



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 6.12.2000
COM(2000) 809 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

sur l'expérience acquise par les États membres depuis la mise en application de la directive 95/29/CE du Conseil modifiant la directive 91/628/CEE concernant la protection des animaux en cours de transport

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN sur l'expérience acquise par les États membres depuis la mise en application de la directive 95/29/CE du Conseil modifiant la directive 91/628/CEE concernant la protection des animaux en cours de transport		1
RÉSUMÉ.....		4
1.	HISTORIQUE.....	6
2.	PRINCIPALES CONSTATATIONS.....	8
2.1.	Faible niveau de priorité donné dans certains États membres à la mise en œuvre de la directive.	8
2.2.	Difficultés d'obtention des rapports d'inspection des États membres	9
2.3.	Transport des chevaux.....	9
2.4.	Véhicules routiers inadéquats	10
2.5.	Inobservation des plans de marche et des durées maximales de transport.....	10
2.6.	Négligence et mauvais traitements des animaux	11
2.7.	Animaux inaptes au transport	11
2.8.	Aération insuffisante des véhicules routiers utilisés pour le transport longue distance	11
2.9.	Surcharge	12
2.10.	Agrément des transporteurs	12
2.11.	Problèmes d'interprétation de la directive.....	12
2.12.	De nouvelles recherches scientifiques ont été menées dans le domaine du transport des animaux.....	13
3.	MESURES	13
3.1.	États membres	13
3.2.	Enregistrement et agrément des transporteurs	13
3.3.	Échange d'informations et assistance mutuelle.....	14
3.4.	Application des règles communautaires aux animaux arrivant de pays tiers ...	14
3.5.	Mandat de négociation de la convention européenne révisée.....	15
3.6.	Transport des chevaux.....	16
Mesures techniques		16
3.7.	Modification du plan de marche	16
3.8.	Définition des animaux inaptes.....	17

3.9. Certificats sanitaires	17
3.10. Aération	17
3.11. Rapports d'inspection des États membres.....	17
Initiatives à plus long terme	18
ANNEXE.....	19

RÉSUMÉ

La protection des animaux en cours de transport est depuis toujours un sujet de préoccupation majeur en matière de bien-être des animaux. La première directive communautaire dans ce domaine a été adoptée en 1977. Elle a depuis lors été modifiée deux fois, la dernière fois en 1995 par la directive 95/29/CE du Conseil. Cette dernière directive apporte plusieurs modifications, notamment que:

- les transporteurs des animaux sont rendus responsables de la mise en application des principales dispositions de la directive et doivent être agréés par les autorités compétentes dans les États membres;
- des densités de chargement ont été fixées pour les animaux d'élevage;
- les voyages dépassant une durée de huit heures doivent être planifiés conformément aux exigences spécifiques de la directive relative aux véhicules et aux durées de transport. Une procédure spécifique, le «plan de marche», a été adoptée afin de rendre obligatoire une véritable planification et de faciliter la vérification de l'exécution idoine des transports longue distance.

Elle comprend également l'obligation pour la Commission de soumettre au Conseil le présent rapport sur l'expérience acquise par les États membres depuis la mise en application de la directive. Trois sources d'information ont été utilisées pour la rédaction du présent projet de rapport :

- Les rapports d'inspection des États membres ;
- Les rapports d'inspection de l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV);
- Les plaintes déposées par des organisations non gouvernementales (ONG).

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes:

Les États membres ont des difficultés à appliquer la directive dans son ensemble. Les rapports de l'Office alimentaire et vétérinaire mettent l'accent sur le faible niveau de priorité accordé par les États membres à la mise en œuvre de la directive.

Les difficultés d'obtention des rapports d'inspection auprès des États membres et le défaut d'harmonisation des données transmises en limitent l'utilisation.

Le transport de chevaux en provenance des pays d'Europe centrale et orientale vers l'Union européenne est un sujet particulièrement préoccupant. Peu d'améliorations à long terme peuvent être considérées comme acquises.

D'un point de vue technique, les principales conclusions sont les suivantes :

- Véhicules routiers inadéquats ;
- Plans de marche illégaux et inobservation des durées maximales de transport ;
- Négligence et mauvais traitements des animaux ;

- Transport d'animaux inaptes ;
- Ventilation insuffisante des véhicules routiers ;
- Surcharge ;
- Difficultés de vérification de l'agrément des transporteurs spécialisés dans le transport des animaux.

A la lumière de ces conclusions, les principaux domaines où des mesures correctrices doivent être envisagées sont les suivants:

Les États membres assument la responsabilité principale de la mise en application au jour le jour de la législation communautaire. Ils doivent affecter rapidement les ressources appropriées pour atteindre les objectifs fixés par la directive.

Il est indispensable d'harmoniser les certificats de transporteur agréé afin de permettre des vérifications rapides.

Des procédures spécifiques doivent également être mises en place en vue de faciliter les vérifications par les autorités compétentes, en particulier en relation avec la mise en application du plan de marche et le suivi adéquat des infractions.

Les règles communautaires s'appliquent lorsque les animaux ont pénétré sur le territoire de l'Union. L'attention des autorités des pays d'Europe centrale et orientale devrait être attirée sur la nécessité de veiller à ce que les opérateurs de transport soient informés de leur obligation de se conformer aux règles communautaires lorsqu'ils ont passé la frontière de l'Union. Ce rôle incombe à la Commission qui encouragera également les pays concernés par le processus d'élargissement à adopter des règlements compatibles avec le droit communautaire en vigueur.

La Communauté devrait également adhérer à la convention européenne sur la protection des animaux en transport international.

Pour répondre au problème spécifique constitué par le transport de chevaux, le déchargement et une période fixe de repos devraient devenir obligatoires pour les chevaux passant la frontière de l'Union.

Des modifications techniques de la directive sont nécessaires, en particulier en relation avec le plan de marche, la définition des animaux inaptes au transport, les certificats sanitaires, les normes de ventilation sur les véhicules routiers et les rapports d'inspection des États membres.

Des initiatives à plus long terme seront envisagées, spécialement pour répondre au besoin de mise à jour des connaissances scientifiques actuellement accessibles à la Commission. Plusieurs aspects fondamentaux de la directive doivent être évalués sur une base scientifique, en particulier les données relatives aux durées de voyage et aux densités de chargement. Il faut réfléchir aux possibilités d'amélioration de la qualification du personnel chargé du transport des animaux. Des mesures encourageant l'abattage des animaux plus près de leur lieu d'élevage méritent également d'être envisagées.

1. HISTORIQUE

Le transport est l'un des domaines du bien-être des animaux prêtant le plus à controverse ; il a toujours fait l'objet d'une attention particulière du public. La première directive sur la protection des animaux en cours de transport, adoptée en 1977¹, est venue juste après l'adoption de la première directive sur la protection des animaux en 1974². La nouvelle législation sur la protection des animaux en cours de transport a été adoptée en 1991 et en 1995.

Conformément à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 91/628/CEE du Conseil sur la protection des animaux en cours de transport, modifiée par la directive 95/29/CE du Conseil, la Commission est tenue de présenter au Conseil un rapport sur l'expérience acquise par les États membres depuis la mise en œuvre des dispositions de la directive modificative, éventuellement complété par des propositions. L'objectif du présent rapport est d'analyser l'état de la mise en œuvre, par les États membres, de la législation communautaire concernant la protection des animaux en cours de transport et de proposer des mesures ultérieures. Le rapport est axé sur les points critiques pour lesquels la situation peut être améliorée, en particulier par des modifications du cadre législatif communautaire existant.

L'article 2 de la directive 95/29/CE du Conseil précise que les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ses dispositions avant le 31 décembre 1996 (à l'exception du chapitre VII, point 3).

La directive 95/29/CE a également apporté des innovations significatives quant à la façon dont le bien-être des animaux en cours de transport est contrôlé. Il est donc important de suivre la mise en œuvre concrète de ces modifications.

L'un des éléments majeurs de la directive modificative est l'imposition au transporteur d'un ensemble de responsabilités ainsi que de l'obligation d'agrément par les autorités compétentes de l'État membre. Les organisations de protection des animaux ont considéré l'agrément des transporteurs comme l'un des progrès les plus marquants sur la voie de la responsabilisation du transporteur quant aux éventuelles infractions dans ce domaine et de la clarification de la responsabilité qui incombe aux États membres de prendre les mesures d'exécution nécessaires.

¹ Directive 77/489/CEE du Conseil du 18 juillet 1977 – JO 1977 L 200, p.10.

² Directive 74/577/CEE du Conseil du 18 novembre 1974 relative à l'étourdissement des animaux avant leur abattage – JO 1974 L 316, p. 10.

La directive 91/628/CEE définit les densités de chargement pour les espèces les plus fréquemment transportées (chevaux, bovins, ovins, caprins, porcins et volailles). Une durée maximale de huit heures a été fixée comme règle générale pour le transport du bétail vivant. Des extensions sont encore autorisées, sous réserve que le transport ait lieu dans des véhicules améliorés et dans des conditions particulières relatives aux intervalles d'abreuvement et d'alimentation ainsi qu'aux périodes de repos. Sur la base de la directive 91/628/CEE, deux règlements fondés sur la directive 91/628/CEE ont été introduits pour définir les normes de ces véhicules ainsi que les points d'arrêt³.

Avant le départ, le transporteur doit remettre au vétérinaire officiel un «plan de marche» décrivant toutes les «étapes» du transport (heure de départ et d'arrivée, arrêts permettant l'abreuvement et l'alimentation, arrêts aux points de stationnement, changement de moyen de transport).

Trois sources d'information principales ont été utilisées pour l'établissement du présent rapport:

1. Les rapports des États membres. L'article 8 de la directive demande aux États membres de remettre à la Commission un rapport annuel précisant le nombre d'inspections effectuées, y compris les détails de toute infraction signalée et les mesures prises à la suite de cette infraction par l'autorité compétente. L'article 2 de la directive 95/29/CE du Conseil prévoit comme date limite de transposition le 31 décembre 1996. Les données fournies par les États membres et utilisées dans le rapport font donc référence aux années 1997 et 1998 (voir le tableau 2). Ces renseignements ont été enrichis par les informations précieuses transmises par un groupe de travail du comité vétérinaire permanent, chargé spécialement de la question du transport des animaux.
2. Les rapports d'inspection de l'Office alimentaire et vétérinaire. L'OAV est chargé de vérifier que la législation communautaire est correctement appliquée dans ce domaine. Depuis l'entrée en vigueur de la directive 95/29/CE, il a procédé à plusieurs inspections ayant trait à la protection des animaux en cours de transport dans les États membres (voir le tableau 3).

³ Règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil du 25 juin 1997 concernant les critères communautaires requis aux points de stationnement et adaptant le plan de marche visé à l'annexe de la directive 91/628/CEE, JO L 174 du 2.7.1997, p. 1 - 6.

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, JO L 52, p. 8-11.

3. Les plaintes officielles déposées par les organisations non gouvernementales (ONG). La Commission reçoit régulièrement des plaintes des ONG pour la protection des animaux. Les principales ONG ayant communiqué à la Commission des informations sur ce sujet sont les suivantes : l' "EUROGROUP for Animal Welfare", la Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA – Société royale pour la prévention de la cruauté concernant les animaux), la société néerlandaise pour le bien-être des animaux (NVBD), la Ligue internationale pour la protection du cheval (ILPH), les organisations Animals' Angels, "Compassion in World Farming" (Protection mondiale des animaux de ferme – PMAF) ainsi que le Deutscher Tierschutzbund e.v Le Parlement européen et l'opinion publique ont également soulevés à maintes occasions la question du bien-être des animaux en cours de transport.

En outre, la Commission n'a de cesse d'améliorer la législation en s'appuyant sur des preuves scientifiques solides. Le comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux a produit un rapport relatif à la ventilation sur les véhicules routiers⁴, qui a été adopté le 8 décembre 1999.

2. PRINCIPALES CONSTATATIONS⁵

2.1. Faible niveau de priorité donné dans certains États membres à la mise en œuvre de la directive

Le faible niveau de priorité donné par les autorités compétentes des États membres à l'exécution de la directive est l'une des observations les plus fréquemment rencontrées dans les rapports de l'OAV et des ONG.

Il est souvent signalé que les États membres ne prennent aucune mesure pour remédier aux irrégularités observées relatives à l'exécution de la directive. Cette remarque s'applique à plusieurs irrégularités d'ordre technique citées ci-après, telles que l'approbation de plans de marche non conformes, l'absence d'action rapide dans les cas de transport d'animaux inaptes ou de mauvais traitement des animaux. Certains transporteurs opèrent dans plusieurs États membres, au sein d'une chaîne de transport relativement complexe, et les responsabilités des différents opérateurs sont souvent confuses. Cette situation rend plus difficile l'application de sanctions lorsque des infractions sont détectées par les autorités compétentes des États membres.

Il importe de noter que des procédures d'infraction ont été engagées à l'encontre de certains États membres pour non-exécution de la législation relative à la protection des animaux en cours de transport.

⁴ Normes relatives au microclimat dans les véhicules destinés au transport routier des animaux - Rapport du comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux (adopté le 8 décembre 1999), SANCO/B3/AW/R13/1999.

⁵ Voir les détails dans les tableaux 1 à 6 de l'annexe.

2.2. Difficultés d'obtention des rapports d'inspection des États membres

Bien que la Commission ait rappelé de façon répétée aux États membres leur obligation de fournir un rapport pour les années 1997 et 1998, les États membres n'ont pas tous envoyé les informations à la Commission (24 rapports sur 30). Des données ont été envoyées très tardivement par certains États membres et seuls 19 rapports étaient effectivement disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Aucune information venant de Grèce n'était disponible, bien que des mesures nationales de transposition aient été adoptées en 1997.

Les retards de transposition de la directive peuvent peut-être expliquer l'absence de rapport 1997 pour certains États membres. Cependant, certains États membres (Belgique, Allemagne, Espagne, Danemark, Luxembourg, Portugal, Finlande, Royaume-Uni) ont pu envoyer certaines données d'inspection pour l'année 1997 sans avoir entièrement transposé la directive le 1^{er} janvier 1997.

Les rapports sont souvent incomplets et ne sont pas harmonisés, de sorte que la Commission est dans l'incapacité de fournir une vue d'ensemble des efforts de transposition accomplis par les autorités compétentes des États membres. L'harmonisation insuffisante des données présentées en limite parfois la comparaison et l'utilisation. Les données transmises ne sont pas uniformes et ne peuvent donc pas être utilisées pour générer des comparaisons statistiques valables.

2.3. Transport des chevaux

Le transport des chevaux destinés à l'abattage provenant d'Europe centrale et orientale à destination de certains États membres est un sujet particulier de préoccupation. Les animaux voyagent sur de longues distances avant d'atteindre le territoire de l'Union européenne.

Depuis l'ouverture des frontières des pays d'Europe de l'Est au début des années 90, environ 140 000 chevaux vivants destinés à l'abattage ont été importés chaque année dans l'Union européenne, surtout par route. La Pologne, les États baltes, la Hongrie et la Roumanie sont les principaux exportateurs et l'Italie est le principal importateur (plus de 80 %).

D'après les ONG⁶, dont les informations ont été confirmées par la Commission, la législation dans les pays exportateurs ou de transit est inappropriée pour assurer le bien-être de ces chevaux pendant le transport. En conséquence, des chevaux arrivent à la frontière de l'Union mal reposés, mal abreuvés et sans avoir été nourris. Les véhicules ne sont souvent pas adaptés au transport longue distance, circulent en surcharge et les exigences minimales de bien-être sont négligées.

⁶ Voir « Dead on arrival, the transport of live horses in Europe » (Morts à l'arrivée, le transport de chevaux vivants en Europe) publié par la Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals et la Ligue internationale pour la protection du cheval.

Les ONG se plaignent également du fait que les inspections effectuées aux postes frontaliers de l'Union (en particulier en Italie) où les chevaux sont en transit sont insuffisantes et que les animaux sont transportés plusieurs heures supplémentaires sans véritable repos et sans recevoir d'eau, d'alimentation ou de traitement vétérinaire avant d'atteindre leur destination finale.

Ceci semble refléter également le faible niveau de priorité accordé par les fonctionnaires aux questions de bien-être des animaux.

L'OAV a fait plusieurs recommandations aux autorités des États membres, mais bien peu d'améliorations à long terme peuvent être considérées comme acquises. Il a critiqué en particulier l'absence d'exécution active par les autorités vétérinaires de la frontière italienne⁷.

2.4. Véhicules routiers inadéquats

L'utilisation de véhicules mal conçus, mal entretenus et sales est fréquemment signalée par les États membres et l'OAV. Le manque de propreté d'un véhicule est souvent souligné par les États membres, ce qui soulève également le problème important de l'état sanitaire des animaux. Les autres irrégularités ont trait à des toits et des parois en mauvais état, des angles vifs et des anneaux d'accrochage mal positionnés sur les véhicules routiers. Les rapports de l'OAV soulignent que la mauvaise conception comme le mauvais entretien des véhicules sont tous deux potentiellement dangereux pour les animaux transportés (objets saillants, surfaces glissantes, absence de toit, trous et creux dans les planchers, etc.).

2.5. Inobservation des plans de marche et des durées maximales de transport

L'inobservation des plans de marche et des temps de repos ne sont pas considérés par les États membres comme des irrégularités fréquentes. Pour les missions de l'OAV, il s'agit au contraire de deux des irrégularités techniques majeures. Les rapports de l'OAV indiquent que les autorités compétentes des États membres approuvent régulièrement des plans de marche non conformes aux exigences de la directive (Allemagne, Pays-Bas, France et Espagne). Les États membres signalent des difficultés en ce qui concerne la bonne utilisation des plans de marche. Ceci confirme la constatation de certains rapports d'inspection de l'OAV qui indiquent que le schéma actuel des plans de marche n'est pas considéré comme fonctionnel pour les transports à plusieurs étapes dans le cadre du commerce intracommunautaire. La nécessité d'effectuer des calculs précis sur la durée d'un transport afin de vérifier si le plan de marche est conforme aux exigences de la directive a été signalée comme un sujet de préoccupation pour les autorités compétentes. Sont en particulier mentionnés les problèmes d'interprétation liés à l'utilisation du plan de marche lorsque le transport est effectué en plusieurs étapes et avec différents moyens de transport.

⁷ Voir le rapport – DG(SANCO)/1067/1999-MR final – de l'OAV sur une mission effectuée en Italie du 5 au 9 juillet 1999 concernant les postes d'inspection frontaliers, et en particulier la section 6.2.5 relative au poste d'inspection frontalier de Gorizia.

Certaines vérifications des plans de marche au moment du départ sont insuffisantes pour garantir leur conformité avec les limites fournies par la directive, d'où le transport d'animaux pendant des durées extrêmement longues avec un abreuvement, une alimentation et des périodes de repos insuffisants.

2.6. Négligence et mauvais traitements des animaux

Les rapports des États membres, de l'OAV et des ONG apportent des preuves de mauvais traitements des animaux et du peu de soins qui leur sont prodigués pendant le transport.

Pour les porcins, on a signalé l'insuffisance de l'équipement d'abreuvement. L'absence d'alimentation et de litière a également été mentionnée. L'abus des aiguillons électriques est signalé par plusieurs pays. La non-séparation des jeunes animaux des adultes a été signalée pour les bovins. Les cas les plus graves de mauvais traitements et de pure cruauté envers les animaux ont été signalés sur certains marchés. Il est indispensable d'améliorer les méthodes de traitement. Les personnes au contact direct des animaux comme les inspecteurs officiels chargés de la supervision des opérations doivent prendre davantage conscience de la souffrance des animaux et de leur responsabilité de la prévenir comme la loi l'exige.

2.7. Animaux inaptes au transport

Le transport d'animaux inaptes est l'une des constatations importantes des États membres comme de l'OAV. Les principales raisons identifiées sont différents degrés de boiterie (arthrite, fracture ancienne ou récente d'un membre), en particulier pour les porcins, d'autres blessures, une gestation avancée (chevaux, bovins) et des chevaux «en mauvaise santé». L'OAV souligne la nécessité de trouver une définition plus précise pour les femelles gravides et les très jeunes animaux aptes à être transportés.

2.8. Aération insuffisante des véhicules routiers utilisés pour le transport longue distance

L'aération inadéquate des camions est un problème qu'il convient de régler, dans la mesure où l'essentiel du trafic du bétail va du Nord au Sud de l'Europe pour presque toutes les espèces d'animaux d'élevage (chevaux, bovins, ovins, porcins). L'absence d'une aération adéquate sur des véhicules utilisés pour le transport longue distance est considérée comme un problème sérieux dans les rapports de l'OAV, alors que les autorités compétentes des États membres ne signalent aucun problème lié à cet aspect. Les ONG ont signalé des problèmes sérieux pour le bien-être des animaux en relation avec l'absence d'aération.

Comme l'ont prouvé des incidents antérieurs, la température excessive pendant l'été est l'un des facteurs majeurs de souffrance et de mortalité des animaux au cours du transport longue distance. Une ventilation efficace et un abreuvement suffisant sont des éléments déterminants pour le bien-être des animaux pendant le transport, comme le sont également des densités de chargement appropriées.

2.9. Surcharge

Les animaux sont très souvent en surcharge, mais il existe peu de données sur les espèces concernées. Des preuves de surcharge sont rapportées dans les rapports de l'OAV et des ONG, en particulier pour les porcsins.

La surcharge, qui est en soi une cause importante de détresse pour les animaux, est également l'un des facteurs contribuant à augmenter la température et l'humidité dans le compartiment de transport des animaux et risque de provoquer une chaleur excessive. Elle est un indicateur supplémentaire de l'insuffisance du contrôle au moment du départ.

2.10. Agrément des transporteurs

Les transporteurs n'ont aujourd'hui aucune obligation d'avoir pendant le transport, un document apportant la preuve de leur agrément, afin de le remettre à tout moment le cas échéant aux autorités compétentes. En conséquence, les autorités compétentes des États membres éprouvent des difficultés à vérifier correctement et efficacement que les transporteurs sont agréés conformément à la directive 91/628/CEE.

Les données reçues montrent également que les infractions commises par un transporteur agréé, et qui sont signalées à l'État membre dans lequel il est enregistré, ne sont pas nécessairement poursuivies. En outre, l'autorité compétente qui a effectué l'inspection ne reçoit aucune information en retour sur les mesures de suivi.

Les lacunes des règles communautaires sur l'agrément des transporteurs et l'insuffisance des échanges d'informations entre les États membres diminuent l'efficacité des inspections et l'effet dissuasif des sanctions. Les autorités des États membres d'origine des transporteurs ignorent même parfois les infractions commises par ces derniers. En conséquence, les transporteurs tentés de ne pas se préoccuper du bien-être des animaux prennent sans doute régulièrement le risque de ne pas tenir compte des dispositions communautaires dans ce domaine. Cela crée également des distorsions de concurrence vis-à-vis des "bons" transporteurs, désavantagés par rapport à leurs concurrents irresponsables.

2.11. Problèmes d'interprétation de la directive

Les problèmes d'interprétation suivants relatifs à des dispositions particulières du chapitre VII de l'annexe de la directive ont été signalés par les États membres, l'OAV et des ONG :

- paragraphe 4, point a), relatif à la définition des animaux sevrés⁸,
- paragraphe 4, point c), relatif à l'applicabilité du plan de marche aux chevaux enregistrés,
- paragraphe 7, point b), relatif à la période de repos de 12 heures après un transport en cargos rouliers.

⁸ Selon la directive, les durées maximales de transport sont différentes pour les animaux sevrés et non sevrés.

Ces dispositions ne sont pas appliquées de manière uniforme au sein de la Communauté et les écarts sont souvent préjudiciables aux conditions de bien-être des animaux. En conséquence, la mise en œuvre de ces obligations n'est pas effective dans de nombreux États membres.

2.12. De nouvelles recherches scientifiques ont été menées dans le domaine du transport des animaux

Les exigences du chapitre VII de l'annexe de la directive sur la durée de transport doivent être révisées à la lumière des recherches menées récemment dans ce domaine, par exemple sur les densités de chargement et le stress provoqué par le chargement et le déchargement.

Les densités de chargement pourraient également être réévaluées pour prendre en compte l'éventuelle révision de ces données dans les protocoles techniques de la convention européenne sur la protection des animaux en transport international révisée (STE n° 65).

3. MESURES⁹

La Commission a l'intention de présenter dans un proche avenir, si possible avant la fin de l'année, des propositions visant à améliorer le transport des animaux. En outre, des initiatives à plus long terme seront également envisagées.

GÉNÉRALITÉS

3.1. États membres

La correction de certaines lacunes importantes dépend principalement de l'attitude et de l'engagement des inspecteurs et des personnes s'occupant des animaux. C'est en particulier le cas pour les brutalités et les mauvais traitements des animaux. La vérification de la conformité des véhicules du point de vue du bien-être ainsi que la vérification des densités de chargement sont deux autres domaines demandant une surveillance active, effectuée par des professionnels, sous la responsabilité des États membres.

Il faut que, dans un avenir proche, les États membres allouent des ressources adéquates à l'information et à la formation de leurs inspecteurs sur le terrain ainsi qu'à la coordination de leurs actions afin d'appliquer plus efficacement la législation actuelle. Une forte priorité doit être accordée par les professionnels aux problèmes de protection des animaux dans l'ensemble de la Communauté.

3.2. Enregistrement et agrément des transporteurs

La directive ne fournit pas de procédure harmonisée concernant l'enregistrement et l'agrément des transporteurs.

⁹ Voir le tableau 7 de l'annexe, qui établit la correspondance entre les principaux résultats et les mesures à prendre par la Commission.

Le format des certificats des transporteurs agréés doit être harmonisé dans l'ensemble de l'Union afin de permettre des vérifications rapides, tout spécialement lorsque des lacunes sont observées dans un État membre différent de celui dans lequel le transporteur est enregistré. Le certificat doit inclure en particulier toutes les données utiles relatives aux transporteurs, aux conditions de leur agrément (champ d'application et période de validité) ainsi que les références de l'autorité compétente ayant délivré l'agrément.

3.3. Échange d'informations et assistance mutuelle

Un véritable échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres est essentiel à la mise en œuvre de la directive 91/628/CEE.

La directive rappelle la nécessité pour les États membres de coopérer, en particulier en vue de faciliter de véritables contrôles en ce qui concerne l'enregistrement des transporteurs agréés et l'utilisation du plan de marche. Étant donné que les situations les plus délicates se produisent pendant les transports de longue distance impliquant plusieurs États membres, des procédures spécifiques doivent être établies. Celles-ci permettraient de faciliter les vérifications par les autorités compétentes dans l'État d'origine en ce qui concerne la réalisation adéquate du voyage tel qu'il est programmé dans le plan de marche, ainsi que la poursuite des infractions, en particulier celles commises par les récidivistes.

3.4. Application des règles communautaires aux animaux arrivant de pays tiers

Les transports de longue distance commencent fréquemment en Europe centrale et orientale et des animaux atteignent aujourd'hui les frontières de l'Union après avoir voyagé pendant de longues périodes.

Dans des cas semblables, l'application semble souvent manquer de rigueur en raison d'une certaine confusion quant à la possibilité légale pour les autorités compétentes de demander la conformité aux règles communautaires. Cependant, il n'y a pas de doute que les règles communautaires s'appliquent lorsque les animaux sont arrivés sur le territoire d'un État membre. Les États membres sont tenus d'interdire tout transport non conforme aux exigences de la directive. Le but poursuivi par la directive était de tenter d'éviter toute souffrance aux animaux pendant toute la durée du transport, mais il ne fait aucun doute que les États membres doivent prendre des mesures pour prévenir la souffrance des animaux sur leur territoire, bien que la souffrance trouve son origine dans des faits ayant lieu dans les pays tiers. Les autorités compétentes des États membres ont normalement les moyens de déterminer les conditions dans lesquelles les animaux ont été transportés avant leur arrivée aux frontières communautaires, y compris la documentation jointe aux expéditions, notamment les documents vétérinaires et douaniers ainsi que le tachygraphe des véhicules. Ces éléments peuvent se révéler importants pour déterminer le bien-être des animaux.

Les règles communautaires devraient s'appliquer à l'égard de facteurs trouvant leur origine pendant le transport vers le territoire de l'Union européenne, à condition que ces facteurs continuent d'exister. Dans ces circonstances, une infraction peut être commise et constatée sur le territoire de l'Union. Un transporteur est tenu pour responsable, non pas du transport ayant eu lieu antérieurement dans un pays tiers, mais du transport d'un animal sur le territoire de la Communauté en violation des conditions exigées par la directive et de provoquer ainsi sa souffrance à ce moment-là. En outre, la directive garantit que les importateurs et les exportateurs connaissent les exigences de la Communauté applicables en la matière en spécifiant que le transit d'importation et le transport vers la Communauté et sur son territoire ne doivent être autorisés que lorsque l'engagement écrit a été donné de s'y conformer et que des dispositions appropriées ont été prises (art. 11, par. 2).

Dans le but d'améliorer les conditions de bien-être des animaux parvenant aux frontières extérieures de l'Union, la Commission a l'intention de travailler en liaison avec les autorités compétentes des pays d'Europe centrale et orientale et de les inciter à appliquer des critères équivalents à ceux en vigueur dans la Communauté. La question du transport de longue distance des animaux, notamment des chevaux, a été débattue avec les chefs des services vétérinaires des pays d'Europe centrale et orientale qui négocient à ce moment leur adhésion à l'Union. Sur la base des résultats de cette discussion, un protocole sur la protection des chevaux pendant le transport a été conclu. Dans ce cadre, le Bureau TAIEX (Bureau d'échange d'informations sur l'assistance technique) a élaboré des programmes visant à sensibiliser le grand public mais aussi les vétérinaires officiels de ces pays aux questions touchant au bien-être des animaux. Une attention particulière a été accordée à la question de la protection des animaux en cours de transport. TAIEX a l'intention de poursuivre cette expérience.

En outre, dans le cadre des discussions qui vont s'intensifier dans le domaine vétérinaire au cours du processus d'élargissement, la Commission encouragera les pays concernés à adopter et à appliquer des règlements compatibles avec la législation communautaire en vigueur. Cela garantira que les transporteurs et les autorités compétentes opèrent dans un environnement réglementaire cohérent dès que possible, voire avant la date d'adhésion officielle. Cela facilitera les opérations de transport, tout en garantissant un niveau élevé de respect de la protection des animaux au sein de l'Union et sur le territoire de ses voisins.

3.5. Mandat de négociation de la convention européenne révisée

C'est aussi pour cette raison que la Communauté doit faire partie de la convention européenne sur la protection des animaux en transport international révisée (STE n° 65). Les négociations de participation doivent viser à obtenir une acceptation plus large des principes de la Communauté liés à la protection des animaux en cours de transport.

La Commission a déjà soumis au Conseil un projet de recommandation autorisant la Commission à négocier au nom de la Communauté européenne la convention européenne sur la protection des animaux en transport international révisée (documents SEC (2000) 649 et 764). La Commission invite tous les États membres à l'adopter le plus rapidement possible.

3.6. Transport des chevaux

Mesures complémentaires pour la protection des chevaux pendant le transport.

Étant donné la gravité et la récurrence des problèmes qui se posent actuellement, comme indiqué au point 2.3 du présent rapport, des mesures complémentaires vont être prises pour améliorer les conditions de transport des chevaux destinés à l'abattage.

Pour garantir le bien-être des chevaux, ceux-ci devraient être transportés uniquement dans des stalles ou boxes individuels conçus pour les protéger contre les secousses.

Le nombre maximal de chevaux transportés par véhicule routier devrait également être défini sur une base scientifique.

Conformément aux principes généraux énoncés dans le rapport du comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux sur les «Normes relatives au microclimat dans les véhicules destinés au transport routier des animaux», adopté le 8 décembre 1999, les chevaux adultes seront transportés uniquement lorsque les températures seront comprises entre 0 et 30° C avec une humidité relative < 80 %.

Pour les solipèdes traversant la frontière extérieure de l'Union, un déchargement obligatoire et une période minimale de repos (de 24 heures au moins) au poste d'inspection frontalier devraient être introduits, pour autant que cela soit justifié pour garantir l'aptitude des animaux à poursuivre le voyage.

Des dérogations à cette exigence ne peuvent être accordées que si les transporteurs sont en mesure de fournir aux autorités compétentes du poste d'inspection frontalier des preuves suffisantes attestant :

- que les animaux ont été transportés depuis leur lieu de départ jusqu'au poste d'inspection frontalier dans des conditions équivalentes à celles définies par la directive 91/628/CE et
- qu'en tenant compte de l'ensemble du voyage, le respect des dispositions de la directive n'exige pas le déchargement des animaux.

MESURES TECHNIQUES

3.7. Modification du plan de marche

Le format du plan de marche doit prendre en compte la complexité de la chaîne de transport et être suffisamment clair pour éviter l'approbation de documents non conformes. De même, le document doit être conçu de manière à faciliter l'identification du responsable de chaque étape du transport et des périodes de repos. Les procédures de vérification du document à l'issue du transport doivent être améliorées afin d'informer l'autorité compétente du lieu de départ.

La possibilité donnée à la Commission de modifier le format du plan de marche via la procédure du comité vétérinaire permanent en faciliterait l'amélioration à la lumière de l'expérience acquise.

3.8. Définition des animaux inaptes

Pour certaines catégories d'animaux courant un risque particulier de souffrance pendant le transport, une définition plus précise des animaux inaptes au transport doit être établie. Aucune femelle gravide ne devrait être transportée avant la date prévue pour la mise bas pendant une période d'une durée égale à au moins 10 % de la durée de gestation, ni pendant au moins une semaine après la mise bas.

Dans le même esprit, et dans la mesure où la directive fournit des durées maximales de transport pour les animaux non sevrés, une définition détaillée de ces animaux doit être fournie pour les différentes espèces.

3.9. Certificats sanitaires

Les certificats sanitaires utilisés pour le commerce intracommunautaire doivent être modifiés afin d'attirer l'attention des vétérinaires chargés de la certification sur leurs responsabilités en matière de protection des animaux pendant le transport¹⁰.

3.10. Aération

Pour résoudre les problèmes des conditions climatiques extrêmes dans lesquelles se trouvent les animaux pendant les longs transports (en particulier du Nord vers le Sud de l'Europe), les camions doivent être équipés d'un dispositif de contrôle de la température et de l'humidité à l'intérieur du compartiment dans lequel les animaux sont transportés. La Commission présentera au Conseil une proposition¹¹ à ce sujet, sur la base du rapport adopté en décembre 1999 par le comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux.

3.11. Rapports d'inspection des États membres

Les rapports d'inspection des États membres, comme le prévoit l'article 8 de la directive, doivent être harmonisés afin d'améliorer la qualité des informations disponibles. Cette harmonisation sera également étendue à des données supplémentaires (comme le retrait des agréments aux transporteurs en cas d'infractions)

¹⁰ L'article 6, paragraphe 2, de la directive dispose déjà que «*Les certificats ou documents visés à l'article 3 de la directive 90/425/CEE sont complétés selon la procédure prévue à l'article 17 pour tenir compte des exigences de la présente directive.*»

¹¹ Modifiant l'annexe du règlement (CE) n° 411/98 du Conseil sur les 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 (JO L 52, p.8-11).

INITIATIVES À PLUS LONG TERME

Les dispositions de la directive relatives à la durée maximale de transport et aux périodes de repos pour le transport en cargos rouliers ont soulevé des difficultés d'application, et des mesures spécifiques doivent être prises pour régler ce problème. Cependant un avis scientifique est nécessaire pour établir des normes pour l'avenir.

De même, un avis scientifique doit être sollicité afin de clarifier les difficultés d'interprétation du chapitre VII de l'annexe de la directive sur les durées de transport. Un certain nombre de projets de recherche scientifique ont été récemment menés, notamment sur les densités de chargement et le stress lié aux opérations de chargement et de déchargement. L'opinion du comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux doit être recueillie sur toutes ces questions. Il convient également de mener une réflexion sur la nécessité d'améliorer le cadre réglementaire, par exemple pour améliorer la formation et les qualifications des différentes catégories de personnel impliquées dans le transport d'animaux. Des mesures encourageant l'abattage des animaux plus près du lieu où ils sont élevés méritent également la considération. La Commission a l'intention d'étudier ces possibilités d'amélioration ainsi que d'autres avec des experts des États membres et des secteurs concernés.

ANNEXE

TABLEAU 1 – LISTE DES MESURES NATIONALES DE TRANSPOSITION

État membre	Liste des mesures nationales de transposition	Date limite
Suède	Statens jordbruksverks föreskrifter om transport av levande djur, Statens jordbruksverks författningssamling (SJVFS) 1996:1054	1996
Pays-Bas	Regeling van de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 23/12/1996 (Wijziging Regeling dierenvervoer, Regeling vaststelling bescheiden dierenvervoer en Regeling handel levende dieren en levende producten, Staatscourant van 30/12/1996, nr. 250, bl. 19 1. Besluit van 08/11/1996 houdende wijziging van het besluit dierenvervoer 1994 van 08/11/1996, Staatsblad 1996, nr. 561	Décembre 1996
Irlande	1. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) Order, 1995, Statutory Instruments number 98 of 1995 2. The Diseases of Animals (Protection of Animals during Transport) (Amendment) Order, 1997, Statutory Instruments number 326 of 1997	Juillet 1997
Royaume-Uni	1. The Welfare of Animals (Transport) Order 1997, Statutory Instruments number 1480 of 1997 2. The Welfare of Animals (Transport) Order (Northern Ireland) 1997, Statutory Rules of Northern Ireland number 346 of 1997	1997
Belgique	Arrêté royal du 20/12/1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport - Koninklijk besluit van 20/12/1996 betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer, Moniteur belge du 13/03/1997 Page 5910 Remplacé par l'Arrêté royal du 9/7/99 relatif aux conditions d'enregistrement des transporteurs et d'agrément des négociants, des points d'arrêts et des centres de rassemblements (moniteur belge du 2/9/99)	Mars 1997
Espagne	Real Decreto número 1041/97 de 27/06/1997, por el que se establecen las normas relativas a la protección de los animales durante su transporte, Boletín Oficial del Estado número 163 de 09/07/1997 Página 21093 (Marginal 15192)	Février 1999
Danemark	Bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 om beskyttelse af dyr inder transport som ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 29. oktober 1997.	Juillet 1997
Grèce	Décret présidentiel numéro 344 du 11/11/1997, FEK A numéro 233 du 25/11/1997 Page 8161	Octobre 1997
Autriche	1. Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst über die Ausstattung und Beschaffenheit von Tiertransportfahrzeugen und –behältnissen (Tiertransportmittelverordnung- TG-TV) , Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 679/1996, ausgegeben am 06/12/1996 2. Veterinärbehördliche Einfuhr- und Binnenmarktverordnung 1996, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 647/1996 3. Tiertransportgesetz-Luft, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 152/1996 4. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Eisenbahn (Tiertransportgesetz-Eisenbahn - TGEisb) , Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 43/1998 ausgegeben am 27/02/1998 5. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt), BGBl. Nr. 411/1994, in der Fassung BGBl. I Nr. 134/1999	Novembre 1997
Luxembourg	Règlement grand-ducal du 22/06/1998 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Mémorial A Numéro 59 du 29/07/1998 Page 1020	Février 1998
Portugal	Decreto-lei n.º 294/98 de 28/09/1998. Estabelece as normas relativas à protecção dos animais durante o transporte e revoga o Decreto n.º 153/94, de 28 de maio, e a Portaria n.º 160/95, de 27 de Fevereiro, Diário da República I Série A n.º 216 de 18/09/1998 Página 4838	Juillet 1998
Finlande	1. Eläinsuojelulaki (247/1996) 2. Asetus eläinten kuljetuksesta (491/1996) 3. Maa- ja metsätalousministeriön päätös eläinten kuljetukselle asetettavista eläinsuojeluvaatimuksista (27/EEO/1996) 4. Djurtransportsförordning (97/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling Djurskyddslag (95/98) 29/09/1998, Ålands författningssamling	Septembre 1998
Italie	Decreto legislativo del 20/10/1998 n. 388, attuazione della direttiva 95/29/CE in materia di protezione degli animali durante il trasporto, Gazzetta Ufficiale – Serie generale - del 09/11/1998 n. 262 pag. 4	Septembre 1998
Allemagne	1. Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport (Tierschutztransportverordnung - TierSchTrV) vom 25/02/1997, Bundesgesetzblatt Teil I vom 28/02/1997 Seite 348 2. Erste Verordnung zur Änderung der Tierschutztransportverordnung vom 23/02/1999, Bundesgesetzblatt Teil I vom 26/02/1999 3. Bekanntmachung der Neufassung des Tierschutzgesetzes vom 17/02/1993, Bundesgesetzblatt Teil I vom 23/02/1993 Seite 254 4. Bekanntmachung vom 02/12/1996, Bundesanzeiger N° 81a vom 30/04/1997 5. Bekanntmachung vom 02/12/1996, Bundesanzeiger N° 80a vom 2/09 6. Verordnung vom 25/02/1997, Bundesgesetzblatt N° 12 vom 28/02/97	Novembre 1998
France	1. Arrêté ministériel du 05/11/1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 23/11/1996 page 17098 2. Décret numéro 95-1285 du 13/12/1995 relatif à la protection des animaux en cours de transport, Journal Officiel du 15/12/1995 page 18237 3. Loi numéro 99/5 du 06/01/1999 relative aux animaux dangereux et errants et à la protection des animaux, Journal Officiel du 07/01/1999 page 327 4. Décret 99-961 et arrêté ministériel du 24 novembre 1999 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1996 relatif à la protection des animaux en cours de transport (JORF du 25 novembre 1999 p. 7495-17500)	Novembre 1999

TABEAU 2 - LISTE DES RAPPORTS D'INSPECTION DES ÉTATS MEMBRES¹

États membres	Année du rapport	
	1997	1998
A Autriche	+	+
B Belgique	+	-
D Allemagne	+	+
DK Danemark	+	+
E Espagne	+	+
EL Grèce	-	-
F France	-	+
FIN Finlande	+	+
I Italie	-	+
IRL Irlande	+	+
L Luxembourg	+	+
NL Pays-Bas	+	+
P Portugal	+	-
S Suède	+	+
UK Royaume-Uni	+	+
Total	12	12

¹ Les rapports de l'Autriche (1997 et 1998), des Pays-Bas (1998) et de l'Irlande (1997 et 1998) ont été reçus trop tard (en mars 2000) pour être totalement intégrés dans le présent rapport.

TABLEAU 3 - LISTE DES RAPPORTS D'INSPECTION DE L'OAVDepuis le 1^{er} janvier 1997

États membres inspectés par l'OAV	Dates des missions de l'OAV
A Autriche	Aucune mission
B Belgique	13-18 septembre 1998
D Allemagne	21-23 mars 1999 (rapport non disponible en anglais) 5-8 octobre 1999 (Points d'arrêts)
DK Danemark	Aucune mission
E Espagne	8-12 décembre 1997
EL Grèce	12-16 octobre 1998
F France	26 avril au 1^{er} mai 1998 2-5 novembre 1999 (Points d'arrêts)
FIN Finlande	Aucune mission
I Italie	5-9 juillet 1999
IRL Irlande	10-11 novembre 1998 et 16-19 février - 7 et 16 mars 1999
L Luxembourg	Aucune mission
NL Pays-Bas	Aucune mission
P Portugal	Novembre 1999
S Suède	Aucune mission
UK Royaume-Uni	Aucune mission
Total	9 missions/8 pays

TABLEAU 4 – CONSTATATIONS DES RAPPORTS DES ÉTATS MEMBRES

ÉTAT MEMBRE	B DK D E L NL P FIN S UK	DK D E F L F I FIN S	19
ANNÉE	1997	1998	TOTAL
Points de non-conformité			
<u>Aptitude des animaux au transport (art 3 b) et c), annexe, chap. I A1)</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>10</u>
<u>Densités de chargement (art 3 1 aa), annexe, chap. I 2 a, chap. VI)</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>12</u>
Aération (annexe, chap. I A 2 b)	2	2	4
Conception et entretien des moyens de transport (annexe, chap. I A 2 c) et A 5)	3	6	9 (2)
Séparation des animaux (annexe, chap. I A 2 g) et A 3)	3	5	8
Absence ou non-conformité du plan de marche (art. 5 A 2 b), c), d), e))	3	4	7
Durée de transport et repos (art. 5 A 2 f), g), h), et annexe, chap. VII)	1	3	4
Chargement – déchargement (annexe, chap. I A 4)	2	1	3
<u>Soins et traitement des animaux (annexe, chap. I A 6, 7, 8)</u>	<u>5</u>	<u>8</u>	<u>13</u>
Divers	1	2	3 (3)
COMMENTAIRES			
(2) Véhicules ayant besoin d'être nettoyés.			
(3) Transporteur non agréé, manque de formation.			

TABLEAU 5 – CONSTATATIONS DES RAPPORTS DE L'OAV

ÉTATS MEMBRES	B, F, E, EL, I, IRL, P, D	
Nombre total de rapports examinés	9	
Points de non-conformité		États membres concernés
Aptitude des animaux au transport (art.3 b) et c), annexe, chap. I A1)	Mentionné 4 fois	B, I, E (1), F (2)
Densités de chargement (art.3 1 aa), annexe, chap. I 2 a), chap. VI)	Mentionné (9)	P
Aération (annexe, chap. I A 2 b))	Mentionné 5 fois (3)	E, I, IRL, F, P
<u>Conception et entretien des moyens de transport (annexe, chap. I A 2 c) et A 5)</u>	Mentionné <u>7 fois (4)</u>	<u>B, E, EL, IRL, F, P</u>
Séparation des animaux (annexe, chap. I A 2 g) et A 3)		
<u>Absence ou non-conformité du plan de marche (art. 5 A 2 b), c), d), e))</u>	Mentionné <u>6 fois (5)</u>	<u>B, IRL, E, EL, F</u>
<u>Durée de transport et repos (art. 5 A 2 f), g), h), et annexe, chap. VII)</u>	Mentionné <u>6 fois</u>	<u>I, E, EL, F, D</u>
Chargement – déchargement (annexe, chap. I A 4)	Mentionné 4 fois	B, IRL, F, P
Soins et traitement des animaux (annexe, chap. I A 6, 7, 8)	Mentionné 5 fois (6)	B, E, I, F, P
Divers	Mentionné 5 fois (7)	I, IRL, F, P, D
<u>Carences de l'autorité compétente</u>	<u>Mentionné 7 fois (8)</u>	<u>B, E, EL, F, I, IRL</u>
COMMENTAIRES		
<p>(1) Ce problème a été remarqué en E mais avait trait à des animaux venant de F et NL.</p> <p>(2) Ce problème a été signalé en F mais avait trait à des animaux venant de D et NL.</p> <p>(3) Insuffisance de ventilation forcée sur des camions devant être utilisés pour de longs transports pendant l'été.</p> <p>(4) Les véhicules de transport routiers sont souvent qualifiés de potentiellement dangereux pour les animaux transportés et mal nettoyés.</p> <p>(5) Les irrégularités des plans de marche impliquent également D, NL, E et F en tant que pays de départ.</p> <p>(6) Le plus souvent absence d'abreuvement et d'alimentation mais également coups et abus des aiguillons électriques dans un cas, absence de litière.</p> <p>(7) Transporteurs non agréés en particulier (I, P), documents incorrectement vérifiés aux points d'arrêts et mauvaise tenue des registres.</p> <p>(8) Engagement insuffisant des autorités compétentes, manque de ressources et refus de pénaliser les infractions à la directive sont souvent mentionnés. Peu d'améliorations observées lorsqu'une inspection a été effectuée antérieurement.</p> <p>(9) Porcins.</p>		

TABLEAU 6 – CONSTATATIONS DES RAPPORTS ET PLAINTES DES ONG²

Points de non-conformité		États membres concernés
Aptitude des animaux au transport (art.3 b) et c), annexe, chap. I A1)		
Densités de chargement (Art.3 aa), annexe, chap. I 2 a), chap. VI)	Mentionné 3 fois (2)	NL, I, L
Aération (annexe, chap. I A 2 b))	Mentionné (2)	NL, I
Conception et entretien des moyens de transport (annexe, chap. I A 2 c) et A 5)		
Séparation des animaux (annexe, chap. I A 2 g) et A 3)		
Absence ou non-conformité du plan de marche (art. 5 A 2), b), c), d), e))	Mentionné 3 fois (2) (3)	NL, I, L, F, UK
<u>Durée de transport et repos (art. 5 A 2 f), g), h), et annexe, chap. VII)</u>	<u>Mentionné 7 fois (1) (3) (4)</u>	<u>I, F, UK, E, EL</u>
Chargement – déchargement (annexe, chap. I A 4)		
<u>Soins et traitement des animaux (annexe, chap. I A 6, 7, 8)</u>	<u>Mentionné 7 fois (1) (2)</u>	<u>I, NL, E, I</u>
Divers		
<p>COMMENTAIRES</p> <p>(1) Chevaux. (2) Porcins. (3) Dindes. (4) Ovins.</p>		

² D'après onze cas signalés dans le document de l'Eurogroupe pour le bien-être des animaux «A Summary of Suffering, An investigation into the poor enforcement of Directive 95/29 on the welfare of animals in transport».

TABLEAU 7 – TABLEAU DE CORRESPONDANCE

N°	PRINCIPALES CONSTATATIONS	MESURES ENVISAGÉES PAR LA COMMISSION
1	Transport de chevaux	<ul style="list-style-type: none"> • Exigences complémentaires pour le transport fondées sur des éléments scientifiques et l'expérience, par exemple : compartiments individuels, nombre maximal d'animaux par véhicule, température minimale et maximale de transport. • Déchargement, repos, alimentation et abreuvement obligatoires aux postes d'inspection frontaliers de l'Union.
2	<ul style="list-style-type: none"> • Inobservation des plans de marche • Inobservation des durées limites de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Modification du plan de marche - Procédure du Comité vétérinaire permanent pour apporter des modifications ultérieures. • Assistance mutuelle – harmonisation de mise en oeuvre
3	Négligence et mauvais traitement des animaux	Harmonisation de l'agrément du transporteur
4	Animaux inaptes au transport	<ul style="list-style-type: none"> • Définition détaillée des animaux inaptes • Certificats sanitaires
5	Véhicules routiers inadéquats	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation de l'agrément du transporteur • Assistance mutuelle
6	Aération insuffisante sur des véhicules routiers utilisés pour le transport longue distance	Nouvelles normes d'aération et de température à l'intérieur des véhicules
7	Surcharge	<ul style="list-style-type: none"> • Assistance mutuelle – harmonisation de mise en oeuvre • Harmonisation de l'agrément du transporteur
8	Agrément des transporteurs	Harmonisation de l'agrément du transporteur
9	Difficultés d'interprétation des données des rapports d'inspection des États membres	Harmonisation des tableaux pour la transmission annuelle à la Commission des données obtenues par les inspections.