

Avis sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à la protection des animaux en cours de transport.

(90/C 56/10)

Le 21 juillet 1989, le Conseil a décidé, conformément à l'article 198 du traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à la protection des animaux en cours de transport.

La section de l'agriculture et de la pêche chargée de préparer les travaux du Comité en la matière a élaboré son avis le 31 octobre 1989 (rapporteur: M. Storie-Pugh).

Lors de sa 271^e session plénière des 15 et 16 novembre 1989 (séance du 15 novembre), le Comité économique et social a adopté sans voix contre et avec 1 abstention l'avis suivant.

Introduction

La protection des animaux en cours de transport est couverte par deux directives existantes en matière de transport international des animaux entre les États membres. Ces directives exigent une inspection systématique du point de vue du bien-être aux frontières intérieures de la Communauté.

Le Comité reconnaît la nécessité d'abolir les contrôles aux frontières intérieures dans le cadre de la réalisation de la libre circulation des animaux vivants et de la suppression des barrières et des distorsions d'échanges à l'intérieur du marché unique. Il soutient fermement l'intention de la Commission d'établir de nouvelles mesures qui sauvegarderaient le bien-être des animaux en cours de transport à l'intérieur de la Communauté, à destination et en provenance des pays tiers.

Un niveau élevé de protection des animaux en cours de transport se justifie à l'évidence du point de vue économique et le Comité est convaincu que les contrôles introduits en remplacement des contrôles aux frontières intérieures concernant le bien-être des animaux doivent être mis en œuvre et appliqués judicieusement dans le but d'éviter des distorsions d'échanges.

Le Comité accueille favorablement et soutient les propositions de la Commission visant à préserver la qualité élevée du contrôle en cours de transport, notamment en ce qui concerne le transport à longue distance et à destination des pays tiers. Il est reconnu que les propositions couvrent désormais l'ensemble des transports à l'intérieur de la Communauté et le Comité souligne que les conditions au départ du voyage doivent être d'un niveau élevé et que des contrôles appropriés et judicieux doivent être effectués au lieu de déchargement. Il est reconnu en outre que les États membres devraient introduire un système permettant d'effectuer des contrôles occasionnels pendant le voyage du point de chargement au point de déchargement.

Le Comité est également convaincu que l'harmonisation et l'application uniforme de normes élevées de contrôle en cours de transport dépendent dans une large mesure de l'échange d'information approprié entre les États membres. La mise en application de conditions qui s'appliqueront nécessairement au transport à longue

distance ne peut être assurée que si les informations concernant ces voyages sont échangées entre les États concernés.

La Commission a par ailleurs un rôle effectif et concret à jouer pour assurer la mise en œuvre de normes de contrôle élevées dans l'ensemble de la Communauté et la protection adéquate des animaux. La Commission doit être dotée des ressources financières et humaines nécessaires pour accomplir cette tâche.

1. Observations générales

1.1. Il est pris acte du fait que des propositions de la Commission ont été présentées sous forme de règlement, et non pas de directive; dans la mesure où un règlement offre une certitude juridique accrue, du fait qu'il n'est pas nécessaire d'adopter des décisions de mise en application au niveau national, cela pourrait entraîner des problèmes pour les États membres disposant d'une législation subordonnée détaillée concernant le transport national, législation qu'il faudrait abroger même dans le cas où elle serait plus détaillée et qu'elle fournirait depuis de nombreuses années une bonne protection légale aux animaux.

1.2. Des préoccupations ont été exprimées quant au problème de la mise en application à l'intérieur des États membres, étant donné que l'accent est mis dans une large mesure sur le rôle des inspecteurs vétérinaires. Certains États membres semblent manquer de vétérinaires exerçant de telles fonctions et il a été jugé nécessaire de mettre en exergue la nécessité pour les États membres de prendre les dispositions appropriées. Par ailleurs, des préoccupations ont également été exprimées quant à la capacité de la Commission d'effectuer les contrôles vétérinaires nécessaires à la mise en application du règlement en question, étant donné qu'elle devrait disposer à cet effet d'un effectif de vétérinaires supérieur à celui actuellement en fonctions au sein de la direction générale VI.

1.3. Il a été admis que le rôle du conducteur lors du transport par route revêt une importance vitale pour assurer le bien-être des animaux. Ces conducteurs devraient connaître les besoins des animaux dont ils ont la charge. Il est nécessaire de prévoir un certificat à cet effet, notamment pour des voyages de longue durée.

1.4. De fortes préoccupations ont été exprimées à propos des modalités évoquées à l'article 15 et du fait qu'elles n'ont pas encore été définies. Il a été estimé que ces dernières devraient être connues avant l'entrée en vigueur du règlement.

1.5. Par ailleurs, des critiques ont été exprimées concernant la procédure de définition de ces modalités, figurant à l'article 19. Une consultation élargie devrait intervenir, y compris avec le Comité économique et social, avant que des décisions finales ne soient arrêtées par la Commission.

1.6. Plusieurs passages du texte font référence aux personnes « responsables ». Cette notion devrait être précisée davantage, afin d'assurer que la responsabilité incombe explicitement, selon le cas, soit au conducteur, soit à l'employeur/transporteur.

1.7. Il faudrait envisager d'accorder des dérogations dans certains cas exceptionnels tels que, par exemple, le transport entre des îles de quelques moutons sur de petits bateaux ne répondant pas aux exigences destinées aux navires de commerce de plus gros tonnage.

2. Observation particulières

2.1. Article premier (b)

La notion d'« oiseaux domestiques » devrait être précisée de manière à faire apparaître qu'elle se réfère à la volaille, aux oies, etc., et non pas aux canaris ou aux perroquets.

2.2. Article 2 (b)

Remplacer les mots « réservées au chargement et au transport » par « utilisées pour le chargement et le transport ».

2.3. Article 2 (h)

Il conviendrait d'insérer une définition supplémentaire de la « durée du voyage », qui devrait être calculée à partir du moment où le premier animal est chargé sur le moyen de transport jusqu'à celui où le dernier animal en est déchargé.

2.4. Article 2 (i)

Modifier comme suit :

« un lieu où sont inspectés les animaux tant à leur arrivée, qu'à leur départ du territoire douanier de la Communauté ».

2.5. Article 3 (2)

2.5.1. Quatrième ligne

Le Comité est préoccupé par l'état de santé des animaux aussi bien avant que pendant le transport. Les animaux qui sont malades ou blessés ne doivent pas être considé-

rés comme aptes au transport, mais le Comité estime que cette disposition devrait être étendue à d'autres cas d'inaptitude: dès lors, la phrase devrait être modifiée comme suit :

« Les animaux qui sont malades, atteints d'une affection, handicapés ou blessés ne sont pas considérés comme aptes au transport. »

2.5.2. Septième ligne

Remplacer les mots « traitement vétérinaire » par « traitement par un vétérinaire ».

2.6. Article 4 paragraphe 1

2.6.1. Les retards survenant durant le transport pour quelque motif que ce soit peuvent souvent être longs et entraîner des souffrances considérables pour les animaux, notamment en cas de transport par route. Il a semblé déplacé d'insister sur la grève en particulier, étant donné qu'il existe de nombreuses autres causes de retard. Les conditions climatiques défavorables sont bien plus susceptibles de provoquer des retards dans l'acheminement des animaux. C'est ainsi que l'état de la mer peut retarder le départ des bateaux. Les tempêtes de neige survenant dans les régions de montagne peuvent entraîner des retards considérables pour les véhicules routiers.

Il est dès lors suggéré de mettre davantage l'accent sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour tenter d'éviter des souffrances aux animaux en cas de retard dans le transport. Lorsque ce retard peut survenir dans les ports en particulier, il faudrait prévoir des équipements pour le déchargement, l'alimentation, l'abreuvement et le repos des animaux. Il a été estimé que cette exigence devrait s'appliquer à tous les ports par lesquels les animaux sont acheminés. C'est pourquoi il est souhaitable que les dispositions particulières devant être prises dans les ports, les aéroports, les gares ferroviaires, les gares de triage, les postes d'inspection, les bureaux de douane et les zones franches soient identiques à celles requises pour les points d'arrêt et soient agréées avant que les animaux ne puissent y être acheminés.

2.7. Article 4 paragraphe 2

Le Comité est particulièrement préoccupé par le fait que nombre de retards peuvent être évités si l'acheminement des animaux vivants est privilégié par rapport à d'autres types d'envois. À l'heure actuelle, tel n'est pas le cas et il est estimé que tous les animaux vivants devraient être considérés comme ayant la primauté, même sur les marchandises périssables. Cette exigence devrait être clairement énoncée à l'article 4.

2.7.1. Article 4 paragraphe 2

La deuxième phrase devrait être modifiée comme suit :

« Lors du transport ferroviaire, l'acheminement des animaux ne peut être interrompu pendant plus de deux heures qu'à la condition qu'il intervienne de nuit — en particulier pendant la saison chaude — ou que les animaux... ».

2.8. Article 5 paragraphe 1

L'identification d'un animal revêt une importance primordiale pour garantir la mise en application d'inspections et de contrôles appropriés en cours de transport. Il est dès lors estimé que la Commission devrait définir clairement des méthodes d'identification qui sont acceptables, notamment dans le cas des animaux de ferme. Toutefois, il est admis également que la plupart des animaux de ferme sont identifiés à l'aide soit d'une marque à l'oreille, soit d'un procédé analogue, mais que ce n'est pas nécessairement le cas pour d'autres animaux tels que, par exemple, les chiens, les reptiles, les oiseaux, etc. S'agissant d'animaux tels que les reptiles ou les oiseaux, il suffirait d'apposer une étiquette d'identification à l'extérieur de la boîte servant à les transporter.

2.8.2. L'obligation pour tout transporteur d'animaux de fournir certaines informations mentionnées à l'article 5 paragraphe 1 est importante et il est estimé que la Commission devrait élaborer un formulaire normalisé permettant d'enregistrer cette information. Toutefois, il ne ressort pas clairement du texte, que le revendeur ayant acheté des animaux sur un marché est tenu d'en connaître l'origine, par exemple l'exploitation d'où ils ont été acheminés vers le marché. L'enregistrement de l'information est un autre élément important de contrôles satisfaisants et une clarification s'impose en la matière.

2.9. Article 5 paragraphe 2

Un délai de conservation des registres est nécessaire au terme d'un voyage déterminé, non seulement pour contrôler le bien-être des animaux, mais également dans le cadre du contrôle sanitaire. Des registres clairs et succincts constituent un aspect important de contrôles de qualité élevée. Il est estimé que six mois représentent un délai minimum pour la conservation de ces registres.

2.10. Article 6 paragraphe 1

Cet article important a trait aux exigences supplémentaires requises pour les animaux transportés sur de longues distances, c'est-à-dire pour les voyages dépassant le délai maximal pendant lequel ce type d'animaux peuvent être transportés sans repos, alimentation et abreuvement.

Le Comité garde en mémoire la résolution du Parlement européen du 20 février 1989 déclarant que: « tous les animaux doivent être abattus dans un lieu aussi proche que possible du point de production ».

Compte tenu des moyens de transport modernes et de la disponibilité d'abattoirs appropriés, il est estimé qu'un animal destiné à l'abattage ne doit en aucun cas être transporté pendant une période excédant le délai durant lequel il peut être transporté sans repos, alimentation et abreuvement.

L'article 6 paragraphe 1 devrait dès lors commencer par une phrase rédigée comme suit:

« Les animaux destinés à l'abattage ne sont pas transportés durant une période dépassant le délai fixé confor-

mément à l'article 15 paragraphe 1 point a), à moins que le transporteur ne puisse prouver qu'une installation d'entreposage ne peut pas être prévue. »

Le Comité est également d'avis que ces exigences supplémentaires afférentes à l'article 6 paragraphe 1 devraient s'appliquer à tous les animaux exportés de la Communauté vers les pays tiers, indépendamment de la durée du voyage concerné.

Les conditions supplémentaires prévues à l'article 6 pour le transport de certains types d'animaux sur de longues distances devraient être élargies afin d'inclure:

« — un certificat prouvant la conformité du véhicule aux normes de construction et de conception approuvées,

« — un certificat prouvant que le conducteur et/ou l'opérateur (s'il est présent) possède des connaissances relatives aux soins à prodiguer aux animaux concernés ».

Le Comité est convaincu que dans tous les cas de transport à longue distance, l'Etat membre concerne devrait déployer un effort accru pour garantir que le véhicule est adéquat. Un système d'homologation de ces véhicules devrait dès lors être mis en place.

Il est tout aussi important que le conducteur du véhicule soit qualifié pour prendre soin des animaux dont il a la charge. Un certificat devrait dès lors être délivré à cet effet.

2.11. Article 6 paragraphe 2

La référence faite précédemment à l'article 6 relativement à l'exclusion du transport à longue distance des animaux destinés à l'abattage entraîne la nécessité de modifier la première phrase comme suit

« Lorsque le voyage a été notifié à l'autorité compétente conformément au paragraphe 1, tous les animaux visés à l'article 1^{er} points a) et b) transportés aux fins de reproduction ou d'engraissement sont inspectés au cours des vingt-quatre heures précédant leur départ par un vétérinaire officiel qui vérifie qu'ils sont aptes au transport envisagé. »

2.12. Article 7 paragraphe 1 point c)

2.12.1. La prise d'échantillons par sondage inopiné a été jugée malaisée, notamment pour les véhicules routiers en cours de transport, mais il a été estimé qu'elle devrait avoir lieu aux points de transfert, même s'il s'agit de postes frontalières.

2.13. Article 7 paragraphe 3 et article 8 paragraphe 1

Le mot « responsable » désigne-t-il le conducteur du véhicule, le capitaine du navire, le propriétaire des animaux, ou bien le propriétaire du moyen de transport? Une clarification s'impose.

2.14. Article 10 paragraphe 1

Des préoccupations ont été exprimées du fait que la Commission n'emploie pas un nombre suffisant d'experts vétérinaires pour mener à bien cette tâche.

2.15. Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 ont trait à l'importation en provenance des pays tiers. Il ne semble pas exister de dispositions concernant les animaux acheminés d'un pays tiers à l'autre via la Communauté. Il est dès lors recommandé d'élargir l'intitulé du chapitre III, afin d'inclure ce point.

Le nombre des postes d'inspection agréés devrait être aussi limité que possible afin de garantir le niveau élevé des normes.

2.16. Article 13

Première ligne, insérer « souvent » après « constate que ».

2.17. Article 14

Le Comité soutient l'obligation pour la Commission de diffuser les informations aux États membres mais il est également nécessaire d'encourager les États membres à diffuser les informations sur ce nouveau règlement sous une forme les rendant facilement compréhensibles pour les personnes qui sont directement concernées par ces transports, notamment les transporteurs.

2.18. Article 15

Les modalités visées par cet article contribuent pour une large part à garantir le transport approprié des animaux et la protection de leur bien-être. Il est pris note de ce que ces modalités pourraient ne pas être publiées avant l'entrée en vigueur du règlement; le Comité réaffirme que ces modalités devraient être arrêtées avant la mise en vigueur du règlement et que des consultations plus poussées devraient intervenir préalablement à la mise au point de ces modalités.

2.18.1. Article 15 paragraphe 1 point b)

Il est estimé qu'indépendamment des points d'arrêt les points de rassemblement devraient également être soumis à l'agrément quant à leurs conditions. Dès lors, la Commission devrait définir les points de rassemblement et arrêter les conditions y afférentes.

2.18.2. Article 15 paragraphe 1, point c)

Ajouter les mots « basées sur le poids de l'animal par mètre carré ».

2.18.3. Article 15 paragraphe 2

Le Comité se déclare surpris par le contenu de ce paragraphe, dans la mesure où il semble déposséder les États membres de toute capacité d'appliquer des restrictions ou des réglementations au transport aussi longtemps que les modalités visées à l'article en question n'auront pas été publiées par la Commission. Ce paragraphe devrait être remanié afin de faire apparaître clairement que les réglementations existantes seraient maintenues en vigueur.

2.19. Article 16

Ajouter les mots « ce rapport annuel sera publié ».

3. Annexe

3.1. Chapitre I partie A

3.1.1. Point 1

Ce point important a pour objet de tracer des orientations générales concernant la densité de chargement. Pour les trajets courts, il est sans doute préférable de ne pas prévoir la possibilité pour l'animal de se coucher. Il y a lieu de noter que de nombreux facteurs doivent être pris en compte dans le calcul de l'espace requis: le type, la taille et l'état de santé des animaux, les conditions climatiques, le véhicule, la nature, et la durée du voyage. Des cloisons doivent toujours être disponibles afin d'éviter un chargement incomplet.

3.1.2. Point 2 sous c)

Les conteneurs doivent toujours être attachés de manière sûre au moyen de transport.

3.1.3. Point 2 sous d)

Il est estimé que les porcs doivent être abreuvés à des intervalles ne dépassant pas 12 heures.

3.1.4. Point 2 sous e)

En dehors des solipèdes, les taureaux reproducteurs doivent également être munis de licols et mis à l'attache pendant le transport, mais pas par l'anneau nasal. Cela ne devrait pas s'appliquer aux taureaux à viande, pour autant qu'ils fassent partie de groupes d'animaux qui se supportent mutuellement, ou qui sont habitués les uns aux autres.

3.1.5. Point 2 sous f)

Les liens permettant aux animaux de se coucher ne devraient être utilisés que dans le cas où les animaux se trouvent dans des compartiments séparés.

Des nœuds rapidement détachables devraient être utilisés pour tous les liens.

3.1.6. Point 4

Il est souhaitable que les véhicules, notamment ceux utilisés pour des voyages nécessitant un déchargement pour nourrir et abreuver les animaux, soient munis d'un équipement de levage hydraulique. Tout le matériel de chargement et de déchargement devrait être conçu de manière à réduire au minimum la nécessité de soulever les animaux « par la tête, les cornes, les pattes, la queue, la toison ou les oreilles ». Les aiguillons électriques ou les instruments basés sur le principe du choc électrique devraient être évités autant que possible et interdits pour certains animaux, tels que les chevaux, les moutons ou les chèvres.

3.1.7. Point 5

À la fin de la première phrase, ajouter « et il doit être étanche ».

3.1.8. Point 6 sous d) (nouveau)

« Lorsqu'un grand nombre d'animaux sont transportés, il faut prévoir un nombre suffisant de convoyeurs chargés de prendre soin d'eux et une personne responsable de l'ensemble du chargement. »

3.1.9. Point 7 sous b)

Remplacer les mots « d'environ » par « ne dépassant pas ».

3.2. Chapitre I partie B

3.2.1. Point 9

Ajouter « Des courants d'air excessifs doivent être évités. »

3.2.2. Point 11

Les grands animaux qui sont attachés et placés dans des compartiments séparés pourraient être chargés de façon à permettre au convoyeur de circuler entre eux. Toutefois, cela ne devrait pas s'appliquer aux grands animaux, tels les taureaux à viande, transportés en groupes.

3.3. Chapitre I partie C

Point 14

Il convient de supprimer les termes « dans un véhicule dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km/h ».

3.4. Chapitre IV

Les cervidés semblent être couverts par les dispositions de cette section, encore que seul le paragraphe 41 contienne certaines conditions spécifiques à cet égard. Il convient de mentionner le fait que seuls le cerf commun et les hybrides de cerf commun sont aptes au transport à des fins commerciales.

3.5. Chapitre VI

3.5.1. Point 2 sous c)

Ajouter « et durant tout leur séjour ».

3.5.2. Point 2 sous k) (nouveau)

« disposer d'installations de nettoyage et de désinfection des véhicules ».

Fait à Bruxelles, le 15 novembre 1989.

Le Président
du Comité économique et social
Alberto MASPRONE

ANNEXE

(Quatrième paragraphe de l'article 43 du règlement intérieur)

Au cours des débats, en assemblée plénière, la proposition d'amendement suivante a été repoussée:

« Après le paragraphe 3.3 concernant le chapitre I partie c, ajouter un nouveau paragraphe d'une teneur identique à celle du paragraphe 3.2.2. »

Exposé des motifs

Le problème visé ici se pose aussi bien pour les transports sur rail que pour les transports routiers.

Résultats du vote

Voix pour: 21, voix contre: 36, abstentions: 25.

Avis sur la proposition de décision du Conseil relative au programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1990-1994) ⁽¹⁾

(90/C 56/11)

Le 16 août 1989, le Conseil a décidé, conformément à l'article 130 Q paragraphe 2 du traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'énergie, des questions nucléaires et de la recherche, chargée des travaux préparatoires en la matière, a adopté son avis le 3 novembre 1989 (rapporteur: M. de Normann).

Le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant au cours de sa 271^e session plénière (séance du 15 novembre 1989).

1. Résumé

1.1. Le Comité recommande que le Conseil adopte la proposition de la Commission relative au programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1990-1994) [document COM(89) 397 final], pour un montant estimé nécessaire de 7 700 millions d'écus destiné à couvrir cette période de cinq années, sous réserve d'un nouvel accord interinstitutionnel couvrant les années 1993-1994.

1.2. Le Comité a pris en considération les documents présentés par la Commission en vue et découlant de l'élaboration de la proposition relative au troisième programme-cadre.

1.3. Le Comité souscrit au concept d'une programmation glissante de la recherche et du développement technologique (RDT) qui permettra de concentrer les travaux dans des domaines essentiels et efficaces, de réduire ou d'interrompre les actions non essentielles ou stériles et de mettre en œuvre de nouvelles actions lorsque le besoin s'en fait sentir.

1.4. Il demande que la formule de programmation glissante soit également adoptée pour les futurs programmes-cadres afin d'assurer une continuité essentielle pour les travaux et de réduire les délais nécessaires à l'approbation et à la mise en œuvre des programmes individuels.

1.5. Le Comité considère que le système actuel de programmes-cadres délimités entraîne des interruptions artificielles pour des motifs financiers et des incertitudes quant aux fonds disponibles pour la poursuite de projets valables.

1.6. Le Comité estime que cela offrira la possibilité d'introduire certains ajustements stratégiques et concepts nouveaux dans la programmation-cadre glissante à un stade précoce. Il se félicite de ce que l'introduction d'un chevauchement pendant les années 1990 à 1992 permette d'augmenter la dotation budgétaire dès le début de cette période.

1.7. Il souligne qu'une mise en œuvre profitable d'une programmation glissante implique une discipline sévère au niveau de la gestion, tant pour interrompre certains programmes que pour en mettre de nouveaux en œuvre.

⁽¹⁾ JO n° C 243 du 23. 9. 1989, p. 4.