

În atenția:
Comisarilor Kyriakides și Wojciechowski
Comisia Europeană
B-1049 Bruxelles, Belgia

Vă rugăm să transmiteți răspunsul către:
Animal Politics Foundation
info@animalpoliticsfoundation.nl
Nieuwezijds Voorburgwal 32
1012RZ Amsterdam, Țările de Jos

Subiect: Transporturile de animale vii

15.04.2021

Stimați Comisari Kyriakides și Wojciechowski,

Subsemnații, politicieni din întreaga lume, solicităm Comisiei Europene să ia măsuri imediate pentru a asigura o protecție eficientă a animalelor în timpul transportului pe distanțe lungi. Articolul 13 din Tratatul privind funcționarea UE prevede că trebuie să se țină seama în întregime de cerințele bunăstării animalelor ca fiind sensibil. Cu toate acestea, s-a demonstrat de nenumărate ori că această parte fundamentală a tratatelor UE este ignorată în cazul transportului de animale vii pe distanțe lungi. Solicităm Comisiei Europene să acționeze cu celeritatea adecvată acestui tip de situații, în care este vorba despre viața și moartea unor astfel de ființe sensibile.

Milioane de animale sunt transportate anual, atât în interiorul [Uniunii Europene](#), cât și către țări [din afara Uniunii](#). Animalele sunt transportate în condiții îngrozitoare, în călătorii care pot dura câteva zile, săptămâni sau chiar luni. Acestea sunt [îngrămădite](#) în vehicule (tiruri, nave și avioane) care sunt de cele mai multe ori [murdare](#), în care sunt supuse la [temperaturi foarte ridicate](#), deshidratare, lipsa aerisirii și stres. Multe dintre ele mor în timpul transportului.

Cele mai recente tragedii de la bordul navelor Queen Hind, Karim Allah și Elbeik indică faptul că este timpul să luăm măsuri. În toate aceste cazuri, planurile de urgență au lipsit, ceea ce a dus la o suferință masivă și gravă a animalelor și la moartea a mii dintre ele.

COVID-19 a înrăutățit situația: animalele sunt adesea blocate la granițe, câteodată pentru perioade de peste 12 ore. Există o probabilitate mai mare ca navele sau camioanele să nu fie lăsate să descarce, ca urmare a închiderii granițelor.

În plus, pandemia COVID-19 a confirmat ceea ce virologii [spun de ani de zile](#): și anume că industria creșterii animalelor (inclusiv transportul în masă de animale vii) face ca UE să fie foarte vulnerabilă la bolile zoonotice și la noi pandemii. Astfel, subliniem importanța ca Comisia Europeană să ia măsurile necesare pentru a scădea riscul și să acționeze cu

celeritate în privința problemelor referitoare la transportul de animale vii.

Dezastrele recente, menționate mai sus, în care a fost vorba despre transportul de animale, nu reprezintă cazuri izolate. Mai multe rapoarte, audituri și înregistrări video arată că încălcările repetate ale reglementărilor UE și suferința animalelor în timpul transportului sunt lucruri obișnuite și că aceasta este o problemă structurală.

Este clar că Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului nu reușește să protejeze animalele în timpul transportului: călătoriile sunt prea lungi, excepțiile sunt prea multe, condițiile nu sunt compatibile cu nevoile animalelor, controalele sunt insuficiente, iar încălcările nu sunt sancționate. Acest lucru se întâmplă de ani de zile, în ciuda apelurilor din partea cetățenilor europeni pentru a opri această practică.

Parlamentul European a precizat [în repetate rânduri](#) că dorește să se pună capăt acestei situații, dar Comisia Europeană nu a acționat. Acest lucru nu contravine doar reglementărilor UE, ci și valorilor europene.

Solicităm Comisiei Europene să:

- interzică exportul de animale vii către țările din afara UE ([urmând exemplul Noii Zeelande](#), care a interzis exportul de animale vii);
- suspende toate transporturile de animale vii care se desfășoară pe perioade mai mari de 8 ore (de la punctul de plecare și până la destinația finală), așa cum au solicitat Membrii Parlamentului European în 2012, ulterior aceleiași solicitări venite din partea cetățenilor UE;
- interzică transportul de animale neînțarcate sau gestante;
- ceară statelor membre să nu mai acorde noi autorizații UE navelor care transportă animale;
- alcătuiască de urgență o listă cu operatorii care au comis infracțiuni grave și repetate și să o distribuie autorităților naționale, așa cum a fost solicitat deja de către Parlamentul European în 2019;
- retragă autorizațiile navelor Elbeik și Karim Allah și să notifice toate statele membre cu privire la această decizie;
- efectueze un audit pentru a investiga cazurile Elbeik și Karim Allah, inclusiv verificarea conformității procesului de sacrificare cu Regulamentul (CE) nr. 1099/2009 privind protecția animalelor în momentul uciderii;
- tragă la răspundere statele membre implicate pentru încălcarea regulamentelor privind bunăstarea animalelor și a Regulamentului Consiliului 1/2005 prin intermediul procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

Vă îndemnăm respectuos să luați măsurile prezentate mai sus. Soarta a milioane de vieți se află în mâinile dumneavoastră.

Cu deosebită considerație,

Le Parti animaliste (Franța)

Anja Hazekamp, Party for the Animals/Partij voor de Dieren (Țările de Jos)

Laura Duarte, PACMA (Spania)

Vanessa Hudson, Animal Welfare Party (Regatul Unit)
Kyriacos Kyriacou, Animal Party Cyprus (Cipru)
Tatu Chanth, Eläinoikeuspuolue (Finlanda)
Robert Gabel, Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Germania)
Lars Corvinus Olesen, Veganerpartiet (Danemarca)
André Silva, PAN -Pessoas-Animais-Natureza (Portugalia)
Therese Ericsson, Djurens parti (Suedia)
Constance Adonis Villalon, DierAnimal (Belgia)
Cristiano Ceriello, Partito Animalista Italiano (Italia)
Bruce Poon, Animal Justice Party (Australia)
Liz White, Animal Protection Party of Canada (Canada)
Carol V Johnson, Party for Animal Welfare (Irlanda)
Dimitris Petrou, Cristina Pappi, Κόμμα για τα Ζώα (Grecia)
Pini Ziser, Tsedek La Kol, Justice for all (Israel)
Frank Alarcón, ANIMAIS (Brazilia)

CAZURI RECENTE

Nava Al Shuwaikh

În 2019, Partidul neerlandez pentru Animale s-a opus transportului de oi din România de către controversatul transportator KLTT. Înainte de plecarea vasului Al Shuwaikh, partidul a avertizat că, cu un an înainte, KLTT a fost responsabil de moartea a 2.400 de oi în timpul unei călătorii spre Australia. În ciuda acestei opoziții și a diverselor avertismente, inclusiv din partea Comisiei Europene, România a lăsat nava să plece. Mii de oi au murit în timpul călătoriei din cauza căldurii și a setei.

Nava Queen Hind

În noiembrie anul trecut, nava Queen Hind, care transporta 14.600 de oi din România în Arabia Saudită, s-a scufundat în largul portului românesc Midia. Au fost salvate doar 180 de oi. Alte câteva oi au murit din cauza epuizării și a rănilor după ce au fost salvate. În interiorul vasului au fost găsite punți ascunse în care fuseseră încărcate sute de animale în plus. Acest lucru a însemnat că animalele erau supraaglomerate, iar rapoartele suspectează că nava s-a răsturnat din cauza supraîncărcării. Autoritățile române au permis navei să călătorească și au aprobat jurnalul de călătorie. Un astfel de transport nu ar fi trebuit să fie niciodată autorizat de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul nr. 1/2005 al Consiliului.

Navele Karim Allah și Elbeik

În decembrie anul trecut, navele Karim Allah și Elbeik au plecat din Spania spre Turcia cu 895, respectiv 1776 de bovine, ovine și caprine la bord. Navele au rătăcit pe mare timp de peste 2 luni, unele state membre refuzându-le intrarea în porturile lor din cauza unei simple suspiciuni de focar de febră catarală ovină descoperit în zona de plecare. Animalele nu aveau hrană, apă, ventilație și nici măcar paie. Multe dintre ele au murit la bord în timpul călătoriei. Când autoritățile spaniole au permis, în cele din urmă, ca navele să se întoarcă în Spania, animalele de la bord au fost găsite într-o stare atât de gravă încât au fost considerate improprii pentru a fi transportate în continuare și s-a luat rapid decizia de a le sacrifica. Niciun medic veterinar nu a fost lăsat să urce la bord pentru a verifica starea animalelor și pentru a confirma că acestea suferă de febră catarală. Dacă animalele de la bord au avut sau nu febră catarală rămâne neclar chiar și acum, deoarece autoritatea portuară a refuzat, până în

prezent, să prezinte rezultatele testelor.

În raportul lor de inspecție, autoritățile veterinare spaniole au confirmat starea generală precară a animalelor: „se poate observa o scădere considerabilă în greutate, [...] coastele și vertebrele sunt vizibile cu ochiul liber, precum și o deshidratare evidentă [...] unele dintre aceste animale cașectice au fost găsite într-o stare de stupeoare, fiind incapabile să deschidă ochii și să reacționeze la stimuli”. De asemenea, veterinarilor au raportat că nava era supraîncărcată și că animalele aveau copitele acoperite de fecale și urină și nu se puteau întinde într-o zonă uscată și curată. Acestea prezentau semne de suferință prelungită, cașexie, probleme dermatologice, oftalmologice și de mobilitate.

Un raport al [medicilor veterinari ai Guvernului Spaniol](#), publicat pe site-ul organizației pentru protecția animalelor [Igualdad Anima](#), a descris suferințele îndurate de tinerele vaci.

Joi, 25 martie, autoritățile spaniole au început să ucidă restul de 1600 de animale care au suferit luni de zile pe Elbeik. Măcelul a avut loc în portul Cartagena, unde fuseseră improvizate zone de sacrificare. Nu se știe cum au tratat autoritățile spaniole animalele în timp ce acestea se aflau încă pe navă, așteptându-și moartea. De asemenea, nu se știe nici cum au fost ucise animalele. Sacrificarea lor a fost efectuată cu o asemenea rapiditate încât este greu de imaginat că au fost respectate orientările privind bunăstarea animalelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1099/2009 al Consiliului din 24 septembrie 2009 privind protecția animalelor în momentul uciderii.

Blocajul de pe Canalul Suez

La sfârșitul lunii martie, aproximativ 20 de nave care transportau animale vii care plecaseră din România și Spania au fost prinse în blocajul de pe Canalul Suez, care a avut loc după ce portcontainerul Ever Given a rămas blocat și a oprit circulația pe canal timp de mai multe zile. Unele dintre aceste nave care transportau animale vii au fost lăsate pe loc chiar și după ce a devenit cunoscut faptul că Canalul Suez a fost blocat. Deși Canalul Suez a fost, în cele din urmă, eliberat de blocajul inițial, au fost necesare multe zile suplimentare înainte ca alte nave blocate să poată ajunge la destinație. Cel mai probabil, blocajul a dus la apariția unui deficit de hrană pentru animalele de la bord, [susțin organizațiile pentru bunăstarea animalelor](#). Acest lucru ar putea duce la o nouă tragedie care ar putea afecta aproximativ 130.000 de animale.