COMISIÓN EUROPEA
DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD Y CONSUMIDORES

Dirección F – Oficina Alimentaria y Veterinaria

DG(SANCO) 2009-8284 - MR FINAL

INFORME FINAL DE UNA INSPECCIÓN REALIZADA EN ESPAÑA DEL 23 DE MARZO AL 3 DE ABRIL DE 2009 CON EL FIN DE EVALUAR LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS SOBRE PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES DURANTE EL TRANSPORTE Y EN EL MOMENTO DE SU SACRIFICIO O MATANZA

En respuesta a la información comunicada por la autoridad competente, se han corregido los errores observados en el proyecto de informe; las clarificaciones figuran en forma de nota final.

RESUMEN

El objetivo de la inspección era evaluar las medidas tomadas en respuesta a las recomendaciones efectuadas en anteriores informes en relación con los controles del bienestar animal durante el transporte y en el momento del sacrificio.

Las medidas tomadas hasta la fecha por la ACC y las autoridades de las CC.AA. en relación con la formación del personal, la aptitud de los animales para el viaje previsto, la autorización de los transportistas, los cuadernos de a bordo, el espacio disponible, el transporte de aves de corral, los informes y la verificación de las inspecciones del transporte, el seguimiento de las infracciones de transporte, los procedimientos en los mataderos, los informes y la verificación de las inspecciones de mataderos y la imposición de sanciones a las infracciones han tenido como consecuencia unas mejoras muy limitadas en materia de aplicación, y todavía deben tomarse importantes medidas en relación con todos estos asuntos a fin de conseguir un mejor cumplimiento de la normativa.

La asistencia a la ACC para efectuar el seguimiento de las denuncias relativas al bienestar animal durante el transporte ha sido insuficiente para abordar las cuestiones planteadas por las autoridades competentes de otros Estados miembros. La mayor parte de las denuncias se debían a problemas operativos, y la nueva autorización de los vehículos no aborda directamente este problema. No se tuvieron en cuenta las infracciones cometidas repetidamente por el mismo transportista ni en el momento de expedir su autorización ni en lo que se refiere al mantenimiento del tipo de autorización. Todavía debe comprobarse si los controles adicionales en el momento de la carga mejoran el nivel de cumplimiento, lo cual también hace necesario que las autoridades competentes verifiquen la eficacia de estos controles, algo que, hasta ahora, todavía no se ha hecho.

El nivel de coordinación entre el Departamento de Agricultura y la Agencia de Seguridad Alimentaria de Castilla y León sigue obstaculizando las medidas de ejecución de la normativa en relación con importantes problemas de bienestar animal detectados en los mataderos. Si bien la Agencia de Seguridad Alimentaria de Castilla y León ha progresado en la aplicación de un sistema para la verificación de la eficacia de los controles en los mataderos, esto todavía no es suficiente, en especial en el sector de las aves de corral o en relación con los controles del transporte a los mataderos. En las dos Comunidades Autónomas visitadas, las otras autoridades competentes no efectuaban verificaciones de la eficacia de los controles, o éstas eran muy limitadas. Se recurre a procedimientos de sanción en pocos casos, y, debido a la cuantía de las multas impuestas, no dan lugar, por sí mismos, a correcciones.

Se pide a las autoridades competentes que pongan en práctica los compromisos contraídos a raíz de anteriores informes de la OAV y que presenten un plan de acción para abordar específicamente las cuestiones que se han planteado en la presente inspección.

Índice

Resumen 2
1 Introducción 4
2 Objetivos de la inspección 5
3 Base jurídica de la inspección 5
4 Antecedentes 6
5 Constataciones y conclusiones 6
5.1 Formación del personal de las autoridades competentes 6
5.2 Aptitud de los animales para el transporte 8
5.3 Autorización de los transportistas 11
5.3.1 Registro de las infracciones graves 11
5.3.2 Medios de transporte 12
5.3.3 Planes de contingencia 13
5.4 Cuadernos de a bordo 14
5.5 Espacio disponible 16
5.6 Transporte de aves de corral 17
5.7 Informes y verificación de las inspecciones del transporte 18
5.8 Seguimiento de las infracciones del transporte 19
5.9 Procedimientos en los mataderos 21
5.10 Informes y verificación de las inspecciones de mataderos 23
5.11 Medidas correctoras y sanciones de las infracciones dentro de los mataderos 24
6 Conclusiones generales 26
7 Reunión de clausura 27
8 Recomendaciones 27

ABREVIATURAS Y DEFINICIONES UTIILIZADAS EN EL PRESENTE INFORME

Abreviatura	**Explicación**
AC	Autoridades competentes
ACC	Autoridad central competente, en abril de 2008 el MAPA fue sustituido por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM). La Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN) es responsable a nivel central del bienestar de los animales en los mataderos.
AESAN	Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición
CA	Comunidad Autónoma (una de las diecisiete regiones autónomas de España)
CAG-CA	Consejería de Agricultura y Ganadería de la Comunidad Autónoma
CS/APSSA-CA	Consejería de Sanidad- Agencia de Protección de la Salud y Seguridad Alimentaria de la Comunidad Autónoma
MARM	Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
OAV	Oficina Alimentaria y Veterinaria
SANCO	Dirección General de Salud y Consumidores
SIRENTRA	Sistema informático de registro de transportistas y medios de transporte
TRACES	*Trade Control and Expert System*, el sistema informático veterinario integrado de la Comisión Europea
UE	Unión Europea

1 INTRODUCCIÓN

La inspección tuvo lugar en España del 23 de marzo al 3 de abril de 2009.

El equipo de la inspección estaba formado por dos inspectores de la Oficina Alimentaria y Veterinaria (OAV), un experto nacional durante la primera semana y un asesor jurídico de la DG SANCO durante una parte de la segunda semana. El equipo de la inspección estuvo acompañado durante la inspección por representantes de la autoridad central competente (ACC), uno de ellos del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y otro de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición.

Antes de abril de 2008, el MAPA era responsable del bienestar de los animales durante el transporte y la AESAN en lo que respecta a los mataderos, por lo cual las referencias a la ACC en materia de bienestar animal durante el transporte antes de abril de 2008 tienen por objeto el MAPA y, después de abril de 2008, el MARM. En cuanto a las referencias a la ACC

en materia de bienestar en los mataderos tienen por objeto a la AESAN desde su fundación en 2001.

El 23 de marzo se celebró una reunión de apertura con la ACC, durante la cual se confirmaron los objetivos de la inspección y se debatió el itinerario. El equipo de la inspección confirmó que, durante la inspección, se efectuaría cada mañana una selección final de los mataderos que fueran a visitarse.

2 OBJETIVOS DE LA INSPECCIÓN

El objetivo de la inspección era evaluar las medidas tomadas en respuesta a las recomendaciones efectuadas en anteriores informes en relación con los controles del bienestar de los animales durante el transporte y en el momento de su sacrificio.

Para conseguir estos objetivos, se visitaron los lugares siguientes:

Visitas a autoridades competentes			**Observaciones**
Autoridad competente	Central	2	Reunión de apertura y reunión final
	Regional	2	En Extremadura y Castilla y León
	Provincial	1	En Castilla y León, ya que este es el nivel responsable de la autorización de los transportistas.
	Local	2	

Visitas a instalaciones		**Observaciones**
Mataderos	11	Siete en Extremadura y cuatro en Castilla y León, seleccionados por el equipo de la inspección a partir de los registros proporcionados por las autoridades competentes.
Centro de concentración	1	El centro se encontraba en Extremadura y se trata de un lugar en el que se cargan ovinos para un viaje inferior a ocho horas. En Castilla y León no existían centros de concentración en los que se cargasen animales para un viaje de más de ocho horas durante la semana en la que se realizó la visita.

3 BASE JURÍDICA DE LA INSPECCIÓN

La inspección se llevó a cabo con arreglo a las disposiciones generales de la legislación

comunitaria y, en particular, las disposiciones siguientes:

- el artículo 45 del Reglamento (CE) nº 882/2004,
- el artículo 28 del Reglamento (CE) nº 1/2005,
- y el artículo 14 de la Directiva 93/119/CE.

En el anexo 1 se detallan todas las referencias legislativas relativas a la presente inspección. Los actos jurídicos citados remiten, si procede, a la última versión modificada.

4 ANTECEDENTES

En anteriores inspecciones de la OAV efectuadas en 1997, 1999, 2000, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007 y 2008 se abordaron diferentes aspectos del bienestar animal durante el transporte y en el momento del sacrificio. Los informes de las inspecciones mencionadas pueden consultarse con su número de referencia (DG SANCO 2276/1997, DG SANCO 1023/1999, DG SANCO 1104/2000, DG SANCO 8553/2002, DG SANCO 9315/2003, DG SANCO 7230/2004, DG SANCO 7548/2005, DG SANCO 7328/2007 y DG SANCO 7766/2008) en el sitio web de la OAV:

http://ec.europa.eu/food/fvo/ir_search_en.cfm

En lo que respecta al bienestar animal durante el transporte, a partir del 5 de enero de 2007 los requisitos de la Directiva 91/628/CEE han sido sustituidos por el Reglamento (CE) nº 1/2005. El Reglamento (CE) nº 1/2005 ha introducido unos requisitos más estrictos a fin de evitar el dolor y el sufrimiento para proteger el bienestar y la salud de los animales durante el transporte. Por ejemplo, se ha creado un modelo armonizado de certificado europeo para los transportistas, se ha incluido la obligación de que el personal que manipula los animales durante el transporte tenga la formación adecuada y el plan de viaje ha sido sustituido por un cuaderno de a bordo más completo.

Con arreglo a lo establecido en el Reglamento (CE) nº 1/2005, los transportistas tienen una mayor responsabilidad en cuanto a su situación y sus operaciones, y deben disponer de una autorización, notificar sistemáticamente las dificultades y mantener registros detallados de sus acciones.

5 CONSTATACIONES Y CONCLUSIONES

5.1 FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Base jurídica

En el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 882/2004 se exige a las autoridades competentes que garanticen que el personal reciba la formación adecuada, esté al día en su ámbito de competencia y tenga aptitudes para la cooperación multidisciplinar.

Constataciones:

En respuesta a anteriores recomendaciones de los informes de la OAV, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 8553/2002, ya se imparten cursos de formación para el personal de las autoridades competentes.
- En relación con el informe 7328/2007, treinta y ocho funcionarios de todas las CC.AA. participaron en un curso de formación para formadores. Si bien las CC.AA. ya organizan cursos de formación, estos se reexaminarán a fin de garantizar que los inspectores reciban la formación adecuada.

El equipo de la inspección observó lo siguiente en relación con el bienestar animal durante el transporte:

- En Extremadura, las autoridades competentes no estaban suficientemente informadas sobre la definición de centro de concentración que figura en el artículo 2, letra b), del Reglamento (CE) nº 1/2005, ni sobre los tipos de instalaciones a los que esta definición es aplicable. Como resultado, aunque lo hubiera solicitado el equipo de la inspección, no se comunicó suficiente información sobre estos centros con anterioridad a la visita a las autoridades competentes locales.
- En Castilla y León, en relación con la utilización de las bases de datos pertinentes, en marzo de 2009 se organizó un curso de un día de duración en cada una de las nueve provincias.
- En Castilla y León, los veterinarios a nivel provincial, que son responsables de la autorización de los transportistas, no conocían todos los pasos que se exigen en los artículos 10 y 11 del Reglamento (CE) nº 1/2005 para la autorización de los transportistas y, en consecuencia, no existían procedimientos para poner en práctica el artículo 10 ni los requisitos del artículo 11 en relación con los planes de contingencia.
- En ambas Comunidades Autónomas, las autoridades competentes autorizaban vehículos para viajes largos, pero no sabían cómo evaluar la capacidad del sistema de ventilación [punto 3.2 del capítulo VI del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005].
- Los funcionarios entrevistados en ambas Comunidades Autónomas, que son responsables del control diario de los cuadernos de a bordo, no tenían conocimientos suficientes para evaluar la viabilidad de estos documentos [artículo 14, apartado 1, letra a), inciso ii), y artículo 15, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1/2005]. En ambas Comunidades Autónomas los funcionarios no habían recibido ningún tipo de formación sobre el uso de tacógrafos, lo cual es contrario a lo establecido en el artículo 16 del Reglamento (CE) nº 1/2005 y, por consiguiente, las autoridades competentes no los utilizaban, tal como se prevé en el punto 8 del anexo II del Reglamento (CE) nº 1/2005, en relación con la verificación de la duración de los viajes finalizados.

El equipo de la inspección observó lo siguiente en relación con el bienestar animal en el momento del sacrificio:

- En Extremadura, las autoridades competentes habían celebrado tres talleres en 2008 para sesenta veterinarios de matadero, cada uno de ellos de treinta horas de duración.
- En un matadero visitado en el que se sacrificaban ovinos un día a la semana, el veterinario oficial había participado en este curso. Sin embargo, no conocía la corriente que transmite el equipo de aturdimiento eléctrico utilizado. El veterinario oficial trabajaba solo y habría tenido un tiempo limitado durante su jornada laboral para aplicar la información recibida en la acción de formación sobre la valoración del bienestar en el momento del aturdimiento, debido a que tenía que efectuar los controles *post mortem* inmediatamente después de que se iniciara el sacrificio. Se trataba de un matadero principalmente de porcinos y, aunque el veterinario oficial hubiera determinado que algunas partidas de porcinos pasaban más de doce horas en el establo sin ser alimentados, lo cual es contrario a lo establecido en el anexo A, sección II, punto 9, de la Directiva 93/119/CE, no se había dado ninguna orden al explotador de la empresa alimentaria para que tomara medidas correctoras.
- En el matadero anteriormente visitado en Extremadura con motivo de la inspección 7328/2007, el veterinario oficial conocía los parámetros eléctricos requeridos para los ovinos, y se observó que el aturdimiento era eficaz.
- En otro matadero visitado en Extremadura, en el que también se sacrificaban ovinos durante la visita de inspección, se daban descargas previas al aturdimiento a dos de

cada siete ovinos sin intervención del veterinario oficial. El veterinario oficial había participado en acciones de formación sobre el bienestar durante el transporte y el sacrificio en mayo de 2007. El veterinario oficial no conocía la corriente utilizada para el aturdimiento de porcinos o de ovinos en este matadero y no había ningún equipo de aturdimiento auxiliar adecuado.

- En dos mataderos de aves de corral visitados en Extremadura, así como en uno visitado en Castilla y León, los veterinarios oficiales no conocían suficientemente los parámetros requeridos para un aturdimiento eficaz. En Extremadura, ninguno de los dos veterinarios oficiales conocía las corrientes usadas en los tanques de agua para el aturdimiento que funcionan en sus mataderos. En el anexo C, sección II, punto 3.B.1, de la Directiva 93/119/CE, se exige a la autoridad competente que determine la intensidad y la duración de la corriente, y en el artículo 8 de esta misma Directiva se obliga a la autoridad competente a supervisar la aplicación de los requisitos de dicha Directiva. En Castilla y León, en el matadero de aves de corral visitado, el veterinario oficial no había detectado el aturdimiento ineficaz de las aves ni tenía conocimientos suficientes a este respecto.
- En el matadero municipal visitado en Castilla y León, el veterinario oficial había sido contratado recientemente y no tenía conocimientos suficientes en relación con los parámetros utilizados para el aturdimiento. Las autoridades competentes regionales indicaron que, en la Comunidad Autónoma, había noventa nuevos trabajadores que necesitaban formación. Las autoridades competentes habían impartido seis sesiones de formación en 2008, pero, debido a una reorganización de los servicios ese mismo año, buena parte del personal que había participado en estas sesiones había dejado el servicio.

Conclusión

La autoridad central competente y las Comunidades Autónomas organizan cursos de formación, pero esta formación ha aportado mejoras limitadas en lo que respecta a la eficacia de los controles. En cuanto al bienestar de los animales durante el transporte, no se había clarificado adecuadamente la definición de centro de concentración, y las personas responsables de los controles no comprendían plenamente otros aspectos importantes del Reglamento (CE) nº 1/2005. En Extremadura, en los seis mataderos visitados en los que había veterinarios oficiales, cuatro de ellos no tenían conocimientos suficientes en relación con el aturdimiento realizado en sus mataderos. En algunos mataderos, el tiempo disponible para valorar el aturdimiento es limitado, ya que el veterinario presente está obligado a efectuar otras tareas durante casi todo el período de duración del sacrificio. En Castilla y León, dos de los cuatro veterinarios oficiales de los mataderos visitados no tenían conocimientos suficientes sobre el aturdimiento; en un caso, el veterinario oficial había sido contratado recientemente y, en el otro, el veterinario trabajaba en un matadero de aves de corral. Los veterinarios oficiales responsables de los mataderos de aves de corral en las dos Comunidades Autónomas no tenían conocimientos suficientes sobre los requisitos pertinentes de la Directiva 93/119/CE en relación con sus mataderos.

5.2 APTITUD DE LOS ANIMALES PARA EL TRANSPORTE

Base jurídica

En el artículo 3, letra b), del Reglamento (CE) nº 1/2005, se exige que los animales estén en condiciones de realizar el viaje previsto, y en el anexo I, capítulo I, se establecen otros requisitos que deben cumplirse en relación con la aptitud para realizar dicho viaje. En el

artículo 15, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1/2005, se exige que se realicen controles de aptitud para el transporte en los lugares de salida. Asimismo, en el artículo 27 se establece que debe incrementarse la proporción de las inspecciones si se comprueba que no se han cumplido las disposiciones de dicho Reglamento.

Constataciones

En respuesta a anteriores recomendaciones de los informes de la OAV, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 1104/2000, se han cursado instrucciones a las Comunidades Autónomas a fin de que aceleren las medidas para garantizar que no puedan transportarse animales enfermos.
- En relación con el informe 8553/2002, se han incluido en un Protocolo de Inspección directrices en las que se definen qué animales debe considerarse que no son aptos para el transporte. Además, la ACC señaló que se estaba poniendo en contacto con la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN), organismo que había asumido la competencia central en materia de mataderos.
- En relación con el informe 9215/2003, consideraban inadecuada esta recomendación en un informe de este tipo, ya que se recomendaba el cumplimiento de la legislación vigente, pero posteriormente indicaban que el documento (SGOE/BA/7/2003) había sido modificado en relación con el concepto de «apto para el transporte» en respuesta a las constataciones de la inspección.
- En relación con el informe 7548/2005, se redactará un documento conjuntamente entre el MAPA y la AESAN sobre las medidas que deben tomarse en el caso de los animales que deben ser sacrificados en la explotación ya que no son aptos para el transporte, teniendo en cuenta la nueva legislación en el marco del paquete de higiene y el Reglamento (CE) nº 1/2005.
- En relación con el informe 7766/2008, este tema se debatió en numerosas ocasiones en las reuniones de coordinación y se pedirá información a las CC.AA. sobre las medidas tomadas con arreglo a estos debates.

En relación con el tema del transporte de bovinos lesionados para su sacrificio, lo que conlleva un mayor sufrimiento, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- La ACC no tenía información sobre el grado en el que se habían efectuado en las CC.AA. sacrificios de urgencia en la explotación de animales no aptos para el transporte, un procedimiento que está autorizado en el paquete de higiene [Reglamentos (CE) nº 853/2004 y nº 854/2004] con el fin de evitar el sufrimiento añadido que se produciría si se transportara a estos animales. Durante la semana en la que se efectuó la inspección, la CAG-CA y la CS/APSSA-CA acordaron un protocolo para la realización de sacrificios de urgencia en las explotaciones.
- En las actas de una reunión que se celebró en Castilla y León el 18 de noviembre de 2008 y en la que participaron la CAG-CA y la CS/APSSA-CA, se indicaba que se había detectado el transporte desde determinadas explotaciones de vacas que no se mantenían en pie, y la CAG-CA acordó que tomaría medidas cuando recibiera comunicaciones de la CS/APSSA-CA cuando se detectaran estas irregularidades en los mataderos y que investigaría las explotaciones de que se trate.
- En un matadero visitado en Castilla y León, los registros indicaban que se habían transportado hasta allí vacas con lesiones graves, en concreto, en veinte casos en marzo de 2008 y en veinticuatro casos en diciembre de 2008, con incidentes similares distribuidos a lo largo del año. En algunos casos se trataba de animales procedentes de Galicia y de Portugal. Estos incidentes habían sido sistemáticamente registrados por el

nivel provincial de la CS/APSSA-CA. En lo que se refiere a los casos originarios de Castilla y León, se había transmitido esta información a la CAG-CA, que había organizado visitas a las explotaciones afectadas para efectuar un seguimiento de la situación. Las autoridades competentes no habían iniciado ninguna sanción en relación con estas infracciones.

- En este matadero, en el registro *ante mortem* se indicaba que, en varias fechas, el bienestar de los animales era satisfactorio, mientras que otros registros indicaban que, en esas mismas fechas, habían llegado animales con lesiones para su sacrificio de urgencia. También había días en los que no se había introducido ninguna información sobre ninguna inspección *ante mortem* y, sin embargo, otros registros indicaban que habían llegado otros animales lesionados para ser sacrificados de urgencia.
- En este matadero, el veterinario oficial había enviado informes semanales sobre el bienestar de los animales a las autoridades competentes provinciales, pero se habían redactado el mismo día de cada semana y no incluían ningún resumen de los incidentes ocurridos durante el período cubierto. Estos informes solamente reflejaban la situación en el matadero en el momento preciso en el que se redactaba el informe, y no habían sido elaborados tal como está previsto. Las autoridades competentes regionales ya habían enviado una instrucción a los veterinarios oficiales en la que les pedía que reflejaran con precisión sus constataciones en estos informes.

En lo que respecta al transporte de ovinos no aptos, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- Las autoridades competentes de Castilla y León han reforzado los controles en los lugares de salida del transporte de ovinos en viajes de más de ocho horas, de manera que un veterinario oficial está presente en el momento de la carga de estos animales. Esta medida se tomó en respuesta a una recomendación del informe 7766/2008 y a las denuncias de otros Estados miembros, en particular dos incidentes comunicados por Eslovenia en 2008, en los que se indicó que había un número importante de ovinos no aptos, y una denuncia de las autoridades competentes italianas, que señalaban que el 22 de agosto de 2008 habían iniciado un procedimiento penal contra un transportista por el transporte de animales no aptos.
- En el centro de concentración visitado en Extremadura, los registros indicaban que habían pasado por él miles de ovinos en los cuatro últimos meses y todos ellos habían sido transportados posteriormente desde el centro. Las autoridades competentes no habían comunicado que alguno de ellos no fuera apto para el transporte; asimismo, habían elaborado un informe sobre el bienestar en este centro de concentración y no habían descubierto ninguna deficiencia. Durante una breve visita, el explotador ya había retirado varios animales y los había instalado en un corral separado para ovinos enfermos, y el equipo de la inspección consideró que había otros animales que no eran aptos para el transporte.
- En Extremadura, se observó la presencia de un cordero con artritis en uno de los mataderos visitados y el veterinario oficial indicó que era habitual la llegada de estos corderos al matadero. Sin embargo, las autoridades competentes habían comunicado que no se habían detectado incumplimientos de la normativa sobre bienestar animal durante el transporte en 2008.
- En Extremadura, en otro matadero visitado, se habían enviado varias partidas de ovinos para sacrificio como parte de un programa de erradicación de la brucelosis. En abril de 2008 se había sacrificado el 37 % de una partida de ciento veinticuatro ovinos en el establo del matadero debido a que no se consideraba que estos animales fueran aptos para el consumo humano. El sacrificio de un número tan elevado de animales

debido a que estaban muy sucios y en malas condiciones también pone seriamente en duda que fueran aptos para el transporte. Un representante de las autoridades competentes de Extremadura señaló que la carga se efectuaba bajo controles oficiales y que su política consistía en sacrificar en la explotación a los animales no aptos para el transporte. A pesar de que lo hubiera solicitado el equipo de la inspección, las autoridades competentes no pudieron entregar ningún informe en el que figurase que se habían sacrificado animales en aplicación de esta política.

Conclusión

En Extremadura, las autoridades competentes no han prestado suficiente atención a la necesidad de solucionar el problema del transporte de animales no aptos. La CAG-CA de Castilla y León ha realizado controles de los ovinos en el momento de la carga para el transporte de larga distancia, pero todavía no ha verificado la eficacia de estos controles adicionales. El elevado número de vacas con lesiones graves que se transportan para su sacrificio en Castilla y León es un importante problema de bienestar animal, y otras CC.AA. también permiten el transporte de estos animales. Las medidas que ha tomado la CAG-CA en respuesta a esta situación han sido inadecuadas y todavía no se han puesto en práctica las disposiciones acordadas para hacer frente a este problema mediante la autorización de los sacrificios de urgencia en las explotaciones.

5.3 AUTORIZACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS

Base jurídica

Los requisitos para la autorización de los transportistas incluyen el artículo 10, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005, en el que se exige que el solicitante no haya infringido gravemente la legislación comunitaria o nacional sobre protección de animales en los tres años que preceden a la fecha de la solicitud. Además, en el artículo 11, apartado 1, letra b), se exige a los solicitantes de una autorización para viajes largos la presentación de certificados de la aprobación de los vehículos así como planes de contingencia para casos de emergencia.

5.3.1 Registro de las infracciones graves

Constataciones

En el informe 7766-2008 se recomendaba que, antes de conceder ninguna autorización a los transportistas, las autoridades competentes tomen medidas para garantizar que se realizan los controles requeridos de la existencia de anteriores infracciones relacionadas con la protección de los animales.

- En Castilla y León, la autoridad competente provincial es responsable de la expedición de las autorizaciones. El expediente para un transportista específico que realiza viajes largos incluía comunicaciones de las autoridades competentes de otros Estados miembros sobre anteriores infracciones de la normativa de transporte. Hubo cuatro casos en 2005, que indicaban que se habían detectado graves infracciones en Italia, y se impuso una multa de 3 000 euros en uno de estos casos. Tres informes procedentes de Italia en 2007 indicaban que seguían produciéndose infracciones, y hubo otros seis en 2008. La autoridad competente italiana detectó problemas en cinco de estas partidas, que tenían su origen en España, en un período de tres meses. La autoridad competente eslovena había comunicado dos casos de infracciones graves en marzo y mayo de 2008 por parte del mismo transportista. En octubre de 2008, la autoridad competente italiana comunicó a las autoridades competentes españolas que tenía la

intención de prohibir temporalmente el transporte de animales en su territorio por parte de este transportista, tal como se prevé en el artículo 26, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 1/2005.

- Las infracciones mencionadas más arriba no habían sido analizadas por la autoridad competente provincial antes de la presente inspección, y no se habían tenido en cuenta, antes de la concesión de la autorización, los delitos que se habían cometido en los tres años anteriores, lo cual es contrario a lo establecido en el artículo 10, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005. Tampoco se habían tenido en cuenta las implicaciones de los delitos posteriores en relación con la posibilidad de suspender o retirar la autorización, tal como se prevé en el artículo 26, apartado 4, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005.
- Las autoridades competentes no pudieron demostrar que la autorización expedida a este transportista se ajustara al formato previsto en el anexo III, capítulo II, del Reglamento (CE) nº 1/2005, ya que no tenían ninguna copia de la autorización. Un representante de las autoridades competentes indicó que, en la legislación de esa Comunidad Autónoma, no se exigía que la administración guardara copias en papel de estas autorizaciones. Después de la entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 1/2005, este transportista había sido registrado en una base de datos a nivel de la Comunidad Autónoma como autorizado para transportes de larga distancia.
- A pesar de que tuvieran competencias para la expedición de autorizaciones, los representantes de la autoridad competente provincial no sabían quién era competente para la retirada de estas autorizaciones, una medida que puede adoptar la autoridad competente cuando establece que el transportista no ha cumplido el Reglamento [Reglamento (CE) nº 1/2005, artículo 26, apartado 4, letra c)]. Si bien la ACC había coordinado las comunicaciones procedentes de otros Estados miembros, no había debatido con las autoridades de Castilla y León la posibilidad de suspender o retirar la autorización de este transportista.

Conclusión

A pesar de una recomendación en el informe anterior, no se habían tomado medidas para cumplir lo establecido en el artículo 10, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005, y no se habían tenido en cuenta, antes de conceder una autorización, las infracciones repetidas cometidas por un transportista.

5.3.2 Medios de transporte

En respuesta a anteriores recomendaciones de los informes de la OAV, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 1104/2000, se había comunicado a las Comunidades Autónomas que aceleraran las medidas para garantizar que los medios de transporte de animales cumplan lo establecido en la Directiva 91/628/CEE.
- En relación con el informe 8553/2002, se había previsto un nuevo procedimiento para la autorización de los transportistas y de los vehículos que transportan animales, incluida una inspección del vehículo.
- En relación con el informe 9215/2003, consideraban inadecuado este tipo de recomendación, ya que se recomendaba el cumplimiento de la legislación vigente, pero posteriormente se indicaba que se había redactado una guía de buenas prácticas del transporte de ovinos en cooperación con la asociación del sector.
- En relación con el informe 7766-2008, se había presentado en un grupo de trabajo un borrador de lista de control con el fin de armonizar las que se utilizan actualmente en

las CC.AA. El MAPA también indicó que estaban estudiando la posibilidad de crear un certificado estándar, que expediría el fabricante del vehículo o de la carrocería, en relación con los requisitos técnicos de ventilación.

En lo que se refiere a los medios de transporte, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- En julio de 2008, la ACC celebró una reunión después de que se realizara la inspección 7766-2008, en la que se debatieron las constataciones de la misma, pero no se hizo ninguna propuesta en relación con las posibles maneras de evaluar el equipo que registra la temperatura o la ventilación. Ambos temas se destacaron en el informe 7766-2008 como ámbitos de incumplimiento. No se han celebrado otras reuniones de coordinación.
- Ninguna de las CC.AA. visitadas tenía un sistema para evaluar la capacidad del equipo de ventilación. En Castilla y León, las autoridades competentes habían obtenido un documento con especificaciones técnicas relativas a los ventiladores instalados en cada vehículo, pero no eran capaces de interpretarlo en relación con los requisitos del anexo I, capítulo VI, punto 3.2, del Reglamento (CE) nº 1/2005. En Extremadura, las autoridades competentes declararon que no tenían ninguna solución para evaluar el equipo de ventilación o los sistemas de control de la temperatura.
- Tanto en Castilla y León como en Extremadura se habían vuelto a inspeccionar los vehículos en respuesta al informe 7766-2008. En ambas oficinas locales en Castilla y León se había tomado la decisión de no autorizar vehículos que no estuvieran adecuadamente equipados para viajes largos. En Extremadura, a partir de enero de 2009 las autoridades competentes comenzaron a medir la superficie del suelo de los vehículos; anteriormente, las AC habían aceptado las declaraciones de los interesados y especificaciones técnicas sobre el tamaño global del camión. Debido a que las AC habían concedido previamente autorizaciones de un año de duración, las estaban examinando a fin de evaluar con mayor precisión los requisitos del Reglamento (CE) nº 1/2005 antes de conceder una nueva autorización. Durante la visita al centro de concentración de Extremadura, el veterinario oficial inspeccionó un vehículo que efectuaba viajes de menos de ocho horas[1], y descubrió que existía una diferencia del 6 % en lo que respecta al espacio declarado en el certificado existente de autorización del vehículo, y declaró que había descubierto incumplimientos similares en el pasado, pero no se habían notificado como deficiencias.

Conclusión

Se han tomado algunas medidas correctoras para la nueva autorización de los vehículos, como la reevaluación de las zonas de carga y del equipo de control de la temperatura; sin embargo, ninguna de las CC.AA. visitadas, ni la ACC, tenía procedimientos para evaluar la capacidad del equipo de ventilación.

5.3.3 Planes de contingencia

En el informe 7766-2008 se recomendaba que las autoridades competentes tomaran medidas para garantizar que, antes de conceder autorizaciones a transportistas para viajes largos, los

1 En sus comentarios sobre el proyecto del presente informe, la AC indicó que el vehículo en cuestión estaba autorizado para viajes de menos de ocho horas; con arreglo a la legislación europea, no existe ningún requisito para esta autorización, pero la legislación española sí que exige una autorización para todos los medios de transporte. En Extremadura, no se inspeccionan físicamente los vehículos autorizados para viajes de menos de ocho horas, y una serie de parámetros (tales como el espacio de carga) se estiman con arreglo a la documentación disponible. Pueden existir discrepancias entre estas estimaciones y los valores reales.

solicitantes presentaran la documentación pertinente que se establece en el artículo 11 del Reglamento (CE) nº 1/2005 desde el día 5 de enero de 2007, incluidos los planes de contingencia.

En lo que se refiere a los planes de contingencia, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- Hace dos años, el MAPA ya había proporcionado a las CC.AA. un ejemplo de cómo debería aplicarse este requisito.
- En Castilla y León, ninguno de los expedientes para la autorización de transportistas examinado por el equipo de la inspección contenía un plan de contingencia. Las autoridades competentes habían autorizado transportistas, pero no les habían pedido que proporcionaran planes de contingencia cuando presenten su solicitud de autorización de transporte[2].
- En Extremadura, los transportistas examinados no presentaron planes de contingencia hasta la semana anterior a la inspección. Un representante de las autoridades competentes indicó que se había tomado esta medida en respuesta a la recomendación del informe 7766-2008 y se decidió a principios de 2009 establecer un modelo oficial único de plan de contingencia con motivo de una reunión con el MAPA.

Conclusión

Se han introducido tardíamente procedimientos a fin de cumplir los requisitos del artículo 11 del Reglamento (CE) nº 1/2005 en relación con los planes de contingencia.

5.4 CUADERNOS DE A BORDO

Base jurídica

En el artículo 14, apartado 1, letra a), inciso ii), del Reglamento (CE) nº 1/2005, se exige que la autoridad competente compruebe si el cuaderno de a bordo u hoja de ruta es realista. En el anexo II, punto 8, del Reglamento (CE) nº 1/2005, se exige que los cuadernos de a bordo u hojas de ruta se pongan a disposición de la autoridad competente en el plazo de un mes, y que las hojas de registro o las impresiones de los vehículos (tacógrafos) se pongan a disposición de la autoridad competente.

Constataciones

En respuesta a anteriores recomendaciones de los informes de la OAV, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 1104/2000, se han cursado instrucciones a las Comunidades Autónomas a fin de que aceleren las medidas para controlar la duración del transporte y el tiempo de descanso.
- En relación con el informe 9215/2003, consideraban inadecuada esta recomendación, ya que se recomendaba el cumplimiento de la legislación vigente, pero posteriormente se indicaba que volvería a abordarse este asunto en una reunión de coordinación, y ya se ha redactado un documento de trabajo sobre este tema (SGOE/BA/3/2003). Además, está acabándose de crear el SIRENTRA (registro informático de

2 En sus comentarios sobre el proyecto del presente informe, la AC indicó que se había dado la orden de no expedir certificados para desplazamientos intracomunitarios de más de ocho horas en caso de que el transportista no hubiera presentado ningún plan de contingencia. También se contactó por correo con todos los transportistas autorizados para informarles al respecto. Se eligió este método de solicitar los planes de contingencia debido a que se habían reexaminado todas las autorizaciones para vehículos de larga distancia en un período muy corto de tiempo. Por lo tanto, se ha solucionado esta situación por el momento.

transportistas y medios de transporte), lo cual también contribuirá a un mayor cumplimiento de la legislación en relación con estos puntos.

- En relación con el informe 7230/2004, se ha redactado un documento de trabajo sobre este tema y el comité de coordinación debatirá el asunto.
- En relación con el informe 7548/2005, se celebrará una reunión específica el 23 de febrero de 2006 sobre los problemas prácticos existentes en la aplicación de la legislación, como la gestión de los planes de viaje y los solapamientos con el sistema TRACES.
- En relación con el informe 7766-2008, se está revisando el documento con las instrucciones para gestionar los cuadernos de a bordo, por si fuera posible alguna mejora. Se está estudiando la posibilidad de modificar la base de datos SIRENTRA a fin de incluir una lista de planes de viaje para cada transportista.

En lo que se refiere a la duración de los viajes, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- Ninguna de las oficinas locales de ninguna de las dos CC.AA. había utilizado la base de datos SIRENTRA en relación con la aprobación de los cuadernos de a bordo.
- En Extremadura, los cinco cuadernos de a bordo examinados mostraban que habían sido aprobados por las autoridades competentes a pesar de que la duración de los viajes indicada por el transportista no fuera realista. En particular, según lo indicado en dos de ellos para un transporte al sur de Italia, habría sido necesaria una velocidad media de 107 km/h para realizar el viaje en el tiempo indicado. Si bien la autoridad competente también había registrado este viaje de 3 000 km en veintiocho horas en su evaluación de las operaciones en un centro de concentración, una vez más no había detectado que se trataba de una afirmación completamente irreal.
- Las autoridades de Castilla y León reconocieron que es una práctica habitual que los conductores devuelvan los documentos pertinentes del cuaderno de a bordo antes del siguiente viaje, en lugar de enviarlos dentro de los plazos establecidos. Las autoridades competentes también reconocieron que, en muchos casos, la sección 2 de dichos documentos se deja en el lugar de salida, lo cual es contrario a lo establecido en el punto 2 del anexo II del Reglamento, en el que se exige que todas las páginas vayan unidas. Las autoridades reconocieron que tenían dificultades a la hora de comprobar la duración exacta de los viajes y mencionaron que esto también se debía a los problemas para acceder a internet. Las autoridades no tomaron ninguna medida en los casos en que faltaba información significativa tanto en los cuadernos de a bordo previstos como en los devueltos.
- En lo que respecta al transporte de ovinos desde Castilla y León, la sección 1 de dos cuadernos de a bordo indicaba unas duraciones de viaje inviables. Una de ellas equivalía a una velocidad media de conducción de 135 km/h, y la otra, de 101 km/h, pero, aún así, las autoridades competentes habían aprobado los documentos. Los otros dos documentos no tenían ni siquiera un plan, pero las autoridades competentes los habían aprobado. Estos documentos se habían enviado por fax a la oficina local el día anterior a la visita. Si bien se habían registrado datos temporales detallados durante el viaje, no se indicaba la hora de llegada al lugar de destino.
- En tres de las cuatro partidas de caballos procedentes de Castilla y León que fueron examinadas por el equipo de la inspección se indicaban unas duraciones del viaje imposibles. En el documento en el que se indicaba una duración del viaje realista de cincuenta y ocho horas, se habían permitido densidades de animales previstas para un viaje de menos de cuarenta y ocho horas, lo cual es contrario a lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005, en el que se exige que el

espacio disponible para viajes de hasta cuarenta y ocho horas se doble en el caso de los viajes de más de cuarenta y ocho horas; es decir, en lugar de 1,2 m^2, se exigen 2,4 m^2 para cada caballo de seis a veinticuatro meses de edad.

Conclusión

El control de los cuadernos de a bordo sigue presentando importantes carencias. La implicación directa del nivel regional de las autoridades competentes a la hora de evaluar algunas de las rutas comerciales típicas había aportado algunas mejoras en Extremadura, pero, incluso así, no se habían evaluado todos los viajes a diferentes destinos. Las medidas tomadas por las autoridades competentes en Castilla y León a fin de conseguir que el nivel local prestara una mayor atención a esta cuestión no han aportado ninguna mejora. De forma similar, las medidas propuestas por la ACC en respuesta a anteriores recomendaciones no han introducido ninguna mejora en la aplicación de la normativa. Así, las autoridades competentes siguen aprobando cuadernos de a bordo para partidas de animales en transportes de larga distancia, a pesar de que los transportistas indiquen unas duraciones de los viajes completamente imposibles.

5.5 ESPACIO DISPONIBLE

Base jurídica

En el artículo 3, letra g), del Reglamento (CE) nº 1/2005, se establece que nadie podrá transportar animales si estos no disponen de un espacio y una altura suficientes. El espacio disponible deberá cumplir, como mínimo, lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005.

Constataciones

En el informe 7766-2008 se pedía a las autoridades competentes que garantizaran la realización de controles adecuados para velar por que, durante el transporte, los animales dispongan de espacio suficiente tal como se exige en el artículo 3, letra d), del Reglamento (CE) nº 1/2005, y que el espacio disponible cumpla, como mínimo, lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005.

En lo que se refiere al espacio disponible indicado en los cuadernos de a bordo, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- En las cuatro partidas de caballos procedentes de Castilla y León que fueron examinadas por el equipo de la inspección solamente se proporcionaba la mitad del espacio disponible mínimo que debería existir. En tres casos, la duración estimada del viaje no era realista; en un caso en el que se había indicado una duración del viaje más realista de cincuenta y ocho horas, el espacio disponible no había sido el doble, que es lo que se prevé para los viajes de potros que duren más de cuarenta y ocho horas.
- En cuanto a los ovinos transportados desde Castilla y León, solamente en uno de los cuatro cuadernos de a bordo examinados en la oficina local visitada se indicaba el espacio proporcionado. En la sección 1 del anexo II del Reglamento (CE) nº 1/2005 se establece la obligación de indicar el espacio proporcionado para la partida. En el documento en el que se indicaba el espacio disponible en el camión, este espacio era suficiente. En lo que respecta a dos partidas originarias de Castilla y León que habían sido denunciadas por Italia y Eslovenia, la información proporcionada por las autoridades competentes en Castilla y León indicaba que las densidades de animales se ajustaban a lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005 en estos casos.
- En Extremadura, en los tres cuadernos de a bordo seleccionados por el equipo de la

inspección, las autoridades competentes habían aprobado un espacio disponible para corderos de un peso medio de 23 kg entre 0,12 y 0,15 m^2 por animal. Esto se ajusta a las densidades de animales que figuran en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005, ya que pueden preverse unas densidades de menos de 0,2 m^2 por animal para los corderos pequeños y no se ha establecido ningún límite inferior.

Conclusión

En Castilla y León se transportaban potros con unas densidades que duplicaban el mínimo permitido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005. Dado que en el 50 % de los cuadernos de a bordo examinados en Castilla y León no se indicaba la densidad de animales en las partidas de ovinos, se considera que las autoridades competentes no están tomando medidas suficientes para supervisar el cumplimiento de lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005. En Extremadura, la densidad de animales se ajustaba a lo establecido en el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) nº 1/2005, pero con un espacio disponible reducido de hasta 0,12 m^2 por cordero destetado.

5.6 TRANSPORTE DE AVES DE CORRAL

Base jurídica

En el artículo 3, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005, se indica que nadie podrá transportar animales a no ser que el medio de transporte se conciba, construya, mantenga y utilice de modo que se eviten lesiones y sufrimiento a los animales y se garantice su seguridad.

Constataciones

En respuesta a una recomendación del informe 7328/2007, la ACC indicó que la inspección se centraría en los medios de transporte y los contenedores de aves de corral a fin de rectificar cualquier carencia, y que se incrementarían las inspecciones de este tipo de transporte durante el año 2008.

- En el matadero visitado en Castilla y León, durante la visita llegaron o se descargaron tres partidas de aves. Las jaulas de todos los vehículos inspeccionados estaban mal mantenidas y, dado que el espacio entre las barras ya no era uniforme debido a los defectos, en varios casos las cabezas de las aves se habían quedado atrapadas entre las barras. También había barras rotas, lo cual era una posible fuente de lesiones durante los procedimientos de carga, transporte y descarga. Los representantes de la CS/APSSA-CA señalaron que la CAG-CA era el organismo responsable del transporte. El veterinario oficial declaró que no supervisaba estas jaulas, ya que la CAG-CA era responsable de su aprobación. La CAG-CA no tenía ningún informe de los mataderos de aves de corral.
- Las tres mil novecientas aves de uno de los vehículos inspeccionados se encontraban en malas condiciones y un examen somero efectuado por el equipo de la inspección reveló la existencia de varias aves muertas o moribundas. En la documentación de acompañamiento se indicaba que se trataba de animales de experimentación y el veterinario oficial declaró que deben esperar hasta el final del sacrificio. El equipo de la inspección solicitó más datos acerca de esta partida y la mortalidad global en relación con este transporte. La cifra era del 3 %, que es excepcionalmente elevada. Los registros de anteriores partidas indicaban que lo más habitual era una cifra entre 0,05 y 0,1 %. Otros datos procedentes de Aragón, en donde estaba ubicado el lugar de salida, indicaban que estas aves no eran animales de experimentación, sino que procedían de un establecimiento, propiedad de una universidad, que realizaba investigaciones.

- En un control de carretera realizado por la Guardia Civil en Castilla y León en junio de 2008 se habían descubierto gallinas ponedoras, tanto vivas como muertas, que eran transportadas desde Navarra hasta un matadero en Galicia en unas jaulas que se encontraban en muy mal estado de mantenimiento. Se impuso una multa de 601 euros y, en el momento en el que se realizaba la inspección, todavía se encontraba en curso un recurso interpuesto por el explotador contra esta sanción.
- Los documentos procedentes de un matadero en Castilla y León, que no fue visitado durante la presente inspección, indicaban que el veterinario oficial había comunicado en tres fechas diferentes, entre el final de 2008 y el inicio de 2009, que las densidades de animales eran excesivas. Algunas de las partidas procedían de otras CC.AA., pero ni la CS/APSSA-CA ni la CAG-CA habían tomado otras medidas.
- En Extremadura, en 2008 se realizaron en cada matadero dos inspecciones del bienestar de los animales durante el transporte de aves de corral. En el matadero visitado, que es el mismo que se visitó durante la inspección 7328/2007, el veterinario oficial no sabía cuántas aves se transportaban en cada jaula ya que no inspeccionaba las condiciones del transporte. En lo que se refiere al procedimiento de descarga, el año anterior había redactado ocho informes dirigidos al explotador en relación con problemas de manipulación. Si bien la autoridad competente indicó, antes de la inspección, que este matadero estaría operativo durante la semana de la inspección, no estaba en funcionamiento el día de la visita. Varias de las jaulas observadas en el establo eran satisfactorias para el transporte de aves de corral, pero, dado que no se realizaba ninguna operación, no puede concluirse que todas las jaulas utilizadas sean satisfactorias. El veterinario oficial conocía las normas que debía aplicar la empresa, pero indicó que no supervisaba las densidades reales de animales.

Conclusión

No se han puesto en práctica los compromisos de la ACC de incrementar las inspecciones sobre este tipo de transporte y rectificar las deficiencias. La única medida tomada para hacer cumplir la normativa en las dos CC.AA. visitadas fue iniciada por la Guardia Civil, que detectó una infracción de este tipo de transporte durante sus controles de carretera; sin embargo, las autoridades competentes de Extremadura y Castilla y León habían detectado problemas con el transporte y la manipulación de aves en dos mataderos, pero las medidas tomadas en respuesta a ello no fueron suficientes para evitar que se repitieran las infracciones. En el matadero en funcionamiento visitado, que también se encontraba en Castilla y León, el nivel de los controles oficiales no era suficiente para detectar este importante problema de bienestar.

5.7 INFORMES Y VERIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES DEL TRANSPORTE

Base jurídica

En el artículo 8, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) nº 882/2004, se exige que las autoridades competentes verifiquen la eficacia de los controles oficiales que realizan.

Constataciones

En respuesta a una recomendación del informe 7328/2007, la ACC indicó que, en la revisión del plan de control del bienestar animal para 2008, se hará referencia específicamente a la importancia de una supervisión eficaz de las inspecciones y se debatirá en todas las reuniones de coordinación de 2008.

En el informe 7766/2008 se indicaba que había procedimientos en vigor para verificar la eficacia de los controles, incluidos los controles documentales de los informes de las

inspecciones. La supervisión por parte de los niveles superiores de las autoridades competentes era insuficiente en lo que respecta a los controles del transporte, ya que, si bien existían orientaciones sobre temas tales como la densidad de animales y el uso de rampas de carga y descarga, hubo varios casos en los que los controles a nivel local habían sido ineficaces a la hora de garantizar el cumplimiento de estos requisitos. En lo que respecta a los cuadernos de a bordo, a pesar de que la mayor parte de los que examinó el equipo de la inspección eran insatisfactorios, habían sido aprobados por el nivel local, y los niveles superiores de las autoridades competentes no habían detectado este error. En consecuencia, en algunas ocasiones los tiempos de viaje de los animales eran tres veces superiores a lo que se había estimado sin que las autoridades competentes hubieran tomado ninguna medida.

El equipo de la inspección observó lo siguiente:

- La última reunión de coordinación se celebró en julio de 2008.
- La CAG-CA de Castilla y León se había reunido con sus funcionarios en las diferentes provincias a fin de asegurarse de que comprendieran los diferentes informes de inspección. Tras efectuar una supervisión de la manera en que la oficina local había aplicado los procedimientos desde el informe 7766/2008, se descubrieron deficiencias en los informes y las conclusiones en relación con las inspecciones en las explotaciones. Otras instrucciones no han sido suficientes para mejorar los procedimientos en relación con los cuadernos de a bordo debido a que los niveles superiores de las autoridades competentes no han efectuado los procedimientos de verificación para abordar los diferentes ámbitos en los que se producen habitualmente incumplimientos. Las autoridades competentes no han verificado la eficacia de los controles adicionales en el momento de la carga que se han efectuado desde el informe 7766/2008.
- En Extremadura, en lo que respecta a las inspecciones del transporte en 2008 (veintitrés inspecciones de carretera, cinco en centros de concentración, veintitrés en explotaciones y diez en ferias), las autoridades competentes no comunicaron ninguna conculcación de la normativa. En 2009, las autoridades competentes descubrieron deficiencias en relación con la superficie de suelo indicada en las autorizaciones de los vehículos. El nivel regional de las autoridades competentes había verificado la validez de los cuadernos de a bordo para las rutas comerciales habituales, pero las autoridades competentes locales no habían comunicado toda la información solicitada a las autoridades competentes regionales, de manera que no se habían detectado duraciones excesivas de los viajes.

Conclusión

A pesar de que las autoridades competentes regionales hayan celebrado reuniones y debatido procedimientos con los funcionarios, no se ha verificado de manera suficiente si las autoridades competentes locales efectúan eficazmente los controles. Asimismo, las medidas tomadas por la ACC para mejorar el nivel de verificación también han sido ineficaces[3].

5.8 SEGUIMIENTO DE LAS INFRACCIONES DEL TRANSPORTE

Base jurídica

En el artículo 27 del Reglamento (CE) nº 1/2005 se establece que deberán realizarse

3 En sus comentarios sobre el proyecto del presente informe, la AC señaló que, debido al escaso tiempo entre una visita de la OAV y la siguiente (20-23 de mayo de 2008 a 23 de marzo de 2009), no había sido factible realizar adecuadamente las medidas de verificación, pero que ya se habían incorporado mejoras en los procedimientos de verificación para todos los procedimientos documentados.

inspecciones en una proporción adecuada de los animales transportados anualmente en cada Estado miembro y que la proporción de las inspecciones se incrementará si se comprueba que no se han cumplido las disposiciones de dicho Reglamento. En el artículo 26 del Reglamento (CE) nº 1/2005 se indican las medidas específicas que la autoridad competente deberá tomar en caso de infracción.

En el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 882/2004, se requiere una coordinación eficaz y efectiva entre las autoridades responsables del bienestar de los animales.

Constataciones

En respuesta a anteriores recomendaciones de los informes de la OAV, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 8553/2002, se ha establecido contacto con la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN), organismo que ha asumido recientemente las competencias sobre mataderos, en lo que respecta a la mejora de la coordinación entre los Departamentos de Sanidad y de Agricultura a la hora de aplicar los requisitos de la UE en materia de bienestar animal.
- En relación con el informe 9215/2003, se está elaborando un acuerdo con la Guardia Civil a fin de facilitar la coordinación de las actividades, incluido el bienestar animal. También se sugirió a las CC.AA. que revisaran su legislación para hacer posible la imposición de sanciones.
- En relación con el informe 7328/2007, la aprobación de la Ley nacional 32/2007 proporcionará un nuevo impulso a este asunto en las CC.AA. en cuya legislación no se contempla el castigo de las infracciones.

El equipo de la inspección observó lo siguiente en relación con los incidentes en materia de bienestar animal durante el transporte:

- Si bien la ACC ha pedido en repetidas ocasiones a las CC.AA. que aborden este tema y comuniquen las denuncias recibidas, no ha proporcionado ninguna evaluación sobre la respuesta de las CC.AA. ni ha tomado ninguna medida en caso de que una Comunidad Autónoma no responda.
- Siete denuncias de otros Estados miembros en 2008 tenían por objeto partidas originarias de Castilla y León e implicaban al mismo transportista, que también está radicado en Castilla y León. Las infracciones se debían a problemas operativos tales como no respetar la duración de los viajes, la aptitud de los animales, la falta de camas y la ausencia del certificado de competencia del conductor; sin embargo, en las respuestas de las autoridades competentes solamente se abordaba la cuestión de la densidad de animales, al respecto de la cual dichas autoridades consideraron que las denuncias eran infundadas. Un representante del MARM indicó en la reunión final que consideraban que podían mejorarse las investigaciones efectuadas por las autoridades competentes de Castilla y León, pero no lo había comunicado previamente a estas autoridades. Este transportista también efectuaba la carga de ovinos en Castilla-La Mancha, Aragón y Cataluña, que también habían sido objeto de denuncias de otros Estados miembros. Las autoridades competentes de Castilla y León habían impuesto la realización de controles adicionales en los lugares de salida, tal como se permite en el artículo 26, apartado 4, letra c), del Reglamento (CE) nº 882/2004 y, aunque la ACC había pedido que las otras tres CC.AA. implicadas en estas denuncias llevaran a cabo una investigación de los incidentes, ninguna de ellas había respondido. No se había pedido a los demás Estados miembros que aclararan si se habían impuesto multas, o si se habían pagado, en relación con estos incidentes.
- En Castilla y León hubo doce casos a los que se impusieron sanciones en 2008, en su

mayor parte iniciados por la Guardia Civil como consecuencia de controles de carretera. Entre ellos se incluían dos casos de superación de la duración de los viajes y uno en el que veintisiete porcinos ya habían efectuado un viaje de veinte horas en un vehículo básico. Se impuso una multa de 150 euros. En el segundo caso, se habían transportado cincuenta y tres bovinos durante más de ocho horas. Se había impuesto una multa de 602 euros, que era la más elevada de los doce casos examinados. Los otros casos habían dado lugar a multas de entre 100 y 150 euros. Un abogado a nivel provincial confirmó que casi siempre las sanciones por infracciones en el transporte se clasifican como de menor importancia.

- Tal como ya se ha indicado, aunque la CS/APSSA-CA ha comunicado a la CAG-CA de Castilla y León la existencia de incidentes en los que llegaron vacas gravemente lesionadas a los mataderos, no se han tomado medidas eficaces de seguimiento de estos casos a fin de evitar nuevas infracciones.
- En Extremadura no se detectaron deficiencias durante el transporte en 2008, por lo que no se habían impuesto sanciones.

Conclusión

El seguimiento de las denuncias presentadas por otros Estados miembros ha sido inadecuado. Los informes de las investigaciones efectuadas por las autoridades competentes en Castilla y León no abordaban todas las cuestiones planteadas por las autoridades competentes de los demás Estados miembros y, si bien se habían efectuado controles adicionales en los lugares de carga en Castilla y León, las autoridades competentes no habían verificado su eficacia. La coordinación entre la ACC y las demás CC.AA. ha sido insuficiente para garantizar que también se efectúen controles adicionales en los lugares de carga de otras CC.AA. El bajo nivel de comunicación entre las demás CC.AA. implicadas y la ACC muestra una falta de voluntad de estas administraciones para hacer frente a estos problemas.

Dentro de las CC.AA., la coordinación entre los servicios a la hora de efectuar un seguimiento de los incidentes detectados en los mataderos no ha sido eficaz para conseguir la adopción de medidas correctoras. Es mucho más probable que se inicien sanciones por infracciones de transporte cuando la Guardia Civil ha participado en la realización de las inspecciones que cuando las autoridades competentes las llevan a cabo. En cualquier caso, las infracciones en materia de bienestar animal se clasifican siempre como ligeras, o bien las multas son raramente disuasorias.

5.9 PROCEDIMIENTOS EN LOS MATADEROS

Base jurídica

En el artículo 7 de la Directiva 93/119/CE se establece que la autoridad competente debe garantizar que las personas que intervienen en el proceso de sacrificio posean la preparación y destreza necesarias, y en el artículo 8 se exige que la autoridad competente efectúe inspecciones y controles para cerciorarse de que se cumple la Directiva. En el anexo C, sección II, punto 3.B.1, se exige que la autoridad competente defina la intensidad y la duración de la corriente requerida en los tanques de agua.

En el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 882/2004, se establece que los controles oficiales deben efectuarse de acuerdo con procedimientos documentados.

En respuesta a recomendaciones de anteriores informes, la ACC indicó lo siguiente:

- En relación con el informe 8553/2002, en lo que se refiere al respeto de todos los requisitos de la Directiva 93/119/CE durante el sacrificio de animales, en particular que el aturdimiento se efectúe de conformidad con los artículos 4, 5 y 6 de la

Directiva, se ha establecido contacto con la AESAN, organismo que asumió recientemente las competencias en materia de mataderos.

- En relación con el informe 7328/2007, señaló que estaba elaborando un documento técnico en el que se definen los parámetros relativos a la intensidad y la duración de la corriente requerida en los tanques de agua a partir de los datos de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), que se distribuirán a las CC.AA. para que lo utilicen. El documento se presentará en la reunión de otoño de 2007 y se espera que sea aprobado en la reunión de diciembre de 2007.

El equipo de la inspección observó lo siguiente:

- Todavía no se ha elaborado un documento de la ACC en el que se definan los parámetros relativos a la intensidad y la duración de la corriente requerida en los tanques de agua para las aves de corral, lo cual era un requisito de la Directiva 93/119/CE que debería haber sido aplicado en 1995.
- En Castilla y León, las autoridades competentes habían establecido parámetros para el aturdimiento eléctrico de aves de corral, pero no se habían aplicado en el matadero visitado. El aturdimiento era ineficaz, ya que la mayor parte de las aves tenían respiración rítmica durante el sangrado y en varios casos agitaban la cabeza y parpadeaban espontáneamente. Después de la visita del equipo de la inspección, las autoridades competentes indicaron que la empresa había ajustado la corriente con arreglo al valor establecido por las autoridades competentes regionales, que es de 120 mA por ave.
- Las autoridades competentes de Extremadura no habían establecido parámetros para el aturdimiento de aves de corral. En el primer matadero, el veterinario oficial no conocía la corriente que se aplicaba e indicó que los parámetros estaban ajustados al efecto buscado. No se procedía a mojar el contacto del gancho con la pata tal como se exige. En el segundo matadero visitado, que había sido incluido en la inspección 7328/2007, el veterinario oficial había efectuado mediciones de la corriente suministrada. Ninguno de los mataderos visitados estaba en funcionamiento en el momento de la visita.
- Durante la inspección se visitaron seis mataderos que recurrían al aturdimiento eléctrico de porcinos o de ovinos. Solamente uno de ellos estaba adecuadamente equipado con los dispositivos en funcionamiento que se prevén en el anexo C, sección II, punto 3.A.2, letras b) y c), de la Directiva 93/119/CE. Se observó el aturdimiento eléctrico de ovinos durante las visitas a tres de estos mataderos, y el aturdimiento se realizaba eficazmente en dos de cada tres. Uno de ellos se encuentra en Castilla y León, y también era el único que tenía los dispositivos requeridos en el anexo C, sección II, punto 3.A.2, letras b) y c), de la Directiva 93/119/CE, y el otro en Extremadura, en el que había dispositivos que indican los amperios y los voltios, pero el dispositivo acústico que indica si está en funcionamiento todavía daba problemas. En el tercero, que se encuentra en Extremadura, la inmovilización de los ovinos no era eficaz, y el matarife tenía dificultades para colocar correctamente los electrodos. Este hecho, así como la imposibilidad de verificar los parámetros eléctricos aplicados debido a que el aparato no estaba adecuadamente equipado, contribuyó a que varios animales no fueran aturdidos eficazmente y a que otros recibieran descargas previas al aturdimiento.

Conclusión

No se ha hecho realidad el compromiso de la ACC de que se definirían los parámetros relativos a la intensidad y la duración de la corriente requerida en los tanques de agua, tal como se requiere en la Directiva 93/119/CE desde el 1 de enero de 1995. En una de las dos CC.AA., las autoridades competentes regionales habían definido estos parámetros, pero no se

habían aplicado y, en consecuencia, no se aturdía eficazmente a las aves. Tampoco han tenido éxito las medidas tomadas para aplicar la Directiva 93/119/CE en relación con el aturdimiento eléctrico de especies de carnes rojas, ya que el 83 % de los mataderos visitados no estaban adecuadamente equipados. La falta de equipos de este tipo incrementa el riesgo de un aturdimiento ineficaz. Las autoridades competentes no habían detectado la falta de equipos apropiados, o bien no habían resuelto este problema.

5.10 INFORMES Y VERIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES DE MATADEROS

Base jurídica

En el artículo 8, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) nº 882/2004, se exige que las autoridades competentes verifiquen la eficacia de los controles oficiales que realizan. En el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 882/2004, se requiere una coordinación eficaz y efectiva entre las autoridades responsables del bienestar de los animales.

Constataciones

En respuesta a una recomendación del informe 7328/2007 (verificación de la eficacia de las inspecciones), la ACC indicó que se efectuará un seguimiento del plan de control del bienestar animal en todas las reuniones de coordinación en relación con la importancia de que se realice una supervisión eficaz de las inspecciones.

En el informe 2008/7766 se indicaba que los procedimientos destinados a verificar la eficacia de los controles incluían controles documentales sobre los informes de inspección, así como inspecciones conjuntas por parte de las autoridades competentes provinciales. Estas últimas no han sido eficaces hasta hace poco tiempo a la hora de identificar las principales deficiencias. Esto ha significado que, especialmente en Castilla y León, estén comenzando a solucionarse muchas deficiencias que han persistido durante años.

- Tanto el nivel provincial como el regional de las autoridades competentes de Castilla y León han supervisado a los veterinarios oficiales. En una provincia visitada, esta supervisión solamente la había efectuado el nivel regional, lo cual había contribuido a corregir con éxito un problema importante de aturdimiento ineficaz de ovinos. Se trataba del único matadero de los tres mataderos de especies de carnes rojas visitados en Castilla y León en el que se habían aplicado con éxito medidas correctoras. Las visitas de supervisión contribuyeron a identificar los problemas y a garantizar que se tomaran medidas correctoras. Uno de los otros dos mataderos de Castilla y León, aunque todavía estaba en funcionamiento, tenía importantes problemas estructurales y estaba siendo cerrado. En el otro matadero seguían produciéndose infracciones en relación con el transporte de vacas gravemente lesionadas para su sacrificio.
- En el matadero de aves de corral visitado en la misma provincia, en el que el equipo de la inspección había señalado un grave problema de aturdimiento ineficaz, el nivel regional de las autoridades competentes había efectuado dos años antes una visita de supervisión. Entre tanto, el veterinario oficial había cambiado y las autoridades competentes regionales indicaron que este problema de aturdimiento no existía en el momento de la visita. Asimismo, se comunicó que sus controles de supervisión se centraban en otros temas además del bienestar animal (encefalopatías espongiformes transmisibles y subproductos de origen animal) y, en consecuencia, habían centrado su supervisión en los mataderos de carnes rojas. Las autoridades competentes regionales indicaron que iban a supervisar de nuevo este matadero de aves de corral en el futuro.
- En Extremadura, las autoridades competentes en materia de salud pública indicaron

que habían centrado su actuación en conseguir que los veterinarios oficiales redactaran informes en 2008, pero todavía no se había verificado el contenido de los informes. En consecuencia, las autoridades competentes no habían detectado que algunos veterinarios oficiales habían indicado «sí», mientras que otros habían indicado «no» en las listas de control, aunque en ambos casos se estaba indicando la misma constatación. Asimismo, el equipo de la inspección observó que los parámetros relativos al aturdimiento eléctrico no se habían cumplimentado, o bien no eran precisos, y que existían incoherencias entre la información que figuraba en las listas de control y las órdenes comunicadas a los explotadores. Las autoridades competentes no habían tenido conocimiento de estas incoherencias debido a la falta de verificación de los resultados de las inspecciones.

- En sus respuestas a un cuestionario previo a la inspección, las autoridades competentes comunicaron (el 6 de marzo de 2009) que un matadero había finalizado sus actividades, pero en un informe de las autoridades competentes del 11 de marzo de 2009 se indicaba una lista de problemas operativos en materia de bienestar en este matadero, incluido un problema con la inmovilización, y que el equipo de aturdimiento no era correcto. En otro matadero, que las autoridades competentes, antes de la inspección, habían comunicado que estaba cerrado por obras de reparación, cuando el equipo de la inspección realizó una visita al mismo había cerdos en su establo.

Conclusión

Las medidas tomadas por la ACC a fin de subrayar la importancia de la supervisión de las inspecciones han tenido un efecto mínimo en las autoridades competentes que deberían realizarla. Únicamente en Castilla y León, la CS/APSSA-CA ha supervisado directamente la eficacia de los controles en los mataderos, y en uno de cada cuatro mataderos esto ha contribuido a conseguir una mejor aplicación. En Extremadura se han elaborado recientemente procedimientos para la elaboración de informes y las autoridades competentes todavía no han desarrollado sus sistemas de supervisión. En consecuencia, las autoridades competentes no habían identificado adecuadamente las incoherencias y las imprecisiones de los informes de los veterinarios oficiales, ni tenían una visión global precisa de la situación operativa de todos los mataderos.

5.11 MEDIDAS CORRECTORAS Y SANCIONES DE LAS INFRACCIONES DENTRO DE LOS MATADEROS

Constataciones

En el informe 9215/2003 se recomendaba que las sanciones impuestas fueran proporcionadas y disuasorias, y que se redujeran al mínimo los retrasos de los procedimientos de sanciones administrativas. A pesar de que la ACC hubiera pedido a las CC.AA. que actuaran en consecuencia, no incluyeron ningún comentario en su respuesta.

En aplicación de una recomendación del informe 7328/2007, la ACC indicó que la aprobación de la Ley nacional 32/2007 proporcionaría un nuevo impulso a la utilización de sanciones en las CC.AA. en cuya legislación no se contempla el castigo de las infracciones.

En relación con los incidentes en materia de bienestar animal en mataderos, el equipo de la inspección observó lo siguiente:

- En dos de los veintiséis casos de infracción comunicados en Extremadura en 2008 se habían iniciado sanciones. Estos casos todavía no habían finalizado y se habían propuesto multas de 600 euros por problemas de aturdimiento. Uno de estos

expedientes hacía referencia a mataderos visitados, que también habían sido visitados durante la inspección 7328/2007. En este caso, el grave problema de un aturdimiento inadecuado y de un excesivo tiempo entre el aturdimiento y el sangrado, que se habían observado durante la inspección 7328/2007, tuvieron como resultado que se iniciara el procedimiento para imponer una multa de 600 euros. Los representantes de las autoridades competentes indicaron que habían actuado repetidamente para conseguir que la cooperativa propietaria tomara medidas correctoras. El problema principal de un aturdimiento inadecuado y de un excesivo tiempo entre el aturdimiento y el sangrado se había resuelto en el momento de la visita durante la presente inspección, y la sanción propuesta se había reducido de 600 a 200 euros por los problemas restantes de unos desagües bloqueados y un indicador defectuoso del equipo de aturdimiento.

- Otro caso, en el que los informes de las autoridades competentes de febrero de 2008 y nuevamente en marzo de 2009 habían indicado la existencia de deficiencias, se había tramitado para que se impusieran sanciones. Se señalaba que las instalaciones, incluidas las destinadas a la inmovilización de los animales, se encontraban en mal estado de mantenimiento y los punzones estaban conectados directamente a la alimentación eléctrica, el aturdimiento era inadecuado y los porcinos no eran alzados para el sangrado. El asesor jurídico que tramitaba el caso todavía no había llegado a una conclusión (pliego de cargo). Un representante de las autoridades competentes indicó que este asesor jurídico puede recurrir al Real Decreto para orientarles sobre el nivel de la multa.
- Las infracciones detectadas por las autoridades competentes también incluían el caso de un gran matadero de aves de corral en Extremadura, en el que se observaron importantes problemas de manipulación durante la inspección 7328/2007. En este caso, el veterinario oficial había comunicado repetidamente instrucciones al explotador para que se tomaran medidas correctoras, pero, no obstante, los importantes problemas de manipulación siguieron existiendo. No se propusieron sanciones en este caso.
- Las otras infracciones incluían las que habían sido detectadas por las autoridades competentes en los seis mataderos que realizaban un aturdimiento eléctrico de los porcinos y los ovinos y que fueron visitados durante la inspección. Solamente uno de los mataderos visitados, que se encuentra en Castilla y León, estaba adecuadamente equipado con los dispositivos en funcionamiento que se prevén en el anexo C, sección II, punto 3.A.2, letras b) y c), de la Directiva 93/119/CE. En el otro matadero visitado en Castilla y León, el amperímetro no funcionaba correctamente y no era visible para el operador y, aunque este hecho se había detectado doce meses antes, no se había corregido. Las pinzas para el aturdimiento eléctrico estaban en mal estado de mantenimiento y de limpieza, lo cual era también generalmente el caso en este matadero. Posteriormente, se entregó al equipo de la inspección un compromiso por escrito del explotador, que era el alcalde del municipio, en el que se afirmaba que este matadero iba a dejar de funcionar en el plazo de un mes. Los cuatro mataderos visitados en Extremadura todavía no estaban correctamente equipados y, solamente para el matadero que había sido visitado en la inspección 7328/2007, se había impuesto una multa de 200 euros en relación con los dispositivos defectuosos.
- En Extremadura, en un matadero en el que se sacrificaban ovinos durante la visita, el veterinario oficial mantenía unos registros adecuados y había comunicado al explotador en ocho ocasiones en 2008 infracciones relativas a problemas con la inmovilización de bovinos y el suministro de agua a diferentes especies. Estas infracciones no se habían solucionado.
- En un pequeño matadero visitado en Extremadura, el veterinario oficial había

conseguido que se instalara un dispositivo de aturdimiento de reserva.

Conclusión

En Extremadura, solamente se ha recurrido a la imposición de sanciones en un pequeño número de casos en los que se habían detectado infracciones, e incluso, cuando se repetían importantes problemas de bienestar, se han propuesto multas relativamente reducidas, que todavía no se han impuesto. En lo que respecta a los dos mataderos previamente visitados durante la inspección 7328/2007, si bien se habían iniciado sanciones en relación con el matadero en el que se producía un aturdimiento inadecuado de ovinos, este hecho, por sí solo, no fue suficiente para conseguir que el explotador solucionara esta situación y fue necesaria la intervención continua de las autoridades competentes para que se tomaran medidas correctoras. No se iniciaron sanciones en relación con el problema relativo a la manipulación de aves en el gran matadero de aves de corral, que también fue visitado durante la inspección 7328/2007, a pesar de que las órdenes que se habían dado a fin de mejorar la situación no hubieran producido resultados.

6 CONCLUSIONES GENERALES

Las medidas tomadas hasta la fecha por la ACC y las autoridades de las CC.AA. en relación con la formación del personal, la aptitud de los animales para el viaje previsto, la autorización de los transportistas, los cuadernos de a bordo, el espacio disponible, el transporte de aves de corral, los informes y la verificación de las inspecciones del transporte, el seguimiento de las infracciones de transporte, los procedimientos en los mataderos, los informes y la verificación de las inspecciones de mataderos y la imposición de sanciones a las infracciones han tenido como consecuencia unas mejoras muy limitadas en materia de aplicación, y todavía deben tomarse importantes medidas en relación con todos estos asuntos a fin de conseguir un mejor cumplimiento de la normativa.

La asistencia a la ACC para efectuar el seguimiento de las denuncias relativas al bienestar animal durante el transporte ha sido insuficiente para abordar las cuestiones planteadas por las autoridades competentes de otros Estados miembros. La mayor parte de las denuncias se debían a problemas operativos, y la nueva autorización de los vehículos no aborda directamente este problema. No se tuvieron en cuenta las infracciones cometidas repetidamente por el mismo transportista ni en el momento de expedir su autorización ni en lo que se refiere al mantenimiento del tipo de autorización. Todavía debe comprobarse si los controles adicionales en el momento de la carga mejoran el nivel de cumplimiento, para lo cual también es necesario que las autoridades competentes verifiquen la eficacia de estos controles, algo que, hasta ahora, todavía no se ha hecho.

El nivel de coordinación entre el Departamento de Agricultura y la Agencia de Seguridad Alimentaria de Castilla y León sigue obstaculizando las medidas de ejecución de la normativa en relación con los importantes problemas de bienestar detectados en los mataderos. Si bien la Agencia de Seguridad Alimentaria de Castilla y León ha progresado en la aplicación de un sistema para la verificación de la eficacia de los controles en los mataderos, esto todavía no es suficiente, en especial en el sector de las aves de corral o en relación con los controles del transporte a los mataderos. En las dos Comunidades Autónomas visitadas, las otras autoridades competentes no efectuaban verificaciones de la eficacia de los controles, o éstas eran muy limitadas. Se ha recurrido a procedimientos de sanción en algunos casos concretos, y, debido a la cuantía de las multas impuestas, no dan lugar, por sí mismos, a medidas correctoras.

7 REUNIÓN DE CLAUSURA

El 3 de abril se celebró una reunión de clausura con los representantes del MARM y la AESAN (las ACC). En dicha reunión, el equipo de la inspección expuso los principales resultados y las conclusiones preliminares de la misión. La ACC no indicó ninguna discrepancia importante al respecto. Durante la reunión, la ACC facilitó la información adicional solicitada por el equipo de la inspección.

8 RECOMENDACIONES

Se pide a las autoridades competentes que tomen medidas a fin de aplicar las recomendaciones que ya se realizaron en anteriores informes de la OAV y, en el plazo de un mes a partir de este informe, que transmitan un plan de acción en el que se aborden las recomendaciones siguientes.

Nº	**Recomendación**
1.	Velar por que el personal, tal como se requiere en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 882/2004, reciba una formación apropiada en su ámbito de competencia sobre los requisitos pertinentes de la Directiva 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1/2005.
2.	Velar por que se tomen medidas a fin de que los animales transportados sean aptos para el viaje, tal como se exige en el artículo 3, letra b), y en el anexo I, capítulo I, del Reglamento (CE) nº 1/2005, y de que exista una coordinación eficaz y efectiva entre las autoridades responsables, tal como se requiere en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 882/2004, en los casos en que se detecten infracciones de este requisito en los mataderos.
3.	Velar por que, antes de autorizar a los transportistas, se tengan en cuenta los registros de anteriores infracciones en materia de protección de los animales, tal como se exige en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 1/2005 y, en relación con la autorización para viajes largos, por que existan procedimientos suficientes para evaluar los requisitos del artículo 11 del Reglamento (CE) nº 1/2005.
4.	Velar por que se verifique la eficacia de los controles, tal como se exige en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 882/2004, a fin de que los cuadernos de a bordo sean realistas e indiquen el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 1/2005, y por que se utilicen hojas de registro e impresiones de la duración de los viajes, tal como se establece en el anexo II, punto 8, del Reglamento (CE) nº 1/2005.
5.	Velar por que se verifique la eficacia de los controles, tal como se requiere en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 882/2004, de manera que el espacio disponible se ajuste como mínimo al que se establece en el anexo I, capítulo VII, del Reglamento (CE) nº 1/2005.
6.	Velar por que el transporte de aves de corral se ajuste a lo establecido en el artículo 3, letra c), del Reglamento (CE) nº 1/2005.

Nº	Recomendación
7.	Velar por que, cuando se realicen controles complementarios a un transportista en caso de infracción [artículo 26, apartado 4, letra b), del Reglamento (CE) nº 1/2005], las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas afectadas coordinen eficazmente esta tarea, tal como se requiere en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 882/2004, y por que se verifique la eficacia de estos controles tal como se exige en el artículo 8 de dicho Reglamento.
8.	Velar por que exista un intercambio de información eficaz entre la ACC y las CC.AA. y con otros Estados miembros, tal como se exige en la Directiva 89/608/CEE y se indica en el artículo 24 del Reglamento (CE) nº 1/2005, en relación con los incidentes en materia de bienestar animal durante el transporte.
9.	Velar por que, en caso de infracción de los requisitos del Reglamento (CE) nº 1/2005, se tomen medidas correctoras, tal como se establece en el artículo 54 del Reglamento (CE) nº 882/2004 y, cuando sea necesario, se impongan sanciones que sean eficaces, proporcionadas y disuasorias, tal como se requiere en el artículo 55 del Reglamento (CE) nº 882/2004.
10.	Definir la intensidad y la duración de la corriente requerida en los tanques de agua, tal como se requiere en el anexo C, sección II, punto 3.B.1, de la Directiva 93/119/CE, así como tomar medidas para que se apliquen de forma eficaz, tal como se exige en el artículo 8 de la Directiva 93/119/CE.
11.	Verificar la eficacia de los controles de los requisitos de la Directiva 93/119/CE, tal como se requiere en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 882/2004, a fin de que el aparato para el aturdimiento eléctrico se ajuste a los requisitos del anexo C, sección II, punto 3.A.2, letras b) y c), y que se aturda eficazmente a los animales.
12.	Velar por que, en caso de infracción de los requisitos de la Directiva 93/119/CE, el explotador ponga remedio a la situación, tal como se establece en el artículo 54 del Reglamento (CE) nº 882/2004 y, cuando sea necesario, se impongan sanciones que sean eficaces, proporcionadas y disuasorias, tal como se requiere en el artículo 55 del Reglamento (CE) nº 882/2004.

La respuesta de la autoridad competente a las recomendaciones puede encontrarse en la siguiente dirección:

http://ec.europa.eu/food/fvo/ap/ap_es_2009-8284.pdf

ANEXO 1 – REFERENCIAS LEGISLATIVAS

Referencia legislativa	**Diario Oficial**	**Título**
Reglamento (CE) nº 882/2004	DO L 165 de 30.4.2004, p. 1, corrección de errores y nueva publicación en el DO L 191 de 28.5.2004, p. 1.	Reglamento (CE) nº 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre los controles oficiales efectuados para garantizar la verificación del cumplimiento de la legislación en materia de piensos y alimentos y la normativa sobre salud animal y bienestar de los animales
Reglamento (CE) nº 1/2005	DO L 3 de 5.1.2005, p. 1-44.	Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97
Directiva 93/119/CE	DO L 340 de 31.12.1993, p. 21-34.	Directiva 93/119/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1993, relativa a la protección de los animales en el momento de su sacrificio o matanza
Directiva 91/628/CEE	DO L 340 de 11.12.1991, p. 17-27.	Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE [derogada y sustituida por el Reglamento (CE) nº 1/2005].
Reglamento (CE) nº 853/2004	DO L 139 de 30.4.2004, p. 55, corrección de errores y nueva publicación en el DO L 226 de 25.6.2004, p. 22.	Reglamento (CE) nº 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas de higiene de los alimentos de origen animal
Reglamento (CE) nº 854/2004	DO L 139 de 30.4.2004, p. 206, corrección de errores y nueva publicación en el DO L 226 de 25.6.2004, p. 83.	Reglamento (CE) nº 854/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas para la organización de controles oficiales de los productos de origen animal destinados al consumo humano