



Rapport explicatif de la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international (révisée) *

Chisinau, 6.XI.2003

Le texte de ce rapport explicatif ne constitue pas un instrument d'interprétation authentique du texte de la Convention, bien qu'il puisse faciliter la compréhension des dispositions qui y sont contenues. La Convention révisée a été ouverte à la signature des Etats membres et de la Communauté européenne, à Chisinau, le 6 novembre 2003.

Introduction

1. Le 19 mars 1996, lors de la première réunion du Groupe de travail pour la préparation de leur 3e Consultation Multilatérale, les Parties à la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international (STE 65) ont reconnu que l'expérience acquise et les résultats scientifiques obtenus depuis l'ouverture à la signature de la Convention permettaient d'envisager une actualisation de ses dispositions et une clarification de leur libellé afin d'en faciliter la mise en œuvre.

La Convention de 1968

2. La Convention a été élaborée par un Comité d'experts constitué par le Comité des Ministres en 1965, en réponse à la Recommandation 287 (1961) de l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe relative aux transports internationaux d'animaux. Dans cette Recommandation, l'Assemblée Consultative « Considérant que le traitement humain des animaux constitue l'une des caractéristiques de la civilisation occidentale, mais que, même dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, les normes nécessaires ne sont pas toujours observées », a recommandé au Comité des Ministres « d'élaborer une Convention relative à la réglementation des transports internationaux d'animaux, fondée sur le projet préparé par la Fédération Mondiale pour la Protection des Animaux, et d'inviter les Etats membres à signer et à ratifier cette Convention, étant entendu que celle-ci serait ouverte à l'adhésion d'autres Etats avec le moins de formalités possible. »

La Convention a été ouverte à la signature le 13 décembre 1968 et est entrée en vigueur le 20 février 1970.

La Convention a été révisée conformément aux dispositions du Protocole additionnel (STE 103), entré en vigueur le 7 novembre 1989, afin de prévoir la signature de la Communauté Economique Européenne.

(*) Le traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne est entré en vigueur le 1er décembre 2009. Par conséquent, à partir de cette date, toute mention de la Communauté économique européenne doit être lue comme l'Union européenne.

Révision de la Convention

3. La révision des dispositions de la Convention de 1968 a été effectuée en tenant compte des Recommandations du Comité des Ministres n° R (87) 17 sur le transport des chevaux, R (88) 15 sur le transport des porcs, R (90) 1 sur le transport des bovins, R (90) 5 sur le transport des moutons et des chèvres, et R (90) 6 sur le transport des volailles.

4. Des observateurs de la Société Mondiale pour la Protection des Animaux (WSPA), de l'Association du Transport Aérien International (IATA), de l'Union Européenne des Commerces du Bétail et de la Viande (UECBV), qui avaient été consultés pour l'élaboration de la Convention initiale, ainsi que l'Association pour le Transport des Animaux (AATA), la Confédération Européenne de l'Agriculture (CEA), la Commission Economique pour l'Europe (Nations Unies), l'Eurogroupe pour le Bien-Etre Animal et la Fédération Vétérinaire Européenne (FVE), ont participé aux travaux de révision de la Convention.

5. La Convention révisée tire la leçon de 30 années d'expérience de mise en œuvre de la Convention initiale et des résultats scientifiques obtenus pendant cette période. Elle contient des dispositions destinées à remédier aux lacunes et faciliter la mise en application des principes de la Convention.

La Convention révisée a été conçue comme une convention cadre établissant les principes essentiels s'appliquant à toutes les espèces. Elle prévoit des protocoles techniques dont la procédure d'amendement est simplifiée, facilitant ainsi leur actualisation à la lumière des résultats scientifiques et de l'expérience acquise.

La Convention révisée prévoit la dénonciation de la Convention initiale. Les Parties ne sont donc pas liées simultanément par des engagements contradictoires.

6. Après examen et approbation par les Parties à la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international le 18-20 juin 2002, le projet de Convention révisée a été soumis au Comité des Ministres qui l'a, à son tour, adopté à la 843e réunion des Délégués des Ministres (11 juin 2003).

7. La Convention révisée a été ouverte à la signature des Etats membres et de la Communauté européenne, à Chisinau, le 6 novembre 2003.

Considérations générales

1. Une grande proportion des animaux en transport international est destinée à l'abattage dans le pays importateur. Pour ces animaux, les Parties à la Convention STE 65 réunies en Consultation Multilatérale (ci-après : « les Parties ») ont reconnu que, pour des raisons de bien-être animal, la solution idéale serait de limiter ce transport à la viande des animaux abattus, garantissant ainsi un abattage des animaux dans leur pays d'origine.

2. En raison de considérations d'ordre pratique, les Parties se sont concentrées uniquement sur la précision des exigences de bien-être des principales espèces. Toutefois, elles ont estimé que le traitement respectueux des animaux devait s'appliquer à toutes les espèces animales.

3. Les Parties n'ont pas établi des règles détaillées pour tous les animaux visés par la Convention en raison des différences de précautions à observer pour la protection des diverses espèces animales.

4. Les Parties ont établi des règles plus détaillées par type de transport plutôt que par espèce, car les conditions qui pourraient affecter le bien-être des animaux transportés dépendent en règle générale du type de transport utilisé.

5. Les Parties se sont limitées à des questions portant directement sur les exigences de la protection des animaux en transport international. Elles ont reconnu que ces dispositions sont en général aussi pertinentes pour le transport à l'intérieur du territoire d'une Partie contractante.

6. Les Parties ont estimé que les considérations sur la responsabilité civile découlant des règles de la Convention révisée ne relèvent pas de leur compétence.

7. Les Parties ont souligné que les dispositions de la Convention révisée ne portent pas atteinte aux réglementations sanitaires et vétérinaires des Parties.

Brefs commentaires de certaines dispositions de la Convention révisée

Titre

Le mot « protection » apparaissant dans le titre, il n'a pas été jugé nécessaire de préciser que les animaux visés sont des animaux vivants.

L'expression «transport international» a été préférée à l'expression « transit » qui, dans plusieurs langues ne s'applique qu'à la traversée d'un ou de plusieurs pays intermédiaires et, pour cette raison, pourrait causer des difficultés de traduction.

Article 1 – Définitions

Paragraphe 1

Il est entendu que la Convention s'applique dans le cas d'un transport entre un Etat membre de la Communauté Européenne et un Etat non-membre de la Communauté Européenne ainsi que dans celui d'un transport entre Etats membres de la Communauté Européenne transitant par un Etat non-membre de la Communauté Européenne.

Paragraphes 3 et 4

Ces définitions ne préjugent en rien des dispositions en matière de droit civil ou pénal en vigueur au niveau national.

Paragraphe 6

Il est entendu qu'il peut s'agir d'un transport à des fins commerciales ou non-commerciales.

Article 2 – Espèces

Il est entendu que le transport international des animaux de cirque entre dans le champ d'application de la Convention révisée.

Paragraphe 1

La Convention s'applique à tous les animaux vertébrés. Toutefois, certaines dispositions peuvent être inapplicables pour certaines espèces en raison de leurs caractéristiques biologiques. Par exemple, la disposition de l'Article 21 de la Convention concernant les femelles en lactation, ne s'applique pas aux volailles, et les dispositions de l'Article 16 de la Convention concernant les planchers et litière ne s'appliquent pas aux poissons.

Paragraphe 2.b.

Pour les besoins de cette Convention, on entend par « animal de compagnie » tout animal détenu ou destiné à être détenu par l'homme, notamment dans son foyer, pour son agrément et en tant que compagnon.

Pour les besoins de cette Convention, les chevaux ne sont pas considérés comme des animaux de compagnie.

Pour les besoins de cette Convention, on entend par « accompagnent », accessible à son propriétaire et sous le contrôle de ce dernier.

Ce paragraphe concerne essentiellement les chiens et les chats. Les Parties ont souhaité cependant attirer l'attention sur le transport d'animaux décrits comme animaux de compagnie alors qu'ils sont transportés à des fins commerciales.

Article 3 – Application de la Convention

Paragraphe 2

L'objectif de cette disposition est d'assurer l'existence d'un système de formation approprié, chaque Partie restant libre de la méthode choisie pour sa mise en place. Il est convenu que bien que la formation s'adresse initialement aux convoyeurs, elle devrait concerner toutes les personnes impliquées dans le transport d'animaux. Il est entendu que la formation est un processus continu qui s'applique donc au nouveau personnel comme au personnel expérimenté.

Paragraphe 3

Tout en reconnaissant que la Convention révisée ne s'applique qu'au transport international d'animaux, les Parties ont considéré que les dispositions de la Convention révisée ont pour but la protection du bien-être des animaux au cours du transport. En conséquence, elles ont reconnu leur pertinence également dans le cas de transports à l'intérieur du territoire d'une Partie contractante.

Article 4 – Dispositions principales de la Convention

Paragraphe 3

Les points de contrôle peuvent être une frontière ou tout autre endroit où un contrôle est effectué. Cela comprend, par exemple, les contrôles ponctuels effectués sur les animaux ou le véhicule pendant le transport.

Paragraphe 5

Les grèves et autres circonstances analogues peuvent affecter le bien-être des animaux transportés ; c'est pourquoi les Parties ont jugé opportun de mentionner, dans la Convention révisée, la nécessité de protéger autant que possible ces animaux dans ce cas ; elles n'ont pas jugé utile d'indiquer la manière de procéder, mais se sont contentées de rappeler les principes de la Convention révisée.

Article 5 – Autorisation des transporteurs

Paragraphe 1

Pour les besoins de la présente Convention, les transports à des fins commerciales ne sont pas limités à ceux faisant l'objet d'un échange immédiat d'argent, de biens ou de services.

Ainsi sont inclus les transports impliquant directement, indirectement ou ayant pour but un gain financier.

Un éleveur transportant ses propres animaux vers un abattoir dans son propre véhicule est ainsi considéré comme transportant les animaux à des fins commerciales. En outre, le transport de chevaux élevés pour le sport ou la reproduction, vers une compétition, un spectacle ou une exposition n'impliquant pas nécessairement un gain financier mais pouvant accroître la valeur des chevaux, est également considéré comme un transport à des fins commerciales.

Article 6 – Conception et construction

Paragraphe 2

Il est entendu qu'aux fins de cette Convention, le terme « volailles » ne s'applique pas aux ratites. Pour les volailles, la position debout n'est pas recommandée, les animaux risquant de tomber les uns sur les autres lors du transport, avec pour conséquences d'autres problèmes de bien-être.

Article 7 – Planification

Paragraphe 7

Cette tâche de la personne responsable du transport est particulièrement importante lorsque les animaux changent de moyen de transport au cours du voyage. Elle est également importante lorsque les animaux sont déchargés et plus tard rechargés au cours du même transport, par exemple aux points d'arrêts, et lorsque la responsabilité de leur bien-être change d'une personne à une autre.

Article 8 – Convoyeurs

Paragraphes 1 et 2

Si le chauffeur assure les fonctions de convoyeur, il doit avoir suivi une formation spécifique et appropriée ou bénéficier d'une expérience pratique équivalente.

Le terme « spécifique » indique que la formation doit être adaptée à l'espèce transportée et au moyen de transport.

Les Parties ont souhaité que dans un avenir proche, toutes les personnes auxquelles il est fait référence dans cet article, aient bénéficié d'une formation et qu'ainsi, il ne soit plus possible de se baser uniquement sur une expérience pratique.

Paragraphe 3

Même en l'absence d'un convoyeur, en accord avec l'article 7 paragraphe 7, une personne ayant la responsabilité du bien-être des animaux doit toujours être désignée à tout moment pendant le transport.

Article 9 – Aptitude au transport

Paragraphe 2.b.

L'expression « à des fins de recherches expérimentales ou à d'autres fins scientifiques » est à définir en accord avec la Convention européenne sur la protection des animaux vertébrés utilisés à des fins expérimentales ou à d'autres fins scientifiques (STE 123).

Paragraphe 2.c.

Il est entendu par traitement d'urgence, un traitement vétérinaire devant être effectué dans une clinique ou un hôpital.

Article 10 – Inspection/Certificat

Paragraphe 2

Il est entendu que le certificat sanitaire habituellement délivré par le vétérinaire autorisé sera suffisant à condition que toutes les indications prévues par la disposition de ce paragraphe y soient portées. Il est préférable de n'utiliser qu'un seul document.

Paragraphe 3

Les deux premiers paragraphes de cet article établissent les dispositions normalement applicables. Toutefois, les Parties ont reconnu qu'en certaines circonstances, ces dispositions ne devaient pas être appliquées en vertu des arrangements particuliers conclus entre des Parties. L'intention est que cette faculté soit utilisée à condition qu'il n'en résulte aucun préjudice pour les animaux. Cette faculté peut être accordée, par exemple pour les chevaux de compétition.

Article 13 – Equipement et procédures

Paragraphe 1

Le « chargement » n'est pas uniquement celui effectué au point de départ, mais également tout chargement en cours de transport. Le « déchargement » n'est pas uniquement celui effectué à l'arrivée à destination, mais également tout déchargement en cours de transport.

L'expression « rampe conçue de manière appropriée » couvre également la largeur qui doit être appropriée pour l'espèce chargée ou déchargée.

Paragraphe 2

Au moment de l'élaboration de la Convention, les Parties ont estimé que les lattes transversales présentaient les meilleurs avantages du point de vue du bien-être animal. Cependant, elles ont souhaité laisser la possibilité de développer de nouveaux systèmes équivalents.

Article 14 – Traitement des animaux

Paragraphe 3

Cette disposition n'exclut pas la possibilité de mener un animal sans force excessive au moyen d'une corde ou d'un licol.

Article 15 – Séparation

Paragraphe 1

La disposition concernant les espèces hostiles entre elles, tient compte de la nécessité d'empêcher ces animaux de se voir, de s'entendre ou de se sentir.

Article 17 – Espace disponible (surface au sol et hauteur)

Paragraphe 1 – relatif à l'article 6 paragraphe 2

Il est prévu de définir les normes d'espace minimum, pour certaines espèces, dans un protocole technique qui sera adopté en accord avec l'article 34 de la Convention.

Article 18 – Attache des animaux

D'une façon générale, les conditions de transport devraient être telles qu'il ne soit pas nécessaire d'attacher les animaux. Toutefois, il est accepté que, dans certaines circonstances, il puisse être nécessaire d'attacher les animaux.

Article 20 – Abreuvement, alimentation et repos

Les Parties ont reconnu que les animaux devaient être abreuvés et alimentés en fonction de leur espèce et de leur âge. En outre, les jeunes animaux ont besoin d'être alimentés et surtout abreuvés plus fréquemment. Il est prévu de fixer des intervalles de temps maximum pour certaines espèces dans un protocole technique qui sera adopté en accord avec l'article 34 de la Convention.

Article 21 – Femelles en lactation

Cette disposition reconnaît les difficultés pratiques importantes que présente la traite des femelles en lactation, pendant le transport.

Article 24 – Soins pendant le transport

Les Parties ont reconnu que même dans le cas de transport scellé pour des raisons sanitaires ou de douane, les animaux devaient être inspectés, abreuvés et alimentés.

Article 25 – Traitement des urgences / accidents de transport

Par « premiers soins » on entend, des soins appropriés administrés avec compétence.

La disposition prévoyant que les animaux soient « mis à mort en leur évitant toute souffrance supplémentaire », signifie que si la personne présente en charge du bien-être des animaux n'est pas compétente pour mettre à mort un animal de l'espèce concernée, elle doit alors trouver une personne compétente pour cela le plus rapidement possible s'il devient nécessaire de tuer un animal au cours du transport.

Article 27 – Dispositions spéciales concernant le transport par route

Paragraphe 4

Cet examen des animaux peut être effectué à chaque repos ou changement de conducteur.

Article 28 – Dispositions spéciales concernant le transport par eau

Paragraphe 1

La responsabilité des Parties est d'assurer, quel que soit le pays où le bateau est enregistré, que l'inspection ait lieu.

Paragraphe 14

Les Parties considèrent que cette disposition doit être respectée en tout état de cause, mais qu'il est possible dans bien des cas de s'y conformer en prévoyant un box individuel supplémentaire.

Article 29 – Dispositions spéciales concernant le transport effectué par des wagons ou véhicules routiers chargés sur des navires transrouliers

Paragraphe 6

Les aliments peuvent se trouver soit sur le navire soit dans le camion ou le wagon selon l'accord établi entre la compagnie maritime et le transporteur routier ou ferroviaire.

Paragraphes 6 et 7

La personne responsable du transport des animaux doit assurer que les arrangements auxquels il est fait référence dans ces paragraphes sont effectués.

Article 30 – Dispositions concernant le transport par air

Paragraphe 1

Les Parties ont reconnu qu'il n'était pas nécessaire de disposer d'un équipement permanent sophistiqué pour mesurer dans chaque avion en fonction des besoins de l'espèce transportée, les données relatives à la circulation et qualité de l'air, à la température et à la pression.

Paragraphe 2

On entend par « commandant de bord » la personne désignée comme ayant l'autorité et la responsabilité d'assurer la sécurité de l'avion et des personnes, des biens et des animaux vivants à bord.

Article 36 – Règlement des différends

Paragraphe 1

Le choix ou la désignation des autorités compétentes relève de la compétence de chaque Partie concernée.

Articles 37 à 41

Ces dispositions sont en accord avec les dispositions standard correspondantes d'autres conventions européennes.

Les dispositions finales de cette Convention suivent le modèle de clauses finales pour les conventions et accords conclus au sein du Conseil de l'Europe, tel qu'adopté par le Comité des Ministres.