

OPINIE LEGALA

referitoare la transportul animalelor vii

I. Obiectul opiniei legale

Obiectul prezentei opinii legale consta in analiza din punct de vedere juridic a reglementarilor interne si internationale privind transportul de animale vii, atat in contextul in care acesta se realizeaza intracomunitar, cat si in situatia in care tara de expeditie este o tara din UE (in speta, Romania), iar cea de destinatie este o tara din afara granitelor comunitare.

II. Cadrul legal aplicabil

Reglementari internationale aplicabile. Legislatie si jurisprudenta europeana, conventii internationale aplicabile:

- Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE)
- Convenția europeană pentru protecția animalelor în timpul transportului internațional
- Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe
- Decizia 2004/544/CE a Consiliului din 21 iunie 2004 privind semnarea Convenției Europene privind protecția animalelor în timpul transportului internațional
- Regulamentul (CE) nr. 1255/97 al Consiliului din 25 iunie 1997 privind criteriile comunitare prevăzute pentru punctele de așteptare și de modificare a planului de itinerar prevăzut în anexa la Directiva 91/628/CEE
- Cauza C-424/13 având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Germania), Zuchtvieh-Export GmbH împotriva Stadt Kempten

Legislatia națională incidentă:

- Lege nr. 205/2004 privind protecția animalelor
- Legea nr. 71/2006 privind ratificarea Convenției europene pentru protecția animalelor în timpul transportului internațional
- HG 984/2005 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele sanitare veterinare și pentru siguranța alimentelor
- Ordinul 201/2007 privind Procedura de eliberare a Certificatului de competență profesională pentru conducătorii și însoțitorii de pe vehiculele rutiere care transporta animale vii

III. Scurta prezentare a situatiei de fapt – premisa elaborarii prezentei opinii legale

Deși este reglementat atât la nivel national cât și la nivel international această chestiune, în realitate, transportul animalelor vii se realizează cu încălcarea gravă a dispozițiilor legale, un număr semnificativ de animale fiind transportate în condiții improprii, cu mijloace de transport necorespunzătoare și/sau cu un tratament vatamator. Astfel, aplicarea celor mai înalte standarde în asigurarea condițiilor de creștere ale animalelor de fermă într-o țară UE ajunge să fie un aspect lipsit de finalitate atât timp cât nu se respectă bunăstarea în timpul transportului.

Transportul animalelor vii este efectuat de cele mai multe ori în condiții improprii și cu mijloace de transport necorespunzătoare, uneori chiar incompatibile cu viața. Este necesar să avem în vedere modalitățile în care se transportă, spre exemplu, bovinele, al căror transport de cele mai multe ori se întinde pe zile întregi și, la destinație, multe din animalele transportate nu supraviețuiesc. Deseori, animalele sunt legate cu un lanț de unul dintre picioarele din spate, fiind astfel arborate cu capul în jos, pregătite pentru sacrificare. Altele sunt plasate în cutii și întoarse pe spate gata pentru taiere, fiind aruncate din cutii, deși încă sunt vii, peste alte animale care se chinuie să moară.

S-a semnalat în presa internatională că în țările de destinație non-UE (în general, în țările arabe), țări destinatare ale transportului de bovine vii, macelarilor le este frică să se apropie de animal când îl sacrifică, astfel că îl injunghie de la distanță, însă taietura nu îl ucide, astfel încât acesta se luptă pentru supraviețuire, fiind legat cu frânghie. Chiar și după mai multe lovituri de cutit, animalul rămâne în picioare, urmând să se prăbusească în cele din urmă la pamant, având astfel o moarte lentă și dureroasă. „Soluția” găsită pentru ca sacrificarea să fie cât mai ușoară a fost ca animalele să fie chinuite pe întregul transport - care poate dura ore, zile ori chiar săptămâni.

Toate aceste practici ignoră complet prevederile legale interne, internationale și standardele internationale privind bunăstarea la sacrificare impuse de OIE (Organizația Mondială pentru Sănătatea Animalelor), motiv pentru care, la nivel national trebuie introduse măsuri suplimentare de control care să asigure respectarea reglementărilor legale inclusiv în țara de destinație non-UE.

IV. Reglementări la nivel international

La nivel international, transportul animalelor (vertebrate) este reglementat de diverse acte normative, unele dintre cele mai importante fiind TFUE, Convenția europeană pentru protecția animalelor în timpul transportului internațional și Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe.

TFUE prevede în conținutul său că statele membre ale UE au obligația de a respecta bunăstarea animalelor. În acest sens, există o reglementare expresă (art.13) care stabilește că *„La elaborarea și punerea în aplicare a politicii Uniunii în domeniul agriculturii, pescuitului, transporturilor, pieței interne cercetării și dezvoltării tehnologice și al spațiului, Uniunea și statele membre țin seama de toate cerințele bunăstării animalelor ca fiind sensibilă și respectă actele cu putere de*

lege și normele administrative, precum și obiceiurile statelor membre în privința riturilor religioase, a tradițiilor culturale și a patrimoniilor regionale.”

Prevederile Tratatului sunt imperative și statuează ca toate statele membre trebuie să țină cont de cerințele bunăstării animalelor, pe parcursul vieții acestora, fără nicio excepție, asadar în această categorie sunt incluse îndubitabil și animalele ce sunt transportate în vederea sacrificării, căci politica adoptată de UE este de a trata animalele ca ființe sensibile, indiferent de faptul că acestea sunt destinate sacrificării.

Cel de-al doilea act normativ are la bază dorința de a proteja bunăstarea animalelor în timpul transportului, considerându-se de către legiuitor că transportul internațional este compatibil cu bunăstarea, iar în situația în care, raportându-ne la perioada de transport, încărcarea și descărcarea animalelor, dar și condițiile pînă la transport, aceste cerințe nu pot fi îndeplinite, este necesar să se găsească variante alternative cu scopul de a se atinge acest scop al păstrării bunăstării acestora.

Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe a fost elaborat cu scopul de a se oferi statelor membre ale Uniunii Europene un set de reguli foarte clare privitoare la acest aspect. Această normă critică modalitatea în care problema transportului de animale este gestionată la nivelul fiecărui stat și faptul că directivele nu sunt transpuse în timp util în legislația europeană.

Consiliul Uniunii Europene consideră că toate condițiile de bunăstare a animalelor în timpul transportului, sunt datorate conduitei zilnice a transportatorilor, iar aceste condiții improprii pentru bunăstarea animalelor se datorează, deseori, lipsei de educație. Drept urmare, consideră Consiliul, pregătirea trebuie să constituie o cerință de bază pentru orice persoană care manipulează animalele în timpul transportului, iar cursurile de pregătire ar trebui să fie susținute doar de organizații autorizate de autoritățile competente.

Transportatorii trebuie să fie mai responsabili și transparenți cu privire la statutul și operațiunile lor, să facă dovada autorizării lor, să raporteze sistematic eventualele dificultăți și să păstreze înregistrări precise ale acțiunilor și rezultatelor lor.

O altă mențiune extrem de importantă este aceea că transportul animalelor nu implică doar transportatorii, ci și alte categorii de operatori economici precum agricultorii, comercianții, centrele de colectare și abatoarele. Ca urmare a faptului că toate aceste categorii de operatori sunt implicați, obligațiile referitoare la bunăstarea animalelor trebuie să le încumbe și acestora din urmă.

Consiliul UE pune un accent deosebit pe centrele de colectare care ar trebui să se asigure că legislația comunitară privind protecția animalelor în timpul transportului este cunoscută și respectată de către angajații și vizitatorii lor.

De altfel, Regulamentul pune accent pe durata călătoriei astfel încât călătoriile lungi sunt mai daunătoare decât cele de scurtă durată, trebuie reglementate mai bine, instituindu-se proceduri specifice ce consolidează standardele deja existente.

Regulamentul a facut de asemenea obiectul unei intrebari preliminare adresate de catre Tribunalul Administrativ Superior din Bavaria (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof - Germania), care a solicitat Curtii de Justitie A Uniunii Europene sa ofere un raspuns privitor la urmatoarea chestiune:

„1) Articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2005 trebuie interpretat în sensul că, în cazul călătoriilor de lungă durată pentru animalele respective, pentru care locul de plecare se află într-un stat membru, în timp ce locul de destinație se află într-o țară terță, autoritatea competentă de la locul de plecare poate să aplice ștampila pe jurnalul de călătorie prezentat de organizatorul transportului, potrivit articolului 14 alineatul (1) litera (c) din acest regulament, numai atunci când acest jurnal îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (a) punctul (ii) din regulamentul menționat pentru întreaga distanță de călătorie de la locul de plecare până la locul de destinație, așadar, și pentru etape ale călătoriei situate în totalitate în afara teritoriului Uniunii?

2) Articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2005 trebuie interpretat în sensul că autoritatea de la locul de plecare, competentă potrivit acestei dispoziții, poate să oblige organizatorul călătoriei, în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (b) din acest regulament, să modifice planificarea pentru călătoria de lungă durată preconizată astfel încât să respecte dispozițiile regulamentului menționat pentru întreaga călătorie, de la locul de plecare până la locul de destinație, chiar și atunci când anumite etape ale călătoriei se află exclusiv în țări terțe?”

Curtea de Justitie a Uniunii Europene, in urma unei analize detaliate a prevederilor Regulamentului, a raspuns in sensul ca ***pentru ca un transport care implică o călătorie de lungă durată pentru ecvidee domestice, altele decât ecvideele înregistrate, și animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină și porcină, care începe pe teritoriul Uniunii Europene și continuă în afara acestui teritoriu, să poată fi autorizat de autoritatea competentă de la locul de plecare, organizatorul călătoriei trebuie să prezinte un jurnal care, având în vedere aranjamentele pentru această călătorie astfel cum sunt prevăzute, este realist și indică respectarea acestui regulament inclusiv pentru etapa din călătoria respectivă care se va desfășura pe teritoriul unor țări terțe, autoritatea menționată fiind competentă, în caz contrar, să impună ca aranjamentele respective să fie modificate astfel încât să se asigure respectarea dispozițiilor menționate pentru întreaga călătorie.***

Pentru a se pronunța în acest sens, Curtea a avut în vedere faptul că este necesar să nu ne limităm la o interpretare izolată a primei părți a articolului 1 alin. 1 din Regulament nr. 1/2005 potrivit căruia acest regulament se aplică transporturilor de animale în interiorul Uniunii. Curtea considera că însăși a doua parte a acestei dispoziții, privind controalele specifice asupra loturilor care intră sau ies de pe teritoriul vamal al Uniunii, ia în considerare dimensiunea exterioară acestui teritoriu pe care o pot avea asemenea transporturi.

În acest context, la articolul 2 litera (i), Regulamentul nr. 1/2005 dă o definiție a termenilor „punct de ieșire”, care vizează locul prin care animalele părăsesc teritoriul Uniunii. Așadar, însăși folosirea termenilor și expresiilor care delimitează spațiul comunitar de cel extracomunitar este un

indiciu al faptului ca aceste transporturi au o componenta externa care inasa intra sub aceeasi reglementare si se supune acelorasi conditii.

Autoritatea menționată are dreptul, în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 1/2005 să impună, în special, o modificare a planificării transportului în cauză care să asigure că acesta va trece prin suficiente puncte de repaus și de transfer care să permită să se considere că acest transport va respecta cerințele respective referitoare la intervalele de adăpare și de hrănire, precum și la durata călătoriei și la perioadele de repaus.

În acest context, se impune a fi menționate și articolele 1, 3, 5, 14, 15, și 21 din Regulament:

Articolul 14 - „Controale și alte măsuri privind jurnalul de călătorie care trebuie efectuate de către autoritatea competentă înainte de călătoriile de lungă durată”, prevede la alin. 1 următoarele:

„În cazul călătoriilor de lungă durată între state membre și țări terțe pentru ecvidee domestice și animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină și porcină, autoritatea competentă de la locul de plecare trebuie:

- (a) să efectueze controalele necesare pentru a verifica dacă:
 - (i) transportatorii menționați în jurnalul de călătorie dețin autorizații valabile de transportator, certificate valabile de autorizare pentru mijlocul de transport utilizat pentru călătorii de lungă durată și certificate de competență profesională valabile pentru conducători și însoțitori;*
 - (ii) jurnalul de călătorie prezentat de organizator este realist și indică respectarea prezentului regulament;**
- (b) atunci când rezultatul controalelor prevăzute la litera (a) nu este satisfăcător, să solicite organizatorului să modifice aranjamentele pentru călătoria de lungă durată preconizată, astfel încât să respecte prezentul regulament;*
- (c) atunci când rezultatul controalelor prevăzute la litera (a) este satisfăcător, să aplice ștampila pe jurnalul de călătorie;*
- (d) să trimită detalii, cât mai curând posibil, privind călătoriile de lungă durată prevăzute în jurnalul de călătorie autorității competente de la locul de destinație, de la punctul de ieșire sau de la punctul de control prin sistemul de schimb de informații prevăzut la articolul 20 din Directiva 90/425/CEE.”*

Articolul 15 - „Controale care trebuie efectuate de autoritatea competentă în orice etapă a unei călătorii de lungă durată”, prevede la alin.1 că *„autoritatea competentă efectuează, în orice etapă a unei călătorii de lungă durată, controale adecvate, aleatoriu sau asupra unui anumit transport, pentru a verifica dacă duratele de călătorie declarate sunt realiste și dacă respectiva călătorie respectă prevederile prezentului regulament și, în special, dacă perioadele de călătorie și perioadele de repaus au respectat limitele prevăzute de capitolul V din anexa I”.*

Articolul 21 - „Controale la punctele de ieșire și la punctele de control la frontieră”, are următorul cuprins:

„(1) [...], în cazul în care animalele sunt prezentate la punctele de ieșire sau la punctele de control la frontieră, medicii veterinari oficiali din statele membre verifică dacă animalele sunt transportate în conformitate cu prezentul regulament și în special:

- (a) dacă transportatorii au prezentat o copie a unei autorizații valabile [...];
- (b) dacă conducătorii vehiculelor rutiere care transportă ecvidee domestice, animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină sau porcină sau păsări de curte și însoțitorii au prezentat un certificat valabil de competență profesională [...];
- (c) dacă animalele sunt apte să continue călătoria;
- (d) dacă mijloacele de transport cu care animalele continuă călătoria sunt în conformitate cu capitolul II și, după caz, cu capitolul VI din anexa I;
- (e) dacă, în cazul exportului, transportatorii au furnizat dovezi conform cărora călătoria de la locul de plecare la primul loc de descărcare din țara de destinație finală respectă toate acordurile internaționale enumerate de anexa V și aplicabile țărilor terțe în cauză;
- (f) dacă ecvideele domestice și animalele domestice din speciile bovină, ovină, caprină și porcină au fost sau urmează să fie transportate în călătorii de lungă durată.
- (2) În cazul călătoriilor de lungă durată pentru ecvidee domestice și animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină și porcină, medicii veterinari oficiali de la punctele de ieșire și de la punctele de control la frontieră efectuează și înregistrează controalele enumerate la secțiunea 3 «Locul de destinație» din jurnalul de călătorie [menționat în] anexa II. Înregistrările acestor controale și controlul prevăzut la alineatul (1) sunt păstrate de autoritatea competentă cel puțin trei ani de la data efectuării controalelor [...].
- (3) Atunci când autoritatea competentă consideră că animalele nu sunt apte să încheie călătoria, acestea sunt descărcate, adăpate, hrănite și beneficiază de repaus.”

Ceea ce este important de reținut fata de reglementarile mai sus aminte, este faptul ca legislatia in materie pune accent pe bunastarea animalelor, acest aspect fiind adus la cunostinta inca din preambulul reglementarii si din conditiile ce sunt statuate in cadrul articolelor enuntate si altora din continutul Regulamentului.

Asadar, obligatia de a verifica starea in care se afla animalele si asigurarea acestora ii revine unui medic veterinar oficial- respectiv autorizat de catre autoritatile competente care trebuie să verifice dacă, potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 817/2010, „condițiile de transport pentru restul călătoriei sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1/2005 și dacă s-au luat măsurile necesare pentru asigurarea respectării acestuia până la prima descărcare în țara terță de destinație finală”.

Medicul veterinar oficial de la punctul de ieșire înscrie rezultatele acestui control în „raportul de control la punctul de ieșire”.

Acest raport distinge controalele care se referă la călătoria până la punctul de ieșire și cele care privesc călătoria de la punctul de ieșire. Pentru ca controalele să fie considerate satisfăcătoare, este necesar ca exportatorul să respecte cerințele conținute în Regulamentul nr. 1/2005 pentru aceste două etape ale călătoriei. Aceste controale urmeaza a fi completate de controalele din țările terțe.

Deși prezenta medicului veterinar este indubitabil necesară pentru a se verifica în mod constat îndeplinirea condițiilor din Regulament aceasta nu este expres prevăzută ca fiind obligatorie pe tot parcursul transportului, însă se face referire în mod constant la acest aspect.

La pct. 2 din Anexa 1 – Norme tehnice din Regulament se statueaza astfel:

2. Animalele rănite sau care prezintă slăbiciuni fiziologice sau procese patologice nu sunt considerate apte pentru transport, în special în cazul în care:

- (a) nu sunt capabile să se miște singure fără dureri sau nu se pot mișca fără ajutor;*
- (b) prezintă o rană deschisă gravă sau un prolaps;*
- (c) sunt femele gestante care au depășit 90 % sau mai mult din perioada de gestație preconizată sau femele care au fătat în cursul săptămânii precedente;*
- (d) sunt mamifere nou-născute a căror cicatrice ombilicală nu s-a vindecat complet;*
- (e) sunt porci mai mici de trei săptămâni, miei mai mici de o săptămână și viței mai mici de zece zile, în afara cazului în care sunt transportați pe o distanță mai mică de 100 km;*
- (f) sunt câini și pisici mai mici de opt săptămâni, în afara cazului în care sunt însoțiți de mama lor;*
- (g) sunt pui de cervide.*

Constatarea de îndată de către un medic veterinar a acestor situații faptice nu face decât să reprezinte în mod efectiv respectarea regulamentului, în sensul că astfel este respectat principiul potrivit căruia animalele trebuie transportate în bună stare și de asemenea norma ce stabilește că este permis doar transportul animalelor apte. În oricare dintre situațiile de la punctul 2, se impune prezența unui medic veterinar pe toată durata transportului care să constate în timp real intervenția uneia dintre situațiile expuse și să ia măsurile ce se impun.

In cel de al treilea punct al Anexei este prevăzut:

3. Cu toate acestea, animalele bolnave sau rănite pot fi considerate apte pentru transport în cazul în care:

- (a) sunt rănite sau bolnave ușor, iar transportul nu le-ar provoca suferințe suplimentare; în cazul în care există îndoieli, se solicită opinia unui medic veterinar;*
- (b) sunt transportate în sensul Directivei 86/609/CEE a Consiliului (1), în cazul în care boala sau rănirea constituie parte a unui program de cercetare;*
- (c) sunt transportate sub supravegherea medicului veterinar în scopul sau ca urmare a unui diagnostic sau tratament veterinar. Cu toate acestea, transportul în acest caz poate fi efectuat numai atunci când animalele nu sunt supuse unor suferințe sau rele tratamente inutile;*
- (d) sunt animale care au fost supuse unor proceduri veterinare în legătură cu practicile de creștere a animalelor, precum decornarea sau castrarea, cu condiția ca rănilor să fie vindecate complet.*

În cazul animalelor bolnave ce se consideră a fi apte pentru transport, prezența unui medic veterinar este obligatorie și prevăzută de lit. b. În mod evident însă aceasta este necesară și în celelalte cazuri, ranile ușoare și ranile abia vindecate punând deseori probleme în special în cadrul transportului, căci în această situație apar elemente imprevizibile ținând cont de ceea ce presupune transportul în sine, indiferent de condițiile în care se realizează acesta.

În analiza necesității asigurării prezenței unui medic veterinar, pe întreaga durată a transportului internațional de animale, este imperios necesar a fi avut în vedere inclusiv prevederile punctului 4 din Anexa I NORME TEHNICE, CAPITOLUL I - ADECVAREA

PENTRU TRANSPORT, care stabilec în mod expres și imperativ obligativitatea ca fiecare transport internațional de animale să aibă asigurată prezența unui medic veterinar, astfel:

”Atunci când animalele se îmbolnăvesc sau se rănesc în timpul transportului, ele se separă de restul animalelor și primesc primul ajutor cât mai curând posibil. Animalele în cauză beneficiază de tratamentul veterinar adecvat și, atunci când este necesar, sunt sacrificate sau ucise de urgență într-un mod care să nu le producă suferințe inutile.”

Din interpretarea acestui text de lege, transpare foarte clar obligativitatea în sarcina expeditorului dar și a transportatorului de a asigura, pe toată durata transportului, prezența unui medic veterinar și personal de specialitate, astfel încât, în cazul în care unele dintre animale se îmbolnăvesc, să poată primi primul ajutor de îndată.

Astfel, având în vedere că Regulamentul CE 1/2005 nu desebește între modalitățile de transport (feroviar, maritim, rutier, etc), trebuie avut în vedere că pentru transportul maritim de exemplu, apariția unui eveniment nefericit, dintre cele enumerate la punctul 4 din Regulament, face imposibilă acordarea unui prim ajutor animalelor, ba mai mult, fără personal de specialitate este imposibilă gestionarea de separare a animalelor și găsirea unor soluții optime care să asigure cât mai puține rele tratamente și suferință animalelor.

Din modul de redactare a tezei a doua a textului mai sus expus rezultă, fără dubiu, ca acțiunile de ”îngrijire” și „prim ajutor” sunt de competența exclusivă a personalului veterinar, textul statuând că ***”Animalele în cauză beneficiază de tratamentul veterinar adecvat și, atunci când este necesar, sunt sacrificate sau ucise de urgență într-un mod care să nu le producă suferințe inutile.”***

În opinia noastră, mai trebuie reținut că într-o astfel de situație în care o parte din animalele transportate se îmbolnăvesc, tratamentul nefiind satisfăcător și se impune sacrificarea animalelor (situație prevăzută de textul legal mai sus citat), această sacrificarea nu se poate face decât cu avizul și doar de către medicul veterinar care insoteste transportul respectiv.

În concluzie, dacă am admite că pentru transporturile internaționale de animale vii care, *in genere*, se întind pe parcursul a mai multor zile, săptămâni, și uneori chiar luni, și unde incidentele de natura celor mai sus menționate sunt inevitabile, nu ar fi necesară prezența personalului veterinar avizat în transportul animalelor, am admite indirect producerea de suferințe animalelor prin lipsa unui prim ajutor specializat, și nu în ultimul rând, posibilitatea ca fără a fi necesar, animalele să fie sacrificate abuziv, situație flagrant contrară normelor interne și internaționale în materie.

În plus, pentru asigurarea respectării normelor imperative care reglementează transportul internațional de animale, trebuie avute în vedere și prevederile de la punctul 5 din *Anexa I NORME TEHNICE, CAPITOLUL I - ADECVAREA PENTRU TRANSPORT*, care dispun că, **în cazul în care sedarea animalelor este strict necesară pentru a se asigura bunăstarea animalelor, aceasta se va face numai sub supravegherea medicului veterinar.**

În aceste condiții lipsa unui medic veterinar pe întreaga durată a transportului ar lipsi de efecte aceste dispoziții legale, cu efecte directe față de starea animalelor care ar avea de suferit rele tratamente prin neadministrarea sau administrarea necorespunzătoare a acestor sedative.

În concluzie, pentru ca textele legale mai sus enunțate să își găsească aplicabilitatea, este necesar ca pe întreaga perioadă a transportului, personal veterinar specializat să vegheze la bunăstarea animalelor, prin acordarea promptă a primului ajutor, în funcție de necesități, să asigure sedarea animalelor acolo unde este cazul și nu în ultimul rând să asigure sacrificarea animalelor grav bolnave în condiții de minime suferințe.

V. Reglementari interne

Normele de sorginte europeană care instituie indirect obligativitatea ca expeditorul/transportatorul să asigure prezența unui medic veterinar, permanent pe întreaga durată a transportului, au fost transpuse și în legislația română prin reglementarea Legii nr. 71/2006 *privind ratificarea convenției europene pentru protecția animalelor în timpul transportului internațional*, care la art. 9 prevede:

Art. 9 Aptitudine pentru transport

(1) Nici un animal nu trebuie transportat dacă nu este apt pentru călătorie.

(2) Animalele bolnave sau ranite nu trebuie considerate apte pentru transport. Totuși, această prevedere nu este aplicabilă:

- a) animalelor ușor ranite sau bolnave, a căror transportare nu le va cauza suferința suplimentară;
- b) animalelor transportate pentru scopuri experimentale sau alte scopuri științifice aprobate de autoritatea competentă în materie, dacă boala sau rănirea face parte din programul de cercetare;
- c) transportului animalelor sub supraveghere veterinară pentru sau ca urmare a unui tratament de urgență.**

În continuare, în completarea dispozițiilor comunitare privind transportul internațional de animale, la alin. (3) din lege se prevede că:

”Trebuie să se acorde o grijă specială transportului animalelor în stare avansată de gestație, celor care au fatat recent și celor foarte tinere:

- femelele gestante de mamifere nu trebuie transportate înainte de parturitie cel puțin o perioadă egală cu 10% din durata gestației și nici cel puțin o săptămână după parturitie;*
- mamiferele foarte tinere nu trebuie transportate înainte de vindecarea completă a cicatricei ombilicale.”*

Trebuie reținut și ca potrivit art. 10 din legea nr. 71/2006 înainte de încărcarea animalelor pentru un transport internațional, acestea vor fi inspectate de către un medic veterinar autorizat din țara în care începe călătoria, care să asigure că acestea sunt apte de transport. Medicul veterinar autorizat trebuie să elibereze un certificat în care se identifică animalele, se declară că acestea sunt apte pentru călătoria propusă și, dacă este posibil, se consemnează numărul de înregistrare sau, dacă este cazul, numele ori alte căi de a identifica mijlocul de transport și tipul de transport folosit.

În condițiile în care se cunoaște cu siguranță ca statul destinatar al transportului nu îngăduie ca pe teritoriul său să fie debarcate animale decedate sau care prezintă semne avansate de boală, este

evident că acestea urmează să fie aruncate peste bord, în mare ori din mijlocul de transport, aspect care de asemenea reprezintă o practică ilegală întrucât există riscul major ca aceste animale moarte să răspândească boli și să afecteze grav și iremediabil viața marină/terestra.

Legislația română a elaborat de asemenea o prevedere care să instituie sancțiunile ce se vor aplica în cazul nerespectării normelor sanitare veterinare. Acest aspect este în primul rând în concordanță cu prevederile Convenției, act cu forță juridică superioară, ce se aplică direct, fără a fi necesară transpunerea ori elaborarea unei legi de punere în aplicare.

VI. Australia – precursor în ceea ce privește cadrul legal complet privind bunăstarea animalelor

În Australia legislația privind transportul de animale este reprezentată de un cumul de legi federale care stabilește care sunt normele ce trebuie respectate atât pe parcursul transportului cât și după ce animalele coboară din mijlocul de transport pe teritoriul țării destinate.

Legislația a fost adoptată în două etape, astfel că înainte de anul 2011 au fost adoptate actele normative ce stabilesc obligațiile transportatorilor exclusiv pe parcursul transportului. În anul 2011 au avut loc investigații care au relevat aspecte importante, aducând la cunoștință guvernului australian în ce condiții erau ținute și sacrificate animalele pe teritoriul Iordaniei, fapt ce a condus la luarea unei măsuri de urgență, respectiv suspendarea transportului de animale din Australia către Iordania, timp în care au fost nevoiți a lua măsuri legislative întrucât nu era posibil ca suspendarea să dureze la nesfârșit, însă nici nu putea fi acceptat ca animalele să fie tratate în acest mod.

Principalele acte normative sunt **Australian Meat and Livestock Industry Act 1997 (AMLI Act)** și **Export Control Act 1982 (EC Act)**, iar acestea au ca obiectiv protejarea bunăstării animalelor până când ultimul dintre acestea este descărcat din mijlocul de transport.

Legea AMLI (AMLI Act) prevede modalitatea în care sunt acordate licențe de export către companiile de export australian, astfel încât acestea să poată exporta animale din Australia, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitantul pentru a deține o licență și bineînțeles condițiile în care se suspendă licența, eventualele condiții suplimentare de acordare a licenței, sancțiunile prevăzute pentru încălcarea condițiilor de către titularul licenței.

Legea EC (EC Act) devine aplicabilă după momentul în care în care transportatorii obțin licența și reprezintă procedurile care trebuie urmate atunci când un titular de licență exportă animale din Australia, respectiv modalitatea în care „se aprovizionează” cu animale, cerințele sanitare veterinare, ce standarde trebuie respectate.

În baza acestor acte au fost emise alte instrumente legislative, respectiv The Australian Standards for the Export of Livestock (“ASEL”) și The Export Contract (Animals) Order (“Animals Order”).

ASEL are în conținutul său o serie de principii care guvernează transportul efectiv, perioada în care animalele se află pe mijlocul de transport:

- sănătatea și bunăstarea animalelor este considerată primordială în toate etapele lanțului de export de animale;
- toți participanții la întregul procedeu de export, sunt responsabili pentru sănătatea și bunăstarea animalelor ce se află în îngrijirea lor;
- funcționarea și reglementarea industriei de export efectivă de animale se desfășoară într-un mod transparent, în care accountabilities, rolurile și responsabilitățile sunt clar definite și îndeplinite;
- cerințele privind sănătatea și bunăstarea animalelor care se aplică industriei de export de animale sunt în concordanță cu cele care se aplică altor industrii de creștere a animalelor din Australia;
- participanții din industria de export de animale sunt competente și funcționează în conformitate cu sistemul de protecție socială național privind sănătatea animală și într-un mediu care încurajează îmbunătățirea durabilă;
- loturile de animale exportate din Australia îndeplinesc cerințele sistemelor naționale de sănătate a animalelor și bunăstare cat și cerințele țării importatoare;
- exportul de animale necesită o abordare a riscurilor ce pot apărea pe parcursul exportului și presupune dezvoltarea strategiilor de reducere la minimum a riscului;
- Guvernul australian și industria exportului de animale australian rămân angajate să stimuleze îmbunătățirea în sănătatea și bunăstarea animalelor în cadrul exportului animalelor din Australia, inclusiv prin sprijinirea relevantă a cercetării și inițiativei de dezvoltare;
- Guvernul australian și industria exportului de animale rămân angajate să promoveze sănătatea și bunăstarea animalelor în țările importatoare prin încurajarea cooperării, împărțind din experiența australiană oferind oportunități educaționale și de formare, precum și sprijinirea infrastructurii.

ASEL se referă la procedura pe care **medicul veterinar existent pe mijlocul de transport** și transportatorii licențiați trebuie să o urmeze și prevede lucruri precum ar fi rapoarte privind mortalitatea și rapoartele de sănătate care trebuie completate pentru fiecare zi a călătoriei și apoi trimise de către comandantul navei către guvernul australian. Relativ la această situație, ASEL prevede că, în cazul în care un procent din animale moare pe perioada călătoriei, guvernul are obligația de a declanșa o investigație în acest sens.

Animals Order reprezintă procedura ce trebuie urmată de către un transportator în cazul în care dorește obținerea unei licențe. Australia prevede o procedură specială de obținere a licenței de transport, în cadrul acesteia permisul de transport fiind ultimul lucru care se eliberează, anterior fiind necesar să fie respectate o serie de reglementări anterioare.

În anul 2011, în Australia în urma unor investigații care au relevat situații reale îngrozitoare, respectiv modalitatea în care sunt tratate animalele, în special vitele, de către țara importatoare (Indonezia și țările din Orientul Mijlociu) statul australian a luat atitudine, interzicând inițial exportul de vite către aceste state, urmând ca în timp să fie luate măsurile ce se impun pentru a se schimba situația tragică existentă.

Asadar, a fost revizuit sistemul de export de animale vii, astfel încât a fost introdus un nou cadru de reglementări - **Exporter Supply Chain Assurance System (ESCAS)**.

ESCAS practic preia, din punct de vedere legal, situația de acolo de unde ASEL nu mai are aplicabilitate. ESCAS se referă la ceea ce se întâmplă cu animalele după ce sunt descărcate de pe navă până în momentul în care sunt sacrificate. Animalele trebuie să rămână în "lanțurile de aprovizionare aprobate". Acest lucru înseamnă că în urma apariției acestui nou cadru legislativ, o companie care exportă animale vii din Australia are obligații suplimentare. Astfel aceștia au dreptul de a exporta animale vii doar către țările care au locuri amenajate pentru hrană și abatoare verificate și aprobate de guvernul Australian, în acest sens fiind efectuat un audit, iar documentația întocmită care trebuie ulterior aprobată de către guvernul Australian. De asemenea toate animalele trebuie să rămână în locurile aprobate (lanțurile de aprovizionare), acestea neputând fi vândute în afara acestora. După sacrificare, eticheta de identificare atașată urechii trebuie să fie pusă într-o foaie de calcul de reconciliere și retransmisă guvernului Australian pentru a arăta că fiecare animal a fost inventariat.

ESCAS are la bază 4 principii esențiale :

1. *Bunăstarea animalelor: manipularea și sacrificarea animalelor în țara importatoare se realizează conform recomandărilor Organizației Mondiale pentru Sănătatea Animalelor (OIE) privind bunăstarea animalelor;*

2. *Controlul prin intermediul lanțului de aprovizionare: exportatorul are controlul asupra tuturor aranjamentelor lanțului de aprovizionare pentru transportul de animale vii, de gestionare și de sacrificare. Toate animalele să rămână în cadrul lanțului de aprovizionare*

3. *Capacitatea de a urmări prin intermediul lanțului de aprovizionare: exportatorul poate urmări toate animalele de-a lungul lanțului de aprovizionare;*

4. *Audit independent: lanțul de distribuție din țara importatoare este supus unui audit independent.*

Bazându-se pe aceste principii, exportatorii australieni au posibilitatea de a supraveghea animalele de la momentul încărcării acestora în mijloacele de transport și până la efectiva lor sacrificare, având la bază un sistem simplu și eficient de urmărire și control, ce poate fi implementat oriunde în lume, inclusiv în România, având în vedere că detinem baza legală fundamentală.

După aprobarea ESCAS a fost necesară modificarea anumitor regulamente și ordine cum ar fi Animal Order, căci pentru a da putere de lege acestei din urma reglementări, a fost necesară modificarea procedurii în sensul că a devenit o condiție de acordare a licenței exportatorului conformitatea cu ESCAS, modificându-se procedura de acordare a licenței antementionate.

Exportatorul depune Ministerului Agriculturii o scrisoare cu privire la intenția de a exporta (NOI), un plan de gestionare a riscurilor transport (CRMP) și dovada îndeplinirii condițiilor ESCAS, ce urmează aprobate. De asemenea exportatorul trebuie să aducă la cunoștința de unde se „aprovizionează” cu animalele vii ce urmează a fi transportate, alături de o serie de alte condiții ce trebuie îndeplinite. Este important de reținut însă că dacă alături de celelalte condiții, exportatorul nu face dovada că respectă prevederile ESCAS, nu poate deține licența de transport animale vii.

Guvernul Australian a lansat un raport cu privire la ESCAS la data de 21 ianuarie 2015. Raportul analizează eficacitatea ESCAS de la introducerea sa în iulie 2011, prin 30 noiembrie 2014, în obținerea de rezultate de bunăstare a animalelor și de facilitare a comerțului. Raportul include, de

asemenea, fapte, date și exemple practice cu privire la modul în care ESCAS a fost implementat pentru diferite piețe.

Raportat la cele arătate se poate observa cu ușurință ca legislația anterioară anului 2011 din Australia, era mult mai puțin orientată spre bunăstarea animalelor față de legislația europeană aplicabilă în România. Cu toate acestea, introducând reglementări clare, concise și de strictă interpretare, au reușit să atingă un nivel la care bunăstarea animalelor vii exportate în vederea sacrificării, să fie obiectivul principal, iar acesta să fie respectat. Noutatea este bineînțeles de faptul că este realizat un control începând cu momentul în care animalele sunt încărcate în mijlocul de transport și până acestea sunt sacrificate.

Cele patru principii ESCAS reprezintă fundamentul legislației australiene în materie, extrem de valoroase pentru implementarea unei legislații care să aibă același scop oriunde în alta țară din lume. Simpla respectare a acestora conduce la formarea unei discipline la nivel mondial, care nu este altceva decât creșterea nivelului de civilizație a societății timpurilor noastre.

România are un cadru legislativ extrem de adecvat pentru implementarea unei legislații care să aibă la bază principiile ESCAS, având în vedere faptul că în conformitate cu normele legale în vigoare, există deja proceduri și control, însă acestea se limitează la perioada călătoriei.

Trebuie avut în vedere faptul că Organizația Mondială pentru Sănătatea Animalelor (OIE) oferă deja recomandări privind bunăstarea animalelor, acestea incluzând de asemenea transportul animalelor și sacrificarea acestora, astfel ca elaborarea legislației române pentru perioada cuprinsă între descărcarea animalelor în țara importatoare și sacrificarea acestora este fără putință de tagada, necesară și conformă statutelor OIE.

VII. Concluzii

Raportându-ne la legislația avută în vedere la elaborarea prezentei opinii legale, observăm că normele legale ce prevăd tratarea cu respect a animalelor sunt din cele mai diverse, de la legislația ce stă la baza formării UE până la legislația specială în materie, ceea ce conduce la ideea că tratamentul aplicat animalelor vii reprezintă un aspect extrem de important și definitiv al nostru ca societate a secolului XXI.

În lumina celor expuse, pentru că textele legale mai sus enunțate să își găsească aplicabilitatea, este necesar ca pe întreaga perioadă a transportului, personal veterinar specializat să vegheze la bunăstarea animalelor, prin acordarea promptă a primului ajutor, în funcție de necesități, să asigure sedarea animalelor acolo unde este cazul și nu în ultimul rând să asigure sacrificarea animalelor grav bolnave în condiții de minime suferințe. Această cerință este prevăzută în legislație, însă nu în mod direct, ci în mod indirect prin implementarea tuturor condițiilor redată în cuprinsul prezentului material.

Considerăm că numai în acest mod pot fi puse în aplicare în mod efectiv prevederile normelor internaționale aplicabile cât și ale normelor interne.

Curtea de Justiție a Uniunii Europene accentuează faptul că numai prin respectarea întocmai a obligațiilor de control și prin asumarea răspunderii de către expeditor/transportator cu privire la respectarea Regulamentului pe durata întregii călătorii (în interiorul și în exteriorul granițelor UE) se indică faptul că transportul prevăzut asigură bunăstarea animalelor la un nivel echivalent cu normele tehnice menționate, bunăstarea reprezentând în primul rând sănătatea și integritatea fizică a animalelor transportate.

În mod evident, autoritățile competente trebuie să realizeze în orice etapă a unei călătorii controale adecvate și să aplice sancțiunile cuvenite, obligând astfel atât transportatorii, cât și experditorii să respecte prevederile legale în vigoare privind asigurarea protecției și bunăstării în timpul transportului.

Va stăm la dispoziție pentru informații suplimentare.

Cu stimă,

SCPA BOERESCU & CIOCODEICA

prin av. Livia Oprisan