26	27
82	27.8	22	23	23	24	25	26
80	26.7	21	22	23	23	24	24
78	25.6	20	21	22	23	23	24
76	24.4	19	21	21	22	22	23
Livestock Safety Index (°C)		Normal <23	Alert 24-25.5	Danger 26-28		Emergency >29	

The graphics in Figure 6 illustrate the fluctuation in temperature and humidity assessed on the five decks of the vessels. The dashed red line indicates the temperature and humidity limit where animals are exposed to a danger of heat stress. Animals were in danger of heat stress during more than half of the trip and that may have aggravated the health status of the animals, causing the death of some them.

Unloading in Alexandria

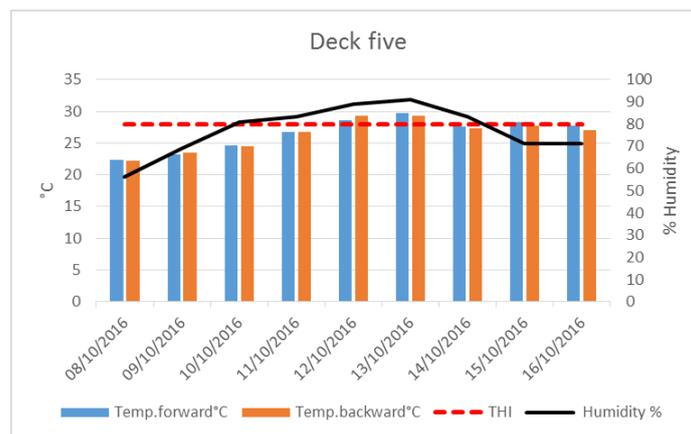
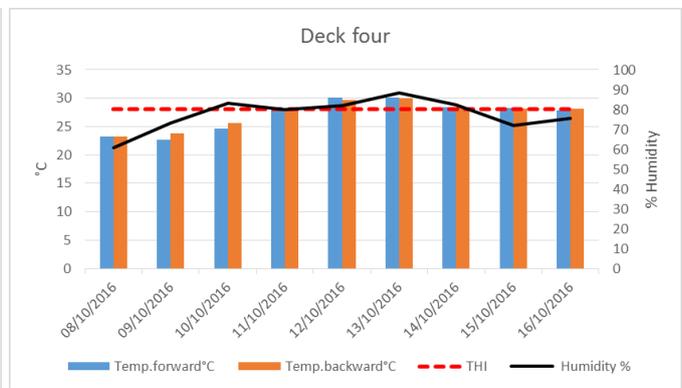
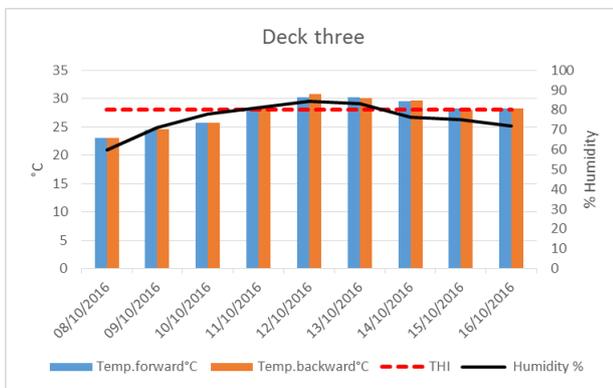
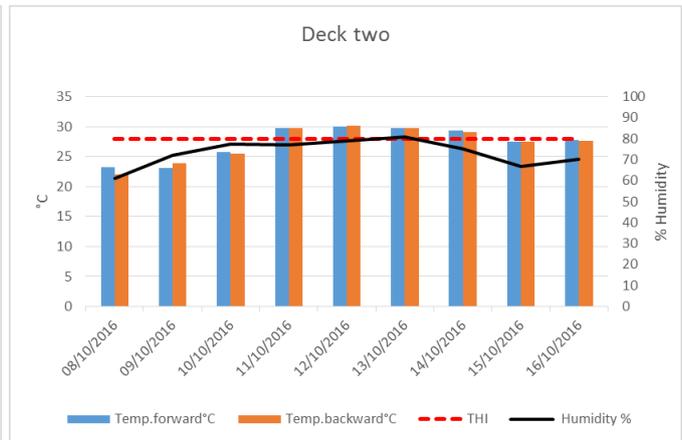
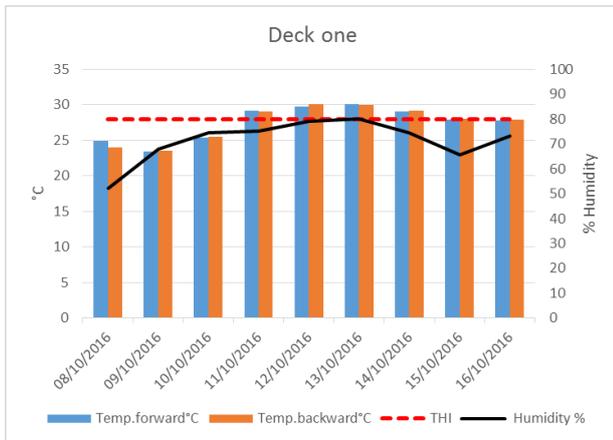
Date of arrival in the port of Alexandria (Egypt): 13th October 2016 at 13:30. Date of unloading: 16th October 2016, starting at 18:30 and finished 17th October 2016 at 06:30.

After five days of sailing the animals arrived in the Egyptian port of Alexandria. Unloading was unnecessary delayed, because Italian buffalos that are considered non-indigenous species of animals were not allowed to enter Egypt. All the animals had to wait on the vessel to get permission to unload. Unloading started on 16th October. Animals were exposed to high temperature and humidity while waiting on the port to be unloaded. All this suffering could have been avoided just by knowing – and appropriately responding to the fact that – buffalos cannot be exported to Egypt.

Buffalos

The Italian buffalos were not allowed to be unloaded, therefore they were returned to Raša port. On the way back from Egypt to Rasa the buffalos were relocated on the higher decks and given more space. The vessel arrived at Raša (Croatia) on 22nd October 2016 at 09:30. The buffalos could not be unloaded from the vessel due to sanitary restrictions. On 24th October 2016 the vessel departed to Istanbul (Turkey). In Turkey, they unloaded part of the cargo and then continued the journey to Lebanon. The vessel arrived in Lebanon on 4th November 2016.

Figure 6. Temperature °C and %humidity registered during the journey on the different decks.



5.5. Observations during further transport of animals in countries of destination

We do not have much information about the transport times in Third Countries, but the road vehicles used for these transports are often general cargo vehicles, without dividers, no bedding, and no protection from adverse weather conditions and are not according to the provisions of Regulation 1/2005.

Photos: Animals International



Transport Port of Haifa



Irish bulls on a general cargo truck in Turkish Port



Irish bulls on a general cargo truck in Turkish Port

Photo: Animals International



EU cattle on a truck without roof or dividers in a Port in Egypt



EU cattle on a general cargo truck without roof and dividers in a Port in Egypt

6. Welfare-related problems during sea transport

“Livestock transported by sea often suffer compromised welfare. Many animals suffer health issues including and not limited to disease spread, injuries from infrastructure and general unnecessary pain, stress and suffering from being transported of lengthy periods of time” (Simpson, 2016)

There are significant risks to the welfare of animals caused by transporting them in ships, which include:

1. Clinical diseases evidenced by mortality level and animals in hospital pens on the ship.
2. Heat stress evidenced by respiration rate and “wet bulb” temperature, which includes temperature and humidity.
3. Problems related to loading density.
4. High ammonia levels due to the accumulation of excrement.
5. Others factors such as: food/water availability, injuries from infrastructure and design, shipping fever, stress, insufficient coordination of transport, motion sickness, noise and disturbance to the lighting patterns.

The main causes of cattle death during ship transport are heat stroke, trauma and respiratory disease (shipping fever) (Norris et al., 2003). A pernicious clinical disorder that occurs regularly on the ships and could be more controlled more effectively is infectious conjunctivitis (pinkeye). The animals are predisposed to the disease by their inability to escape from high ventilation wind movement, which often stirs up dust from the feed. While pinkeye is not fatal, there is no doubt that it significantly reduces the welfare of the livestock because of irritation and it is also known to reduce productivity, perhaps because of the failure of animals to get to the feed troughs or fend off other animals (Philips 2008).

Heat stress

The high temperature load generated by the livestock and the ship’s engines, combined with a high ambient temperature, makes heat stress a common problem on export vessels. In addition, the high humidity in many shipboard conditions, because of the high density of livestock and/or a lack of adequate ventilation, which particularly occurs on open decks when the ship is close to port, severely exacerbates the heat stress risk (Philips 2008). It is particularly true for European type *B. taurus* cattle that are poorly adapted to cope with a high heat load. The upper critical temperature (at which physiological changes, such as sweating or panting, need to occur to reduce the heat load on the animal) for *B. taurus* dairy cows is only approximately 25–26°C (Berman et al., 1985). Behavioural indicators of heat stress include increased respiratory rate. Healthy cattle on vessels which are not under any heat stress have respiratory rates in the 25 to 40 breaths-per-minute range.

It should also be noted that there is very significant variation in ventilation rate within pens, and because there is limited movements of the animals around the pen, some animals may be subjected to much greater heat stress than others (Pines and Phillips, 2005). In addition, there is very significant variation of ventilation around the ship, depending on the proximity to the engine, the level of natural and forced ventilation, and the type of animals enclosed within the pen animals (Philips 2008). That is why is so important to check on every pen and every animal inside the vessel.

Australian experience has shown that wet bulb temperature (WBT) during live export voyages in the Northern hemisphere summer can exceed 25°C for several days and might reach or exceed 30°C (Maunsell Australia, 2003). Humidity levels can be very high (up to 85%) for sustained periods. There is frequently little or no relief from high diurnal temperatures overnight WBT in the animal housing areas are often several degrees higher than those on the bridge (Maunsell Australia, 2003), as heat generated by metabolic processes and released from the animals cannot be dissipated entirely by on board ventilation. Thus, for both sheep and cattle, there is a well-recognised risk of heat stress during sea transport. The existing law in Australia acknowledges this by prohibiting the export of *Bos taurus* cattle bred south of latitude 26°C to the Middle East during Northern summer months unless the heat stress risk can be shown to be manageable (Caulfield, 2010). In European legislation there is not such a limit; only the recommendation of Chapter VI of Annex I point 3 regarding ventilation for means of transport by road and temperature monitoring.

In Regulation 1/2005 there is no requirement to publish data on temperatures, relative humidity and animal welfare outcomes from live export voyages from European exports.

Cold Stress

Although heat stress is the most common problem, cold stress can also be very dangerous to cattle. Fast moving air can be a hazard if the temperatures are low (Ainsworth, 2008).

From a personal communication with a captain we received information that in the Mediterranean Sea cattle can also get sick and possibly die of cold stress during voyages in winter, especially when they are placed close to the fans.

Loading density

Loading density is the number or weight of animals per unit area, but recommendations should consider different factors such as: enclosure design, the familiarity and proximity of other animals, the possibility of removal of waste products and the thermal and visual environments of the animals.

At high loading densities animals are likely to become very dirty, because of a greater chance that they will directly soil each other, as well as the increased accumulation of excrements. Natural methods of dissipating body heat/core temperature through the body surface area is accordingly often limited prevented, by the presence of disturbingly thick, faecal contamination on the animals coats, often referred to as a “faecal jacket” (Simpson, 2016)

As mentioned above, loading density can also have an effect on heat stress and ammonia levels (see below).

Ammonia

Ammonia concentrations in ambient air during cattle shipments have not been published. However, adverse physiological effects in steers of ammonia concentrations similar to those measured on sheep voyages have been recorded. Exposure of steers to air ammonia concentrations of 15, 30 and 45 ppm in simulated ship transport increased pulmonary macrophage activity, compared to a control group exposed to <6 ppm (Phillips et al., 2010). At 30–45 ppm, increased lacrimation, nasal secretions and coughing indicated irritation of mucosal surfaces, and neutrophil concentrations in alveolar lavage increased to levels indicative of active inflammation. A maximum air ammonia concentration of 30 ppm was recommended for cattle voyages. The implications of this is that ventilation may need to be

increased on certain decks, stocking density of cattle reduced, or nitrogen output in animals reduced, to improve their welfare.

Poor air quality and ventilation are risk factors for respiratory discomfort and sickness. There is no requirement for ammonia maximum levels in the Regulation 1/2005.



Irish bulls covered in faeces at arrival in Turkish port

Photo: Animals International

Motion sickness

According to the European Commission (2002), motion sickness is most likely in cattle when sea conditions have Beaufort Wind Force Scale numbers >6. If there is sea movement, animals will be required to work to maintain balance and this has been shown to be an extremely important stressor during transport. One of the first things to happen when cattle are placed under any form of stress is that they reduce their feed consumption, the more severe the stress the more significant the reduction. Under severe stress animals will simply not eat at all. A common response could be loss of about 7% of live weight in the cattle as reported by Earley and Murray, 2010 and Earley et al., 2012, accompanied by increased plasma concentrations of non-esterified fatty acids and urea, probably demonstrating reduced gut fill and a degree of undernutrition.

One of the main reasons for sheep mortality during long distance transport by sea (e.g. in the Australian live export trade) is inappetence or lack of appetite (Phillips, 2008). Motion sickness could be contributing to this, at least in susceptible individuals, as an additional stressor in sea transport. If some sheep experience motion sickness during sea transport, this could activate the emetic system and, as concluded by Provenza et al. (1994), this produces malaise and a reduction of food consumption, as part of an aversive feedback system. Evidence for this is provided by a reduction in steadying movements against the pen when an anti-emetic was administered to sheep experiencing simulated ship motion (Santurtun et al., 2013)

Stress response

Animals transported by vessel have to face different problems which can impair the stress response: ammonia, neophobia (getting used to a strange environment), high stocking density, ship motion, rough handling in ports, and disease. For example transport of bulls from Ireland to Lebanon by ship at a mean ambient temperature of 24°C (Earley et al., 2011) showed modifications in their behaviour. The transported bulls had increased standing and reduced lying times, compared to control bulls retained in Ireland. Social interactions between the bulls, in the form of mounting, grooming and licking, were approximately halved by the transport, and drinking was reduced. The plasma neutrophil: lymphocyte ratio was increased, which was expected as it normally increases with stress, demonstrating a change in the immune strategy for defence against infection. Lymphocytes exit the blood to concentrate in tissues likely to be the sites of infection, e.g. skin and intestines, and neutrophils are increased to attack pathogens that enter the circulatory system. If this occurs over a prolonged period the animal is vulnerable to disease and its survival is threatened (Phillips, et al., 2013).

The stress response remains altered after arrival to the final destination that can expose animals to new diseases. Voyages from Ireland to France (23 h) have also been monitored, both with bulls and heifers, in which the cattle remained in their vehicle transporters (Earley and Murray, 2010; Earley et al., 2012). Haematological parameters were measured at the end of the voyages and during the onward road transport to destinations in continental Europe, with a control group remaining in Ireland. Typically, white blood cell counts were more than doubled after these short periods of sea transport, and after a further 34 days of road transport remained increased by approximately 20%, indicating a stress response.

Noise

Ventilation fans and engine from the vessel produce constant noise during vessel transport. Cattle are adaptable to different levels and types of noise. However, exposure of cattle to sudden or loud noises should be minimised where possible to prevent stress and fear reactions.

Lighting patterns

In some vessels lighting is 24 hours to facilitate crew work but, according to OIE: confined cattle that do not have access to natural light should be provided with supplementary lighting which follows **natural periodicity** sufficient for their health and welfare, to facilitate natural behaviour patterns and to allow adequate inspection of the cattle.

Post-shipment livestock welfare

The exportation of animals to regions with a different disease status may result in transmission of disease, such as pustular dermatitis in sheep (Higgs et al., 1996) and foot-and-mouth disease in cattle (Hafez et al., 1994). As mentioned, stressed animals may be more susceptible to disease. Livestock may also be transported to regions of the world that have different standards for management and slaughter, potentially causing concern in some members of the community in the nation exporting the livestock. For example, media reporting of cruel slaughter of Australian cattle in Indonesian abattoirs evoked an emotional response in many of the Australian public (Tiplady et al., 2012). An informed approach to all stakeholders in the trade, acknowledging the views of inhabitants of recipient and exporting countries, is therefore important in considering the ethics of livestock export (Phillips, 2005).

EFSA (2011) recommendations for transport in livestock vessels

Ventilation systems in vessels used to transport cattle by sea should have the capacity to prevent excessive heat load. In some circumstances mechanical ventilation is essential;

Electrolyte solutions should be made available to cattle on long sea journeys when there is a risk of heat stress. Recommendations from research: Provision of electrolytes during a voyage can ameliorate acidosis, increasing weight gain (Beatty et al., 2007). Hyponatraemia and hypokalaemia also accompanied severe heat stress in simulated transport by ship (Beatty et al., 2006), probably as a result of excessive urination and sweating, respectively.

Conclusions of a scientific review done in 2013 regarding the welfare of animals transported by ship

The body of research reviewed confirms that there can be increased mortality rates and morbidity during ship transport, and that this impact on the welfare of livestock is partly dependent on the context in which the animals are transported. There is a lack of research on bruising, behavioural and stress responses during ship transport, as well as on the additive effects of sequential stressors. Although the motion of ships is very different to that of road vehicles, there have been no studies comparing the two. There is also no empirical basis for stocking densities on ships, even though this is implicated in most of the welfare issues discussed. Similarly, the management of heat stress on board ship, one of the major issues for livestock entering tropical and equatorial regions, is not apparently based on evidence-based studies. Finally, there is no scientific data on carcass quality, and in particular bruising, following ship transport, which could be collected from slaughterhouses when the animals are killed soon after arrival (Phillips, et al., 2013).

7. Environmental impact of the trade

At the beginning of the 1970s the French oceanographer Jacques Cousteau already warned about consequences of pollution in the Mediterranean Sea and argued that if measures weren't taken, at the end of the century the Sea would become a dead and dirty pond.

In the wake of general contamination of the seas by fuel residues and cleaning waste from oil tankers, the International Convention for the Prevention of Pollution of Ships was signed in 1973. Its short name is MARPOL 73/78 and it was developed by the IMO, the International Marine Organization, in an effort to minimize pollution of the oceans and seas. It was modified by the Protocol of 1978 and applies to all shipping worldwide.

In order to prevent land-based pollution, the United Nations Environmental Programme (UNEP) developed the Mediterranean Action Plan (MAP), which was approved 1975 in Barcelona by 15 of the 18 riparian states. One year later these riparian states and the European Community signed the "Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean". But in the following years almost no efforts were taken to reduce the pollution of the Mediterranean Sea by the riparian states.

In May 1980 the Athens Protocol was issued by the signatory members. Through this protocol members agreed on a prohibition list (black list), where for example heavy metals, carcinogens and radioactive materials were listed, and also on a "grey list" of materials which could be discharged into the sea with some limitations.

Certainly the situation concerning environmental control of the Mediterranean in the riparian states has improved since 1980, but nowadays we are still being startled by reports of closed beaches on the Mediterranean due to pollution. Most of the times closures are due to a high concentration of faecal bacteria in water. The recent reports from sea biologists show a striking degradation of the sea flora in the Mediterranean, in form of seaweed and jellyfish, which is produced by the high discharge of excrements and manure.

Certainly a big share of those excrements are being discharged by livestock transport vessels, which sail in the Mediterranean basin between Europe and the Middle East. Furthermore there is also the presence of ships from Australia, South America, the United States and Canada, who deliver live cattle and sheep to the Middle East.

The figures included in Chapter 2 refer to EU exports of live animals by road and sea transport in the years from 2013 to 2016.

In this period in total **10.2 million cattle and sheep** were delivered. Eurostat does not differentiate between truck and ship transportation, but it can be assumed that transportation to Libya, Lebanon, Algeria, Israel, Kuwait, Tunisia and Egypt took place by ship. Only two thirds of the deliveries from the EU to Turkey and Morocco might have been by truck, so this reduces the amount of livestock transported on the seaway.

*Nevertheless, it can be assumed that between 2013 and 2016 1.8 million cattle and 8 million sheep have been **transported by ship** to the aforementioned countries of the Middle East.*

The proportion of the delivered cattle and sheep lies about five to one, which means that the following calculation of the manure discharged into the sea will distinguish between cattle and sheep.

7.1. The discharge of manure into the sea

According to our research, the vessel "XY", after unloading the animals in Alexandria, left the port without disposing of the litter accumulated in the livestock compartments. During the return journey the excrements were discharged about 80 km away from the Egyptian coast into the Mediterranean Sea.

Based on scientific investigations of Cologne University⁸ about manure production by cattle, it has been calculated that 100 cattle produce about 5.5 m³ of manure a day. This amount equals the quantity of water and food the animal consumes each day.

Ship journeys between the ports of Southern Europe, like Sete (France), Tarragona (Spain), Cartagena (Spain), Koper (Slovenia), Rasa (Croatia), Midia (Romania) and the ports in Middle East take, if there are no major incidents (machine breakdown, problems at the destination ports, etc.) about five to eight days.

Assuming the export of 1.8 million cattle this means that about 99,000,000 litres or 99,000 m³ manure are produced each day by all animals (1,800,000 x 55 litres), multiplying this with the transportation days (a journey of at least 5 days) we are

⁸ http://www.uni-koeln.de/phil-fak/paedsem/psych/energie_zukunft/information/modul2/m2_biogas4.htm

getting a figure of 495,000 m³ manure being produced in the period from 2013 to 2016.

When being fed, for example, with pellets or hay, sheep drink about three to four litres of water each day, or five to seven litres in very hot weather. From this they produce at most about 2 litres of excrements, which usually are dry (of a low moisture content).

That means that eight million sheep will produce, in this four year period, the following amount of excrements, either liquid or absorbed by litter: 8,000,000 x 2 litres each day amounts to 16,000,000 litres or 16,000 m³ manure. **Being transported for five days will result in an amount of 80 000 m³ manure in the aforementioned period of four years.**

In the period from 2013 to 2016 in total about 575,000,000 litres of manure/dung, respectively 575,000 m³ of excrements would have been accumulated on the ships. This equals to the quantity of sewage water a middle-sized town of about 11,000 inhabitants will produce a year.



Cattle in a thick layer of faeces

Picture credit: Dr Lynn Simpson

As there are no facilities in the Middle East ports – nor in the European ones – to absorb this amount of manure or dung (i.e. IMO, Port Facilities, for example Lebanon: no data), it can be assumed that this amount is discharged / disposed of either as solid material (pellets, dung absorbed by litter) or in liquid form right into the water of the Mediterranean Sea. This information has been confirmed to us by ship captains.

MARPOL Regulations covering sewage

According to IMO “The discharge of raw sewage into the sea can create a health hazard. Sewage can also lead to oxygen depletion and can be an obvious visual pollution in coastal areas - a major problem for countries with tourist industries. The main sources of human-produced sewage are land-based - such as municipal sewers or treatment plants. However, the discharge of sewage into the sea from ships also contributes to marine pollution.

Annex IV of Marpol contains a set of regulations regarding the discharge of sewage into the sea from ships, including regulations regarding the ships' equipment and systems for the control of sewage discharge, the provision of port reception facilities for sewage, and requirements for survey and certification. It is generally considered that on the high seas, the oceans are capable of assimilating and dealing with raw sewage through natural bacterial action. Therefore, the regulations in Annex IV of MARPOL prohibit the discharge of sewage into the sea within a specified distance from the nearest land, unless otherwise provided⁹.

Marpol defines sewage in its discharge in **Regulations for the Prevention of Pollution by sewage** in Regulation 1 and 11 of the Annex IV as follows:

Regulation 1

(3) Sewage means:

(a) [.....];

(b) [.....];

(c) drainage from spaces containing living animals; or

(d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.

(4) Holding tank means a tank used for the collection and storage of sewage.

(5) Nearest land. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law [.....]

Regulation 11 - Discharge of sewage

1. Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

.1. The ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization;

⁹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Sewage>

*.2. the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and
.2.1 the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate; and*

.2.2 additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discoloration of, the surrounding water;

2. The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

3. When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL 73/78, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex.

According to this livestock transporting vessels may discharge their sewage into the sea if aforementioned conditions have been complied with and if they are at least 12 nautical miles away from the nearest land.

Still, the ships are known to use pellets and straw as litter on their decks. In practice the animal transporting vessels leave the destination port, reach the 12 nautical miles line and discharge the excrements and litter with a high-pressure water jet into the sea. This means, sewage is mixed with solid materials. But the sewage allowed to be let into the sea must be "liquid "and shall be discharged at a defined rate.

A certification about the discharge rate issued by the flag state has to be kept on board the ship, in order to be inspected by the Port State Control.

According to our research and the statements of livestock transporting vessel captains, it is not possible to legally dispose of animal excrements in the ports of destination in the Middle East. The reason could be fear of introducing epidemic plagues or animal diseases. However, disposal at sea has the following advantages for shipping companies:

1. Costs of disposal are saved
2. Lay days at the port are reduced and this allows even more cost-saving.



Animal excrements discharged into the water. Picture credit: Dr Lynn Simpson

The picture above shows a clear violation of MARPOL, Annex IV, Regulation 11 because excrements are causing a visible discoloration of the surrounding waters.

If sewage is mixed with litter in form of pellets or straw, MARPOL 73/78, Annex IV, Regulation 11, Number 3 does not apply, instead Annex V, Regulation 6 is applicable. This means that discharge of excrements from a livestock transporting vessel is a violation of the MARPOL 73/78 Convention.

Up to now we have only evaluated the amount and practice of disposing of excrements on livestock transporting vessels, but have not yet assessed the health hazards for human beings.

7.2. Health hazards through discharge of dead animals

Most exposed to this risk are people who deal directly with the animals during the transportation: that is, the Stable Crew. These crew members are likely to be at risk of contracting diseases like Q fever (*Coxiella burnetii*), ringworm (dermatophytosis) or candidiasis (*Candida albicans*) from infected animals. Through animal excrements diseases like anthrax (which is lethal for humans), brucellosis (*Brucella abortus*) or tuberculosis (*Mycobacterium tuberculosis*) can be transmitted. Although these diseases are no longer conspicuous, again and again outbreaks can be observed in herds. There are documented casualties due to the aforementioned diseases in farming. Unfortunately it is unknown to us how long the aforementioned bacteria can survive in the sea and if there is any scientific research about this issue.

MARPOL also regulates the discharge of garbage from Ships as follows:

MARPOL 73/78 Annex V Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Regulation 1 Definitions, Annex:

1. Animal carcasses means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

2. Cargo residues means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship

Regulation 5

1. For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea, which are defined as follows:
 - a. The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36' W.

Type of garbage	Ships outside special areas	Ships within special areas	Offshore platforms (more than 12 nm from land) and all ships within 500 m of such platforms
Food waste comminuted or ground	Discharge permitted ≥ 3 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	Discharge permitted
Food waste not comminuted or ground	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ¹ not contained in wash water	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Cargo residues ¹ contained in wash water	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route and as far as practicable	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions ²	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ¹ contained in cargo hold wash water	Discharge permitted	Discharge permitted ≥ 12 nm from the nearest land, en route, as far as practicable and subject to two additional conditions ²	Discharge prohibited
Cleaning agents and additives ¹ in deck and external surfaces wash water	Discharge permitted	Discharge permitted	Discharge prohibited
Carcasses of animals carried on board as cargo and which died during the voyage	Discharge permitted as far from the nearest land as possible and en route	Discharge prohibited	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, synthetic ropes, fishing gear, plastic garbage bags, incinerator ashes, clinkers, cooking oil, floating dunnage, lining and packing materials, paper, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse	Discharge prohibited	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Mixed garbage	When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply		

Source: delitek.no

It is known that final destination countries usually do not allow dead or seriously sick animals to be unloaded on their territory. The respective corpses of animals are often thrown overboard, which an illegal practice is posing major risks. Such corpses may spread diseases, and seriously and irretrievably affect marine and land life.

On the livestock transporting vessel monitored by us nine cattle died on route from the EU to Alexandria. The dead cattle were discharged into the Mediterranean (see photos below). Beforehand their bellies had been cut open to ensure a faster sinking. The earmarks of the dead animals were cut off to prevent their identification by local authorities in case they were washed ashore, making them unidentifiable.



Discharged cattle on the Mediterranean Sea

This is no isolated case, but usual practice, as proven by an incident from 2012/2013 on the Baltic Sea. The livestock transporting vessel then called “Abou Karim IV” (this ship is now travelling under another name and flag) had at least six dead cattle on board, which were discharged in the special area Baltic Sea. The carcasses were washed ashore in Denmark, Sweden and Germany and spotted by tourists. On this opportunity their earmarks had been cut off and their bellies were cut open.



Images: Volunteer Fire Brigade Prerow (Germany)

Dead bodies of eight cattle found at Black Sea beaches

The dead bodies of eight cattle were found between 29th and 31st January 2017 at Black Sea beaches in Akcakoca and Cide/Kastamonu. The animals must have been loaded in a Port in Romania, because they had Romanian eartags. They must have died shortly after the departure of the vessel and their dead bodies discharged into the Black Sea. According to information from Turkish officials, the animals did not drown.

ihacom.tr → Ana Sayfa → Düzce'de telef olmuş 7 inek sahile vurdu

30 Ocak 2017 21:25

Düzce'de telef olmuş 7 inek sahile vurdu

Düzce'nin Akcakoca ilçesi sahiline 7 büyükbaş hayvan leşi vurdu.



Gündüz saatlerinde Akcakoca Kale yolu üzerindeki Değirmanağzı plajı ile Alaplı Ereğli yolu üzerindeki Çayğazı plajında karaya vuran ölü danaları gören vatandaşlar, olayı belediyeye ve güvenlik güçlerine bildirmişti. Olay yerine gelen yetkililer, ilk incelemenin ardından telef olan inekleri olay yerinden kaldırmıştı. Akcakoca'nın Ak Evler plajında 1, Akkaya köyü plajında 2, Değirmanağzı plajında 3 ve Beyhanlı köyü plajında 1 olmak üzere toplam 7 büyükbaş hayvan leşi bulundu.



[Paylaş](#) [Tweede](#) [Paylaş](#) [Gönder](#) [Yorum Yap](#)

HAYVANCILIK AKADEMİSİ

ANASAYFA HAYVANCILIK GÜNCEL EKONOMİ EĞİTİM HAYVAN BESLEME AKADEMİ TV YETİŞTİRME

GÜNCEL KONULAR Şanlıurfa'da gök görüntüleri böyle bulundular... Veteriner hekim gök oldu! 100 hayvanı inceleme altın

Haberler > Güncel > İthal inekler kıyıya vurdu!

30 Ocak 2017 21:25 2173 görüntülenme İHA

[PAYLAŞ:](#) [@](#) [f](#)

İthal inekler kıyıya vurdu!



Düzce'nin Akcakoca ve Kastamonu'nun Cide ilçelerinde sahile, telef olan 6 büyükbaş hayvan leşi vurdu.

Yurt dışından ithal edildiği belirlenen hayvanların gemide telef olup atılmış ya da fırtınada geminin sallanmasıyla düşmüş olabileceği belirtildi.

Akkakoca'da 2 gün arayla 4 ayrı noktada 5, Cide'de de 1 telef olmuş büyükbaş hayvan bulundu. Akcakoca'da Değirmanağzı, Çuhalli ve Beyhanlı plajlarında 1'er, Akkaya Plajı'nda 2 büyükbaş hayvan leşi görenler güvenlik birimlerine haber verdi. İlçe Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürü ile Akcakoca Belediyesi Veteriner İşleri Müdürü ekipleri ve jandarma, inceleme yaptı. İncelemede hayvanların, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın, "Genç Çiftçi Hibe Destek Projesi" kapsamında yurt dışından ithal edildiği belirlendi.

Gemiden telef oldukları için acıdığı ya da döğüğü tahmin edilen büyükbaş hayvanlar, tutanak tutulması ardından iş makineleri kaldırılıp belediyeye çöplüğünde 3 metre derinliğinde çukurlar açılarak gömüldü.

Akkakoca Belediyesi Veteriner Hekimi Uruk Gökaş, büyükbaş hayvanların gemide telef olmaları sonucu denize atılmış veya kötü hava koşullarında geminin sallanması sırasında denize atılmış olabileceğini söyledi. Gökaş, "Hayvanların bazılarında küpe var, bazılarında yok. Küpeler, hayvanların Romanya'dan ithal edildiğini gösteriyor. Kaçak olma ihtimalleri yok. Nakli sırasında bir şekilde denize acılmış veya atılmış olabileceğini düşünüyoruz" dedi.

Akkakoca Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürü Cemil Uzun da sahile vuran büyükbaş hayvan leşleriyle ilgili inceleme ve arştırmaların sürdüğünü kaydetti.

In special areas like the Black Sea, Baltic and Mediterranean Sea this kind of procedure (check out the table) is forbidden and constitutes a gross violation of MARPOL Annex V. Commanders of ships involved are due to be heavily fined.

According to MARPOL V, Regulation 10, the ships are bound to document the disposal of residues in a special Garbage Record Book applying a stipulated protocol, recording the day, time, position, type of waste, etc. and to submit them to the Port State Control Officer of the Port State Control of a signatory state.

Furthermore a Garbage Management Plan has to be exhibited on ships, so crew members will be able to learn how each type of garbage should be disposed of. If during a Port State Control carried off by Port State Control Officers it is asserted that neither in the Logbook, nor in the Garbage Record Book, nor in the Garbage Management Plan there is any reference about the ways and means to dispose of carcasses, then there will be a strong suspicion that they are being discharged illegally into the sea.

According to research by Australian authorities the mortality rate of livestock on long trips amounts to 0.5%. On short trips about 0.25% of the cattle and 1% of the sheep die. This means that on any livestock transportation by ship there will be casualties, and remains will have to be disposed of.

Any claims by a captain that no animals die at all on their ship on sea voyages have to be regarded as a defensive lie and put in question. The ways to verify these assertions by Port State Control Officers, Coast Guards, Port Policemen or other entitled officials are explained under: MARPOL 73/78, Annex V.

7.3. Conclusions from environmental impact of livestock vessels

How can the discharge of excrements from livestock transporting vessels according to MARPOL 73/78, Annex IV, Regulation 11 Discharge of sewage, the passage "**or coming from compartments, where living animals are located**" be banned?

1. Livestock transporting vessels are not allowed to discharge liquid excrements that are mixed up with pellets or straw directly beyond the 12 nautical miles limit into the sea. They are bound to collect them (according to the actual wording of the agreement) into a tank before discharging.
2. Regarding sewage disposal the same rules apply for livestock transporting vessels as for passenger ships.
3. The Mediterranean has to be declared a special area regarding sewage disposal according to MARPOL, Annex IV, just like the Baltic Sea.
4. The Mediterranean riparian states have to be compelled to provide absorption facilities for excrements accumulated in livestock transporting vessels in their ports.
5. The Port State Control in the EU member states, especially in France, Spain, Portugal, Italy, Slovenia, Croatia, Bulgaria, and Romania has to be urgently intensified. The Port State Control Officers have to inspect livestock compartments and document which kind of litter is being used, for example straw, pellets or sawdust. If this is the case, then discharge into the sea

according to Annex IV has to be banned. The ship commandment must be instructed that excrements are regarded as waste according to MARPOL, Annex V, and their disposal is forbidden in the special areas Mediterranean Sea and Black Sea. At the destination port the ship commandment has to take care about disposing of the excrements and the litter after downloading the animals and before leaving the port. The waste disposal contractor has to provide an acknowledgement. These acknowledgements have to be kept on record for the last 10 journeys in order to be submitted to any Port State Control.

6. The size of the required "holding tanks" for excrements has to conform to the maximum amount/kind of animals to be transported for the length of the journey according to following calculation, so excrements can be kept safely on board up to their disposal at any port:

1 cow up to 400 kg: 40 l/24h

1 cow up to 800 kg: 50 l/24h

1 sheep: 2 l/24h

Livestock vessels should treat sewage according to the provisions of the International sewage pollution prevention certificate of the MARPOL Convention, Annex 4. This is to certify:

1 That the ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/ holding tank and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention

Otherwise the EU Reg. 1/2005 "about the protection of animals during transportation and connected activities", Annex 1, Chapter IV, Section 1, Number 5 has to be accordingly modified in order to provide that sewage coming from livestock compartments on ships is not discharged in special areas, but collected in holding tanks and be disposed of on land against proof.

The amendment of this regulation would at least ensure that vessels transporting livestock from the EU to Mediterranean riparian states are not legally entitled to discharge into the sea. This would effect that the usually very old ships (about 36 years and more) deployed for animal transportation would not be operational anymore because of the costs to convert them in order to meet stipulations.

Disposal of dead animals during transportation

Waste disposal according to MARPOL 73/78 Annex V, Regulation 4, 5 and 6 in the special area Mediterranean Sea.

Annex V Regulation 1

Terminology

In terms of this annex undermentioned expressions will acquire the following meanings: ***The expression "carcass" denominates bodies of animals loaded alive as cargo on board which perish during the journey or are euthanized.***

Conclusion:

Animals dying during sea transportation are being disposed of in the special area of the Mediterranean Sea, in a manner that is illegal.

How could livestock transportation vessels in future be prevented from disposing of carcasses into the Mediterranean Sea, against the prohibition?

1. As has been described before, missing records in the Garbage Record Book about disposal of dead animals or no records at all in the Garbage Management Plan are clear hints of illegal disposal.
2. The Bill of Lading handed over to the captain after loading animals clearly registers amount and type of animals being transported. In the Bill of Lading information about the charterer (exporter), the carrier (freight forwarder, ship owner) and the addressee is also included. The number of animals is exactly documented while loading and again at the destination port. The difference between loading and offloading figures as a general rule equals to animals perished en route. It should be simple to obtain the figure of the offloaded animals at the destination port from the addressee.
3. Applying statistics to the following facts, the extent of the illegal disposal into the Mediterranean Sea of animals perished during transportation can be deduced:

Taking the example of the ship which loaded 1,678 cattle in Rasa and was monitored by us: On this journey 9 cattle perished and were disposed of in the Mediterranean Sea. This amounts to a percentage of 0.52%. Still, we calculated with the Australian official statistics, assuming a cattle mortality rate of 0.25% on short voyages:

If 1,800,000 cattle have been exported between 2013 and 2016 from the EU, then this would mean that around 4,500 cattle perished during transportation in that period.

If 8,000,000 sheep have been exported between 2013 and 2016 from the EU, then this would mean that 20,000 sheep perished during transportation in that period.

This means that in a period of four years at least 24,500 carcasses of dead cattle and sheep have been illegally discharged into the Mediterranean Sea. We assume that the estimated figure of unreported cases is much higher, because we don't have the numbers of animals being transported over the Mediterranean Sea from Third Countries (Brazil, Uruguay etc.).

Worldwide there are about 125 livestock transportation vessels. Older ships often change their flags. Some can be identified in relation to the classification societies. The owners of old ships usually seek regional classification societies, which are not up to date with contemporary international standards. The same applies to flags: ship owners usually will register their vessels under flags of convenience.

It is not possible and it should not be allowed that livestock transportation vessels navigate the special areas Mediterranean Sea and Black Sea without complying with contemporary environment protection requirements and without keeping the pollution control standards stipulated on seas, causing serious damage to sea wildlife and to the inhabitants of the riparian states.

8. Summary and Requests

During the last two years, our teams investigated the sea transport of animals from EU ports to Third Countries and have been on different walk-on-walk-off vessels that have approvals according to Regulation 1/2005 for the transport of animals.

Only 24% of the vessels approved for the transport of live animals are flagged under the “white list”, representing so called “quality” flags. 54% are licensed in flag states ranked on the “black list”, for flag states with poor legislative requirements and enforcement. 78% of the vessels are classified by no name Classification Societies.

The inspected vessels were converted from car ferries and cargo ships to livestock carrier vessels. They are poorly designed and maintained and with constructions posing many risks for the safety of the animals. The reasons for this are the very different preconditions Member States have for the inspection and approval of vessels, but also the lack of re-inspections at the exit points that should take place before the loading of the animals starts.

The Guideline called “Network document on livestock vessels” should be the minimum requirement for the approval of vessels that are loading animals in the European Union, but it is not yet used in all the Member States and is not legally binding.

It is of vital importance to have one authority made up of people with the expertise to authorize the vessels and to challenge approvals, if necessary. The team should act as a sole authorizing body and have a consistent standard price.

It is ridiculous that in some member states the authorization of the vessel last for a few hours and costs seven euros and in other member states the authorization lasts for at least 3 days and costs thousands of euros.

We found that in some ports the level of inspection of the different stages of transport by road and sea is very low. The conditions during road transportation to the Ports and the fitness of the animals for further transportation are not under thorough and regular supervision. Additionally the mandatory inspection of the vessels prior to the loading of the animals is not always performed.

The reasons are often the working hours of the competent authorities and the lack of veterinary officers in the Ports. These are organizational problems that should be coordinated between the competent authorities and the exporters. With a compulsory 24 hours rest of the animals in the Ports’ stables, the competent authorities had more time for a thorough inspection of the animals and all transport related inspections.

Besides the fact that these vessels should not have been approved for the transport of animals under article 19, the Member States of exit regularly fail to verify compliance of the vessels before loading takes place, to ensure the fitness of animals for transport, and to verify that loading operations are carried out in compliance with article 20 and 21 of Regulation (EC) 1/2005.

There are significant risks to the welfare of animals caused by transporting them by sea and yet it is not required to have a veterinarian onboard to treat or humanely kill these animals. Moreover, once the animals are on board the vessel it is impossible for the Member State and EU authorities to monitor

and influence the animals' welfare, or compliance with the Regulation until the place of destination in the Third Country. There is no requirement for the further documentation of the journey from the EU exit point (Port), since the journey log is returned from the exit point to the place of departure.

There is also no consideration as to whether importing countries' infrastructure and handling comply with EU legislation.

To ensure the ongoing monitoring of animal welfare needs, appropriate veterinary care should be available at all times. There should be at least a competent stockman on each voyage, with unannounced trips being carried out by expert veterinarians.

The requirement of the European Court of Justice Decision C-424 that the entire journey should be observed until the final destination, is presently not enforceable and thus competent authorities should not authorize these journeys.

The Member States, except Ireland, do not even require feedback information once EU animals leave European Ports, such as the number of animals that become injured, sick, or die during the sea transport, the unloading or at arrival at the destination in the Third Country.

Certainly the common practice on these vessels, to discharge excrements and dead animals into the Mediterranean Sea contributes significantly to the contamination of the Mediterranean Sea and is in breach of the Marpol Convention.

We have shown that the suffering of animals during long distance transport to Third Countries is unacceptable and compliance with EU Regulations cannot be assured and enforced.

Article 13 of the Treaty on the Functioning of the EU (TFEU) requires the EU and the Member States to pay full regard to the welfare of animals in the formulation and implementation of agriculture policies. Thus the EU should develop strategies to replace the export of live animals through a carcass only trade, also to avoid that animals have to undergo horrendous suffering during slaughter in importing countries.

Meanwhile, it is the responsibility of the Member States to put systems in place to ensure that Council Regulation 1/2005 is observed and enforced right through to the destination in the Third Country. The preconditions for inspections and approvals of vessels have to be harmonized within the European Union, in order to avoid poor welfare during transport, unfair competition and an increasing shift of the trade to Member States with poor controls.

It is the responsibility of the Commission to encourage and demand a harmonized approach of EU legislation and the Member States have the obligation of its enforcement. This includes:

- The application of the "Network document on livestock vessels" should be legally binding and therefore being included in the Annex of the Regulation 1/2005
- The enforcement of article 26 (6) by Competent Authorities, in case of vessel approvals that are in breach of Regulation 1/2005
- A qualified and independent expert team for the EU approval of vessels (marine surveyor, marine technician, veterinarian)

- The implementation of procedures to check if 1/2005 has been complied with after animals leave the EU territory, as set out in Art 3 of Council Reg. 817/2010.
- Mandatory reporting of illnesses/injuries and deaths on vessels, during unloading and onward transportation to the destination (as required by the Irish Regulation).
- A qualified, independent Veterinarian who accompanies the animals during sea transport
- Training for personal handling the animals on the vessels, as it is already legislated for the Certificate of approval for drivers and attendants /art. 17 (2)
- The requirement of contingency plans for different emergencies (mechanical breakdowns of vessels, delays during loading or unloading, bad weather, sick/injured animals, emergency killing or euthanasia of the animals in the ports and the disposal of the carcasses etc.).

We also urge the Commission to

- Start official research on the level of implementation of the Regulation 1/2005 during the export of animals to Third Countries and especially during sea journey.
- Introduce a regulatory system (as is in operation in the Australian live export industry) that makes European exporters legally accountable for ensuring compliance with EU Regulation 1/2005 and OIE standards.
- Implement strict Guidelines for the construction and maintenance of vessels and with minimum requirements based on Marine Order 43 of the Australian Maritime Safety Authority.

We are also calling on the IMO (International Maritime Organization) to consider the development of a universal/ global standard for all live export vessels, based on the minimum standards of Marine Order 43 and OIE guidelines, to be monitored by the port state authorities of the country the ship loads in.

References

- Ainsworth, R. 2008. Stockman's Handbook Transport of Cattle by Sea Short & Long Haul Voyages. Prepared for the LiveCorp Shipboard Program by Australasian livestock services pty ltd.
- Beatty, D.T., Barnes, A., Taylor, E., Pethick, D., McCarthy, M., Maloney, S.K., 2006. Physiological responses of *Bos taurus* and *Bos indicus* cattle to prolonged, continuous heat and humidity. *Journal of Animal Science* 84, 972–985.
- Beatty, D.T., Barnes, A., Taplin, R., McCarthy, M., Maloney, S.K., 2007. Electrolyte supplementation of live export cattle to the Middle East. *Australian Journal of Experimental Agriculture* 47, 119–124.
- Council Regulation (EC) No. 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97. *Official Journal of the European Union*. Le 5/01/2005, 1-44.
- Earley, B., Murray, M., 2010. The effect of road and sea transport on inflammatory, adrenocortical, metabolic and behavioural responses of weanling heifers. *BioMed Central Veterinary Research* 6, 1–13.
- Earley, B., McDonnell, B., Murray, M., Prendiville, D.J., Crowe, M.A., 2011. The effect of sea transport from Ireland to the Lebanon on inflammatory, adrenocortical, metabolic and behavioural responses of bulls. *Research in Veterinary Science* 91, 454–464.
- Earley, B., Murray, M., Prendiville, D.J., Pintado, B., Borque, C., Canali, E., 2012. The effect of transport by road and sea on physiology, immunity and behaviour of beef cattle. *Research in Veterinary Science* 92, 531–541.
- European Commission (2002). Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare: The Welfare of Animals during Transport (details for horses, pigs, sheep and cattle).
- Caulfield, M.P., 2010. Animal industries – live animal export. In: *Halsbury's Laws of Australia*. LexisNexis Butterworths, London, UK.
- EFSA Panel on Animal Health and Welfare. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport1, *EFSA Journal* 2011; 9(1):1966
- Hafez, S.M., Farag, M.A., Alsukayran, A.M., 1994. The impact of live animal transportation on the epizootiology of foot and mouth disease in Saudi Arabia. *Deutsche Tierärztliche Wochenschrift* 101, 397–402.
- Higgs, A.R.B., Norris, R.T., Baldock, F.C., Campbell, N.J., Koh, S., Richards, R.B., 1996. Contagious ecthyma in the live sheep export industry. *Australian Veterinary Journal* 74, 215–220.
- OIE (2016) Terrestrial Animal Health Code - Chapter 7.2. Transport of animals by sea.
- Phillips, C.J.C., 2005. Ethical perspectives of the Australian live export trade. *Australian Veterinary Journal* 83, 558–562.
- Phillips, C.J.C., 2008. The welfare of livestock during sea transport. In: Appleby, M.C., Cussen, V.A., Garcés, L., Lambert, L.A., Turner, J. (Eds.), *Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals*. CABI, Wallingford, UK, pp. 137–154.
- Phillips, C.J.C., Santurtun, E. 2013. The welfare of livestock transported by ship. *The Veterinary Journal* 196, 309–314

Norris, R.T., Richards, R.B., Creeper, J.H., Jubb, T.F., Madin, B., Kerr, J.W., 2003. Cattle deaths during sea transport from Australia. *Australian Veterinary Journal* 81, 156–161.

Santurtun, E., Moreau, V., Phillips, C.J.C. 2013. Behavioural responses of sheep to simulated sea transport motion. *Proceedings of the 47th Congress of the International Society for Applied Ethology, Brazil*, p. 164.

Simpson, L. 2016. Global live animal export trade. Live animal export non-compliance with OIE terrestrial animal health code.

Tiplady, C., Walsh, D.A.B., Phillips, C.J.C., 2012. Public response to media coverage of animal cruelty. *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*.doi.org/10.1007/s10806-012-9412-0.

Annex

The most important provisions of Regulation 1/2005 as regards of sea transport

Article 3, General conditions for the transport of animals

No person shall transport animals or cause animals to be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them. In addition, the following conditions shall be complied with:

- (a) all necessary arrangements have been made in advance to minimise the length of the journey and meet animals' needs during the journey;*
- (b) the animals are fit for the journey;*
- (c) the means of transport are designed, constructed, maintained and operated so as to avoid injury and suffering and ensure the safety of the animals;*
- (d) the loading and unloading facilities are adequately designed, constructed, maintained and operated so as to avoid injury and suffering and ensure the safety of the animals;*
- (e) the personnel handling animals are trained or competent as appropriate for this purpose and carry out their tasks without using violence or any method likely to cause unnecessary fear, injury or suffering;*
- (f) the transport is carried out without delay to the place of destination and the welfare conditions of the animals are regularly checked and appropriately maintained;*
- (g) sufficient floor area and height is provided for the animals, appropriate to their size and the intended journey;*
- (h) water, feed and rest are offered to the animals at suitable intervals and are appropriate in quality and quantity to their species and size.*

Article 19, Certificate of approval of livestock vessels

1. The competent authority or body designated by a Member State shall grant a certificate of approval for a livestock vessel upon application, provided that the vessel is:

- (a) operated from the Member State where the application is made;*
- (b) is not the subject of an application submitted to or an approval by another competent authority in the same or another Member State;*
- (c) has been inspected by the competent authority or body designated by a Member State and found to comply with the requirements of Section 1 of Chapter IV of Annex I regarding the construction and equipment for livestock vessels.*

2. The competent authority or body designated by a Member State shall issue each certificate with a number unique in the Member State. The certificate shall be drawn up in at least one of the official language(s) of the Member State of issue and in English. Certificates shall be valid for a period of not more than five years from the date of issue and shall become invalid as soon as the means of transport are modified or refitted in a way that affects the welfare of the animals.

3. The competent authority shall record approved livestock vessels in a manner enabling them to be rapidly identified, in particular in the event of failure to comply with this Regulation.

4. The competent authority shall record the certifications of the approval of livestock vessels in an electronic database, in a manner enabling them to be rapidly identified, in particular in the event of failure to comply with the requirements of this Regulation.

Article 14 - „Checks and other measures related to journey log to be carried out by the competent authority before long journeys”, stipulates the following under para 1:

„In the case of long journeys between Member States and with third countries for domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, the competent authority of the place of departure shall:

(a) Carry out appropriate checks to verify that:

(i) transporters indicated in the journey log have the corresponding valid transporter authorizations, the valid certificates of approval for means of transport for long journeys and valid certificates of competence for drivers and attendants;

(ii) The journey log submitted by the organizer is realistic and indicates compliance with this Regulation;

(b) Where the outcome of the checks provided for in point (a) is not satisfactory, require the organizer to change the arrangements for the intended long journey so that it complies with this Regulation;

(c) Where the outcome of the checks provided for in point (a) is satisfactory, the competent authority shall stamp the journey log;

(d) Send details as soon as possible of the intended long journeys set out in the journey log to the competent authority of the place of destination, of the exit point or of the control post via the information exchange system referred to in Article 20 of Directive 90/425/EEC.”

Article 15 - „Checks to be carried out by the competent authority at any stage of a long journey”, stipulates the following under para 1:

„The competent authority shall carry out at any stage of the long journey appropriate checks on a random or targeted basis to verify that declared journey times are realistic and that the journey complies with this Regulation and in particular that travel times and rest periods have complied with the limits set out in Chapter V of Annex I”.

Article 21 - „Checks at exit points and border inspection posts”, stipulates the following:

„(1) [...], where animals are presented at exit points or border inspection posts, official veterinarians of the Member States shall check that the animals are transported in compliance with this Regulation and in particular:

- (a) *That transporters have submitted a copy of a valid authorization [...];*
 - (b) *That drivers of road vehicles transporting domestic Equidae, domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species or poultry and attendants have presented a valid certificate of competence [...];*
 - (c) *That the animals are fit to continue their journey;*
 - (d) *That the means of transport by which the animals are to continue their journey complies with Chapter II and where applicable Chapter VI of Annex I;*
 - (e) *That, in case of export, transporters have provided evidence that the journey from the place of departure to the first place of unloading in the country of final destination complies with any international agreement listed in Annex V applicable in the third countries concerned;*
 - (f) *Whether domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species have been or are to be transported over long journeys.*
- (2) In the case of long journeys for domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, official veterinarians of exit points and border inspection posts shall perform and record the checks listed in Section 3 'Place of destination' of the journey log in Annex II. Records of those checks and the check provided for in paragraph 1 shall be kept by the competent authority for a period of at least three years from the date of the checks [...].*
- (3) Where the competent authority considers that animals are not fit to complete their journey, they shall be unloaded, watered, fed and rested."*

Article 20, Livestock vessel inspection on loading and unloading

- 1. The competent authority shall inspect livestock vessels before any loading of animals in order to verify in particular that:*
- (a) the livestock vessel is built and equipped for the number and the type of animals to be transported;*
 - (b) compartments where animals are to be accommodated remain in a good state of repair;*
 - (c) the equipment referred to in Chapter IV of Annex I remains in good working order.*
- 2. The competent authority shall inspect the following before and during any loading/unloading of livestock vessels to ensure that:*
- (a) the animals are fit to continue their journey;*
 - (b) loading/unloading operations are being carried out in compliance with Chapter III of Annex I;*
 - (c) feed and water arrangements are in accordance with Section 2 of Chapter IV of Annex I.*

CHAPTER III

TRANSPORT PRACTICES

1. Loading, unloading and handling

1.1. *Due regard shall be paid to the need of certain categories of animals, such as wild animals, to become acclimatized to the mode of transport prior to the proposed journey.*

1.2. *Where loading or unloading operations last for more than four hours, except for poultry:*

(a) appropriate facilities shall be available in order to keep, feed and water the animals outside the means of transport without being tied;

(b) operations shall be supervised by an authorised veterinarian and particular precautions shall be taken to ensure that the welfare of the animals is properly maintained during these operations.

Facilities and procedures

1.3. *Facilities for loading and unloading, including the flooring, shall be designed, constructed, maintained and operated so as to:*

(a) prevent injury and suffering and minimise excitement and distress during animal movements as well as to ensure the safety of the animals. In particular, surfaces shall not be slippery and lateral protections shall be provided so as to prevent animals from escaping;

(b) be cleaned and disinfected.

1.4. *(a) Ramps shall not be steeper than an angle of 20 degrees, that is 36,4 % to the horizontal for pigs, calves and horses and an angle of 26 degrees 34 minutes, that is 50 % to the horizontal for sheep and cattle other than calves. Where the slope is steeper than 10 degrees, that is 17,6 % to the horizontal, ramps shall be fitted with a system, such as provided by foot battens, which ensure that the animals climb or go down without risks or difficulties;*

(b) lifting platforms and upper floors shall have safety barriers so as to prevent animals falling or escaping during loading and unloading operations.

1.5. *Goods which are being transported in the same means of transport as animals shall be positioned so that they do not cause injury, suffering or distress to the animals.*

1.6. *Appropriate lighting shall be provided during loading and unloading.*

1.9. *The use of instruments which administer electric shocks shall be avoided as far as possible. In any case, these instruments shall only be used for adult bovine animals and adult pigs which refuse to move and only when they have room ahead of them in which to move. The shocks shall last no longer than one second, be adequately spaced and shall only be applied to the muscles of the hindquarters. Shocks shall not be used repeatedly if the animal fails to respond.*

Annex 1, Chapter I Fitness for transport

2. *Animals that are injured or that present physiological weaknesses or pathological processes shall not be considered fit for transport and in particular if:*

(a) They are unable to move independently without pain or to walk unassisted;

(b) They present a severe open wound, or prolapse;

(c) They are pregnant females for whom 90 % or more of the expected gestation period has already passed, or females who have given birth in the previous week;

- (d) They are new-born mammals in which the navel has not completely healed;*
- (e) They are pigs of less than three weeks, lambs of less than one week and calves of less than ten days of age, unless they are transported less than 100 km;*
- (f) They are dogs and cats of less than eight weeks of age, unless they are accompanied by their mother;*
- (g) They are cervine animals in velvet.*

3. However, sick or injured animals may be considered fit for transport if they are:

- (a) Slightly injured or ill and transport would not cause additional suffering; in cases of doubt, veterinary advice shall be sought;*
- (b) Transported for the purposes of Council Directive 86/609/EEC (1) if the illness or injury is part of a research program;*
- (c) Transported under veterinary supervision for or following veterinary treatment or diagnosis. However, such transport shall be permitted only where no unnecessary suffering or ill treatment is caused to the animals concerned;*
- (d) Animals that have been submitted to veterinary procedures in relation to farming practices such as dehorning or castration, provided that wounds have completely healed.*

4. When animals fall ill or are injured during transport, they shall be separated from the others and receive first-aid treatment as soon as possible. They shall be given appropriate veterinary treatment and if necessary undergo emergency slaughter or killing in a way which does not cause them any unnecessary suffering.

Annex I, Chapter IV, SECTION 1

Construction and equipment requirements for livestock vessels

- 1. Strength for pen rails and decks shall be appropriate to the transported animals. Strength calculations of pen rails and decks shall be verified during construction or conversion of the livestock vessel by a classification society approved by the competent authority.*
- 2. Compartments where animals are to be transported shall be equipped with a forced ventilation system which gives sufficient capacity to change the air in its entire volume as follows:*
 - (a) 40 air changes per hour if the compartment is fully enclosed and the clear height is less or equal to 2,30 meters;*
 - (b) 30 air changes per hour if the compartment is fully enclosed and the clear height is more than 2,30 meters;*
 - (c) 75 % of the above relevant capacity if the compartment is partially enclosed.*
- 3. Storage or production capacity for fresh water shall be appropriate to meet the water requirement laid down in Chapter VI taking into account the maximum number and the type of animals to be transported as well as the maximum duration of the intended journeys.*

4. *The fresh water system shall be capable of supplying freshwater continuously in each livestock area and sufficient receptacles shall be available to ensure that all animals have easy and constant access to fresh water. Alternative pumping equipment shall be available to ensure water supply in the event of failure of the primary pumping system.*

5. *The drainage system shall be of appropriate capacity to drain fluids from pens and decks under all conditions. Drainpipes and channels shall collect the fluids in wells or tanks from where sewage can be discharged by means of pumps or ejectors. Alternative pumping equipment shall be available to ensure drainage in the event of failure of the primary pumping system.*

6. *Livestock areas, passageways and ramps to livestock areas shall be provided with sufficient lighting. Emergency lighting shall be available in case of a failure of the main electrical installation. Sufficient portable lighting shall be provided to allow the attendant adequate inspection and care of the animals.*

7. *A fire fighting system shall be appropriately installed in all livestock areas and fire equipment within the livestock areas shall comply with the most recent the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) standards regarding fire protection, fire detection and fire extinction.*

8. *The following systems for livestock shall be equipped with a monitoring, control and alarm system in the wheelhouse:*

- (a) ventilation;*
- (b) fresh water supply and drainage;*
- (c) lighting;*
- (d) fresh water production if necessary.*

- 1. *A primary source of power shall be sufficient to supply continuous power for the systems for livestock referred to in paragraphs (2) (4) (5) and (6) under normal operation of the livestock vessel. A secondary source of power shall be sufficient to replace the primary source of power for a continuous period of three days.*

SECTION 2, Feed and water supply on livestock vessels or vessels transporting sea containers

Livestock vessels or vessels transporting sea containers with domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, for journeys exceeding 24 hours, shall carry from the time of departure sufficient bedding as well as sufficient feed and water to cover the minimum daily feed and water supply requirements set out in Table 1 for the intended journey plus 25 % or three days' spare supply of bedding, feed and water, whichever is the greater.