

TRAKTAT LIZBOŃSKI MUSI ZAKAZAĆ TRANSPORTÓW DŁUGODYSTANSOWYCH



© Animals' Angels

NA PODSTAWIE RAPORTU ORGANIZACJI ANIMALS'
ANGELS, CZŁONKA EUROPEJSKIEJ KOALICJI 8HOURS

CIERPIENIE ZWIERZĄT JEST NIEODŁĄCZNĄ CZĘŚCIĄ TRANSPORTÓW
DŁUGODYSTANSOWYCH

STYCZEŃ 2011

I. Wstęp

II. Śledztwa empiryczne oraz dowody naukowe wykazujące, że cierpienie zwierząt jest nieodłączną częścią transportów długodystansowych

- 1.) Cierpienie spowodowane wyczerpaniem oraz stresem transportowym prowadzące do śmierci
- 2.) Cierpienie spowodowane ranami oraz bólem
- 3.) Cierpienie spowodowane niewystarczającą ilością wody oraz jedzenia
- 4.) Cierpienie spowodowane stresem wywołanym przez gorącą lub zimną temperaturę
- 5.) Cierpienie spowodowane niewystarczającą powierzchnią na głowę
- 6.) Cierpienie spowodowane niewystarczającą powierzchnią
- 7.) Cierpienie podczas transportu spowodowane w inny sposób
- 8.) Brak infrastruktury w nagłych przypadkach
- 9.) Problemy z wdrożeniem prawa regulującego transporty długodystansowe

III. Szerokie poparcie dla zakończenia transportów długodystansowych

IV. Konkluzje

Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oparty na Traktacie Lizbońskim wszedł w życie 1 grudnia 2009 roku po tym, jak został ratyfikowany przez 27 krajów członkowskich UE. Jest to jeden z dwóch Traktatów określających funkcjonowanie UE.

Artykuł 13 TFUE określa zwierzęta jako istoty czujące, które muszą być respektowane w procesie tworzenia prawa UE, należy także zwracać szczególną uwagę na wymogi ich dobrostanu. Traktat Lizboński potwierdza po raz kolejny zaangażowanie UE w sprawy dobrostanu zwierząt oraz stwarza wyraźny obowiązek respektowania dobrostanu zwierząt w prawie unijnym. Oznacza to, że kraje członkowskie oraz UE muszą zwracać uwagę na dobrostan zwierząt ustanawiając prawo w zakresie polityki dotyczącej transportu, rolnictwa oraz rynku wewnętrznego.

Jednakże obrany cel bardzo mgliście określonej ochrony zwierząt i ich dobrostanu ciągle nie znajduje odzwierciedlenia w europejskiej legislacji dotyczącej ochrony zwierząt gospodarskich. W niektórych dziedzinach, gdzie przeważają niewystarczające warunki dobrostanowe, nie są one w ogóle objęte regulacją. Ponadto w wielu wypadkach, istniejące prawo UE nie zapewnia nawet bardzo podstawowych potrzeb zwierząt. Co więcej, legislacja **UE dotycząca ochrony zwierząt gospodarskich regularnie pomija tzw. „Pięć wolności”** uważanych za podstawę unijnej polityki dobrostanu zwierząt:

- Wolność od głodu i pragnienia
- Wolność od dyskomfortu
- Wolność od bólu, ran i chorób
- Wolność naturalnego poruszania się
- Wolność od strachu i maltretowania

Najprawdopodobniej wzbudzającą najwięcej zainteresowania wśród obywateli UE jest **problematyka ochrony zwierząt podczas transportu** i stosowna unijna legislacja w tym zakresie. **Unijne Rozporządzenie nadal zezwala na komercyjny transport żywych zwierząt na bardzo długich dystansach przez całą Europę oraz do krajów trzecich.** Dzieje się to pomimo faktu, że badania naukowe oraz śledztwa empiryczne dostarczają przekonujących dowodów na to, że zwierzęta cierpią podczas transportów długodystansowych oraz, że cierpienie zwierząt jest nieodłącznym elementem transportów długodystansowych.

Parlament Europejski wezwał już w 2001 i 2003 roku do ograniczenia czasów transportów do 8 godzin maksimum. **Z wejściem w życie Traktatu Lizbońskiego, rygorystyczne ograniczenie transportów komercyjnych żywych zwierząt do 8 godzin nie powinno napotkać więcej problemów.** Producenci których to prawo dotknie będą musieli dostosować własną produkcję do wymogów współczesnego społeczeństwa a unijni legislatorzy będą musieli stosować wymogi Traktatów Europejskich:



Dalsze istnienie transportów długodystansowych żywych zwierząt w Europie będzie pogwałceniem Artykułu 13 TFUE.

Jeszcze raz, niniejszy raport dostarcza dowodów naukowych oraz przykładów z empirycznych śledztw na to, że **transporty długodystansowe zawsze wywołują cierpienie zwierząt.**

II. ŚLEDZTWO EMPIRYCZNE ORAZ BADANIA NAUKOWE STANOWIĄCE DOWÓD NA TO, ŻE CIERPIENIE ZWIERZĄT JEST NIEODŁĄCZNYM ELEMENTEM TRANSPORTÓW DŁUGODYSTANSOWYCH

1. CIERPIENIE WYWOŁANE WYCZERPANIEM ORAZ STRESEM TRANSPORTOWYM PROWADZĄCE DO ŚMIERCI ZWIERZĘCIA

⇒ Sprzeczne z:

- Wolnością od głodu i pragnienia
- Wolnością od dyskomfortu
- Wolnością od bólu, ran i chorób
- Wolnością naturalnego poruszania się
- Wolnością od strachu i cierpienia

Badania naukowe dostarczają wystarczająco dużo niezbitych dowodów na to, że cierpienie zwierząt w trakcie transportów narasta w miarę przedłużania się transportu.

Odnosnie zwierząt nieprzyzwyczajonych do załadunku oraz transportu **Komitet Naukowy ds. Zdrowia Zwierząt Komisji Europejskiej (KNZZKE)** stwierdza w swoim raporcie: „Dobrostan zwierząt podczas transportu”, opublikowanym w marcu 2002 roku: „(...) **po kilku godzinach transportu zdrowie zwierząt pogarsza się w miarę jak wydłuża się czas transportu. Tak więc zwierzęta nie powinny być transportowane jeżeli można tego uniknąć, a podróż powinna być tak krótka jak to tylko możliwe.**”¹ Nie ma wątpliwości co do tego, że większość zwierząt transportowanych komercyjnie na rzeź, hodowanych oraz dalej tuczonych nie jest przyzwyczajona do załadunku oraz transportu.

¹ Raport KNZZKE „Dobrostan zwierząt podczas transportu”, marzec 2002 roku, str. 95

Jeśli transport trwa dłużej niż cztery a nawet osiem godzin, należy przyjąć, że stres, wysiłek fizyczny oraz nerwowość wzmagają się stając się cierpieniem. Dzieje się tak dlatego, że zwierzęta są tylko częściowo i tylko w bardzo ograniczonych ramach czasowych zdolne do zwalczania stresu.²

Zbyt wiele zwierząt nie jest w stanie zmierzyć się ze stresem oraz ograniczeniami wywołanymi przez transporty i umiera wiele godzin lub nawet dni w ogromnych cierpieniach. Zazwyczaj w transportach długodystansowych nie jest możliwe niesienie pomocy jeśli zwierzę zostaje ranne, upadnie lub będzie zbyt wycieńczone.

W większości nieprzepisowych transportów długodystansowych, które monitorowała organizacja Animals' Angels w ostatnich latach cierpienie zwierząt było wywołane wieloma czynnikami, między innymi: niewystarczającym pojeniem zwierząt, ograniczoną powierzchnią, niewystarczającą powierzchnią na głowę, ekstremalnie wysokimi lub niskimi temperaturami etc. Przykładowo w 2010 roku organizacja Animals' Angels zaobserwowała 44 nieprzepisowe transporty długodystansowe w Europie – 43 z nich powodowały cierpienie zwierząt. Zważywszy na fakt, że Animals' Angels mogą przeprowadzać tylko bardzo ograniczoną liczbę inwestycji (finansowanych wyłącznie przez darczyńców) i pomimo to wynajdują tak ogromną liczbę nieprawidłowości, należy z całą stanowczością stwierdzić, że w rzeczywistości liczba niezgłaszanych przypadków transportów długodystansowych łamiących prawo jest dużo wyższa.

Empiryczne śledztwa przeprowadzane przez Animals' Angels pokazują, że transporty długodystansowe często doprowadzają do całkowitego wyczerpania a w niektórych przypadkach nawet do śmierci transportowanych zwierząt. Wszystkie zdjęcia w niniejszym raporcie zostały zrobione po wejściu w życie Rozporządzenia 1/2005 (WE), tj. w latach 2007 – 2010.

² Fikuart w: Sambraus/Steiger str. 496, 497, TVT – Narichten 2/2001, str. 8

W miarę wydłużania się czasu transportu zwiększa się cierpienie zwierząt wywołane pragnieniem, stresem z powodu gorąca lub zimna, ograniczeniem powierzchni, agresją, ranami, nasila się również wycieńczenie.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAŁ SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

⇒ Sprzeczne z:

- Wolnością od dyskomfortu
- Wolnością od bólu, ran i chorób
- Wolnością naturalnego poruszania się
- Wolnością od strachu i cierpienia

Zwierzęta najczęściej ranią się w trakcie transportów długodystansowych. Dzieje się tak z wielu powodów:

- Nogi zwierząt wpadają i klinują się między częściami samochodu a podłogą
- Zwierzęta klinują się między przegrodami a podłogą ciężarówki
- Rogi cieląt blokują się między otworami wentylacyjnymi
- Zwierzęta, które leżą są tratowane lub ranione przez inne zwierzęta
- Zwierzęta są ranione gdy na skutek agresji wywołanej stresem zaczynają się wzajemnie atakować, najczęściej ma to miejsce w przypadku świń i koni
- Zwierzęta tracą równowagę na skutek ruchu ciężarówki (hamowania, zakrętów, jazdy pod górę...)

W większości przypadków niemożliwe jest opatrzenie zwierzęcia w trasie zatem ranne zwierzęta są nadal transportowane do rzeźni.

Im dłuższy transport, tym dłużej zwierzęta muszą cierpieć z powodu ran, zaklinowania, lub traktowania przez współtowarzyszy, tym dłużej muszą czekać na pierwszą pomoc.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?



Sprzeczne z regułami:

- Wolności od głodu i pragnienia
- Wolności od strachu i cierpienia

A. PRAGNIENIE ORAZ ODWODNIENIE NIEODŁĄCZNYMI ELEMENTAMI TRANSPORTÓW DŁUGODYSTANSOWYCH

Rozporządzenie Rady (WE) numer 1/2005 wymaga aby ciężarówki przewożące zwierzęta na dystansach dłuższych niż 8 godzin były wyposażone w odpowiednio funkcjonujący system pojenia zwierząt umiejscowiony na właściwym miejscu w trakcie transportu. Celem tego zapisu jest zapewnienie zwierzętom minimum wody w trakcie transportu. Niestety nagminną praktyką są niesprawne systemy do pojenia, lub umiejscowienie ich w niewłaściwym miejscu. W trakcie swoich śledztw, Animals' Angels notorycznie obserwują systemy pojenia, które

- po prostu nie działają
- są poza zasięgiem zwierząt
- są tak brudne, że zwierzęta nie mogą z nich korzystać
- nie są używane przez zwierzęta, które nie są nauczone korzystania z nich
- jest ich niewystarczająca ilość w porównaniu do ilości zwierząt
- zamarzają w trakcie transportów zimą
- są połączone z pompami wody, które są zbyt słabe aby napoić dużą liczbę zwierząt latem gdy zwierzęta mają wzmożone potrzeby picia
- są niedostępne z powodu ogromnej liczby zwierząt na małej powierzchni oraz niewielkich możliwości ruchu (dodatkowo w przypadku transportów owiec i świń, systemy pojenia zwierząt znajdują się jedynie po jednej stronie pojazdu co dodatkowo uniemożliwia zwierzętom dostanie się do wody)

- są niepołączone wewnątrz przedziałów zwierząt (dotyczy to większości transportów koni)

Niewystarczające pojenie zwierząt prowadzi do cierpienia w trakcie całego transportu. Raport Techniczny „Projekt rozwoju Wytycznych Oceny Ryzyka Dobrostanu Zwierząt w Transporcie” przesłany do EFSA w 2009 roku potwierdza doświadczenie Animals’ Angels w tym zakresie: **„Długotrwałe pragnienie wywołuje stres oraz, jeśli się przedłuży i jest silne, może prowadzić do osłabienia, słabej kondycji oraz chorób. (...) W trakcie tychże transportów, pragnienie może wystąpić także wtedy, gdy zwierzęta otrzymują wodę złej jakości lub brudną, gdy dostęp do wody jest trudny z powodu niewystarczającej liczby poidel dla zwierząt albo złej ich konstrukcji. Pragnienie może także wystąpić gdy nieodpowiednie urządzenia są stosowane dla różnych typów zwierząt lub gdy zwierzęta nie są przyuczone do używania poidel.”**³

Poważne problemy mogą także wystąpić podczas transportu krów w czasie laktacji, gdyż w tym czasie zwierzęta te wymagają dodatkowego pojenia i ich potrzeby nie mogą być zaspokojone w trakcie transportów długodystansowych.

„Odwodnienie jest najczęstszym elementem transportów długodystansowych, podczas gorącej i suchej pogody oraz gdy powietrze w przemieszczającej się ciężarówce jest gorące. Możliwość radzenia sobie z odwodnieniem zależy od rodzaju i wieku zwierzęcia”⁴.

W 2010 roku organizacja Animals’ Angels odkryła, że w 41,91% monitorowanych transportów niezgodnych z prawem, systemy pojenia zwierząt były albo niewłaściwie zaprojektowane lub zamontowane dla przewożonych zwierząt, albo nie było ich wcale.

³ „Projekt rozwoju Wytycznych Oceny Ryzyka Dobrostanu Zwierząt w Transporcie”, str. 7

⁴ Gregory, 1998

Im dłużej trwa transport, tym bardziej zwierzęta cierpią z powodu pragnienia i odwodnienia.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

B) GŁÓD: ZWIERZĘTOM NIEODSTAWIONYM OD PIERSI NIE MOŻNA ZAPEWNIĆ
ODPOWIEDNIEJ ILOŚCI PŁYNÓW W POJEŹDZIE

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 wymaga aby zwierzęta nieodstawione od piersi miały podane odpowiednie pojenie co 9 godzin transportu. Dotyczy to głównie nieodstawionych od piersi cieląt jako, że głównie te zwierzęta transportowane są masowo na długich dystansach. Jednakże nie jest możliwe karmienie płynne nieodstawionych od piersi cieląt na pokładzie pojazdu ponieważ nie potrafią one odpowiednio korzystać z urządzeń do pojenia powszechnie stosowanych w ciężarówkach. Nie jest również możliwe stosowanie substancji odżywczych dla cieląt; podgrzewanie płynu – tak jak powinno się to robić w przypadku młodych zwierząt – nie jest możliwe w tych okolicznościach, ponadto, aby zapewnić by każde zwierzę jadło odpowiednią ilość mleka, należałoby je karmić pojedynczo – to również nie jest możliwe w przypadku transportów. Tak więc **zwierzęta nieodstawione od piersi cały czas cierpią z powodu braku jedzenia i picia w czasie transportów długodystansowych.**⁵

Raport Techniczny przesłany w **2009 roku do EFSY** jako baza naukowa podaje: „W trakcie transportu jest **technicznie niemożliwe aby karmić cielęta w pojeździe mlekiem lub substancją zastępującą mleko.**”

Zatem we wszystkich transportach cieląt nieodstawionych od piersi które sprawdziła organizacja Animals' Angels, **systemy do pojenia były nieodpowiednie dla nieodstawionych od piersi cieląt.**

⁵ Raport Animals Angels „Transport zwierząt nieodstawionych od piersi”, 2008 rok

Obserwacje Animals' Angels znalazły potwierdzenie w raportach misji FVO (Food and Veterinary Office) w 2010 roku.⁶

Im dłużej trwa transport, tym dłużej cierpią nieodstawione od piersi cieleta, którym nie daje się odpowiedniej ilości płynów w odpowiednich przerwach.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

⁶ Raporty z misji FVO do Czech i Polski 2010 rok

⇒ Sprzeczne z regułami:

- Wolnością od dyskomfortu
- Wolnością od strachu i cierpienia

Ogromne różnice temperatur są nieodłączną częścią transportów długodystansowych: świnie są transportowane z północnej Europy do południowej Europy, małe przeżuwacze oraz konie transportuje się z Europy Centralnej i Wschodniej na południe Europy, jałówki oraz krowy mleczne są transportowane z Europy północnej do Afryki, świnie są transportowane z Europy Centralnej do Rosji etc. Jest oczywiste, że te transporty pokazują skalę problemu gdzie zmierzanie się z temperaturami jest nieuniknione. Wahania temperatur powodują u zwierząt ogromny stres w trakcie transportu.

„Zbyt niskie lub zbyt wysokie temperatury mogą wywoływać stres, który może prowadzić do choroby a nawet śmierci”⁷

W przypadku transportów zwierząt używa się jedynie mechanicznego systemu wentylacyjnego. Nie pozwala on na zmniejszanie ani zwiększanie temperatury. Tak więc nic nie można zdziałać na upał w trakcie transportu. W przypadku bardzo niskich temperatur, poza cierpieniem wywołanym przez stres z powodu zimna, nie ma dostępu do wody pitnej gdyż system pojenia zamarza. Ponadto istnieje problem przymarzania w przypadku gdy zwierzę dotknie np. językiem zamarzniętej barierki ciężarówki.

⁷ „Projekt rozwoju Wytycznych Oceny Ryzyka Dobrostanu Zwierząt w Transporcie”, str. 13

W żadnej z oglądanych przez Animals' Angels od 2007 roku ciężarówek nie był zainstalowany system utrzymujący taką samą temperaturę w pojeździe.



W praktyce cierpienie zwierząt spowodowane bardzo wysokimi lub bardzo niskimi temperaturami jest nie do uniknięcia.

Im dłużej trwa transport, tym dłużej cierpią zwierzęta z powodu gorąca lub zimna.

Ograniczając transporty do 8 godzin maksymalnie, można ograniczyć takie ogromne skoki temperatur oraz cierpienie zwierząt.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

⇒ Sprzeczne z:

- Wolnością od dyskomfortu
- Wolnością od bólu i ran
- Wolnością do naturalnego ruchu
- Wolnością od strachu i cierpienia

Niewystarczająca przestrzeń na głowę podczas transportu jest częstym problemem oraz jednym z głównych elementów powodujących cierpienie zwierząt.

Raport Techniczny, przesłany do EFSA potwierdza obserwacje Animals' Angels oraz stwierdza, że „zbyt niska wysokość sufitu” może wywołać długofalowe pragnienie, dyskomfort termiczny, problemy z poruszaniem, zranienia, choroby oraz problemy behawioralne ssaków.

Nienaturalna, przygarbiona pozycja wywołana zbyt niskim sufitem, uniemożliwia zwierzętom zachowanie równowagi, wzmacnia ryzyko upadku podczas transportu a zatem wzmacnia też ryzyko zranienia oraz problem ponownego wstania. Jeżeli zwierzę jest zmuszone do pozostania w niewygodnej pozycji przez wiele godzin, wywołuje to ogólny ból jak również wyczerpanie oraz zmęczenie mięśni, które może spowodować upadek zwierzęcia, często zdarzają się również rany na głowie oraz grzbiecie. Co więcej, wzrasta znacznie również podatność na choroby.

Niewystarczająca przestrzeń na głowy i grzbiety zwierząt również uniemożliwia efektywną wentylację, a szczególnie regulację temperatury oraz usuwanie gazów amoniaku. Obecność silnych gazów amoniakowych oraz dusznego powietrza prowadzi do problemów z oddychaniem które wywołują niepokój oraz strach, prowadzą do kaszlu a nawet wzmacniają możliwości wystąpienia chorób. Co więcej, zwierzęta mogą mieć problemy z dostępem do pożywienia oraz poidła podczas transportu

długodystansowego gdyż poruszanie się jest bolesne lub wcale nie jest możliwe.

Gdy sufity pojazdu umieszczone są zbyt nisko, **niemożliwa jest właściwa inspekcja warunków przewozu zwierząt.** ⁸

W 2010 roku Animals' Angels odkryli, że w 10 z 15 nieprzepisowych transportach owiec, sufit umieszczony był zbyt nisko, stanowiło to 66,67% transportów. Ponadto, w 9 z 30 nieprawidłowych transportach dorosłych byków sufit znajdował się zbyt nisko, odpowiada to 30% transportów.

Brak miejsca na głowę jest jednym z głównych, nierozwiązanych problemów w transportach zwierząt, **jest on również wyszczególniony w raportach FVO z ostatnich lat.** ⁹

⁸ Opinia panelu naukowego ds. Zwierząt i ich dobrostanu, odpowiedź na zapytanie Komisji Europejskiej dot. Dobrostanu zwierząt podczas transportu, 2004 r., EFSA Journal, str. 11

⁹ Raporty FVO ze Słowenii, Litwy, Niemiec oraz Grecji. Lata 2007-2009

Im dłużej trwa transport, tym dłużej cierpią zwierzęta z powodu nienaturalnej pozycji i niewystarczającej wentylacji.

Im dłużej trwają transporty, tym bardziej transporterzy starają się zredukować ich koszty, będą ładować zwierzęta na wielopiętrowe ciężarówki gdzie zawsze jest zbyt mało miejsca.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

⇒ Sprzeczne z

- Wolnością od głodu i pragnienia
- Wolnością od dyskomfortu
- Wolnością od bólu, ran i chorób
- Wolnością naturalnego poruszania się
- Wolnością od strachu i maltretowania

Rozporządzenie (WE) nr 1/2005 przewiduje minimum miejsca dla koni, cieląt, owiec, kóz oraz świń. Jak pokazuje praktyka, minimalna przestrzeń dla zwierząt jak zapisana w Rozporządzeniu, nie pozwala im na:

- położenie się i odpoczęcie bez ryzyka bycia stratowanym przez współtowarzyszy
- ponowne wstanie
- poruszanie się
- dostęp do poidła
- możliwość regulowania temperatury własnego ciała
- możliwość bycia zbadanym przez niezależnych inspektorów oraz opiekę wolontariuszy.

Prowadzi to do cierpienia zwierząt, ran, chorób a nawet śmierci podczas transportu.

Co więcej, Rozporządzenie 1/2005 (WE) zawiera sprzeczne wymagania: wymaga aby konie mogły się położyć w trakcie transportu, jednakże jednocześnie przydziela koniom zaledwie przedziały o szerokości 60 cm. Jest oczywiste, że na tak małej powierzchni, koń nie jest w stanie się położyć.

Empiryczne śledztwa prowadzone przez Animals' Angels dowodzą, że powierzchownie przewidziane w obecnie obowiązującej legislacji są zbyt małe, niewystarczające na tak długi transport. Brak odpowiedniej powierzchni prowadzi do dyskomfortu, zaburzeń behawioralnych oraz cierpienia a w wielu przypadkach także do zranień. W praktyce, często dochodzi do nadużyć przy powierzchni dla zwierząt.

Im dłużej trwa transport, tym dłużej zwierzęta muszą ciepć z powodu niedostatecznej powierzchni.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE 27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.

JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE CZŁONKOWSKIE NADAŁ SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE CIERPIENIE ?

7.) CIERPIENIE PODCZAS TRANSPORTÓW SPOWODOWANE INNYMI NIEUNIKNIANYMI CZYNNIKAMI

Istnieje wiele innych okoliczności, które mają miejsce zbyt często w trakcie transportów i które wzmagają cierpienie zwierząt. Jest to między innymi:

- Nagłe hamowanie lub przyspieszanie pojazdu, zbyt szybkie wchodzenie w zakręt – powoduje to upadki zwierząt na podłogę ciężarówki a w następstwie ryzyko stratowania przez inne zwierzęta.
- Słaby stan infrastruktury, dziury na drogach, wzniesienia, kręte drogi.
- korki, wypadki drogowe, awarie ciężarówek – zmuszające zwierzęta do dodatkowego cierpienia wywołanego przez dalej przedłużający się czas podróży; sytuacje te są prawdziwą tragedią w czasie upałów, ciężarówki bowiem nie mogą zatrzymać się w cieniu. Taką sytuację zaobserwowali inspektorzy Animals' Angels w lipcu 2010 roku, gdy ciężarówka wioząca świnię zepsuła się na autostradzie przy temperaturze 35 stopni i nie było możliwości zatrzymania pojazdu w cieniu. Przez ponad dwie godziny samochód stał na drodze a zwierzęta cierpiały ogromnie z powodu nagle podniesionej temperatury. Jedno ze zwierząt niemalże umarło, na szczęście pomogli mu wolontariusze Animals' Angels.
- Czas oczekiwania przed załadunkiem np. w portach; bardzo często ciężarówki stoją na słońcu co prowadzi do szybkiego wzrostu temperatury wewnątrz pojazdu (co zostało zaobserwowane przez Animals' Angels podczas transportów z Europy Centralnej do Maroka przez hiszpański port Algeciras: z powodu procedur administracyjnych wszystkie transporty muszą przebywać w porcie co najmniej 6 godzin przed wjazdem na pokład. Jednakże na terenie portu nie ma cienia w którym mogłyby przebywać transporty zwierząt. Te okoliczności, szczególnie latem, prowadzą do ogromnego cierpienia zwierząt.)

- Wiele godzin opóźnień między przyjazdem a wyładunkiem zwierząt na miejscu docelowym: wydłuża to dodatkowo czas transportu, często umyka to uwadze władz (co zaobserwowali Animals' Angels, np. w sierpniu 2010 roku, gdzie owce zostały wyładowane dopiero po 10 godzinach od przybycia na miejsce.)



Tych praktycznych problemów nie można uregulować prawnie gdyż są one nieodłącznym elementem transportów. Jedyne sposoby w jaki można je uregulować to bezwzględne ukrócenie czasu transportu.

Rozporządzenie Rady wymaga aby **Odpowiednie Władze krajów członkowskich podejmowały kroki w nagłych przypadkach aby chronić dobrostan zwierząt w trakcie transportów**. Jeden z punktów Rozporządzenia stanowi, że należy: **„Wyładować zwierzęta oraz trzymać je w odpowiednim miejscu do momentu, aż problem zostanie rozwiązany”**. Akcja ta jest nieuchronna szczególnie gdy ranne lub chore zwierzęta znajdują się na pokładzie pojazdu a miejsca wyjazdu zwierząt oraz miejsca docelowe są zbyt oddalone aby móc odwieźć zwierzęta z powrotem, gdy jest niewystarczająca ilość wody, gdy przekroczona jest ilość zwierząt w pojeździe lub gdy zwierzęta cierpią szczególnie z powodu nadmiernej lub niewystarczającej temperatury w pojeździe.

W ostatnich latach Animals' Angels spotykali się z wieloma przypadkami gdy podczas kontroli na trasie należało bezzwłocznie wyładować zwierzęta. Jest to sytuacje wyjątkowo trudne, gdy okazuje się, że zwierzęta muszą być wyładowane w nocy lub w weekend. W takich wypadkach rozładunek zazwyczaj trwa wiele godzin powodując cierpienie zwierząt. Są różne tego powody:

- W przypadkach gdy transport został skontrolowany przez policję po interwencji Animals' Angels, policja nie mogła się dodzwonić do oficjalnego urzędu weterynaryjnego (tak jak w przypadku w 2004 roku gdy wolontariusze Animals' Angels zadzwonili na policję po wykryciu nieprawidłowości w transporcie cieląt i koni. Oficerowie policji dokonujący inspekcji potrzebowali rady weterynarzy ale nie mogli skontaktować się z biurem weterynaryjnym. Jako, że policjanci nie mogli znaleźć rozwiązania sytuacji, byli zmuszeni puścić dalej nielegalny transport gdzie na pokładzie transportowano chore zwierzęta, nie podejmując żadnych czynności. Fakt, że sytuacja nie zmieniła się od sześciu lat, został potwierdzony w lipcu 2010 roku gdy Animals' Angels zadzwonili po policję po tym, jak odkryli nieruchomego byka w transporcie długodystansowym. Powiadomieni oficerowie szukali rady

weterynarzy, lecz nie udało im się skontaktować z żadnym z nich. Zważywszy, że rzecz działa się w nocy, nie udało się im skontaktować także z żadnym weterynarzem z punktu kontrolnego. Jeszcze raz, policja zmuszona była pozwolić transportowi jechać dalej z chorym zwierzęciem na pokładzie.)

- Brak możliwości rozładunku w sytuacji kryzysowej
- Brak punktów kontrolnych w odpowiednich odległościach (zaobserwowane przez Animals' Angels w październiku 2009 roku kiedy podczas kontroli transportu długodystansowego owiec, odpowiedzialny weterynarz zarządził szybkie wyładowanie zwierząt, lecz najbliższy punkt kontrolny był oddalony o 9 godzin jazdy)

Nota bene: Aż 10 krajów członkowskich nie posiada wcale punktów kontrolnych, w innych 6 krajach członkowskich jest tylko 1 lub 2 oficjalne punkty kontrolne do przeładunku zwierząt.

- Punkty kontrolne powinny być odpowiednio wyposażone
- Punkty kontrolne niewyposażone w sprzęt umożliwiający im przyjęcie niektórych rodzajów zwierząt (np. pięć oficjalnych punktów kontrolnych w Hiszpanii może przyjmować tylko cielęta).
- Prawo UE nie przewiduje aby punkty kontrolne były dyspozycyjne 24 godziny w nagłych przypadkach (*vide*: ostatni przypadek z lipca 2010 roku)
- „Wiele adresów punktów kontrolnych z unijnej listy nie spełniało podstawowych wymogów”¹⁰. Jest to dodatkowym problemem w nagłych wypadkach.

W 2010 roku Animals' Angels wysłali prośbę do wszystkich 27 krajów członkowskich z pytaniem czy punkty kontrolne powinny być dostępne

¹⁰ „Evaluation of the feasibility of a certification scheme for high quality control posts” G. Gebresenbet, W. Baltussen, P. Sterrenburg, K. De Roest, K. Engstrom Nielsen, Maj 2010, str. 8

przez całą dobę (24h/7 dni w tygodniu). Organizacja otrzymała odpowiedzi tylko z 13 krajów członkowskich na początku 2011 roku. Z 13 krajów członkowskich, pięć nie posiada punktów kontrolnych, cztery potwierdzają dostępność punktów kontrolnych, a trzy pozostałe podkreślają, że nie ma prawnego obowiązku aby punkty kontrolne były dostępne przez cały czas. Jeden kraj członkowski nie odpowiedział na zadane pytanie.

Ponadto, wolontariusze Animals' Angels zadali pytanie o urządzenia do wyładowywania zwierząt (poza punktami kontrolnymi) ich ilość oraz gdzie są one zlokalizowane. Również tutaj odpowiedzi były rozbieżne.

Rozporządzenie Rady nr 1/2005 (WE) w artykule 11 wymaga, aby wszystkie transporty długodystansowe posiadały plany na nagłe przypadki. Jak pokazuje praktyka, często te zabezpieczenia nie są dostatecznie spełnione przez firmy transporterskie oraz kierowców.

Jako działalność gospodarcza, transporty długodystansowe żywych zwierząt muszą być dochodowe. Zysk ekonomiczny jest często w sprzeczności z wymaganiami ochrony zwierząt. Ładowanie większej ilości zwierząt niż pozwala na to prawo, ograniczanie powierzchni na głowę zwierząt w pojazdach kilkupiętrowych, nie przewożenie jedzenia ani picia dla zwierząt czyli oszczędzanie miejsca aby móc przewieźć więcej zwierząt, planowanie transportu nie uwzględniając czasu odpoczynku w punktach kontrolnych etc.

Jest to nieskończona lista przykładów, które pokazują jak można ograniczać wszystko aby zwiększać zysk na transportach. W praktyce, rozbieżność pomiędzy zyskiem finansowym a ochroną zwierząt prowadzi do ogromnego cierpienia zwierząt podczas transportów długodystansowych. Wiele problemów dotyczących ochrony zwierząt jest nieodłączną częścią transportów długodystansowych i nie może zostać rozwiązana, jednak są sprawy, które mogłyby być rozwiązane poprzez bardziej efektywne kontrole weterynaryjne na miejscu. Jednakże weterynarze nie są prawnie zobowiązani do sprawdzania warunków załadunku transportów długodystansowych. Nawet gdyby było takie prawo, to z powodu braków kadrowych w wielu krajach, nie możnaby było go wyegzekwować.

Sami **weterynarze są postawieni w dwuznacznej pozycji**. Z racji swej profesji powinni bronić dobrostanu zwierząt, ale jako funkcjonariusze reprezentujący Ministerstwo Rolnictwa muszą zapewnić sektorowi rozwój. Ta **sprzeczność, najczęściej działa na niekorzyść zwierząt, które nie mogą się bronić**.

Również kontrole transportów w wielu krajach członkowskich nie są przeprowadzane odpowiednio często i właściwie. Dzieje się tak z powodu braku odpowiednio przeszkolonych funkcjonariuszy policji oraz, znowu, brakach kadrowych wśród weterynarzy. Jednakże z drugiej strony, jak

pokazuje praktyka, kontrole na drogach owocują tym, że często wykrywa się, że dane transporty powinny być jak najszybciej zatrzymane a zwierzęta wyładowane. Sytuacje takie mają miejsce, gdy na pokładzie pojazdu znajdują się zwierzęta chore, ranne lub martwe, gdy w pojeździe nie ma instalacji do pojenia zwierząt, gdy transport jest przeładowany. Takie sytuacje są problemem dla instytucji kontrolujących, gdyż często znalezienie miejsca na wyładowanie zwierząt jest niemożliwe. Tak więc w wielu regionach – nawet na najważniejszych szlakach tranzytowych – **instytucje odstępują od wykonywania kontroli drogowych.**

Raport techniczny przesłany do unijnej agencji **EFSA** w 2009 roku, stwierdza, **że istnieje ponad 100 niebezpieczeństw dobrostanu ssaków w trakcie transportu¹¹.** Jest niemożliwe, aby jakiegokolwiek prawo mogłoby kiedyś poprawić stan rzeczy, aby wyeliminować je wszystkie.

Im dłużej trwa transport, więcej istnieje wymagań, którym sprostać musi transporter i w które zaangażowane są służby. Zatem im dłużej trwa transport, tym więcej może wystąpić nieprawidłowości, tym trudniej jest wdrożyć regulujące je prawo.

TRAKTAT LIZBOŃSKI OKREŚLA ZWIERZĘTA JAKO ISTOTY CZUJĄCE.

ZATEM TRAKTAT LIZBOŃSKI WYMAGA ABSOLUTNEGO RESPEKTOWANIA DOBROSTANTU ZWIERZĄT W TWORZENIU UNIJNEJ LEGISLACJI.

¹¹ EFSA op.cit. p. 78-83

**TRAKTAT LIZBOŃSKI ZOSTAŁ RATYFIKOWANY PRZEZ WSZYSTKIE
27 KRAJE CZŁONKOWSKIE ORAZ WSZEDŁ W ŻYCIE W 2009 ROKU.**

**JAK TO MOŻLIWE ZATEM, ŻE UNIA EUROPEJSKA ORAZ JEJ KRAJE
CZŁONKOWSKIE NADAL SKAZUJĄ TE ISTOTY CZUJĄCE NA
TRANSPORTY DŁUGODYSTANSOWE OZNACZAJĄCE NIEUCHRONNE
CIERPIENIE ?**

„...po kilku godzinach transportu, dobrostan zwierząt pogarsza się w miarę wydłużania czasu transportu.”

„Zatem zwierzęta nie powinny być transportowane jeśli można tego uniknąć, transporty zaś powinny być najkrótsze jak tylko możliwe.”

Komitet Naukowy ds. Zdrowia i Dobrostanu Zwierząt , 2002 r. ¹²

„...Komisja zdaje sobie sprawę, że wysiłki w celu wdrożenia nowego prawa będą ograniczone jeśli nie zmieni się spojrzenie na niektóre postanowienia Rozporządzenia a w szczególności na czas transportu oraz powierzchni w pojazdach. **Komisja wierzy, że obecnie obowiązujące limity czasowe są sprzeczne z dowodami naukowymi** oraz, że są sprzeczne z prawem socjalnym dotyczącym kierowców, co sprawia problemy w całościowej implementacji czasu transportu.

Dlatego też Komisja stwierdza, że priorytetem jest korekta limitów czasów transportu oraz powierzchni pojazdów.”

Komisja Europejska, 2008 r. ¹³

„Czas transportu zwierząt powinien być minimalny.”¹⁴

OIE – Światowa Organizacja Zdrowia Zwierząt, 2010 r.

¹² Raport „Dobrostan zwierząt w trakcie transportu”, str.95

¹³ List w imieniu Przewodniczącego Komisji Europejskiej Jose Manuela Barroso, 28.11.2008

¹⁴ Terrestrial Animal Health Code 2010, Art. 7.3.1.

„W przypadku cieląt, koni, kóz, owiec oraz świń nie przeznaczonych do hodowli oraz/lub celów sportowych, transport powinien być ograniczony do 8 godzin maksimum, albo do dystansu 500km...”

Parlament Europejski, 2001¹⁵

„...z uwagi na dobrostan zwierząt, czas transportu, również na rzeź, powinien być najkrótszy jak to możliwe...”

Rada Europy, 2003 r. ¹⁶

„... transporty(długodystansowe) żywych zwierząt są ryzykowne dla ich dobrostanu.”¹⁷

FVE – Federacja Europejskich Weterynarzy, 2007r.

¹⁵ Rezolucja Parlamentu Europejskiego 13.11.2001, Strasbourg

¹⁶ Rada Europy „European Convention for the Protection of Animals during International Transports” 13.07.2004

¹⁷ „Prevention is better than cure”, FVE/07/doc/099

IV. KONKLUZJE

Wymienione powyżej problemy ochrony zwierząt oraz dobrostanu zwierząt są nieodłącznym elementem transportów długodystansowych. Nie można zakładać, że zostaną one w przyszłości rozwiązane. Zostało to udokumentowane i potwierdzone przez naukowców. Im dłużej trwa transport, tym bardziej pogarsza się dobrostan zwierząt.

Zatem, komercyjny transport długodystansowy żywych zwierząt nie ma prawa istnienia w Unii Europejskiej, która uznaje ochronę zwierząt oraz wysokie standardy dobrostanu zwierząt.

Wzywamy Komisję Europejską, Parlament Europejski oraz Radę Europejską do wdrożenia w życie Artykułu 13 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz ograniczenia transportów żywych zwierząt do maksimum 8 godzin.

8 Godzin to wystarczająco długo.

Christa Blanke, Założycielka oraz Dyrektor organizacji Animals' Angels

Tekst i dokumentacja fotograficzna: Animals' Angels

Tłumaczenie: Fundacja Viva

Stań w obronie zwierząt, podpisz petycję na

www.8hours.eu