

**A LA SECRETARIA GENERAL DE AGRICULTURA Y ALIMENTACIÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE PRODUCCIONES Y MERCADOS AGRARIOS
MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA y ALIMENTACIÓN**

ASUNTO.- PROPUESTAS Y ALEGACIONES POR LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 542/2016, DE 25 DE NOVIEMBRE, SOBRE NORMAS DE SANIDAD Y PROTECCIÓN ANIMAL DURANTE EL TRANSPORTE

Doña Silvia Barquero Nogales, con DNI número [REDACTED], en nombre y representación de la Fundación Igualdad Animal, con CIF G87915104, dirección de correo electrónico silviab@igualdadanima.org y número de teléfono [REDACTED], ante esta Secretaría General de Agricultura y Alimentación, de la Dirección General de Producciones y Mercados Agrarios, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, comparecemos y como mejor proceda en Derecho,

DIGO

Que, por medio del presente escrito, al amparo de lo establecido en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (“Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos”), en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, en tiempo y forma, venimos a formular PROPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 542/2016, DE 25 DE NOVIEMBRE, SOBRE NORMAS DE SANIDAD Y PROTECCIÓN ANIMAL DURANTE EL TRANSPORTE, todo ello con base en las siguientes

ALEGACIONES

La Fundación Igualdad Animal tiene como fin la defensa y protección animal y del medio ambiente; y con dicho objetivo se presenta el presente escrito: lograr una aplicación adecuada del Reglamento de ejecución (UE) 2019/1715 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2019, considerando las irregularidades que se están cometiendo según Reglamento del Consejo 1/2005 sobre la protección de los animales durante el transporte.

Durante más de treinta años, la aplicación en España de la legislación de la UE sobre la protección de los animales ha sido deficiente. Las principales infracciones de la legislación de la UE que se observan con regularidad incluyen:

- El transporte de animales no aptos.
- Las densidades de población a menudo superan las densidades máximas permitidas por el Reglamento 1/2005.
- Con frecuencia, a los animales se les da muy poco espacio para mantener la cabeza erguida.
- A menudo se excede la temperatura máxima permitida por el Reglamento.
- Los requisitos del Reglamento sobre alimentos y agua se incumplen con frecuencia. En algunos casos en los que los tanques de agua están vacíos o los bebederos no funcionan o están mal tipo para la especie que se transporta o se colocan de tal manera que los animales no pueden alcanzarlos.
- Los requisitos del Reglamento sobre la provisión de descanso a menudo se ignoran.
- En algunos casos se proporciona cama insuficiente; en otros casos se vuelve sucia en la última etapas del viaje
- El transporte de animales no destetados en trayectos de más de 8 horas sin alimentación de animales.

Estas infracciones, a menudo por parte de las mismas empresas de transporte, se han estado produciendo durante muchos años.

Si bien algunos Estados miembros han mejorado su aplicación, muchos, entre ellos España, continúan dando poca importancia a hacer cumplir el Reglamento 1/2005.

El Reglamento 1/2005 proporciona fuertes mecanismos de ejecución que están diseñados expresamente para evitar la reaparición de infracciones, pero los Estados miembros (EM), incluidos España, las utilizan mal.

Un problema clave es que muchos viajes largos involucran varios EM. El viaje puede pasar por un número de EM. El EM de salida que debe aprobar el diario de viaje puede ser diferente al el EM que otorgó la autorización del transportista. Sin embargo, otro EM puede haber concedido la certificación de homologación del vehículo, mientras que una EM diferente puede haber concedido la autorización del conductor o el certificado de aptitud.

La participación de varios EM complica la aplicación. El Reglamento 1/2005 contiene disposiciones muy útiles que requieren que aquel EM que advierta una infracción del Reglamento 1/2005, deba notificar al EM que otorgó la autorización del

transportista, el EM de salida, y los que otorgaron vehículo y certificados de conductor.

España debe evitar la repetición de estas infracciones. Sin embargo, las notificaciones requeridas rara vez se dan de manera sistemática e incluso cuando se dan, los EM que reciben la información rara vez actúan sobre ella de tal manera que se evite la recurrencia de estas infracciones.

Como resultado, las mismas infracciones se repiten año tras año.

Los incumplimientos graves en materia de bienestar animal surgen regularmente durante la exportación de animales vivos a países fuera de la UE.

Un informe de la Comisión confirma que los problemas de bienestar animal siguen siendo una fuente de sufrimiento durante la exportación de ganado vacuno y ovino de la UE a Turquía.

El informe concluye: “En esta ruta, existe un alto riesgo de dolor y angustia innecesarios para los transportados animales y un alto riesgo para los transportistas de infringir las normas de la UE”.

Los retrasos prolongados son comunes en la frontera y puertos; durante estos retrasos, los animales se mantienen a bordo de los camiones, a menudo en condiciones de hacinamiento y con agua insuficiente y en verano en temperaturas muy altas que provocan sufrimiento extremo.

En el caso *Zuchtvieh* (C-424/13), el Tribunal de Justicia de la UE dictaminó que las disposiciones del Reglamento 1/2005 seguirán aplicándose incluso cuando un envío haya salido de la UE; se aplican hasta alcanzar el destino en el país no perteneciente a la UE. La Comisión, los EM y los transportistas ignoran regularmente la sentencia de la Corte.

Dos informes generales publicados por la Comisión en 2020, uno sobre exportaciones de animales vivos a países fuera de la UE por carretera y otro sobre exportaciones de animales vivos por mar, revelan infracciones graves y periódicas del Reglamento 1/2005. El informe de carreteras indica que la mayoría de los transportistas no cumplen las normas de la UE sobre la protección de animales durante el transporte después de salir de la UE.

Un área que hasta hace poco ha escapado en gran medida a la atención son los graves problemas que surgen cuando los animales que se exportan a Oriente Medio y África del Norte se transfieren de vehículos de carretera a buques ganaderos en los puertos de la UE y las malas condiciones en muchos buques ganaderos. La regulación contenida en el Reglamento 1/2005 **requiere que las**

autoridades competentes verifiquen antes de cargar que el buque se encuentra en un estado satisfactorio para el transporte de animales, que los animales están en condiciones de continuar su viaje, y que la carga se lleva a cabo de conformidad con el Reglamento. Las autoridades competentes a menudo no cumplen. Estos deberes conducen adecuadamente a un gran sufrimiento durante la carga y los viajes por mar al Norte de África y Oriente Medio.

El informe sinóptico de la Comisión sobre las exportaciones de animales vivos por mar revela que los controles necesarios en el la seguridad de los buques y su idoneidad para el transporte de animales no se llevan a cabo correctamente, y que las autoridades permiten que los animales se carguen en el barco incluso cuando las inspecciones previas a la carga de el barco revela deficiencias. También hace hincapié en que los controles previos a la carga para garantizar que los animales estén en forma para viajar no se están llevando a cabo correctamente.

Del informe se desprende claramente que ni los exportadores ni las autoridades de los Estados miembros están mostrando ninguna consideración por el bienestar de los animales durante los propios viajes por mar. Sorprendentemente, el informe revela que no está claro quién es legalmente responsable y quién puede rendir cuentas de los animales durante la parte marítima del viaje.

Este informe examina:

- El fracaso de la Comisión y de muchos Estados miembros (EM), especialmente España, para aplicar correctamente Reglamento (CE) 1/2005 del Consejo sobre la protección de los animales durante el transporte.
- Los pasos que deben tomarse para implementar correctamente el nuevo Reglamento.

El informe analiza tanto los viajes dentro de España, como dentro de la UE, como las exportaciones a países no pertenecientes a la UE.

1. Las principales infracciones de la normativa de las que se informa habitualmente, deben ser evitadas mediante inspecciones previas, y de no subsanarse impedir el transporte de animales:

1.1 Hacinamiento

El hacinamiento es común. Evita que los animales se acuesten, impide el acceso de los animales a puntos de agua, y aumenta la probabilidad de pisoteo y lesiones. El hacinamiento es particularmente dañino cuando se combina con altas

temperaturas de verano, ventilación inadecuada y la falta de agua. Esto puede provocar un agotamiento extremo, estrés por calor y, en casos graves, la mortalidad.

1.2 Espacio insuficiente para la cabeza

El Reglamento 1/2005 requiere que se proporcione suficiente espacio dentro del compartimento de los animales para asegurar una ventilación adecuada cuando los animales estén de pie en su posición natural sin obstaculizar su movimiento natural (1).

Muchos compartimentos tienen techos tan bajos que los animales los tocan con la cabeza y/o espaldas al estar de pie de forma natural. La falta de espacio para la cabeza es incómoda para los animales y puede hacer que tengan que estar de pie encorvados, a veces durante varios días.

1.3 Altas temperaturas y ventilación insuficiente en el vehículo

El Reglamento 1/2005 establece que, para viajes de más de 8 horas, los sistemas de ventilación deben ser en todo momento capaces de mantener, ya esté el vehículo parado o en movimiento, una temperatura interna entre 5 y 30 ° C con una tolerancia de +/- 5 ° C en función de la temperatura exterior. (2)

La tolerancia de 5°C no permite el transporte regular a 35°C, pero está diseñada para abordar las situaciones en las que las temperaturas exteriores superan inesperadamente los 30 ° C una vez iniciado el viaje.

En una carta de fecha 28 de junio de 2016 dirigida a los jefes de veterinaria, la Comisión dijo que “en la práctica, no hay posibilidad de bajar las temperaturas internas en vehículos que viajan en ambiente condiciones de temperatura superiores a 30 ° C ”.

En una carta de fecha 26 de abril de 2018 dirigida a los ministros de agricultura de los Estados miembros, la Comisión dijo sobre exportaciones a Turquía “muchos transportes de animales todavía están autorizados para esta ruta cuando se prevé las temperaturas están por encima de los 30 ° C ”.

El 5 de junio de 2020, la Comisión escribió a los Estados miembros sugiriendo animan encarecidamente a los transportistas “a suspender o reducir sustancialmente el transporte de animales en viajes largos durante el verano”.

1.4 Suministro de agua inadecuado

El Reglamento 1/2005 establece que en el caso de viajes de más de 8 horas los animales deben tener acceso regar a bordo del camión. (3)

En combinación con viajes largos, a menudo a altas temperaturas y con el hacinamiento, la falta de agua puede hacer que los animales sufran una deshidratación extrema.

A veces, los tanques de agua están vacíos o los dispositivos para beber están apagados o están sucios con heces, o son defectuosos y no funcionan. Los animales a menudo no pueden acceder a los dispositivos de bebida.

Esto puede deberse a que hay un número insuficiente de dispositivos de riego o los dispositivos están en un solo lado del vehículo; como resultado, muchos de los animales no pueden alcanzar especialmente si el camión está abarrotado. En algunos casos, los dispositivos para beber no son apropiados para la especie que se transporta, como tetinas metálicas para terneros no destetados.

1.5 Registros de viaje incompletos y con tiempos de viaje estimados poco realistas

Las partes importantes del diario de viaje a menudo se dejan en blanco. También los registros de viaje a veces dan tiempos de viaje tan cortos que son poco realistas. El descanso, el agua y la comida que son obligatorios para los viajes largos no se planifican ni se llevan a cabo.

1.6 No proporcionar a los animales alimentos, agua y 24 horas de descanso adecuados en un puesto de control.

El Reglamento 1/2005 exige que después de 28 horas de transporte de ganado vacuno y ovino, transporte de 24 horas de cerdos y caballos y 18 horas de transporte de animales no destetados, los animales deben ser descargados durante 24 horas de descanso, ofreciendo alimento y agua en un puesto de control autorizado. (4)

A menudo, este descanso no se da en absoluto o solo se da después de que se ha superado el tiempo máximo de viaje permitido o es significativamente más corto que las 24 horas requeridas. Los animales sufren significativamente como resultado directo a través del hambre, la sed y el agotamiento.

1.7 Transporte de animales no aptos

Los animales heridos, enfermos o en estado de gestación no son aptos para viajar. Sin embargo, repetidamente vemos inadecuados animales transportados y sufriendo significativamente como resultado. Un informe de la Comisión de 2015 destaca que “los animales heridos llegan a diario a los mataderos de la Unión Europea”. (5)

En este caso, consideramos que además de impedir el transporte, los animales deben recibir atención inmediata: tratamiento veterinario adecuado y, si es necesario, someterse a un sacrificio de emergencia de una manera que no se les cause ningún sufrimiento innecesario.

1.8 Lecho inadecuado

El Reglamento 1/2005 establece que en los viajes de más de 8 horas los animales deben estar provistos de lecho adecuado. (10) El material del lecho a menudo no se proporciona o no se reemplaza durante viajes. Esto da como resultado condiciones sucias que pueden causar incomodidad y, a veces, lesiones por resbalones y pisoteos.

1.9 Terneros y corderos no destetados

El transporte de terneros y corderos no destetados plantea problemas particulares. Reglamento 1/2005 establece que los animales no destetados no pueden ser transportados por más de ocho horas a menos que después nueve horas de viaje se les proporcione líquido y “si es necesario” se les alimente. Para terneros y corderos no destetados el alimento es sustituto de leche. Sin embargo, no se puede proporcionar sustituto de leche a los animales mientras están a bordo de un camión. Dado que es necesario que los terneros y corderos no destetados sean alimentados cada 9 horas, ya que:

- Los terneros y corderos no destetados tienen una necesidad regular de energía y proteínas, ya que tienen casi sin reservas de alimentos en las primeras semanas de vida.
- Los terneros y los corderos jóvenes no pueden controlar bien su temperatura corporal. Terneros y Los corderos que no reciben energía durante un largo viaje serán más susceptibles al calor y estrés por frío.
- Los terneros y los corderos jóvenes no tienen un sistema inmunológico completamente desarrollado. El transporte es inherentemente estresante y el

estrés es un factor clave para socavar la inmunidad. Terneros jóvenes y corderos transportados en viajes largos son vulnerables a las enfermedades.

Dado que los terneros y corderos no destetados no pueden ser alimentados a bordo de un camión, **requerimos a España que no autorice transportes de animales no destetados que necesiten ser amamantados.**

1.10 Particiones inadecuadas en el vehículo

El Reglamento 1/2005 establece que, en el caso de viajes de más de 8 horas, deben instalarse tabiques para que se pueden crear compartimentos separados. (11).

Las particiones son necesarias para evitar que los animales ser arrojado en un vehículo en movimiento. Sin embargo, las particiones a menudo tienen grandes espacios entre la parte inferior de la partición y el piso del vehículo o entre el lado de la partición y el vehículo pared. Los animales o sus extremidades pueden quedar atrapados en estos espacios y causar un dolor significativo y lesiones.

2. Sanciones

Se requiere a España como EM que implante las inspecciones necesarias y proponga sanciones “efectivas, proporcionadas y disuasorias” tal y como recomienda la Comisión Europea. En la actualidad, las sanciones son a menudo demasiado bajas y se aplican con poca frecuencia para ejercer un efecto disuasorio.

3. Exportación de animales a países extracomunitarios: Sentencia del Tribunal de Justicia en el caso *Zuchtvieh*

En el asunto C-424/13, el Tribunal de Justicia de la UE dictaminó que las disposiciones del Reglamento 1/2005 siguen aplicándose incluso cuando un envío haya salido de la UE; aplicándose hasta el destino, cuando sea un país no perteneciente a la UE.

4. Incumplimientos del Reglamento 1/2005 durante el transporte marítimo de la UE a Oriente Medio y África del Norte.

Los animales que se transportan desde la UE a Oriente Medio y el norte de África son llevados por carretera a un Puerto. Allí son trasladados a un barco de ganado

para el viaje por mar a Oriente Medio o África del Norte. En algunos casos, el viaje por carretera es largo yendo desde el EM de partida hasta el puerto marítimo en el sur de Europa, en concreto en nuestro país.

Dos informes de la Animal Welfare Foundation (AWF) han revelado graves infracciones de Reglamento 1/2005 en lo que respecta a la mala calidad de las embarcaciones ganaderas y durante el traslado de los animales desde los vehículos de carretera hasta las embarcaciones ganaderas. (28) (29)

Un informe general de 2020 elaborado por La Comisión de exportaciones de animales vivos por mar también revela muchos incumplimientos graves del Reglamento 1/2005.

Aprobación de embarcaciones ganaderas

Muchos buques ganaderos eran originalmente transbordadores de automóviles o buques de carga y se han convertido para el transporte de animales. Como resultado, muchos no son aptos para el transporte de animales ya que el comportamiento de los animales y las necesidades no se incorporaron suficientemente en el diseño del barco.

El Reglamento 1/2005 exige que las embarcaciones ganaderas tengan un certificado de aprobación con una duración de máximo de 5 años (artículo 19) y también debe ser inspeccionado antes de cada carga (artículo 20).

El informe de la Comisión revela que ***los controles necesarios sobre la seguridad de los buques y sus idoneidad para el transporte de animales no se llevan a cabo correctamente***. Los controles se realizan a menudo por personal que no está adecuadamente calificado y no tiene la experiencia para evaluar los sistemas técnicos (por ejemplo, ventilación, bombas de agua, drenaje) a bordo de los buques. El informe dice que existe evidencia de que las autoridades en al menos cuatro EM aprobaron y / o permitieron el uso de buques deficientes en 2017-2018.

Muchos buques ganaderos que han sido autorizados en virtud del artículo 19 del Reglamento 1/2005 no deberían haber sido aprobados ya que están mal diseñados y mantenidos y tienen construcciones planteando muchos riesgos para la seguridad de los animales; por ejemplo, muchos tienen rampas internas muy empinadas que conducen a los corrales en las cubiertas inferiores, y corrales y pasillos con bordes afilados, protuberancias y huecos que corren el riesgo de causar lesiones. Además, los EM tienen diferentes criterios para otorgar aprobaciones que dan lugar a incoherencias.

Calificación de baja calidad de muchos buques ganaderos aprobados por la UE. Los siguientes datos fueron producidos por un análisis realizado en 2020. Tres factores son importantes en evaluar la calidad de un barco.

- La mayoría (55%) de los buques de ganado aprobados en la UE tienen licencia en países incluidos en la lista negra para bajo desempeño bajo el Memorando de Entendimiento de París (MOU), es decir, están considerados de alto riesgo en relación con la seguridad marítima. Solo el 30% de los buques se encuentran en la "Lista blanca".
- Todos los buques deben tener una empresa designada que sea responsable de implementar los requisitos del código internacional de gestión de la seguridad. El 52% de las empresas responsables de las embarcaciones ganaderas aprobadas por la UE figuran en la lista de bajo nivel de rendimiento de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- Una organización reconocida (OR) es un organismo que desarrolla y aplica técnicas y normas para el diseño y la construcción de buques y que lleva a cabo reconocimientos inspecciones a bordo de buques. Cada buque debe tener un RO. Solo el 26% de los buques ganaderos autorizados en la UE tienen un RO clasificado como de alto rendimiento según Memorando de entendimiento de París.

Inspecciones previas a la carga de embarcaciones ganaderas

Además de la inspección que se requiere en virtud del artículo 19 para decidir si se concede una aprobación a un buque ganadero, el Artículo 20 requiere que las AC inspeccionen los buques ganaderos antes de cada carga para asegurarse de que el buque es adecuado para el tipo y número de animales que se van a transportar, los corrales de animales están en buen estado y los equipos de ventilación, suministro de agua e iluminación y la lucha contra incendios sigue funcionando correctamente. Estas inspecciones previas a la carga a menudo se llevan a cabo de una manera superficial.

El informe de la Comisión establece que las **autoridades permiten que los animales se carguen en el embarque incluso cuando las inspecciones previas a la carga del barco revelen deficiencias**. El informe señala que los funcionarios veterinarios en los puertos de salida de la UE "están sujetos a una intensa presión de los exportadores para aprobar envíos (incluida la amenaza de posibles acciones legales si se detiene o retrasa una exportación)".

Retrasos prolongados en los puertos

El informe de AWF sobre su investigación en el puerto de Cartagena en España en 2018 revela que se produjeron retrasos después de la llegada al puerto y antes de la carga en el barco. Durante estos retrasos los animales se dejaron a bordo de camiones estacionarios en temperaturas veraniegas muy elevadas. Los camiones a menudo tienen que esperar fuera del puerto antes de que se les permita ingresar al puerto.

Durante la investigación de AWF, el tiempo mínimo de espera en el estacionamiento fuera del puerto era de una hora, pero muchos vehículos pasaron allí más de cuatro horas con los animales a bordo del vehículo. Algunos animales esperaron horas al sol, sin sombra y sin agua ni sistema de ventilación mecánica encendido.

Una vez dentro del puerto, los vehículos tuvieron que esperar su turno para cargar los animales en el barco. De nuevo sin sombra, dejando a los animales a bordo de camiones estacionarios en condiciones de calor extremo.

En ocasiones, había más de quince vehículos esperando al mismo tiempo para iniciar la descarga de sus animales.

Inspección de animales para asegurarse de que estén en condiciones de continuar su viaje.

Las AC a menudo no están cumpliendo adecuadamente el requisito del Artículo 20.2 del Reglamento 1/2005 de que deben inspeccionar a los animales antes de cargarlos en los buques de ganado para asegurarse de que estén en condiciones de continuar su viaje. Esto a menudo se debe a la falta de instalaciones adecuadas, como espacios donde los animales pueden descansar después del viaje por carretera, para permitir que la CA inspeccione adecuadamente a los animales.

Como resultado, a menudo se inspeccionan cuando ya se encuentran en el pasillo que va del camión al barco. Aquí pueden estar moviéndose demasiado rápido para que el veterinario los inspeccione adecuadamente; además, es posible que el veterinario solo pueda ver un lado del animal, y puede que no sea posible sacar un animal no apto del pasillo.

El informe de la Comisión muestra que “ ***comprobar la aptitud de los animales es generalmente un problema ”y no se está llevando a cabo correctamente*** .

Los informes añaden que los ***registros de estos controles “En muchos casos son pobres o no existen”***.

Carga en embarcaciones de ganado

La carga de animales en los barcos de ganado a veces se realiza de forma irregular, a empujones, patadas o tirando de las extremidades a los animales, arrastrándoles o pegándoles palos y picanas eléctricas. (30)

Esto infringe los párrafos 1.8 y 1.9 del Capítulo III del Anexo I de Reglamento 1/2005.

La rampa de carga en algunos casos es más empinada que la pendiente máxima permitida por el párrafo 1.4 del capítulo III del anexo I. Esto puede provocar que los animales resbalen o incluso se caigan.

La entrada a los buques (al final de la rampa de carga) a menudo aparece como un obstáculo insalvable para los animales, especialmente durante la carga a plena luz del día. Los animales a menudo se resisten frente a la entrada del barco, porque se niegan a caminar de áreas claras a áreas oscuras. En algunos casos, el movimiento de animales desde la entrada del buque a los compartimentos para animales es realizado con un uso de picanas eléctricas.

Los compartimentos en las cubiertas inferiores son a veces más empinados de lo permitido por el párrafo 1.4 del Capítulo III del Anexo I.

El viaje por mar

Una vez que los animales abandonan la UE, entran en un vacío legal en el que se hace poco o ningún intento de cumplir con la ley de bienestar durante el transporte o para salvaguardar el bienestar de los animales.

No hay nadie a bordo del barco que tenga una clara responsabilidad legal por el bienestar de los animales.

El informe de la Comisión muestra que ***ni los exportadores ni las autoridades de los Estados miembros están dando cualquier consideración adecuada al bienestar de los animales durante los viajes por mar*** .

El informe dice “Ni los Estados miembros ni la Comisión tienen información o estadísticas sobre salud y estado de bienestar de los animales durante los viajes por mar”.

Sorprendentemente, el informe revela que no está ***claro quién es legalmente responsable y puede ser responsable del bienestar de los animales durante la parte marítima del viaje*** .

Eso añade: "Actualmente no hay hojas de ruta ni informes de terceros países, transportistas o capitanes de barcos sobre el estado de los animales durante la travesía por mar ni sobre las condiciones en las que llegan a destino."

Carga y descarga de animales

Un método particularmente inhumano de cargar y descargar animales heridos que no pueden moverse es a veces utilizado. Los bovinos de la UE que no pueden caminar a veces se suben a un barco de ganado en un puerto de la UE. 31 Se ata una cuerda a una pata delantera y luego se tira al animal con una grúa, colgando por una pierna, en el barco.

Se utiliza un procedimiento similar cuando el barco llega a Oriente Medio. Una cuerda está atada a un pata delantera de los bovinos que no pueden caminar y son levantados por una grúa y luego bajados a un camión. A lo largo de este procedimiento, están colgando de una pierna. Este método de descarga de animales que no pueden caminar se vio por primera vez en Beirut en la década de 1990. Los animales que no pueden moverse deben someterse a una matanza de emergencia donde yacen.

En tres informes de auditoría recientes 33 34 35, la Comisión ha subrayado que los organizadores deben designar un transportista autorizado para ser responsable del bienestar de los animales durante la etapa de los viajes de exportación; sin embargo, esto rara vez se hace.

Resulta complicado asegurar que los transportistas cuentan con "un asistente o veterinario que acompañe a cualquier envío de animales", incluido durante el viaje por mar. El artículo 2 (c) define a un asistente como "una persona directamente a cargo del bienestar de los animales que los acompañan durante el viaje que acompañe a los animales mientras están en el puerto, durante la carga, durante la travesía marítima y durante la descarga. La presencia de un asistente es esencial para garantizar que, **como exige la sentencia *Zuchtvieh***, los requisitos del Reglamento 1/2005 se respetan durante las etapas del viaje que se realizan fuera de la UE.

Por todo lo anterior,

Nos oponemos al comercio y exportación de animales vivos fuera de la UE, dado que España como Estado miembro no puede asegurar el bienestar de los animales durante estos largos viajes, y dado que una vez que los animales lleguen al país de destino no perteneciente a la UE no son sacrificados de acuerdo con las normas internacionales de la OIE sobre bienestar en sacrificio, por lo que solicitamos que España se comprometa a no enviar animales a países fuera de la UE como ya lo han hecho otros países europeos.

Asimismo, requerimos que no se autoricen transportes de animales no destetados que por su fragilidad requieran de ser amamantados y no separados de sus madres.

En su virtud,

Queden expuestas las aspiraciones pretendidas por la Fundación Igualdad Animal, para ser tenidas en consideración por el organismo competente, a quien nos dirigimos.

En Cartagena, a 3 de marzo de 2021.

ANEXOS

- 1 Punto 1.2 del capítulo II del anexo 1 del Reglamento 1/2005
- 2 Punto 3.1 del capítulo VI del anexo 1 del Reglamento 1/2005
- 3 Punto 2.1 del capítulo VI del anexo 1 del Reglamento 1/2005
- 4 Puntos 1.4 y 1.5 del Capítulo V del Anexo 1 del Reglamento 1/2005
- 5 Comisión Europea, 2015. Sistemas para prevenir el transporte de animales no aptos en la UE: informe general
- 6 <https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportBovines050716.pdf>
- 7 <https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportPigs050716.pdf>
- 8 <https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportEquidae050716.pdf>
- 9 Apartado 4 del capítulo I del anexo I del Reglamento 1/2005
- 10 Apartado 1.2 del capítulo VI del anexo I del Reglamento 1/2005
- 11 Párrafo 1.7 del capítulo VI del anexo I del Reglamento 1/2005
- 12 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/704015/ATIC1272-Apéndice16.pdf
- 13 Comisión Europea, 2017. Informe final de una misión de investigación realizada en Bulgaria del 6 de junio de 2017 al

09 de junio de 2017 sobre el bienestar animal durante el transporte a países no pertenecientes a la UE. DG (SANTE) 2017-6109

14 Informe final de una auditoría realizada en Alemania del 26 de junio de 2017 al 30 de junio de 2017 con el fin de evaluar animales bienestar durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6107

15 https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_platform_plat-conc_exp-cattle-recom.pdf

16 Sentencia del Tribunal de Justicia en el caso Zuchtvieh, sentencia en el último párrafo y en el párrafo 54

17 Informe final de una misión de investigación llevada a cabo en Turquía del 5 de septiembre de 2017 al 8 de septiembre de 2017 el bienestar animal durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6110

18 Informe final de una auditoría realizada en la República Checa del 20 de noviembre de 2017 al 24 de noviembre de 2017 en para evaluar el bienestar de los animales durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6217

19 Informe final de una auditoría realizada en Hungría del 19 de junio de 2017 al 23 de junio de 2017 con el fin de evaluar animales bienestar durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6099

20 Informe final de una auditoría realizada en Alemania del 26 de junio de 2017 al 30 de junio de 2017 con el fin de evaluar animales bienestar durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6107

21 *Ibid.*

22 *Op. Cit.* Informe final de una auditoría realizada en Alemania

23 Informe final de una auditoría realizada en Francia del 9 de octubre de 2017 al 13 de octubre de 2017 para evaluar bienestar animal durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6108

24 *Op. Cit.* Informe final de una auditoría realizada en Hungría

25 Informe final de una auditoría realizada en Bulgaria del 6 de junio de 2017 al 9 de junio de 2017 con el fin de evaluar animales bienestar durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2017-6109

26 *Op. Cit.* Informe final de una auditoría realizada en República Checa

27 *Op. Cit.* Informes finales de auditorías realizadas en República Checa, Alemania y Francia

28 Animal Welfare Foundation, 2017. Animal Welfare Overboard <https://dossier.tierschutzbund-zuerich.ch/de/animal-welfare-overboard.html>

29 https://www.tierschutzbund-zuerich.ch/en/investigation-reports/project/select_category/22.html

30 Informe final de una auditoría realizada en Croacia del 26 de septiembre de 2018 al 28 de septiembre de 2018 con el fin de evaluar el bienestar de los animales durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2018-6447 párrafo 11

31 Televisión alemana ZDF <https://www.zdf.de/politik/frontal-21/qualvolle-tiertransporte-100.html>

32 Parlamento Europeo, 2019. Protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la UE. europeo
Resolución del Parlamento, de 14 de febrero de 2019, sobre la aplicación del Reglamento (CE) no 1/2005 del Consejo sobre la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la UE (2018/2110 (INI))

33 Informe final de una auditoría realizada en Eslovenia del 16 de abril de 2018 al 20 de abril de 2018 con el fin de evaluar bienestar durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2018-6449

34 Informe final de una auditoría realizada en Croacia del 26 de septiembre de 2018 al 28 de septiembre de 2018 con el fin de evaluar el bienestar de los animales durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2018-6447

35

Informe final de una auditoría realizada en España del 26 de septiembre de 2018 al 1 de octubre de 2018 con el fin de evaluar bienestar animal durante el transporte a países no pertenecientes a la UE; DG (SANTE) 2018-6446

ANEXOS

1. SEA TRANSPORT Cartagena Port (Spain) 06-09.06.2018 EXTERNAL REPORT
2. ANIMAL WELFARE OVERBOARD -CARTAGENA PORT (SPAIN)- 07-09.07.2020 18-20.08.2020 EXTERNAL REPORT
3. Evidence of serious and systematic infringements of Regulation (EC) No 1/2005 (2011-2020)