

Presseinformation

Tierexporte per Schiff

Schiffsnotfall betrifft 8.000 Tiere

NGOs fordern Systemwechsel, um Qualtransporte per Schiff zu stoppen

Freiburg, 16. März 2022. Die Animal Welfare Foundation (AWF), Compassion in World Farming (CIWF) und Animals International (AI) haben beobachtet, wie ein altes, ehemaliges Frachtschiff mit knapp 8.000 Tieren an Bord auf See ersetzt werden musste. Unzureichende europäische Rechtsvorschriften und deren mangelhafte Umsetzung haben zur Folge, dass Tiere, die in Länder außerhalb der EU exportiert werden, regelmäßig länger leiden als üblich.

Am 23. Februar legte das Tiertransportschiff Spiridon II in Tarragona, Spanien, ab. Spanien ist eines der Hauptexportländer lebender Tiere in Europa. Etwa 300 Jungbullen aus Frankreich und Spanien sowie 7.600 Schafe aus Spanien waren an Bord. Der Zielhafen lag in Akaba, Jordanien.

Am 27. Februar traten Motorschäden auf. Die Reise wurde unterbrochen, und das Schiff verbrachte drei Tage nahe griechischer Häfen. Die Tiere auf europäischem Boden abzuladen, war keine Option: Sobald sie das Schiff betreten, dürfen sie die EU als sogenannte „Exporttiere“ nicht wieder betreten. Das hat oft tragische Folgen, wie bei den Odysseen der Karim Allah und der Elbeik Anfang 2021, als 2.600 Kälber und Rinder notgeschlachtet wurden.

Am 4. März wurde die Spiridon II schließlich nach Eleusis in Griechenland gebracht. Dort wurden die 8.000 Tiere mittels Rampe vom einen Schiff auf ein zweites, das Tiertransportschiff Adel I, verladen. Der Grund für dieses Manöver auf See war, dass der Hafen von Eleusis nicht für den Transport von Tieren in Drittländer zugelassen ist. Unabhängig von der Anzahl der Tiere ist auf solchen langen Fahrten kein_e Veterinär_in an Bord. Das war auch auf der Spiridon II der Fall. Es ist unklar, ob die Tiere nach zehn Tagen auf dem Schiff transportfähig für die Weiterfahrt nach Jordanien waren. Ebenso unklar ist, ob nicht transportfähige Tiere vor Ort notgetötet wurden.

Maria Boada-Saña, Tierärztin und Projektleiterin bei der AWF, kritisiert Lebendexporte auf dem Seeweg: *„Die derzeit in der EU verkehrenden Tiertransportschiffe wurden von Autofähren oder Frachtschiffen zu Tiertransportern umgebaut zu einem Zeitpunkt, als sie eigentlich hätten abgewrackt werden müssen, weil sie zu veraltet waren, um weiterzufahren. Es handelt sich um alte Schiffe, die unter dubiosen Flaggen fahren und schlecht konstruiert und gewartet sind. Diese Schiffe stellen ein großes Risiko für die Sicherheit der Tiere, der Besatzung und der Umwelt dar.“*

Dieses jüngste Ereignis reiht sich ein in eine lange Liste problematischer Lebendtierexporte. Und die Spiridon II ist nur eines unter zu vielen alten Schiffen, die viele Mängel aufweisen und während der Reise in unerwartete Schwierigkeiten geraten. NGOs haben wiederholt auf die zugrundeliegenden Probleme aufmerksam gemacht. Für Notfälle auf See gibt es keine unkomplizierte Lösung; sie führen zu längeren Transporten. Solange die zuständigen Behörden die Zuständigkeit für Schiffe, die den Hafen verlassen haben, verlieren, kann jeder unvorhergesehene Zwischenfall tragische Folgen haben, wie die Beispiele der Elbeik und Karim Allah zeigen. Statt Notbehelfen für jeden einzelnen Fall ist ein systematischer Lösungsansatz geboten.

NGOs haben aufgedeckt, dass bei Tierexporten auf dem Seeweg die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport nicht eingehalten werden kann. Dies zeigt einmal

mehr, dass die geltenden Rechtsvorschriften und das Urteil des Europäischen Gerichtshofs keinen wirklichen Schutz der Tiere während des gesamten Transports gewährleisten.

„Dieser jüngste Vorfall zeigt erneut die gravierenden Mängel bei Lebendtierexporten der EU. Die entsetzlichen Leiden, denen Tiere bei Lebendexporten ausgesetzt sind, und die häufigen mechanischen Probleme der Schiffe dürfen nicht unbeachtet bleiben. Wir fordern die EU-Kommission auf, in dieser Angelegenheit unverzüglich tätig zu werden. Die derzeitige Überarbeitung der EU-Tierschutzvorschriften bietet die perfekte Gelegenheit, diese Grausamkeit ein für alle Mal zu verbieten,“ so Olga Kikou, Vorsitzende von CIWF EU.

„Die Spiridon II verließ den Hafen von Eleusis am 8. März zur Reparatur. Die Tiere, die die stressige Reise bisher überlebt haben, kamen am 9. März in Jordanien an. Dort werden sie unter schockierenden und grausamsten Bedingungen geschlachtet, welche in der EU illegal sind,“ sagt Gabriel Paun von AI, der seit Jahren dokumentiert, wie aus der EU exportierte Tiere behandelt werden.

Weitere Informationen:

RAW-Filmmaterial der Schiffe im Hafen von Eleusis sowie weitere allgemeine Bilder, die den Handel mit Lebendexporttieren illustrieren, erhalten Sie auf Nachfrage.

Spiridon II

Das ehemalige Frachtschiff Spiridon II, das unter togolesischer Flagge fährt, wurde 2011 zu einem Tiertransportschiff umgebaut und ist heute 49 Jahre alt. Es wird von der Hafenstaatkontrolle Paris MoU als hochriskant eingestuft und steht auf dessen schwarzer Liste. Das Schiff wurde insgesamt acht Mal festgehalten, das letzte Mal 2020, hauptsächlich aufgrund baulicher Gegebenheiten. 29 Mängel wurden festgestellt. Die derzeitige Zulassung läuft dennoch bis 2024 und wurde von spanischen Behörden erteilt.

Adel I

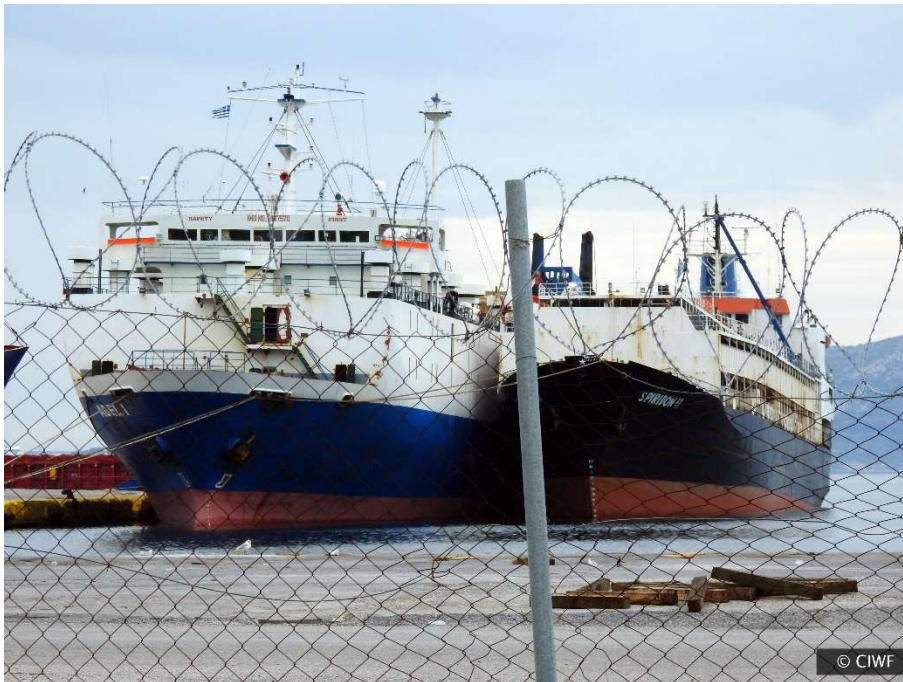
Das ehemalige Autotransportschiff Adel I, das unter jamaikanischer Flagge fährt, wurde 2017 zu einem Tiertransportschiff umgebaut und ist heute 41 Jahre alt. Seit 2010 wurde es drei Mal festgehalten. Die letzte Zulassung erfolgte durch kroatische Behörden läuft bis zum 4. März 2023.

ANIT-Abstimmung (Untersuchungsausschuss im Zusammenhang mit dem Schutz von Tieren beim Transport) am 20. January 2022

Am 20. Januar 2022 hat das Europäische Parlament über den Entschließungsantrag B9-0057/2022 des ANIT-Ausschusses abgestimmt. In seinen Empfehlungen:

- fordert der ANIT-Ausschuss Maßnahmen, die eine Umstellung auf den Handel mit Fleisch, Tierkörpern und genetischem Material ermöglichen, um damit den Seetransport lebender Tiere zu ersetzen;
- fordert der ANIT-Ausschuss die EU-Kommission nachdrücklich auf, die Bestimmungen über den Seetransport zu verbessern und zu präzisieren, insbesondere in Bezug auf Genehmigungsverfahren, die Definition und Bestimmung der Organisatoren und Transporteure sowie deren Pflichten, um eine klare Verantwortungskette und eine transparente Kommunikation zwischen Landwirten, Transporteuren und Tierärzten mit den zuständigen Behörden zu schaffen;

- fordert der ANIT-Ausschuss die Einführung abschreckender Maßnahmen, um im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) zu verhindern, dass tote Tiere im Meer oder auf Transportwegen entsorgt werden;
- hält der ANIT-Ausschuss die obligatorische Anwesenheit eines unabhängigen Veterinärmediziners während der Ruhezeiten in den offiziellen Stallungen sowie beim Be- und Entladen, insbesondere bei Langstreckentransporten, im Verhältnis zur Anzahl der Tiere für unerlässlich;
- fordert der ANIT-Ausschuss die Mitgliedstaaten auf, verbindliche Bestimmungen für Seetransporte einzuführen, die die Anwesenheit von Veterinärmedizinerinnen oder, als letztes Mittel, eines zertifizierten Experten mit entsprechenden Kenntnissen während der gesamten Dauer des Seetransports an Bord gewährleisten, um die Umsetzung der einschlägigen Tiergesundheits- und Tierschutznormen zu überprüfen und kranke oder verletzte Tiere auf Schiffen in kürzester Zeit zu versorgen sowie die Wasserversorgung und Fütterung der Tiere an ihre unmittelbaren Bedürfnisse anzupassen.



Ansprechpersonen:

Animals International

Gabriel Paun

EU Director

Enquiries@animalsinternational.org

Tel.: +43 664 1850 717

Compassion in World Farming EU

Olga Kikou

Head of CIWF EU

Olga.Kikou@ciwf.org

Tel.: +30 6972004963

Animal Welfare Foundation

Maria Boada-Saña

Project Manager Sea Transport

m.boada@awf-tsb.org

Tel.: +41 79 330 93 42