



Tierschutz.
Weltweit.

VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz, Albrechtstraße 10c, 10117 Berlin

Frau Staatssekretärin
Anna Heyer-Stuffer
Ministerium für Soziales, Gesundheit,
Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg

Berlin, 12. März 2021

Tiertransporte in Drittstaaten aus Brandenburg

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin,

wir danken Ihnen für den Austausch am 24. Februar 2021, bei dem Sie uns den neuen Erlass von Brandenburg zu langen Tiertransporten vorgestellt haben.

Gerne möchten wir die Gelegenheit nutzen, Ihnen noch einmal schriftlich einige wichtige und fehlende Aspekte des Erlasses zu übermitteln. Wir möchten uns zudem zur aktuellen Abfertigungspraxis in Brandenburg äußern.

Auch nach Erscheinen des aktuellen Erlasses vom 15. Februar 2021 wurden Hunderte Rinder von Brandenburg aus in Drittländer transportiert. Zahlreiche Transporte gingen trotz der unsicheren Situation der Versorgungsstationen am 23. Februar nach Russland in Destinationen, die fast 2000 km weit von der letzten polnischen Versorgungsstation entfernt liegen. Am 17. Februar wurden etliche Transporte nach Ägypten genehmigt. Der Bestimmungsort liegt mitten in der Stadt von Kairo. Das ist nicht plausibel und darf nicht genehmigt werden. Die Transportplanungen sind darüber hinaus unvollständig, es sind weder Versorgungsstationen noch der EU-Exporthafen, der Anlandungshafen im Drittland und die Route vom Hafen bis zum finalen Bestimmungsort eingetragen. Es fehlt zudem ein Eintrag zum Namen des zur Nutzung geplanten Schiffes und zur Identifizierung der im Drittland genutzten Fahrzeuge. Nach wie vor werden also von den Brandenburger Veterinärbehörden vollkommen unplausible Transportplanungen „durchgewunken“. Von den vollkommen unplausiblen Transportplanungen abgesehen, können Transporte, denen ein Schiffstransport zwischengeschaltet ist, grundsätzlich nicht rechtskonform durchgeführt werden (*siehe unten*).



Tierschutz.
Weltweit.

Wir möchten Sie bitten, die oben genannten Transporte umfassend auf Rechtskonformität zu prüfen, auch unter Einbeziehung der unten stehenden Punkte.

Während der Telefonkonferenz hat man uns auf Nachfrage mitgeteilt, dass das Ministerium – anders als bspw. das zuständige Niedersächsische Ministerium – personell nicht stark genug aufgestellt sei („Manpower“), um Transportplanungen im Vorfeld zu prüfen. Das von Ihnen nun geplante Vorgehen, erst im Nachgang zu prüfen, ob die Behörden rechtskonform abgefertigt haben oder nicht, halten wir jedoch für nicht ausreichend. Den bereits transportierten Tieren ist im Nachgang nicht mehr zu helfen. Unser Eindruck ist, dass Brandenburg nach wie vor eine Drehscheibe für Drittlandexporte ist und die Behörden trotz Erlasslage weiterhin genehmigungsfreundlich agieren und nicht hinreichend prüfen bzw. Genehmigungen verweigern. Wir erwarten von der übergeordneten Fachaufsichtsbehörde ein entschiedeneres Vorgehen und möchten Sie bitten, alle Kapazitäten zu nutzen, um zumindest stichprobenartig und unangekündigt Transportplanungen im Vorfeld zu prüfen. Laut Erlasslage muss das Ministerium „umfassend und frühzeitig über bevorstehende lange Beförderungen in Drittstaaten“ informiert werden. Nach Mitteilung bestünde für das Ministerium die Möglichkeit, einzelne Transportplanungen vorab auf Rechtmäßigkeit zu überprüfen und somit den Druck auf die abfertigenden Behörden zu erhöhen.

Die korrekte Anwendung geltenden Rechts, so wie es die Niederlande und auch einige Bundesländer in Deutschland bereits praktizieren, müsste zwangsläufig zur Verweigerung der Genehmigungen der meisten Drittlandtransporte führen. In den Niederlanden braucht es dafür im Übrigen auch keinen Erlass, denn die konsequente Durchsetzung des geltenden Rechts reicht völlig aus.

Wenngleich also die EU-Tiertransportverordnung eine ausreichende Rechtsgrundlage darstellt und ihre Einhaltung sichergestellt werden muss, zeigen die Ereignisse der vergangenen Monate, dass die Begründung für eine Nicht-Genehmigung eines Transports eklatant wichtig ist. Denn nach dem Ablehnungsgrund richtet sich auch die Haltbarkeit vor Gericht. Wenn eine Behörde einen Transport mit einer schwachen Begründung ablehnt, wird dies also vor Gericht voraussichtlich nicht standhalten. Wenn die Behörden sich jedoch, je nach Fall, auf nachfolgend angeführte Gründe bezögen, müssten Ablehnungen vor Gericht unserer Meinung nach standhalten.

Gern würden wir unser Anliegen noch einmal in einem Gespräch erläutern, z.B. in Form eines Telefonats oder einer Videokonferenz. Am 23. Februar 2021 hat VIER PFOTEN gemeinsam mit EU-Parlamentarier*innen ein Webinar zur Einhaltung der EU-Transportverordnung 1/2005 gehalten und die rechtlichen Aspekte der Genehmigungspraxis sowie bestehende Rechtslücken eingehend erläutert. Gerne möchten wir Ihnen auch diesen Vortrag vorstellen.



Tierschutz.
Weltweit.

Wir freuen uns über einen Terminvorschlag Ihrerseits per E-Mail unter femke.hustert@vier-pfoten.org.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Femke Hustert
Leiter Hauptstadtrepräsentanz
VIER PFOTEN – Stiftung für Tierschutz

Anlage:

Zum Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) zum Vollzug der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 im Zusammenhang mit der Abfertigung von langen, grenzüberschreitenden Beförderungen vom 15. Februar 2021



Tierschutz.
Weltweit.

Zum Erlass des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) zum Vollzug der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 im Zusammenhang mit der Abfertigung von langen, grenzüberschreitenden Beförderungen vom 15. Februar 2021

Achslastprotokolle

Positiv zu bewerten ist das Einfordern von Achslastprotokollen oder der Einsatz von Kameras, um die Entladung der Tiere sowie Ruhezeiten zu überprüfen. Unserer Meinung nach ist beides verpflichtend und additiv zu fordern. Beides muss manipulationssicher gestaltet werden, so dass klar ist, dass die Videoaufzeichnung auch wirklich an dem Tag stattfand und dass es sich wirklich um die entsprechenden Tiere handelt. Abfilmen der Ohrmarken und Abfilmen einer Tageszeitung o.ä. sind mitzuliefern. Es ist wichtig, dass die Achslastprotokolle regelmäßig aufgezeichnet werden und nicht nur punktuelle Messungen wiedergeben.

Online-Zugang

Ebenfalls als positiv bewerten wir, dass Sie einen Online-Zugang als Tatbestandsvoraussetzung für die Erteilung einer Transporterlaubnis fordern. Jedoch vermissen wir den Zugang in Echtzeit und verstehen nicht, warum die zuständige Behörde nur „temporär“ Zugang zu den Online-Daten haben soll. Nur durch einen Zugang zu den Echtzeitdaten können manipulierte Angaben ausgehebelt werden. Es ist unseres Erachtens essenziell, dass die Behörde während des Transports jederzeit und in Echtzeit Zugang und Einsicht bekommt in die Vorgänge, so dass sie im Zweifelsfall einschreiten kann. Damit wäre zumindest digital Transparenz gegeben.

Versorgungsstationen

Bislang gibt es keinen validen Prozess, der die Einhaltung des EuGH-Urteils C-424/13 bzgl. der Zertifizierung und damit die Einhaltung der Anforderungen von Versorgungsstationen in Drittländern sicherstellt. Es ist aus unserer Sicht unverständlich, dass sich das MSGIV nach wie vor auf die als unglaubwürdig herausgestellten Angaben der Transportunternehmen verlassen will. Denn eben diese Profiteure der Transporte haben in der Vergangenheit gelogen und betrogen. Das hat sich durch die Russlandreise¹ von Frau Dr. Madeleine Martin und drei Amtstierärztinnen im August 2019 herausgestellt. In dem Report der Tierärztinnen wurde bspw. dokumentiert, dass einige der angeblich existierenden Versorgungsstationen nicht einmal Fenster hatten. Es versteht sich von selbst, dass

¹ Besichtigung von Entlade- und Versorgungsstationen gemäß der VO (EG) 1/2005 in der Russischen Föderation, die in Transportplänen zu Langstreckentransporten angegeben werden vom 9. bis 14. August 2019. Online abrufbar unter URL: https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuely/09-09-2019_russland_report_-_mit_bildern_und_unterschriften_-_endfassung_heheffuma.pdf.



Tierschutz.
Weltweit.

dies nicht der VO 1255/97 entspricht, die die Vorgaben für Versorgungsstationen definiert. Einige der aufgesuchten angeblichen Versorgungsstationen existierten gar nicht und die Kontaktperson der Station in Zyuz´ki war nicht bereit, Einblick in das Gebäude zu gewähren.

Wie von den Transportunternehmen bezüglich des Anfahrens der Versorgungsstellen betrogen wird, wurde bspw. auch am 01. März 2021 bei der Anhörung im EU-Untersuchungsausschuss zu Drittlandtransporten von Herrn Friedhelm Hormann, Direktor der Unabhängigen Produktcontrolling Hormann GmbH, dargelegt.² Seine Firma hat in der Vergangenheit Drittlandtransporte kontrolliert.

Die Niederlande haben inzwischen sämtliche Genehmigungen in Drittländer eingestellt, unter anderem weil die Aussagen der Transportunternehmen sich als nicht verlässlich und nicht glaubhaft herausgestellt haben. Das rechtlich korrekte Vorgehen der Niederlande nützt den Tieren aber wenig, wenn die Tiere dann z.B. über Deutschland in solche Drittländer abgefertigt werden. Aus unserer Sicht ein klarer Rechtsverstoß durch die rechtswidrige Genehmigungspraxis der brandenburgischen Landkreise.

Nach Art. 26 der EU-Tiertransportverordnung 1/2005 kann ein Mitgliedstaat bei wiederholten oder ernststen Verstößen gegen die Vorschriften vorübergehend verbieten, dass Tiere in seinem Hoheitsgebiet von den betreffenden Transportunternehmen oder in dem betreffenden Transportmittel befördert werden, selbst wenn die Transportunternehmen bzw. das Transportmittel in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind. Wir sind der Meinung, Sie müssen von diesem Recht Gebrauch machen.

Wettervorhersagen

In Erlass des MSGIV fehlen genaue Angaben zum Umgang mit Wettervorhersagen bzw. den Außentemperaturen, ab denen nicht mehr abgefertigt werden darf. Sie sagten in der Telefonkonferenz, Sie wollten zunächst Daten sammeln. Wir haben in der Vergangenheit mehrfach Transporte moniert und auch angezeigt, die von Brandenburg aus in Länder wie Russland, Usbekistan oder Kasachstan abgefertigt wurden, auch im Winter. Das alles bei Temperaturen, bei denen nicht nur die Einhaltung der vorgeschriebenen Mindesttemperatur von 5°C im Inneren des Fahrzeugs nicht eingehalten, sondern bei denen auch die Wasserversorgung der Tiere aufgrund einfrierender Tränken auf dem Fahrzeug nicht sichergestellt werden kann. Von der Frage des Vorhandenseins EU-zugelassener Versorgungsstationen einmal

² Sitzung des *Committee of Inquiry on the Protection of Animals during Transport* vom 01. März 2021. Online abrufbar unter URL: https://multimedia.europarl.europa.eu/en/committee-of-inquiry-on-protection-of-animals-during-transport_20210301-1645-COMMITTEE-ANIT_vd [ab Minute 16:57].



abgesehen, ist völlig unklar, wie die Wasserversorgung im Falle eingefrorener Tränken, in den vorgeschriebenen Pausen - stattfindet und stattfand (nicht nur den 24-Stunden-Pausen, sondern auch den einstündigen Pausen, die alle 14 Stunden einzulegen sind und in denen die Tiere laut 1/2005 mit Wasser zu versorgen sind). So wurden bspw. von Teltow-Fläming Mitte Dezember 2020 mehrere hundert Rinder in weit entfernte Gebiete 1000 km östlich von Moskau gefahren, bei denen am finalen Bestimmungsort Außentemperaturen von -19°C herrschten. Unterlagen, die uns vorliegen, zeigen eindeutige Verstöße der Fahrzeuginnentemperaturen. Über einen längeren Zeitraum wurde die Mindesttemperatur von 5°C unterschritten. Zudem ist den Unterlagen zufolge sehr fraglich, ob die Tiere an den Versorgungsstationen überhaupt entladen und die Pausenzeiten von 24 Stunden eingehalten wurden.

Im Erlass des MSGIV müsste eindeutig stehen, dass ab Temperaturen unter 0°C Transporte nicht mehr abgefertigt werden dürfen, weil die Wasserversorgung nicht sichergestellt werden kann. Auf keinen Fall dürfen Transporte genehmigt werden, wenn auf einem Streckenabschnitt und/oder am finalen Bestimmungsort Temperaturen von unter -10°C vorhergesagt werden (siehe Handbuch Tiertransporte, in dem steht, dass ab Temperaturen unter -10°C Transporte nicht mehr möglich sind). Ebenso müsste in Abschnitt 6 des Erlasses festgehalten werden, dass Transporte nicht abzufertigen sind, wenn auf einem der Streckenabschnitte, inklusive finaler Destination, über 30°C vorhergesagt werden. Denn durch die Wärme, die die Tiere durch ihre Körperwärme erzeugen, ist es im Transportfahrzeug immer wärmer als draußen. Die Typ II-Fahrzeuge, die verwendet werden, können die Temperaturen bei Außentemperaturen über 30°C nicht mehr runterkühlen. Die Europäische Tierschutzplattform (EUPAW) hat Fact Sheets für extreme Temperaturen erstellt, in denen unter anderem steht, dass Transporte bei $>30^{\circ}\text{C}$ auf einem Streckenabschnitt nicht abgefertigt werden sollen.³

Notfallplan beim Straßentransport

Im Erlass des MSGIV steht, dass in Notfallplänen die Wasser- und Futtermittelsversorgung geregelt sein muss, wenn der Transporter bspw. im Stau steht. Das sehen wir als Grundvoraussetzung. Allerdings nützt mehr Futter o.ä. den Tieren wenig, wenn sie in den vollkommen unzureichend, bis gar nicht belüfteten Fahrzeugen ausharren müssen, wie dies bspw. häufig an Grenzübergängen (oder auch an Häfen) der Fall ist. Die Transporter müssen vom Ort, wo die Verzögerung stattfindet, fortgeleitet und die Tiere in der nächstgelegenen Versorgungsstation abgeladen werden. Diese ist im Vorfeld zu bestimmen und muss in der Nähe liegen. Hierfür muss im Notfallplan bereits im Vorfeld klar sein, ob diese Versorgungsstellen Kapazitäten für die Tiere frei haben. Die Tiere benötigen dringend Schatten und müssen aus der Enge und Hitze der

³ Animal Welfare Platform (2019): Transport Guide extreme temperatures. Online abrufbar unter URL: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_platform_plat-conc_extreme-temp-factsh-cattle.pdf.



Transporte rausgeholt sowie getränkt und mit Futter versorgt werden können. Gleiches gilt für Verkehrsverzögerungen während anderer Jahreszeiten als im Sommer – also das ganze Jahr über. Auch hier bedarf es Notfallplänen, die Ablade- und Versorgungsmöglichkeiten für die Tiere inklusive funktionierender Wasser- und Futtermittellieferung sicherstellen. Nach Art. 22 der EU-Tiertransportverordnung 1/2005 müssen „alle erforderlichen Vorkehrungen für die Pflege der Tiere getroffen und die Tiere erforderlichenfalls gefüttert, getränkt, entladen und untergebracht werden.“

Fehlende Informationen über Transportroute

In fast allen Transportplanungen, die uns vorliegen, fehlen in der Regel jegliche Einträge über die Transportroute ab Verlassen der EU. Das trifft sowohl für reine Straßentransporte zu als auch für Transporte, denen ein Schiffstransport zwischengeschaltet ist. Eine Transportplanung, die die Transportroute nicht transparent und nachvollziehbar darstellt, ist als unplausibel abzulehnen und der Transport nicht zu genehmigen. Als gut bewerten wir deshalb die in Ihrem Erlass gestellte Anforderung, Versorgungsstationen (auch die im Drittland) mit vollständiger Adresse und Geo-Koordinaten angeben zu müssen. Dies muss aber auch für den finalen Bestimmungsort gelten (siehe hierzu auch nächster Punkt).

Nicht verifizierbare finale Bestimmungsorte

Die finalen Bestimmungsorte sind in der Regel überhaupt nicht klar, deshalb werden Häfen als finale Bestimmungsorte oder ungenaue Angaben oder auch Angaben von finalen Bestimmungsorten gemacht, die mitten in einer Stadt liegen. All diese Angaben sind bei der Transportgenehmigung als unzulässig, da nicht plausibel, zurückzuweisen. Es ist klar, dass Tiere von Häfen aus noch weiter transportiert werden, demnach ist ein Hafen kein finaler Bestimmungsort. Jegliche Angaben, die auf der Transportplanung im TRACES-System nicht nachvollziehbar und/oder unvollständig sind, keine vollständige Adresse und keine Geo-Koordinaten der finalen Bestimmungsorte aufweisen, sind zurückzuweisen.

Während der Telefonkonferenz wurde uns mitgeteilt, dass den Veterinärbehörden die Geo-Koordinaten der Bestimmungsorte in der Regel vorlägen. Diese Eintragungen sind unbedingt in der Transportplanung im TRACES-System zu machen (inklusive Geo-Koordinaten) und nicht anderweitig, da nur die TRACES-Datenbank einigermaßen manipulationssicher und nicht im Nachgang einfach geändert werden kann.

Schiffstransporte

VIER PFOTEN lehnt Transporte auf Schiffen grundsätzlich ab, denn der Tierschutz kann auf Schiffen nicht sichergestellt werden. Aus Deutschland werden pro Jahr ca. 22.000 Rinder per Schiff transportiert – u.a. in Länder wie Marokko, Algerien, Libyen,



Tierschutz.
Weltweit.

Libanon, Eritrea und Ägypten. Die Tiere werden (bis auf Ausnahmen bei RoRo-Fähren) hierzu von den LKW auf die Schiffe verladen und die einzelnen Tiersendungen „zusammengewürfelt“. Das macht die Einhaltung der tierspezifischen Rückmeldung mittels Fahrtenbuchrückläufer-Kopien unmöglich. Auch in Brandenburg werden Transporte mit zwischengeschalteten, in der Regel tagelangen, Schiffstransporten genehmigt. Ein Passus über Tiertransporte, denen ein Schiffstransport zwischengeschaltet ist, fehlt jedoch in dem neuen Erlass bislang. Rein rechtlich sind Genehmigungen solcher Transporte mehr als fraglich. Denn die Tiersendungen werden, wie bereits erwähnt, bei der Verladung auf die Schiffe im EU-Exporthafen neu zusammengestellt bzw. mehrere Tiersendungen werden vermischt. Die, nach der EU-Transportverordnung 1/2005 verlangte Fortführung des Fahrtenbuches, die eine eindeutige Rückverfolgbarkeit der ursprünglichen Tiersendung (mit Ohrmarken-Identifizierung) verlangt, und auf der alle Unregelmäßigkeiten, die genau eben diese Tiere betreffen, bis zum Erreichen des finalen Bestimmungsortes eingetragen werden müssen, ist auf diesen Schiffstransporten durch das Mischen der Tiere nicht gegeben. Die Fahrtenbuchrückläufer, die zurückgesandt werden, stellen deshalb aus unserer Sicht in der Regel eine Fälschung von Dokumenten dar.

Notfallplan, verantwortliche Person und Veterinär bei Schiffstransporten

Es gibt grundsätzlich keine verantwortliche Person, die auf dem Schiff für das Wohl der Tiere verantwortlich ist und bis zum Erreichen des finalen Bestimmungsortes das Fahrtenbuch fortführt. Es ist auch kein/e Tierarzt/Tierärztin an Bord, der/die erkrankte oder verletzte Tiere medizinisch versorgen oder zur Not einschläfern kann. Diese beiden verantwortlichen Personen sind jedoch zwingend einzufordern. Andernfalls ist ein Transport mit zwischengeschaltetem Schiffstransport immer abzulehnen.

Es gibt in der Regel keine Notfallpläne. Bei Transporten, bei denen Schiffe zwischengeschaltet sind, sind jedoch Notfallpläne unbedingt auch für den Schiffstransport einzufordern. Welch verheerende Auswirkungen ein Fehlen von Notfallplänen (und ein Nicht-Einfordern eines solchen vonseiten der Behörden) und ein Fehlen eines Veterinärs an Bord der Schiffe haben kann, sehen wir aktuell in dem Fall der beiden mit insgesamt über 2000 Jungbullen beladenen Schiffe „Karim Allah“ und „Elbeik“. Seit dem 18. Dezember 2020 fahren bzw. sind diese Schiffe auf dem Mittelmeer unterwegs, weil sie nicht in den Drittländern wie geplant anlegen konnten. Das Drittland verweigerte ein Anlegen, da die Tiere aus einem Gebiet Spaniens stammen, in dem die Blauzungkrankheit ausgebrochen ist. Die Besatzung hat Hilferufe gestartet, weil sie kein Futter und kein Wasser mehr an Bord hatten. Eines der Schiffe, die „Karim Allah“, ist nach mehrfachen Versuchen, an verschiedensten Häfen anzulegen, wieder nach Spanien zurückgekehrt. Von bereits 22 verendeten Tieren befanden sich nur noch zwei an Bord. Die anderen toten Tiere wurden demnach



mutmaßlich über Bord geworfen. Die Tiere auf der Karim Allah wurden nun alle getötet. Ob sich auch deutsche Tiere auf den Schiffen befanden, ist uns nicht bekannt. Sie wurden in Spanien gemästet. Auch deutsche Kälber werden nach Spanien zur Mast transportiert. Diese Katastrophe mit den seit fast drei Monaten auf den Schiffen gefangenen Tieren ist mehr als grotesk und sie kann bei jedem Schiffstransport in ein Drittland auftreten. Ein Fehlen von Notfallplänen ist unserer Ansicht nach ein weiterer Grund, den Transport abzulehnen. Denn es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um Tierleid während des Transportes zu verhindern (Art. 22 der 1/2005).

Die Zustände, denen Tiere auf Schiffen ausgesetzt sind, sind extrem schlecht. Die Tiere müssen in unbelüfteten, schrottreifen Schiffen in ihren Exkrementen ausharren. Es kann nicht ausgemistet werden auf einem Schiff. Ein Abladen im Notfall ist vollkommen unmöglich. Es muss in einem Notfallplan also eindeutig dargelegt werden, wie verfahren wird, wenn z.B. eine Krankheit ausbricht, während die Tiere auf dem Schiff sind - und sich die Fahrt dadurch verlängert - oder wie verfahren wird, wenn die Tiere aus anderen Gründen nicht wie geplant im Drittland anlanden können.

Zulassung der Schiffe

Zudem findet der Großteil dieser Schiffstransporte auf absolut schrottreifen, see-untauglichen Schiffen statt. 54% der „zugelassenen“ Schiffe werden nach einem aktuellen DG Sante-Report⁴ als mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit einem hohen maritimem Sicherheitsrisiko eingestuft. Der Name des geplanten Schiffes ist immer mit in der Transportplanung anzuführen. Nur so lässt sich im Vorfeld bereits sehen, ob es sich um ein see-untaugliches Schiff mit hohem maritimem Sicherheitsrisiko handelt.

Keine Unterbringungsmöglichkeit in den meisten Häfen

In den Häfen kommt es oft zu Verzögerungen, und es gibt im Allgemeinen keine Möglichkeit, die Tiere während der Verzögerung zu entladen und z.B. im Schatten unterzubringen. In dem oben genannten aktuellen Bericht der DG Sante heißt es, dass von den bestehenden 13 EU-Ausgangshäfen nur sechs über Einrichtungen in der Nähe verfügen, die zumindest einige Tiere aufnehmen können.

Identifikation der im Drittland genutzten Fahrzeuge

Zudem werden die Tiere bei Anlandung im Drittland auf nicht in der EU zugelassene Fahrzeuge verladen. Der Zulassungsnachweis fehlt. Die Fahrzeuge können nicht identifiziert werden, es gibt keinerlei Angabe von Nummernschildern in der

⁴ DG Sante (2019): Welfare of animals exported by sea. Online abrufbar unter URL: https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137.



Transportplanung, weshalb solche Transportplanungen unserer Meinung nach abzulehnen sind. Die Einhaltung der Verordnung 1/2005 kann nicht bis zum Bestimmungsort sichergestellt werden, was laut EuGH-Urteil und der 1/2005 jedoch gefordert ist.

Auch die Art der Verladung der Tiere im Anlandungshafen auf die Fahrzeuge im Drittland wird nicht kontrolliert und geschieht in der Regel (wie von NGOs dokumentiert) in nicht-EU-konformer Weise.

Schlachtbedingungen im Drittland

Es bestehen juristisch unterschiedliche Ansichten über die Rechtsverbindlichkeit des Erwägungsgrundes (16) der EU-Tiertransportverordnung 1/2005 bezüglich der Schlachtstätten. Uns bekannte Jurist*innen sehen es in jedem Fall so, dass dieser Erwägungsgrund bei der Genehmigung von Drittlandexporten mit einzubeziehen ist. Davon unabhängig steht fest: Die Schlachtmethode in fast allen Drittländern, die vielfach dokumentiert und veröffentlicht wurden,⁵ verstoßen – ohne Zweifel – gegen die weltweit geltenden Standards der Weltgesundheitsorganisation OIE⁶ und sind erst recht nicht EU-konform. Für eine Ablehnung eines Transportes in ein Drittland sollte nicht nur – sondern muss sogar – neben den oben aufgeführten Gründen, auch der Grund der Misshandlung der Tiere im Drittland mit einbezogen werden. Mit den oben aufgeführten Punkten sollte die Verweigerung einer Genehmigung hinreichend begründet sein. Bitte beachten Sie hierzu auch die von Dr. Maisack und Dr. Rabitsch veröffentlichten Artikel im Amtstierärztlichen Dienst zur Beihilfestrafbarkeit von Amtsveterinären.⁷

⁵ Maisack, Christoph/Rabitsch, Alexander (2020): „Tiertransporte von Rindern und Schafen in Tierschutz-Hochrisikostaat gehen weiter“, Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 27. Jahrgang 1/2020

⁶ Terrestrial Animal Health Code, Chapter 7.5. "Slaughter of animals". Online abrufbar unter URL: https://www.oie.int/fileadmin/Home/eng/Health_standards/tahc/2018/en_chapitre_aw_slaughter.htm

⁷ Maisack, Christoph/Rabitsch, Alexander (2018): Zur Plausibilitätsprüfung nach Artikel 14 (1) a) ii) anlässlich der Genehmigung langer grenzüberschreitender Transporte in Drittstaaten. Online abrufbar unter URL: <https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/Zur%20Plausibilit%C3%A4tspr%C3%BCfung%20nach%20Art14%282%29.pdf>