Ref. Ares(2023)1231467 - 20/02/2023

COMISSÃO EUROPEIA
DIREÇÃO-GERAL DA SAÚDE E DA SEGURANÇA DOS ALIMENTOS

Auditorias e análises no domínio da saúde e dos alimentos

DG(SANTE) 2022-7523

RELATÓRIO FINAL DE UMA AUDITORIA REALIZADA EM PORTUGAL ENTRE 14 DE MARÇO E 4 DE JULHO DE 2022 AVALIAR OS CONTROLOS DE BEM-ESTAR ANIMAL DURANTE O TRANSPORTE POR NAVIOS DE TRANSPORTE DE GADO PARA PAÍSES TERCEIROS

Resumo

O presente relatório descreve o resultado de uma auditoria realizada a Portugal, à distância entre 14 e 16 de março de 2022 e em 4 de julho de 2022 e no local em 20 e 21 de junho de 2022, no âmbito do programa de trabalho da Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos.

A auditoria tinha por objetivo avaliar a adequação e a eficácia das medidas em vigor destinadas a prevenir lesões ou sofrimentos desnecessários aos animais (bovinos, ovinos e caprinos) durante o transporte por navio de transporte de gado para países terceiros.

De um modo geral, Portugal possui um sistema muito bom que oferece garantias adequadas de que os controlos oficiais dos transportadores marítimos e dos navios de transporte de gado realizados antes do carregamento são adequados e eficazes para minimizar o risco de lesões ou sofrimentos desnecessários dos animais durante o transporte por navios de transporte de gado para países terceiros.

Os procedimentos documentados são adequados e pormenorizados e incluem muitas boas práticas para assegurar a correta execução dos requisitos em matéria de bem-estar dos animais. Além de apoiarem os controlos oficiais, também servem de orientação aos operadores do setor para que cumpram os requisitos e minimizem os riscos para o bem-estar dos animais durante a viagem e as operações no porto de saída.

A autoridade central competente identificou as funções e as responsabilidades dos organizadores das viagens e dos transportadores marítimos como essenciais para garantir o bem-estar dos animais durante o transporte por via marítima. A comunicação aberta e transparente com estes operadores favorece a correta compreensão dos requisitos. Esta, aliada aos controlos destinados a garantir planos de emergência adequados, oferece garantias adicionais de que os animais estão protegidos em caso de emergência durante o transporte por via marítima.

As autoridades competentes instituíram várias medidas destinadas a evitar tempos de espera longos no porto, facilitando o bom desenrolar das operações e eliminando a pressão sobre os veterinários oficiais que inspecionam os navios. Estas são complementadas por controlos no porto, para garantir que os animais são devidamente manuseados e estão aptos a prosseguir a viagem.

As inspeções a navios de transporte de gado são uma ferramenta eficiente para minimizar os problemas de bem-estar dos animais durante a viagem. Tal deve-se à competência dos veterinários oficiais que inspecionam estes navios, apoiados pelas autoridades marítimas e por inspetores marítimos independentes, à exaustividade dos controlos e ao tempo adequado dedicado à tarefa.

Portugal efetua controlos pormenorizados aos transportadores e navios autorizados/aprovados por outros Estados-Membros e que operem pela primeira vez a partir do seu território. Desta forma, garante que estes oferecem as mesmas garantias de bem-estar dos animais que os transportadores e navios autorizados/aprovados pelas autoridades competentes portuguesas.

As autoridades competentes adotam medidas de execução eficazes, proporcionadas e dissuasivas sempre que são detetados incumprimentos, nomeadamente ações destinadas a prevenir o transporte de animais em condições que não satisfaçam as normas exigidas em matéria de bem-estar dos animais. Esta atitude favorece a eliminação dos incumprimentos e contribui para a melhoria contínua das condições de transporte.

Índice

1 Introdução 4
2 Objetivos e âmbito de aplicação 4
3 Base jurídica 6
4 Contexto 6
5 Conclusões principais 8
6 Constatações sobre o quadro para os controlos oficiais 9
6.1 Política nacional e procedimentos documentados 9
6.2 Autorização dos transportadores que operam navios de transporte de gado 13
7 Constatações relativas aos controlos oficiais em matéria de proteção dos animais durante o transporte por navios de transporte de gado para países terceiros 16
7.1 Disposições no porto em matéria de prestação de cuidados aos animais 17
7.2 Controlos dos navios de transporte de gado 19
7.3 Controlos dos animais no porto 22
7.4 Comunicação e execução 23
8 Reunião de encerramento 26

ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES UTILIZADAS NO PRESENTE RELATÓRIO

Abreviatura	**Explicação**
Animais	Para efeitos do presente relatório, designa exclusivamente bovinos, ovinos e caprinos
DGAV	A autoridade central competente — a Direção-Geral de Alimentação e Veterinária
UE	União Europeia
Empresa ISM	Uma empresa responsável por operar navios em conformidade com o Código Internacional de Gestão da Segurança, a fim de garantir a segurança no mar e prevenir danos materiais, pessoais e ambientais
RCO	Regulamento (UE) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos controlos oficiais e outras atividades oficiais que visam assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos fitofarmacêuticos (Regulamento sobre os controlos oficiais)
Regulamento Transporte	Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins

1 INTRODUÇÃO

A auditoria foi realizada à distância entre 14 e 16 de março de 2022 e em 4 de julho de 2022 e no local em 20 e 21 de junho de 2022, no âmbito do programa de trabalho da Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos. Em 14 de março de 2022, realizou-se uma reunião inicial com as autoridades competentes. Nesta reunião, a equipa de auditoria confirmou os objetivos e o itinerário da auditoria e solicitou informações complementares para a realização satisfatória da mesma.

A equipa de auditoria era composta por um auditor da Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos e um observador da Agência Europeia da Segurança Marítima. Juntou-se à equipa de auditoria, para a componente no local, um perito nacional de um Estado-Membro da União Europeia (UE). A equipa de auditoria foi acompanhada, ao longo de todo o processo de auditoria, por representantes da autoridade central competente, a Direção-Geral de Alimentação e Veterinária (a seguir designada por DGAV).

2 OBJETIVOS E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A auditoria tinha por objetivo avaliar a adequação e a eficácia das medidas em vigor destinadas a prevenir lesões ou sofrimentos desnecessários aos animais (bovinos, ovinos e caprinos) durante o transporte por navio de transporte de gado para países terceiros.

Concretamente, a auditoria procurou identificar as medidas tomadas pelas autoridades competentes, pelos transportadores e pelas autoridades marítimas/portuárias para permitir o bom funcionamento da exportação de animais vivos, garantindo simultaneamente um nível satisfatório de proteção dos animais em causa.

O âmbito da auditoria incluía:

- a política nacional em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte por via marítima para países terceiros,
- a autorização dos transportadores marítimos que operam navios de transporte de gado,
- os controlos nos pontos de saída dos animais e dos navios de transporte de gado,
- as disposições aplicadas nesses pontos de saída, nomeadamente para dar prioridade ao transporte de animais e, se necessário, prestar-lhes cuidados,
- as ações adotadas em consequência do acima exposto, nomeadamente:
  - ações adotadas pela autoridade competente ou pela pessoa responsável pelos animais para proteger o bem-estar dos animais em caso de incumprimento,
  - medidas destinadas a garantir que as sanções são aplicadas e que são eficazes, proporcionadas e dissuasivas,
  - comunicação com outros Estados-Membros,
  - comunicação com as autoridades competentes dos países de destino;
- as autoridades marítimas/portuárias.

O âmbito da auditoria excluía a aprovação dos navios de transporte de gado e os controlos de veículos rodoviários.

Os critérios de auditoria foram os principais requisitos jurídicos e os planos e procedimentos

das autoridades competentes indicados a seguir:

- o Regulamento (UE) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos controlos oficiais e outras atividades oficiais que visam assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos fitofarmacêuticos (Regulamento sobre os controlos oficiais, a seguir designado por «RCO»),
- o Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins (a seguir designado por «Regulamento Transporte»),
- o Regulamento (CE) n.º 1255/97 relativo aos critérios comunitários exigidos nos pontos de paragem e que adapta a guia de marcha prevista no anexo da Diretiva 91/628/CEE,
- os procedimentos operacionais das autoridades competentes.

Além dos critérios acima referidos, a auditoria analisou o impacto do «Documento de rede sobre navios de transporte de gado», um documento de referência acordado e elaborado pela Rede de Pontos de Contacto Nacionais dos Estados-Membros sobre o bem-estar dos animais durante o transporte[1]. Embora não constitua uma norma de auditoria e não seja juridicamente vinculativo, este documento contém orientações acordadas complementares aos requisitos jurídicos enumerados acima.

Tendo em vista estes objetivos, a equipa de auditoria participou nas seguintes reuniões à distância:

Reuniões			**Observações**
Autoridade competente	Central	3	Incluindo as reuniões de abertura e de encerramento.
	Outra	1	Reunião com os representantes das autoridades regionais competentes envolvidas nos controlos do bem-estar dos animais nos portos de saída.
Outras reuniões		1	Reunião com um representante da inspeção pelo Estado do porto.

Além disso, a equipa de auditoria realizou as seguintes visitas no local:

Reuniões			**Observações**
Autoridade competente	Central	1	Inclusive para avaliar a documentação dos controlos.
Visitas a outros locais			
Porto de saída		1	Inspeção antes do carregamento de um navio de transporte de gado, incluindo uma reunião com o comandante do navio e o organizador da viagem.

[1] O «Documento de rede sobre navios de transporte de gado», atualizado pela última vez em janeiro de 2020, está disponível na maioria das línguas da UE. Está disponível ao público em: https://circabc.europa.eu/w/browse/9ce640ae-0bae-4e3b-8d8d-d2310ef5fc06.

3 BASE JURÍDICA

A auditoria foi realizada nos termos das disposições gerais da legislação da UE, em especial dos artigos 116.º, 117.º e 119.º do RCO. No anexo 1 são apresentadas todas as referências jurídicas. Os atos jurídicos citados no presente relatório referem-se, quando aplicável, à última versão alterada.

4 CONTEXTO

A Estratégia do Prado ao Prato da Comissão[2], que está no cerne do Pacto Ecológico Europeu, reconhece a necessidade de melhorar o bem-estar dos animais e a aplicação das regras da UE em vigor em matéria de bem-estar dos animais. Esta ambição reflete-se na declaração de missão da Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, que declara ter por objetivo «proteger a saúde e o bem-estar dos animais de criação».

Em 2020, a Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos publicou um relatório de síntese [DG(SANTE)2019-6835] sobre o bem-estar dos animais exportados por via marítima. Esse relatório baseia-se nas auditorias da Comissão realizadas entre 2018 e 2020. Apresenta uma panorâmica dos principais pontos fortes e fracos dos sistemas dos Estados-Membros para proteger o bem-estar dos animais de criação da UE durante o seu transporte para países terceiros em que uma parte da viagem implique a utilização de navios destinados ao transporte de animais vivos:

https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137.

A Comissão dirigiu recomendações aos Estados-Membros auditados durante esse período no sentido de corrigirem as lacunas nos procedimentos, contribuindo desse modo para a correta aplicação e execução dos controlos oficiais.

Acontecimentos recentes indicam que esta melhoria esperada ainda não se concretizou:

- em dezembro de 2020, as autoridades turcas recusaram-se a descarregar mais de 2 000 bovinos de dois navios de transporte de gado. Ambas as recusas de autorização do descarregamento deveram-se a questões não relacionadas com os requisitos de bem-estar dos animais. Não obstante, um exame subsequente revelou que:
    - a transportadora de um dos navios não estava autorizada ao abrigo das regras da UE em matéria de bem-estar dos animais,
    - um dos navios apresentava insuficiências no que diz respeito aos requisitos da UE em matéria de bem-estar dos animais que não tinham sido detetadas pelas autoridades competentes antes do carregamento.

  Estes problemas contribuíram, em conjunto, para a morte de mais de 200 animais durante mais de três meses no mar (enquanto os exportadores tentavam encontrar um destino alternativo), após o que todos os restantes animais foram submetidos a eutanásia.

- quando o canal de Suez foi bloqueado em março de 2021, as autoridades europeias e egípcias tiveram de intervir para fornecer alimentos aos animais a bordo de vários navios de transporte de gado que se encontravam bloqueados à entrada do canal,

[2] https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/farm-fork-strategy_en

porque os transportadores, alegadamente, não dispunham de planos de emergência para uma situação daquela natureza.

Esta é a primeira de uma série de quatro auditorias. Não foram realizadas previamente quaisquer auditorias da Comissão em Portugal especificamente relacionadas com o bem-estar dos animais durante o transporte por navios de transporte de gado.

Existem dois pontos de saída da UE em Portugal onde os animais são transferidos para navios de transporte de gado. Os animais exportados a partir destes portos provêm exclusivamente de explorações agrícolas portuguesas situadas a menos de três horas do porto. Portugal começou a exportar animais (bovinos e ovinos) por navio de transporte de gado em 2015, principalmente para Israel. Estas trocas comerciais têm vindo a aumentar de forma constante (de 395 109 animais exportados em 2019 para 559 751 em 2021).

	2019	**2020**	**2021**
Navios carregados	52	53	68
Bovinos	71 371	100 393	128 502
Ovinos e caprinos	323 738	315 113	431 249

O perfil de país de Portugal descreve a estrutura das autoridades competentes e a organização dos controlos oficiais em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte. Está disponível em:

https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/country_profiles/details.cfm?co_id=PT.

5 CONCLUSÕES PRINCIPAIS

1. O sistema de controlos oficiais dos transportadores marítimos e dos navios de transporte de gado realizados antes do carregamento é adequado e eficaz para minimizar o risco de lesões ou sofrimentos desnecessários dos animais durante o transporte por navios de transporte de gado para países terceiros.
2. A DGAV mantém ativamente uma comunicação aberta e transparente com os transportadores e os organizadores. Esta comunicação facilita a compreensão mútua das regras e ajuda a garantir o bem-estar dos animais durante o transporte por via marítima.
3. Os procedimentos documentados são adequados e pormenorizados e incluem muitas boas práticas para assegurar a correta execução dos requisitos em matéria de bem-estar dos animais. Além de apoiarem os controlos oficiais, também servem de orientação para que os operadores do setor cumpram os requisitos. Todos estes fatores contribuem para minimizar os riscos para o bem-estar dos animais durante a viagem e as operações no porto de saída.
4. A DGAV identificou as funções e as responsabilidades dos organizadores das viagens e dos transportadores marítimos como essenciais para garantir o bem-estar dos animais durante o transporte por via marítima. Os procedimentos e controlos destinados a garantir planos de emergência adequados contribuem para diminuir a probabilidade de problemas de bem-estar dos animais em caso de atrasos durante o carregamento ou de circunstâncias imprevistas durante a viagem.
5. Os veterinários oficiais que inspecionam navios de transporte de gado são competentes e estão cientes dos seus limites técnicos. Baseiam-se, na medida do necessário, na boa colaboração com as autoridades marítimas e recorrem a inspetores marítimos independentes, que os apoiam nos seus controlos dos navios de transporte de gado. Desta forma, a inspeção dos navios pode ser um instrumento eficiente para garantir requisitos estruturais adequados para proteger o bem-estar dos animais durante a viagem. A colaboração com as autoridades marítimas não está, porém, formalizada, reduzindo as garantias de que não sofrerá alterações no futuro.
6. As autoridades verificam pormenorizadamente os transportadores e os navios autorizados/aprovados por outros Estados-Membros e que operem pela primeira vez a partir de Portugal. Desta forma, garantem que estes oferecem as mesmas garantias de bem-estar dos animais que os transportadores e navios autorizados/aprovados pela DGAV.

7. Os controlos das autoridades regionais competentes no porto garantem que os animais são devidamente manuseados e estão aptos a prosseguir a viagem.
8. As autoridades competentes mantêm registos adequados dos controlos efetuados, garantindo que todos os requisitos jurídicos em matéria de proteção dos animais durante o transporte foram verificados em controlos anteriores.
9. As autoridades competentes adotam medidas de execução eficazes, proporcionadas e dissuasivas sempre que são detetados incumprimentos. Sempre que necessário, adotam medidas coercivas firmes em relação aos navios de transporte de gado e aos transportadores marítimos, a fim de impedir o transporte de animais em condições que não cumpram os requisitos pertinentes em matéria de bem-estar dos animais.

6 CONSTATAÇÕES SOBRE O QUADRO PARA OS CONTROLOS OFICIAIS

Os pontos fortes do quadro são a existência de procedimentos documentados apropriados, completos e pormenorizados, incluindo uma série de boas práticas, para apoiar os controlos oficiais e ajudar os operadores do setor a cumprir os requisitos em matéria de bem-estar dos animais, por um lado, e, por outro lado, a abertura e a transparência da DGAV perante os transportadores e organizadores das viagens.

Além disso, existe uma boa colaboração entre as autoridades marítimas e a DGAV, que as apoia na inspeção dos navios de transporte de gado. A colaboração não está formalizada, reduzindo as garantias de que não sofrerá alterações no futuro.

A DGAV identificou como pontos críticos para assegurar o bem-estar dos animais os planos de emergência dos transportadores, os procedimentos operacionais e as competências e conhecimentos da tripulação no que diz respeito a esses planos e procedimentos. Estabeleceu requisitos pormenorizados relativos a estes três pontos críticos e, ao autorizar os transportadores, realiza controlos exaustivos a respeito dos mesmos para minimizar os riscos para o bem-estar dos animais durante o transporte por via marítima. Os transportadores autorizados por outros Estados-Membros e que operem a partir de Portugal pela primeira vez são sujeitos a controlos semelhantes, de modo a assegurar que oferecem as mesmas garantias quanto à proteção dos animais exportados a partir de Portugal por via marítima.

6.1 POLÍTICA NACIONAL E PROCEDIMENTOS DOCUMENTADOS

As funções estãodistribuídas de forma clara entre as autoridades competentes.

1. A unidade de bem-estar dos animais da DGAV é responsável por avaliar e emitir autorizações aos transportadores e por inspecionar os navios de transporte de gado antes da aprovação e do carregamento dos animais.

2. As autoridades regionais competentes são responsáveis pela realização de controlos do bem-estar dos animais no porto, nomeadamente no que diz respeito ao seu manuseamento durante as operações de carregamento e descarregamento.

3. O plano anual de controlo do bem-estar animal da DGAV indica que devem ser realizados controlos oficiais do bem-estar dos animais em todas as operações de exportação. Estes controlos incluem: inspeções a todos os navios e veículos rodoviários; supervisão durante o carregamento e o manuseamento dos animais no porto; controlos dos animais e da documentação que os acompanha; e supervisão da execução dos planos de emergência, se necessário.

Os procedimentos documentados estão completos.

4. Os procedimentos documentados para os controlos oficiais (exigidos pelo artigo 12.º, n.º 1, do RCO) incluem: um documento de orientação (Exportação de animais vivos — Requisitos para a exportação de animais vivos); uma lista de verificação única para aprovação de navios e controlos antes do carregamento; e o manual para o controlo do transporte rodoviário de animais. Estes procedimentos abrangem todos os requisitos pertinentes do Regulamento Transporte.

5. O manual para o controlo do transporte rodoviário de animais inclui:

   - instruções para controlos no porto de que os animais estão aptos a prosseguir a viagem (tal como referido no artigo 21.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento Transporte),
   - um modelo de relatório para registar o resultado dos controlos efetuados no porto, nomeadamente sobre a aptidão dos animais e o seu manuseamento (ver também a constatação 38).

6. O documento de orientação:

   - contém orientações e instruções pormenorizadas para as autorizações dos transportadores, a aprovação dos navios de transporte de gado e os controlos antes do carregamento de um navio de transporte de gado,
   - baseia-se no «Documento de rede sobre navios de transporte de gado» e na experiência da DGAV na realização de controlos oficiais ao bem-estar dos animais durante o transporte por navio de transporte de gado,
   - visa também orientar o setor no cumprimento dos requisitos do Regulamento Transporte e na organização e no planeamento de uma viagem por via marítima. A DGAV traduziu-o para inglês, a pedido dos organizadores das viagens, para ajudar as partes interessadas não portuguesas (principalmente transportadores marítimos e compradores) a compreender os requisitos,

- especifica o que os procedimentos operacionais e os planos de emergência dos transportadores devem abranger (ver também a secção 6.2). Os transportadores também têm de manter registos de: mortalidade, morbilidade, temperaturas e parâmetros ambientais,
- define os prazos para a entrega de pedidos e informações específicos à DGAV para permitir uma viagem harmoniosa e, ao mesmo tempo, dar às autoridades competentes o tempo necessário para avaliar as informações fornecidas. Desta forma, elimina-se a pressão temporal exercida sobre as autoridades competentes durante a realização dos controlos,
- requer que os organizadores das viagens disponham de procedimentos para os manuseadores no porto e planos de emergência para as emergências no porto (ver também as constatações 20 e 21), nomeadamente para capturar animais em caso de fuga. Estes procedimentos não são exigidos pelo Regulamento Transporte e são considerados boas práticas. O «Documento de rede sobre navios de transporte de gado» também aconselha os organizadores das viagens a terem planos de emergência.

7. A DGAV mantém ativamente debates abertos e transparentes com os organizadores das viagens e os transportadores marítimos para deixar muito claro o que se espera deles e quais são as suas responsabilidades. Além disso, a DGAV reúne-se com estas partes interessadas para:
   - as lembrar das suas tarefas e responsabilidades,
   - apresentar e debater pontos críticos e soluções para lhes dar resposta,
   - apresentar e esclarecer atualizações do documento de orientação.

A DGAV e as autoridades marítimas possuem um acordo de cooperação informal.

8. A DGAV consulta as autoridades marítimas (inspeção pelo Estado do porto no seio da Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos) conforme necessário, por exemplo em caso de dúvidas sobre o sistema de esgotos dos navios, o sistema de deteção de incêndios e alarme a bordo, e a estabilidade do navio, e solicita a sua colaboração para inspecionar navios de maior risco (navios relativamente aos quais a DGAV tenha detetado anteriormente incumprimentos ou recebido notificações de incumprimentos de outros Estados-Membros ou de Israel). Esta colaboração não é formalizada, por exemplo através de um acordo de cooperação. Não obstante, tanto a DGAV como o representante da inspeção pelo Estado do porto com quem a equipa de auditoria se reuniu indicaram existir uma excelente cooperação entre ambas as partes.

9. O representante da autoridade marítima com quem a equipa de auditoria se reuniu também indicou que, quando um navio de transporte de gado faz escala num porto português para carregar animais pela primeira vez, a autoridade marítima verifica os registos do navio e partilha com a DGAV

quaisquer informações sobre o resultado da inspeção pelo Estado do porto que possam ser importantes para o bem-estar dos animais.

10. A DGAV elaborou ferramentas simples (folhas de Excel) para facilitar a verificação de algumas das informações apresentadas pelos organizadores das viagens para a inspeção dos navios de transporte de gado antes do carregamento (densidade de ocupação prevista em cada cela e a quantidade de alimento, camas e água necessárias para a viagem; ver também as constatações 26 e 28).

6.2 AUTORIZAÇÃO DOS TRANSPORTADORES QUE OPERAM NAVIOS DE TRANSPORTE DE GADO

Portugal apenas autoriza empresas ISM como transportadores marítimos.

O sistema de autorização de transportadores marítimos inclui várias boas práticas.

11. A DGAV apenas autoriza empresas ISM (responsáveis por operar navios em conformidade com o Código Internacional de Gestão da Segurança, a fim de garantir a segurança no mar e prevenir danos materiais, pessoais e ambientais) como transportadores marítimos. Esta boa prática está descrita no «Documento de rede sobre navios de transporte de gado».

12. No que diz respeito às autorizações dos transportadores marítimos, o documento de orientação fornece uma lista de documentos que devem ser apresentados juntamente com o pedido de autorização do transportador. Estes incluem:

    - no caso dos transportadores marítimos de países terceiros que solicitem uma autorização, um acordo assinado com o seu representante em Portugal (em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento Transporte). Embora não seja mencionado no documento de orientação, a DGAV referiu que o acordo assinado deve indicar a sua duração e o compromisso do transportador e do seu representante de notificar a DGAV de quaisquer alterações ao acordo ou da sua rescisão antecipada,

    - o plano de emergência (em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, alínea b), subalínea iv), do Regulamento Transporte), nomeadamente para situações de: avaria de equipamento ou atrasos durante a viagem marítima; recusa em descarregar animais no país terceiro de destino; condições meteorológicas ou marítimas desfavoráveis; redução de 10 % da densidade de ocupação se se previr que as temperaturas excedam os 30 °C. Esta é considerada uma boa prática.

    - os procedimentos operacionais do transportador marítimo (em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Transporte) para o tratamento dos animais, que devem abranger: o seu manuseamento; práticas de alimentação e abeberamento dos animais; o fornecimento de camas; a definição de parâmetros ambientais adequados para os animais e respetiva monitorização (incluindo a concentração de amoníaco); e a prestação de cuidados de emergência aos animais, incluindo procedimentos de abate de emergência. Esta é considerada uma boa prática.

13. Os controlos para a autorização dos transportadores centram-se nos planos de emergência e nos procedimentos operacionais do transportador. A DGAV indicou que também avalia a competência da tripulação (como referido no artigo 10.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento Transporte) e o seu conhecimento sobre os procedimentos do transportador.

14. Além disso, a DGAV organiza cursos de formação para a tripulação do navio:

- como condição para a concessão da autorização do transportador, a DGAV pode exigir que a tripulação faça esta formação, dependendo da sua avaliação da adequação da competência da tripulação,
- a DGAV indicou que cada curso tem em conta os procedimentos pertinentes dos próprios transportadores,
- a DGAV informou a equipa de auditoria de que alguns transportadores lhe pediram voluntariamente que ministrasse esta formação à sua tripulação.

15. A DGAV indicou que a duração da autorização do transportador pode ser inferior a cinco anos, dependendo do historial conhecido do transportador (como referido no artigo 11.º, n.º 3, do Regulamento Transporte).

A DGAV realiza controlos adicionais dos transportadores autorizados que operem a partir de Portugal pela primeira vez.

16. Na data de início da auditoria, apenas uma das autorizações dos transportadores marítimos emitidas pela DGAV ainda era válida. Os restantes transportadores marítimos que efetuam carregamentos de animais nos portos portugueses são autorizados por outros Estados-Membros.
17. Os transportadores autorizados por outro Estado-Membro e que façam escala em Portugal para carregar animais pela primeira vez estão sujeitos a um controlo adicional pela DGAV, em conformidade com o artigo 15.º do Regulamento Transporte. Neste controlo adicional, a DGAV verifica a conformidade do operador com os requisitos aplicáveis aos transportadores enumerados nos artigos 10.º e 11.º do Regulamento Transporte. Este tipo de controlo também garante à DGAV que estes transportadores cumprem as mesmas normas que os autorizados em Portugal.

Os transportadores marítimos autorizados por Portugal possuem planos de emergência adequados, incluindo ações a adotar caso não seja possível descarregar os animais no porto de chegada.

18. A DGAV indicou que realiza reuniões com os transportadores marítimos para tentar identificar e resolver potenciais problemas antes da autorização ou, no caso dos transportadores autorizados por outro Estado-Membro, antes de começarem a operar a partir dos portos portugueses.
19. A equipa de auditoria analisou o plano de emergência de um dos transportadores autorizados pela DGAV:
    - este incluía ações de emergência adequadas para todas as emergências enumeradas no documento de orientação (ver também a constatação 12) e para outras emergências, como a gestão de animais agressivos, bem como o registo destes acontecimentos e da forma como foram resolvidos,
    - relativamente a algumas das possíveis emergências abrangidas, o plano de emergência também descrevia ações preventivas que são adotadas para reduzir o risco de ocorrência das mesmas.

7 CONSTATAÇÕES RELATIVAS AOS CONTROLOS OFICIAIS EM MATÉRIA DE PROTEÇÃO DOS ANIMAIS DURANTE O TRANSPORTE POR NAVIOS DE TRANSPORTE DE GADO PARA PAÍSES TERCEIROS

Os pontos fortes são: requisitos adicionais para os organizadores das viagens; disposições adequadas para minimizar os tempos de espera no porto e cuidar dos animais em caso de atrasos inesperados ou outros acontecimentos; controlos documentais e físicos completos, eficazes e transporte de gado por uma equipa de inspeção competente antes de os animais poderem ser carregados, bem como controlos adequados dos animais no porto; a execução de medidas eficazes, proporcionadas e dissuasivas sempre que são detetados incumprimentos; e uma boa comunicação com o país terceiro de destino, para obter reações oficiais sobre as condições dos animais no porto de chegada. Estes pontos fortes oferecem garantias adicionais de que os animais são transportados por via marítima de uma forma que não lhes cause lesões ou sofrimentos desnecessários.

A DGAV reconheceu que a função e a responsabilidade dos organizadores das viagens são essenciais para garantir a proteção dos animais durante a viagem. Os organizadores que operam em Portugal dispõem de planos de emergência adequados em caso de atrasos inesperados e outros acontecimentos no porto e planeiam corretamente a chegada gradual de animais ao porto para evitar longos tempos de espera durante o carregamento no navio, contribuindo dessa forma para assegurar o bem-estar dos animais durante o transporte por navio de transporte de gado.

A DGAV realiza uma inspeção mais aprofundada aos navios aprovados por outros Estados-Membros e que operem a partir de Portugal pela primeira vez, a fim de garantir que oferecem as mesmas garantias de bem-estar dos animais que os navios de transporte de gado aprovados em Portugal.

7.1 DISPOSIÇÕES NO PORTO EM MATÉRIA DE PRESTAÇÃO DE CUIDADOS AOS ANIMAIS

Os organizadores têm de ter planos de emergência para eventuais situações de emergência que possam ocorrer no porto de carregamento, nomeadamente atrasos inesperados.

20. De acordo com o documento de orientação, os planos de emergência dos organizadores também devem identificar estabelecimentos próximos do porto (distância máxima de 1 hora) onde os animais possam ser descarregados e repousar caso o carregamento num navio sofra um atraso superior a 4 horas. Estes estabelecimentos devem estar registados na DGAV e o organizador deve apresentar um acordo assinado com o operador do estabelecimento para utilizar as instalações neste tipo de situações de emergência.

21. A equipa de auditoria examinou uma amostra dos planos de emergência dos organizadores. Estes planos de emergência:

    - descrevem os métodos de captura e cuidado dos animais que fogem, inclusive no caso de um animal cair ao mar,
    - identificam um ou mais estabelecimentos registados para o descarregamento e o cuidado dos animais em caso de atraso no carregamento. Todos os estabelecimentos estão situados a menos de uma hora de distância do porto,
    - identificam veículos de transporte e condutores de substituição em caso de emergência (avarias, etc.),
    - descrevem como cuidar dos animais que não estejam aptos para prosseguir a viagem.

Os organizadores das viagens devem planear a chegada gradual dos veículos ao porto para evitar filas.

22. O organizador da viagem deve programar a chegada gradual dos camiões ao porto para evitar tempos de espera desnecessariamente longos durante o carregamento no navio. Esta disposição foi também confirmada no local durante a auditoria. O organizador da viagem deve apresentar este plano cinco dias úteis antes do carregamento, juntamente com a restante documentação pré-carregamento. Desta forma, evitam-se tempos de espera desnecessariamente longos no porto durante o carregamento e os funcionários responsáveis pela inspeção têm a oportunidade de examinar este documento antecipadamente, sem qualquer pressão de tempo.

Os animais saem das explorações de origem só depois de a DGAV confirmar que podem ser carregados no navio.

23. A DGAV indicou que os estabelecimentos de origem dos animais não se situam a mais de 3 horas e meia dos portos. As autoridades locais competentes não permitem que os animais saiam destes estabelecimentos até que a DGAV os informe do resultado positivo do controlo pré-carregamento. Esta disposição foi verificada no local durante a auditoria. Evita tempos de espera desnecessários no porto e elimina a pressão, observada noutros Estados-Membros anteriormente auditados, exercida sobre os funcionários que inspecionam o navio antes do carregamento.

24. A DGAV indicou que, quando as autoridades marítimas efetuam uma inspeção pelo Estado do porto (ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho), fazem-no ao mesmo tempo que a inspeção de bem-estar dos animais antes do carregamento. Desta forma, a DGAV pode saber imediatamente se o navio não passou na inspeção pelo

Estado do porto. Nestes casos, os animais não podem sair dos estabelecimentos de origem até que as autoridades marítimas declarem que o navio passou na inspeção.

7.2 CONTROLOS DOS NAVIOS DE TRANSPORTE DE GADO

25. O documento de orientação contém uma lista de todos os (26) documentos que os organizadores têm de apresentar à DGAV quando a notificam da sua intenção de carregar um navio. Estes documentos, que a equipa de auditoria também verificou no local durante a auditoria, devem ser fornecidos com cinco dias de antecedência e incluem:

- o plano de emergência do organizador (ver também as constatações 20 e 21),
- uma lista de todos os meios de transporte, os respetivos números de aprovação e os condutores. A DGAV verifica, numa base de dados central, se as certificações ainda são válidas,
- um plano para a chegada gradual dos veículos ao porto (ver também a constatação 22),
- as previsões meteorológicas para a viagem marítima (conforme mencionado no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento Transporte),
- planos que descrevam a planta do navio e os seus equipamentos (sistemas de água, drenagem, ventilação e iluminação), para permitir à DGAV identificar eventuais alterações e calcular corretamente a densidade de ocupação em cada cela,
- o plano de estiva para alimentação, água, materiais de cama e distribuição dos animais no navio,
- a licença de exportação para garantir que os animais serão aceites no país de destino (além da certificação sanitária). Esta é considerada uma boa prática,
- a lista de medicamentos e alimentos medicamentosos para animais a bordo, bem como registos dos medicamentos administrados. Estes controlos são efetuados para garantir o cumprimento dos requisitos de Israel, evitando o risco de os animais não serem aceites no porto de destino.

A DGAV realiza controlos adicionais para reduzir o risco de os animais não serem aceites no porto de destino.

26. Existe alguma flexibilidade no prazo para a apresentação de alguns dos documentos, a fim de ter em conta alterações inesperadas dos planos dos organizadores: podem ser efetuadas modificações significativas até dois dias antes do carregamento e pequenas modificações de última hora. Esta situação foi confirmada no local, quando o organizador teve de substituir alguns animais da remessa devido a questões não relacionadas com o bem-estar dos animais. Os veterinários oficiais utilizaram uma das ferramentas informáticas para verificar rapidamente que as modificações efetuadas ao plano de carregamento respeitavam as densidades máximas de ocupação permitidas pelo anexo I, capítulo VII, do Regulamento Transporte.

27. O organizador deve apresentar uma cópia do original da licença de exportação, bem como a respetiva tradução (geralmente em inglês). A DGAV utiliza esta licença também para verificar se o organizador está a carregar os números e categorias corretos de animais que podem ser exportados. Desta forma, reduz o risco de o navio ser recusado no porto de destino.

A DGAV realiza um controlo documental pormenorizado para garantir que a viagem é planeada de forma correta.

28. A DGAV recolhe os recibos da balança de pesagem da palha (para alimentação e camas) e dos alimentos para animais concentrados carregados no navio. Estes são utilizados para verificar, com o auxílio de uma das ferramentas informáticas, se são carregados materiais de cama e alimentos para animais suficientes no navio para a viagem prevista (em conformidade com o anexo I, capítulo IV, secção 2, do Regulamento Transporte).

29. No que diz respeito às densidades de ocupação:

    - a DGAV exige que 10 % do espaço em cada convés seja utilizado como cela hospitalar. Esta boa prática está incluída no «Documento de rede sobre navios de transporte de gado»,
    - a DGAV efetua uma avaliação aprofundada das densidades de carga, até à densidade de cada cela, com o auxílio de uma das suas ferramentas informáticas,
    - os recibos da balança são utilizados para verificar se a estimativa do organizador da densidade de ocupação era realista (tal como previsto no artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento Transporte). Se o peso efetivo dos animais carregados exceder a estimativa do organizador em 5 % ou mais, a DGAV aumenta a estimativa desse organizador em 5 % no carregamento seguinte. Esta é considerada uma boa prática.

30. Quando mais do que um organizador de viagens estiver envolvido no carregamento de um navio, a DGAV exige que estes nomeiem um organizador principal para garantir a correta coordenação e planeamento da viagem e as operações de carregamento (em conformidadecom o artigo 5.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento Transporte).

Esta boa prática está descrita no «Documento de rede sobre navios de transporte de gado». O principal organizador da viagem deve estar presente no porto para a inspeção do navio antes do carregamento. Tal foi confirmado durante a parte da auditoria efetuada no local.

Os veterinários oficiais são competentes.

31. Os veterinários oficiais na DGAV são competentes (em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, do RCO) e estão cientes dos seus limites técnicos. Além da sua colaboração com as autoridades marítimas (ver também as constatações 8 e 9), podem exigir investigações por inspetores marítimos independentes acreditados pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ) sempre que suspeitem que determinados equipamentos do navio (ventilação, sistemas de drenagem, etc.) não estão a funcionar corretamente (ver também a constatação 34).

Os controlos oficiais dos navios de transporte de gado são completos, eficientes e eficazes.

32. A equipa de auditoria assistiu à inspeção antes do carregamento de um navio de transporte de gado (em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento Transporte):

- esta inspeção é realizada em todos os navios de transporte de gado aprovados pela DGAV ou pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros,
- a inspeção é realizada em inglês, porque a maioria dos capitães dos navios e das suas tripulações não têm um bom domínio da língua portuguesa,
- esta inspeção é exaustiva e abrange todos os requisitos aplicáveis do Regulamento Transporte. Os veterinários oficiais verificaram que todos os sistemas enumerados no anexo I, capítulo IV, secção 1, do Regulamento Transporte estavam em bom estado de funcionamento, incluindo: ventilação, drenagem, bebedouros, sistema de alimentação e respetivos alarmes.
- os veterinários oficiais exigem que todos os ventiladores sejam ligados durante a inspeção. Desta forma, podem verificar se estão a funcionar e avaliar a adequação do fluxo de ar nos conveses, já que os ventiladores podem funcionar como ventoinhas ou extratores,
- os veterinários oficiais verificam cerca de 10 % dos bebedouros automáticos,
- os veterinários oficiais inspecionaram ainda os silos de alimentação e verificaram que as correias que transportam os alimentos para os conveses estavam a funcionar corretamente,
- as rampas de carregamento também foram verificadas no âmbito desta inspeção. A DGAV indicou que é prestada especial atenção à altura das paredes laterais e à fixação das rampas ao pavimento e às laterais do navio, visto que, de outra forma, existe o risco de ferimento ou fuga dos animais,

- os veterinários oficiais identificaram alguns incumprimentos menores e formularam pedidos verbais para que fossem corrigidos. A tripulação do navio corrigiu estas insuficiências antes de a inspeção continuar (cercas em falta para os ovinos em algumas celas, falta de manutenção em alguns bebedouros, avaria num ventilador adicional num dos conveses),
- o resultado da inspeção foi registado na lista de verificação.

A DGAV realiza controlos adicionais dos navios de transporte de gado aprovados que efetuem o carregamento de animais em Portugal pela primeira vez.

33. Quando um navio de transporte de gado aprovado por outro Estado-Membro faz escala num porto português pela primeira vez para carregar animais, a DGAV efetua a inspeção antes do carregamento descrita no n.º 32 *supra* e um controlo adicional em conformidade com o artigo 15.º do Regulamento Transporte. O objetivo deste controlo adicional é verificar se o navio ainda cumpre os requisitos do anexo I, capítulo IV, secção 1, do Regulamento Transporte. Este controlo adicional também garante à DGAV que estes navios cumprem as mesmas normas que os aprovados em Portugal.
34. A DGAV indicou que houve casos em que estes controlos dos navios de transporte de gado aprovados por outros Estados-Membros resultaram na deteção de incumprimentos. Num destes casos, examinado pela equipa de auditoria, a área de superfície útil indicada no certificado de aprovação do navio era superior à área de superfície efetivamente disponível. Esta situação foi confirmada por uma investigação realizada por um inspetor marítimo independente. A DGAV notificou tanto o Estado-Membro responsável (tal como exigido pelo artigo 26.º, n.º 2, do Regulamento Transporte), que, até à data da auditoria, não tinha adotado quaisquer medidas corretivas, como o transportador (tal como exigido pelo artigo 13.º, n.º 2, do RCO).

7.3 CONTROLOS DOS ANIMAIS NO PORTO

As autoridades regionais competentes verificam se os animais que chegam ao porto estão aptos a prosseguir a viagem.

35. As instalações no porto visitadas pela equipa de auditoria permitem o correto manuseamento dos animais e a sua separação se um animal não estiver apto a prosseguir a viagem. A DGAV indicou que existem instalações semelhantes no outro porto.
36. Os representantes da autoridade regional competente com quem a equipa de auditoria se reuniu indicaram que são muito raros os casos de animais não aptos, graças às curtas distâncias das explorações de origem até ao porto.
37. A DGAV exige que os manuseadores no porto recebam formação (tal como exigido pelo artigo 3.º, alínea e), do Regulamento Transporte), sendo necessário apresentar provas, por exemplo certificados de formação profissional.

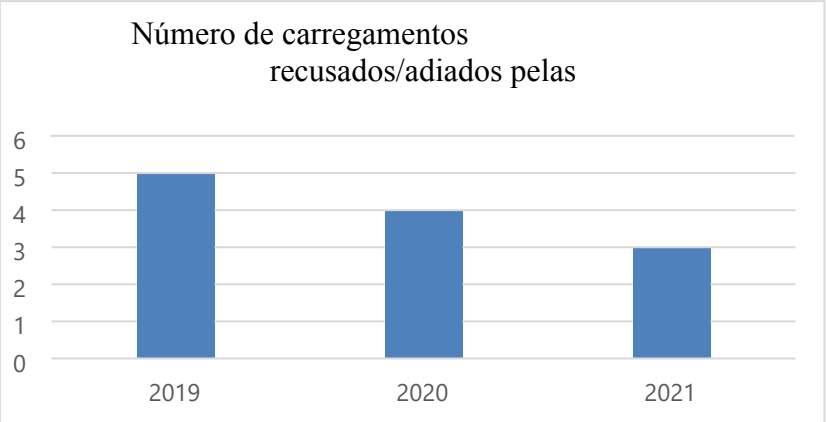
As autoridades regionais competentes supervisionam o manuseamento dos animais no porto.

38. As autoridades regionais competentes elaboram registos dos seus controlos sobre a aptidão dos animais que chegam aos portos e o respetivo manuseamento (em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, do RCO). A equipa de auditoria examinou uma amostra destes registos. Além do registo de animais não aptos detetados nos portos (um caso de um bovino que foi submetido a eutanásia), as autoridades regionais competentes também registam a presença de animais com lesões ligeiras que, não obstante, estão aptos a prosseguir a viagem. De acordo com os registos, as autoridades regionais competentes emitiram instruções para que os animais com lesões ligeiras sejam tratados.

7.4 COMUNICAÇÃO E EXECUÇÃO

As autoridades competentes adotam medidas de execução eficazes, proporcionadas e dissuasivas sempre que são detetados incumprimentos.

39. Em caso de incumprimentos, as autoridades competentes aplicam medidas em função do tipo e da gravidade do problema identificado, designadamente notificando e solicitando ao operador que adote medidas corretivas (em conformidade com o artigo 138.º do RCO), emitindo cartas de advertência, suspendendo/revogando as autorizações dos transportadores e os certificados de aprovação dos navios, ou interrompendo/adiando o carregamento e proibindo um determinado navio ou transportador de operar em Portugal (em conformidade com o artigo 26.º do Regulamento Transporte).



40. A DGAV também pode aplicar coimas aos operadores (entre 500 EUR e 44 890 EUR para pessoas coletivas) em função da gravidade do incumprimento, por exemplo o impacto nos animais, se se trata de um incumprimento recorrente, etc.

41. Se o incumprimento detetado disser respeito a um navio ou transportador aprovado/autorizado por outro Estado-Membro, a DGAV notifica o Estado-Membro em causa das medidas coercivas tomadas e dos motivos que as justificam (em conformidade com o artigo 26.º, n.º 2, do Regulamento Transporte).

42. A DGAV apresentou provas de casos de execução (ver também a constatação 45):

- num dos casos, o navio apresentava falhas na manutenção e o certificado de aprovação foi suspenso. A DGAV levantou a suspensão depois de verificar que o transportador tinha tomado as medidas corretivas necessárias,
- noutro caso, a DGAV determinou que a tripulação do navio não era competente nem conhecia os procedimentos do transportador em matéria de prestação de cuidados aos animais (ver também a constatação 13). Este navio era operado por um transportador autorizado por outro Estado-Membro. A DGAV informou o transportador e o Estado-Membro que emitiu a respetiva autorização de que o navio não poderia operar a partir de Portugal até que esta questão fosse resolvida.

43. Quando os navios têm antecedentes de incumprimento, a DGAV acompanha o seu desempenho em viagens futuras para garantir que o incumprimento é corrigido (em conformidade com o artigo 138.º, n.º 1, alínea b), do RCO). Estas medidas incluem:

A comunicação entre a DGAV e os seus homólogos em Israel é boa.

- solicitar às autoridades competentes em Israel que apresentem observações sobre remessas específicas, nomeadamente se o transportador aplicou as medidas corretivas propostas,
- exigir ao transportador que apresente diariamente fotografias dos animais para avaliar as suas condições durante a viagem e relatórios das taxas de mortalidade, lesões, temperaturas e parâmetros ambientais.

44. A DGAV indicou ainda que, ao investigar queixas de organizações não governamentais sobre as condições dos animais que chegam a Israel, contacta as autoridades competentes de Israel para obter a confirmação dos alegados incumprimentos.

45. As autoridades competentes israelitas enviam notificações dos problemas significativos encontrados nas remessas dos animais. Nestes casos, a DGAV também é informada das taxas de mortalidade. A equipa de auditoria examinou alguns destes casos. Num dos casos:

- as autoridades israelitas notificaram a DGAV das más condições existentes num navio (ventilação insuficiente, elevados níveis de amoníaco e ausência de camas ou camas de má qualidade) e do facto de os animais estarem sujos,
- a DGAV solicitou ao transportador, através do representante, que tomasse medidas corretivas imediatas (tal como mencionado no artigo 26.º, n.º 4, alínea a), do Regulamento Transporte) e este melhorou os seus procedimentos operacionais para resolver o problema identificado,

- as autoridades israelitas notificaram à DGAV a existência de más condições semelhantes na remessa seguinte, e a DGAV enviou um segundo pedido ao transportador para que corrigisse os incumprimentos,
- as autoridades israelitas notificaram à DGAV que as condições na terceira remessa não tinham melhorado. A DGAV decidiu suspender a aprovação do navio e a autorização do transportador tendo em conta os incumprimentos graves repetidos (em conformidade com o artigo 26.º, n.º 4, alínea c), do Regulamento Transporte).

8 REUNIÃO DE ENCERRAMENTO

A equipa de auditoria realizou uma reunião de encerramento em 4 de julho de 2022 com representantes da autoridade competente, na qual a equipa de auditores apresentou as principais constatações e as conclusões preliminares da auditoria.

ANEXO 1 – REFERÊNCIAS JURÍDICAS

Referência jurídica	Jornal Oficial	Título
Regulamento (UE) 2017/625	JO L 95 de 7.4.2017, p. 1	Regulamento (UE) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2017, relativo aos controlos oficiais e outras atividades oficiais que visam assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos fitofarmacêuticos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 999/2001, (CE) n.º 396/2005, (CE) n.º 1069/2009, (CE) n.º 1107/2009, (UE) n.º 1151/2012, (UE) n.º 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 do Parlamento Europeu e do Conselho, os Regulamentos (CE) n.º 1/2005 e (CE) n.º 1099/2009 do Conselho, e as Diretivas 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 854/2004 e (CE) n.º 882/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE do Conselho e a Decisão 92/438/CEE do Conselho (Regulamento sobre os controlos oficiais) (Texto relevante para efeitos do EEE)
Regulamento (CE) n.º 1/2005	JO L 3 de 5.1.2005, p. 1	Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97
Regulamento (CE) n.º 1255/97	JO L 174 de 2.7.1997, p. 1	Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho, de 25 de junho de 1997, relativo aos critérios comunitários exigidos nos pontos de paragem e que adapta a guia de marcha prevista no anexo da Diretiva 91/628/CEE