

Parecer sobre a proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo à protecção dos animais durante o transporte

(90/C 56/10)

Em 21 de Julho de 1989, o Conselho decidiu, em conformidade com o disposto no artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta de regulamento do Conselho relativo à protecção dos animais durante o transporte.

A Secção da Agricultura e Pescas, incumbida da preparação dos trabalhos do Comité nesta matéria, emitiu parecer em 3 de Outubro de 1989 (relator: P. Storie-Pugh).

Na 271ª Reunião Plenária (sessão de 15 de Novembro de 1989), o Comité Económico e Social adoptou, sem votos contra, com uma abstenção, o seguinte parecer.

Introdução

A protecção dos animais durante o transporte é objecto de duas directivas sobre transporte internacional de animais entre Estados-membros. Estas directivas prevêem a inspecção sistemática com o propósito de verificação do bem-estar dos animais, a realizar nas fronteiras internas da Comunidade.

O Comité reconhece a necessidade da abolição dos controlos internos como parte integrante do processo que visa instaurar a livre circulação de animais vivos e eliminar as barreiras e as distorções do comércio no âmbito do mercado único europeu. Dá, pois, todo o apoio ao propósito da Comissão de adoptar novas medidas para a salvaguarda do bem-estar dos animais durante o transporte dentro da Comunidade e de e para países terceiros.

A definição de elevados padrões de protecção dos animais durante o transporte faz sentido do ponto de vista económico, e o Comité defende com firmeza que os controlos do bem-estar dos animais que substituem as verificações nas fronteiras internas, têm de ser convenientemente implementados e postos em vigor a fim de evitar distorções no comércio.

O Comité saúda e apioa as propostas da Comissão que visam manter controlos de alta qualidade sobre os transportes, em especial quando se trata de longas distâncias ou quando o destino final é um país terceiro. Constata ainda que estas propostas abrangem agora todos os transportes no interior da Comunidade e sublinha a necessidade de garantir à partida elevados padrões de qualidade bem como a realização de inspecções adequadas nos locais onde os animais são descarregados. Considera, ainda, que os Estados-membros deveriam criar um sistema que permita a realização de controlos ocasionais entre o ponto de embarque e o local de desembarque.

O Comité é de opinião que a harmonização e a introdução uniforme de elevados padrões de controlo nos transportes depende, em grande medida, de os Estados-membros manterem comunicação adequada entre si. O cumprimento das condições que se aplicarão necessaria-

mente ao transporte a longa distância só pode ser assegurado se a informação relativa a essas viagens circular entre os Estados-membros interessados.

Além disso, a Comissão tem um importante papel a desempenhar para assegurar a implementação em toda a Comunidade de elevados padrões de controlo, e a adequada protecção dos animais. Há que prever os recursos financeiros e humanos necessários para que a Comissão possa levar a sua missão a bom termo.

1. Observações na generalidade

1.1. Regista-se o facto de a proposta da Comissão assumir a forma de um regulamento e não de uma directiva. Dado que o regulamento é directamente aplicável e não exige qualquer decisão de carácter nacional com vista à sua implementação, esta situação pode causar problemas aos Estados-membros que possuem legislação subordinada detalhada em matéria de transporte nacional. Por força do regulamento, essa legislação teria de ser revogada, ainda que possa ser mais pormenorizada e tenha proporcionado durante longos anos uma boa protecção legal para os animais.

1.2. A execução do regulamento nos Estados-membros levanta problemas em virtude da importância dada ao papel dos inspectores veterinários. Em alguns Estados-membros é escasso o número de veterinários afectos a estas actividades, pelo que pareceu que deveria ser dada ênfase à necessidade de os Estados-membros tomarem as providências apropriadas. Foi ainda expressa alguma preocupação relativamente à capacidade da Comissão para levar a cabo as inspecções veterinárias decorrentes da aplicação do regulamento, já que esse trabalho exige um número de veterinários muito superior àquele com que a DG VI conta actualmente.

1.3. Considera-se que, no caso de transporte rodoviário, os motoristas desempenham um papel vital no assegurar do bem-estar dos animais. Deveriam, pois, possuir conhecimentos no que se refere às necessidades dos animais que se encontram ao seu cuidado. Em especial para viagens longas, deveria ser necessário um certificado desses conhecimentos básicos.

1.4. Constituem motivo de muita preocupação as regras referidas no artigo 15º e o facto de não estarem ainda elaboradas. Considera-se que seria de toda a conveniência que tais regras fossem estabelecidas antes da entrada em vigor do regulamento.

1.5. Foram, além disso, expressas reservas quanto ao processo definido no artigo 19º para a elaboração dessas mesmas regras. Considera-se que as consultas a efectuar deveriam ser mais amplas e envolver o Comité Económico e Social, antes da decisão final por parte da Comissão.

1.6. Várias vezes, ao longo do texto, se faz referência à «pessoa responsável» ou à «pessoa encarregada». Considera-se necessário proceder a uma reformulação dessas referências no intuito de atribuir a responsabilidade ao motorista ou ao empregador/transportador, conforme a situação.

1.7. Deveria ser ponderada a possibilidade de derrogação em determinados casos excepcionais, por exemplo, o transporte de uns quantos ovinos em pequenas embarcações, entre ilhas, sem as prescrições aplicáveis a embarcações comerciais de maior calado.

2. Observações na especialidade

2.1. Artigo 1º, alínea b)

Não se aplica à versão portuguesa do documento.

2.2. Artigo 2º, alínea b)

Deveria substituir-se «reservadas» por «utilizadas para».

2.3. Artigo 2º, alínea h)

Definição adicional de «tempo de viagem»: o tempo que decorre entre o carregamento do primeiro animal no meio de transporte e o descarregamento do último animal.

2.4. Artigo 2º, alínea i)

Nova redacção: «Um local onde são inspeccionados os animais que entram e saem do território aduaneiro da Comunidade».

2.5. Nº 2 do artigo 3º

2.5.1. Este número aborda a questão da condição física dos animais antes e durante o transporte. Os animais doentes ou feridos não devem ser considerados

aptos para o transporte. Considera-se, no entanto, necessário alargar um pouco o âmbito desta disposição, a fim de abranger outros tipos de incapacidade. A segunda frase deveria passar a ter a seguinte redacção:

«Os animais que apresentem sinais de doença, sofram de doença identificada, estejam incapacitados ou lesionados não serão considerados aptos para o transporte.»

2.5.2. Penúltima linha: substituir «tratamento veterinário» por «tratamento ministrado por um veterinário».

2.6. Nº 1 do artigo 4º

2.6.1. Os atrasos verificados durante o transporte, independentemente da sua origem, são frequentemente causa de muito sofrimento para os animais, em especial no transporte rodoviário. Considera-se indevido o acento posto em particular nas greves, porque há muitas outras causas de atraso. São as condições climáticas adversas que estão na origem de grande parte dos atrasos. Más condições marítimas atrasam, muitas vezes, as saídas dos navios, assim como as tempestades nas zonas de montanha provocam atrasos consideráveis nos transportes rodoviários.

Por conseguinte, sugere-se que seja dada maior ênfase à necessidade de tomar medidas para tentar evitar o sofrimento dos animais em caso de atraso. Especialmente nos portos, onde os atrasos são frequentes, deveriam existir instalações para descarga, alimentação, abeberamento e descanso destinados aos animais. Considera-se um requisito a preencher por todos os portos por onde passam animais. Recomenda-se, pois, que as estruturas especiais a criar nos portos, aeroportos, estações ferroviárias, estações de triagem, postos de inspecção, alfândegas e zonas francas, sejam idênticas àquelas que são exigidas nos pontos de escala e submetidas a aprovação oficial antes de poderem ser usadas para albergar animais em trânsito.

2.7. Nº 2 do artigo 4º

O Comité está convencido de que muitos atrasos poderiam ser evitados a partir do momento em que fosse dada prioridade aos animais vivos relativamente a outros tipos de remessa. Actualmente as coisas não se passam desta forma. O Comité considera que os animais vivos deveriam ter prioridade mesmo sobre os bens perecíveis. Tal requisito deveria estar consagrado de forma inequívoca no artigo 4º.

2.7.1. Nº 2 do artigo 4º

Deveria completar-se o segundo período com a seguinte redacção:

«Nenhuma remessa de animais deve ser retida durante o transporte por mais de duas horas, a não ser que as paragens recaiam — especialmente na estação quente — no período nocturno ou que ...».

2.8. Nº 1 do artigo 5º

2.8.1. A identificação do animal é fundamental para permitir a realização de verificações e controlos eficazes durante o transporte. A Comissão deveria definir claramente métodos de identificação aceitáveis, em especial para os animais de tracção.

Reconhece-se, no entanto, que enquanto a maior parte dos animais de tracção estão identificados (com uma chapa na orelha ou algo de similar), o mesmo não se passa com outros animais, nomeadamente os cães, os pássaros, os reptéis, etc. Para animais como os reptéis ou os pássaros, seria suficiente uma etiqueta de identificação na parte exterior da caixa na qual são transportados.

2.8.2. As exigências feitas ao transportador nos termos do nº 1 do artigo 5º quanto às informações a fornecer são importantes, pelo que se considera que a Comissão deveria elaborar um formulário para o respectivo registo. Subsistem, no entanto, dúvidas quanto a saber se um negociante que compra animais num dado mercado deve ou não conhecer a origem desses animais, isto é a exploração agrícola de onde provêm. O registo deste tipo de informação constitui mais um contributo para o êxito dos controlos, sendo necessário um esclarecimento a este respeito.

2.9. Nº 2 do artigo 5º

A conservação dos registos durante um período subsequente ao termo da viagem é útil não só para que se possa verificar o bem-estar dos animais, mas também como medida de controlo sanitário. Registos claros e concisos são um aspecto importante dos controlos de alta qualidade. Considera-se necessário um período mínimo de 6 meses para a conservação dos registos.

2.10. Nº 1 do artigo 6º

Este importante artigo refere-se aos requisitos adicionais para os animais sujeitos a transporte de longa distância, isto é a viagens que excedam os períodos máximos durante os quais esses animais podem ser transportados sem descanso, alimentação ou abeberamento.

O Comité tem presente a resolução do Parlamento Europeu de 20 de Fevereiro de 1989, na qual se afirma a dado passo:

« todos os animais destinados à alimentação humana devem ser abatidos tão perto quanto possível do local de produção. »

Tendo em conta os actuais meio de transporte e a existência de matadouros com condições, considera-se que nenhum animal destinado ao matadouro deve ser transportado durante períodos de tempo superiores àqueles durante os quais pode ser transportado sem descanso, alimentação e abeberamento.

O nº 1 do artigo 6º deveria pois começar da seguinte forma:

« Os animais destinados aos matadouros não serão transportados por períodos superiores aos estabelecidos

nos termos do nº 1, alínea a), do artigo 15º, a não ser que o transportador possa provar que não é possível prever instalações para o seu alojamento ».

O Comité considera ainda que os requisitos adicionais a que o nº 1 do artigo 6º refere também deveriam ser aplicáveis aos animais que a Comunidade exporta para países terceiros, independentemente da duração da viagem.

Deveria acrescentar-se às condições adicionais referidas no artigo 6º, aplicáveis ao transporte de longa distância de certos tipos de animais, as seguintes:

— « um certificado que comprove a conformidade do veículo com as normas técnicas em vigor »,

— « um certificado que comprove que o motorista e/ou o negociante (se estiver presente) está habilitado a ministrar os cuidados necessários aos animais que transporta ».

O Comité defende com determinação a necessidade de, no transporte de longa distância, os Estados-membros interessados intensificarem esforços no sentido de garantir a adequação dos veículos. Importaria, por conseguinte, introduzir um sistema de certificação de tais veículos.

É também muito importante que aqueles que conduzem estes veículos possuam a competência necessária para cuidar dos animais que transportam. Haveria, pois, que promover a emissão de um certificado que englobe este aspecto.

2.11. Nº 2 do artigo 6º

No artigo 6º, a referência precedente quanto à necessidade de impedir o transporte a longa distância dos animais destinados ao abate implica uma modificação da primeira frase deste nº 2, a qual deverá passar a ter a seguinte redacção:

« Todos os animais referidos nas alíneas a) e b) do artigo 1º que sejam transportados para fins de reprodução ou engorda, cuja viagem tenha sido notificada à autoridade competente em conformidade com o nº 1, serão inspecionados por um veterinário oficial nas 24 horas que precedem a sua partida para garantir que estão aptos para o transporte previsto ».

2.12. Nº 1, alínea c), do artigo 7º

2.12.1. A recolha de amostras aleatórias revela-se difícil, em especial no caso de transporte rodoviário; no entanto, considera-se que esta recolha deveria efectuar-se nos locais de transferência, mesmo que se trate de postos de fronteira.

2.13. Nº 3 do artigo 7º e nº 1 do artigo 8º

Por « pessoa encarregada » entende-se o motorista, o comandante do navio, o proprietário dos animais ou proprietário do meio de transporte? Esta questão deveria ser esclarecida.

2.14. Nº 1 do artigo 10º

Preocupa-o pelo facto de a Comissão não dispor de peritos veterinários para levar a cabo esta tarefa.

2.15. Artigos 11º e 12º

Estes artigos referem-se às importações provenientes de países terceiros. Parece não ter sido considerado o caso de animais em trânsito através da Comunidade, transportados de um país terceiro para outro. Recomenda-se alteração do título do capítulo III, por forma a abranger este caso. O número de postos autorizados de inspecção deveria continuar a ser reduzido para garantir elevados padrões de qualidade.

2.16. Artigo 13º

Na segunda linha, substituir a palavra «sistematicamente» por «frequentemente».

2.17. Artigo 14º

Apoia-se o requisito de que a Comissão divulgue as informações às autoridades competentes dos Estados-membros, mas é igualmente necessário que se incentive os Estados-membros a divulgarem a informação relativa a este novo regulamento de forma que possa ser facilmente compreendida pelos que estão directamente implicados no transporte, por exemplo, os transportadores rodoviários.

2.18. Artigo 15º

As regras referidas neste artigo constituem um importante factor para assegurar o transporte dos animais em boas condições e preservar o seu bem-estar. Registra-se que estas regras poderão não estar ainda definidas no momento da entrada em vigor do regulamento. O Comité reitera aquilo que já anteriormente defendeu, a saber, que tais regras deveriam ser estabelecidas antes da entrada em vigor do regulamento e que seria útil desencadear um processo de consulta antes da sua finalização.

2.18.1. Nº 1, alínea b), do artigo 15º

Não só os pontos de paregem, mas também os pontos de reunião deveriam possuir condições sujeitas a prévia aprovação. A Comissão ficaria incumbida de definir os pontos de reunião e estabelecer as condições a que estes locais devem obedecer.

2.18.2. Nº 1, alínea c), do artigo 15º

Acrescentar «..., baseadas no peso por metro quadrado».

2.18.3. Nº 2 do artigo 15º

Este número deixou o Comité confuso, já que parece deixar os Estados-membros sem capacidade de manobra para impor qualquer tipo de restrições aos transportes enquanto as regras específicas referidas neste ponto não tiverem sido publicadas pela Comissão. Há que proceder à sua reformulação, por forma a deixar claro que a regulamentação existente permanece aplicável.

2.19. Artigo 16º

Acrescentar: «Este Relatório Anual será publicado.»

2.20. Nº 2 do artigo 20º

Na penúltima linha, na versão inglesa, «... may take the...» (... podem tomar as...) deverá ser substituído por «... must take the...» (... têm de/devem tomar as...).

(Não se aplica à versão portuguesa do documento).

3. Anexo

3.1. Capítulo I, ponto A

3.1.1. Nº 2, alínea a)

Este importante ponto debruça-se sobre a questão da densidade da carga. Em caso de viagens curtas, é preferível não prever a possibilidade de o animal se deitar. Deve sublinhar-se que, quando se calculam as necessidades em termos de espaço, há que ter em conta vários factores, como o tipo, o tamanho e a condição dos animais, o clima, o veículo, a natureza e a duração da viagem. Deverá haver sempre divisórias para prevenir os efeitos do transporte de um reduzido número de animais.

3.1.2. Nº 2, alínea c)

Os contentores deverão ser sempre fixados de modo seguro ao meio de transporte.

3.1.3. Nº 2, alínea d)

Considera-se que os porcos não devem estar mais de 12 horas sem serem abeberados.

3.1.4. Nº 2, alínea e)

Além dos solípedes, os touros reprodutores devem ser encabrestados e presos durante o transporte, embora nunca por argola de nariz. Esta medida não se aplica aos touros para abate, desde que se encontrem em grupos compatíveis ou estejam habituados uns aos outros.

3.1.5. Nº 2, alínea f)

As ataduras que permitem que os animais se deitem só devem ser utilizadas quando os animais estão instalados em compartimentos individuais.

Para todas as ataduras há que prever nós que se desfaçam rapidamente.

3.1.6. Nº 4

Os veículos, em particular aqueles que se destinam a viagens durante as quais é necessário descarregar os animais para os alimentar e abeberar, devem possuir equipamento de elevação hidráulico. Todo o material de carga e descarga deve ser concebido de forma a minimizar a necessidade de os animais serem içados pela cabeça, chifres, pernas, cauda, velo ou orelhas. Deverão evitar-se, tanto quanto possível, os agulhões eléctricos e outros instrumentos baseados no princípio do choque eléctrico. Para determinados animais, como cavalos, ovinos e caprinos, deverão ser mesmo proibidos.

3.1.7. Nº 5

Acrescentar, no final da primeira frase: «e deve ser estanque».

3.1.8. Nº 6

Acrescentar uma nova alínea d):

«d) Sempre que se tratar do transporte de um elevado número de animais, deverá haver tratadores em números suficiente para cuidar deles e um encarregado geral».

3.1.9. Nº 7, alínea b)

Substituir «de cerca de» por: «não superiores a».

3.2. Capítulo I, ponto B

3.2.1. Nº 9

Acrescentar «Devem ser evitadas correntes de ar excessivas».

3.2.2. Nº 11

Os animais de grande porte, quando amarrados e postos em compartimentos individuais, poderiam ser colocados de modo a permitir a passagem entre eles do tratador. Esta recomendação não se aplica, no entanto, a animais de grande porte, tais como touros para abate, transportados em grupo.

3.3. Capítulo I, ponto C

No nº 14, a parte final «... num veículo com uma velocidade máxima autorizada não superior a 30 quilómetros por hora» deveria ser suprimida.

3.4. Capítulo IV

Os cervídeos seriam abrangidos pelo disposto neste capítulo, embora só no nº 41 lhes seja feita referência específica. Deveria ser feita referência ao facto de apenas o veado vermelho e os híbridos do veado vermelho suportarem o transporte comercial.

3.5. Capítulo VI

3.5.1. Nº 2, alínea c)

Acrescentar «e durante a sua estadia».

3.5.2. Nº 2

Nova alínea k):

«k) Dispor de instalações de limpeza e desinfecção para os veículos».

Feito em Bruxelas, em 15 de Novembro de 1989.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alberto MASPRONE

APÊNDICE

(Quarto parágrafo do artigo 43º do Regulamento Interno)

Durante o debate na Reunião Plenária foi rejeitada a seguinte proposta de alteração:

Adite-se ao ponto 3.3 (Capítulo I, ponto C) um novo parágrafo do mesmo teor do ponto 3.2.3.

Exposição de motivos

O problema aqui abordado coloca-se tanto no transporte ferroviário como no rodoviário.

Votação

Votos a favor: 21; votos contra: 36; abstenções: 25.

Parecer sobre a proposta de decisão do Conselho relativa ao programa-quadro para acções comunitárias de investigação e desenvolvimento tecnológico (1990/1994) ⁽¹⁾

(90/C 56/11)

En 16 de Agosto de 1989, o Conselho decidiu, em conformidade com o nº 2 do artigo 130ºQ do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos trabalhos a Secção da Energia, dos Assuntos Nucleares e da Investigação, que emitiu parecer em 3 de Novembro de 1989, sendo relator John de Normann.

Na 271ª Reunião Plenária (sessão de 15 de Novembro de 1989), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o presente parecer.

1. Síntese e observações na generalidade

1.1. O Comité recomenda ao Conselho a adopção da proposta da Comissão de um programa-quadro para acções comunitárias de investigação e desenvolvimento tecnológico (1990/1994) [(doc. COM(89) 397 final)] pelo montante de 7 700 milhões de ecus estimado necessário para o quinquénio, sujeito a ulterior acordo interinstitucional para os anos 1993/1994.

1.2. O Comité tomou em consideração os documentos de apoio avançados pela Comissão, quer antes quer depois da apresentação da proposta de terceiro Programa-Quadro.

1.3. O Comité apoia a concepção de programa de investigação e desenvolvimento tecnológico (I&DT) rotativo, permitindo a concentração dos trabalhos em áreas essenciais e eficientes, a redução ou cessação de trabalhos não essenciais ou ineficientes e a agregação de novos trabalhos à medida que for sendo necessário.

1.4. O Comité insta para que a figura do programa rotativo seja igualmente adoptada em futuros programas-quadro, de molde a assegurar a continuidade, essencial, dos trabalhos e a reduzir o tempo necessário à aprovação e execução dos programas individuais.

1.5. O Comité considera que o actual sistema de programas-quadro limitados no tempo gera interrupções artificiais motivadas por razões financeiras e incerteza quanto às verbas disponíveis para a continuação de projectos válidos.

1.6. O Comité acredita que no programa-quadro em rotação contínua haverá oportunidade para a introdução mais precoce de determinados reajustamentos estratégicos e de novos conceitos e verifica com satisfação que a sobreposição que se estabelece nos anos de 1990 e 1991 possibilitará um aumento dos meios financeiros à disposição desde o início do período.

1.7. O Comité salienta que a boa execução de um programa rotativo supõe uma apertada disciplina administrativa, que imporá quer a suspensão de uns programas quer o lançamento de outros.

⁽¹⁾ JO nº C 243 de 23. 9. 1989, p. 4.