Ordre de service d'action

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
ET DE
L'ALIMENTATION

Direction générale de l'alimentation **Service des actions sanitaires en production primaire** **Sous-direction de la santé et de protection animales** **Bureau de la Protection Animale** **251 rue de Vaugirard** **75 732 PARIS CEDEX 15** **0149554955**	**Instruction technique** **DGAL/SDSPA/2019-529** **10/07/2019**

Date de mise en application : Immédiate

Diffusion : Tout public

Date limite de mise en œuvre : 31/03/2020

Cette instruction abroge : DGAL/SDSPA/2018-417 du 05/06/2018 : TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS - CONTRÔLES RENFORCÉS 2018 (EXPORTS TURQUIE)

Cette instruction ne modifie aucune instruction.

Nombre d'annexes : 6

Objet : Transport des animaux vivants - Contrôles renforcés 2019 au titre de la protection animale, dans le cadre des EXPORTATIONS VERS LES PAYS TIERS d'animaux soumis à carnet de route.

Destinataires d'exécution
DD(CS)PP SRAL, BNEVP (pour information)

Résumé : La présente instruction développe les dispositions techniques à mettre en œuvre pour assurer les contrôles renforcés prévus par l'IT DGAL/SDSPA/2019-297, au titre de la protection animale dans le cadre de l'exportation vers les pays tiers des animaux soumis à carnet de route (bovins, ovins, caprins, porcins et chevaux de boucherie) : contrôle de la planification du voyage et vérifications associées, contrôles au chargement et contrôles a posteriori.

Textes de référence :RÈGLEMENT (CE) No 1/2005 DU CONSEIL du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (...), notamment son article 14 et son annexe II.

ARRÊT (C-424/13) de la cour de justice de l'UE du 23 avril 2015 - Voyage de longue durée d'un État membre vers un État tiers – Article 14, paragraphe 1 – Contrôle à effectuer en rapport avec le carnet de route par l'autorité compétente du lieu de départ avant des voyages de longue durée – Applicabilité de cette disposition en ce qui concerne la partie du voyage se déroulant en dehors du territoire de l'Union européenne – Applicabilité des normes fixées par ledit règlement à cette partie du voyage.

Instruction technique DGAL/SDSPA/2019-297 du 15 avril 2019 : Stratégie de programmation des contrôles en santé et protection animales (et notamment le point I.4, page 5)

Guide d'Utilisation du carnet de route (V03)

Méthode de contrôle du carnet de route (et vérification associées (V01)

Vademecum "Contrôles en cours de transport par route"

Contexte

Le bilan des **contrôles renforcés** « *Transport / Carnet de route* » réalisés sur les exportations de bovins à destination de la Turquie au cours de l'été 2018 justifie la nécessité de poursuivre et d'étendre la démarche en 2019 à **l'ensemble des exportations de longue durée** d'ongulés domestiques soumis à carnet de route [1].

Il est apparu en effet que les services concernés par les exports Turquie en 2018 ont dû développer des efforts démesurés pour obtenir certains justificatifs légitimes, propres à assurer la vérification de la conformité de ces voyages aux exigences du règlement (CE) n°1/2005, dans le cadre des contrôles a priori et a posteriori prévus par ce règlement : il semblerait en effet que la pression de contrôle en la matière ait été beaucoup trop insuffisante jusqu'à ce jour pour que les organisateurs soient suffisamment familiarisés avec la recherche et la présentation de ces justificatifs.

En outre, en dépit du temps considérable passé par les services concernés pour obtenir une programmation conforme et réaliste de ces voyages à destination de la Turquie, les contrôles a posteriori ont mis en évidence le non-respect, par certains transporteurs, de la planification qui avait pourtant été si laborieuse à valider avant le départ. Ces manquements ont abouti à des allongements conséquents des durées de voyage (plus d'1 journée dans certains cas) et surtout à des dépassements (sur plusieurs heures cumulées) des températures maximales autorisées à l'intérieur des véhicules, ces deniers n'étant pas passés aux endroits critiques les jours et horaires convenus dans la planification pour optimiser les temps de route en fonction des prévisions de températures.

Par ailleurs, certains enregistrements n'ont pas été obtenus, en particulier les données de géolocalisation des véhicules après le point de sortie bulgare, ou au-delà de la première pause en Turquie, compromettant la réalisation des contrôles a posteriori sur la partie des voyages concernée.

Compte-tenu de ce bilan des contrôles renforcés réalisés en 2018, il est attendu des services de contrôle **en 2019 à compter de la publication de la présente instruction** :

A – le **contrôle renforcé** de la programmation de **toute** exportation soumise à carnet de route [2],

B - 100 % de contrôles au chargement des exportations d'animaux soumis à carnet de route [3],

C - 100 % de contrôles a posteriori pour toutes les exportations réalisées en 2019.

I – Rappel des obligations des organisateurs

- compte tenu de l'article 14 du règlement R(CE) n°1/2005 qui prévoit en son paragraphe 1 que « ***l'autorité compétente du lieu de départ procède à des contrôles appropriés*** *pour vérifier que (…) le carnet de route présenté par l'organisateur est réaliste et permet de penser que le transport est conforme au règlement R(CE)1/2005 »,*
- et du point 3c de l'annexe II du même règlement, qui dispose quant à lui que **l'organisateur doit suivre toutes les instructions données par l'autorité compétente** en application de l'article 14 paragraphe 1 :

les organisateurs et les transporteurs sont tenus de suivre les instructions définies dans le

Guide d'Utilisation du Carnet de route

dont la version V03 en vigueur à la date de publication de la présente instruction
est disponible sur le site du ministère de l'agriculture :

Guide d'utilisation du carnet de route (prévu par le règlement (CE) n° 1/2005) - Version 03

page internet : https://agriculture.gouv.fr/bien-etre-animal-conditions-delevage-et-transport-des-animaux

Ce Guide constitue par ailleurs le prérequis indispensable à la mise en œuvre, par les services, de la méthode d'inspection « Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées » (cf pages suivantes).

---

(1) d'autant que certains marchés de bétail qui s'ouvrent depuis quelques temps à l'export engendrent des durées de transport de plus en plus longues, ce qui constitue un point critique en termes d'analyse de risque dans le domaine. A titre d'exemple, des bovins, ovins et caprins ont été exportés par route à destination du Maroc, de la Turquie, de l'Iran, de l'Ouzbékistan, du Sénégal, et du Mali en 2018. Contrairement à l'un des objectifs majeurs du règlement (CE) n°1/2005 (limiter autant que possible les transports de longue durée), les transports de bétail sur des destinations de plus en plus lointaines tendent ainsi à s'intensifier.

(2) dans le respect des modalités définies en partie II.1° de la présente instruction.

(3) des conditions de flexibilité étant définies, dans certains cas, par la présente instruction.

II – Contrôles renforcés à mettre en œuvre en 2019

Exports (tous pays tiers de destination confondus)
= PRIORITÉ 2019 absolue sur l'ensemble des contrôles « Transport »

Depuis le 04/03/2019, la Version 02 du « Guide d'Utilisation et de Contrôle du Carnet de Route » a été scindée en deux pour être remplacée, sur le référentiel métier, par un « **Guide d'Utilisation du carnet de route** » (Version 03)[4] et une méthode d'inspection « **Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées** » (Version 01)[4], enrichie à partir de la page 24 d'un vade-mecum explicitant les modalités d'utilisation de la grille « contrôle a posteriori ». Les modifications de ces deux documents, par rapport à la version précédente commune, sont détaillées respectivement page 38 du Guide et page 23 de la Méthode.

II.1° - Modalités du contrôle renforcé de la planification des voyages

Le contrôle renforcé de la planification du voyage doit être réalisé en application des dispositions :

- du Guide d'utilisation du carnet de route (V03), pages 3 à 16,
- de la Méthode « Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées (V01), pages 1 à 7,

auxquelles sont ajoutées les dispositions de l' **Annexe A** de la présente instruction technique : une attention particulière doit être portée à l'identification du demandeur, et la demande de transmission des enregistrements de géolocalisation et de températures doit être anticipée (dès le stade de la planification).

II.2° - Modalités des contrôles renforcés « au chargement »

Les contrôles renforcés aux chargements doivent être réalisés conformément aux dispositions :

- de la Méthode « *Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées* », notamment le § introductif du chapitre II page 9, et la partie II.3 page 10 et 11,
- et du vademecum « *contrôle en cours de transport par route* » (à transmettre au transporteur),

auxquelles sont ajoutées les dispositions de l' **Annexe B** de la présente instruction technique, notamment le contrôle renforcé des systèmes d'enregistrement des températures (**Annexe G**).

II.3° - Modalité des contrôles renforcés « a posteriori »

Les contrôles a posteriori doivent être réalisés conformément aux dispositions de la Méthode de contrôle du carnet de route, Chapitre III (pages 11à 13, et Grille + vademecum pages 24 à 41).

auxquelles sont ajoutées les dispositions de l' **Annexe C** de la présente instruction technique.

--- x ---

<table>
<tr><td>Récapitulatif
Exports 2019</td><td>NS n°2015/236
(depuis 2015)</td><td>IT n°2019/297
à partir du 15/04/2019</td><td>A compter de la présente instruction</td></tr>
<tr><td>Contrôles a priori</td><td colspan="3">100 % des exports soumis à carnet de route
=> Contrôle de la Section 1 du carnet de route et vérifications associées
(en tenant compte des dispositions additionnelles de la présente instruction à compter de sa publication</td></tr>
<tr><td>Contrôles aux chargements</td><td>sur ciblage,
en centres de rassemblements
ou quarantaines</td><td>100 % des départs
exports postérieurs au
15/04/2019 (*)</td><td>+ grille « contrôle en cours de transport » obligatoire</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Contrôles a posteriori</td><td>au moins 5 %
de tous les carnets de route validés</td><td colspan="2">100 % des exports 2019, en commençant à partir du début de l'année (*) (**)
+ grille « contrôles a posteriori » obligatoire</td></tr>
<tr><td colspan="2">Pour les départs de janvier à juin : demander les enregistrements (géolocalisation) a posteriori</td><td>dès la planification, demander de prévoir la transmission des enregistrements (géolocalisation + températures)</td></tr>
</table>

(*) possibilité de réduction des fréquences en fonction du nombre de résultats successifs favorables, (**) en partant du 01/01/2019, voir annexes

---

(4) désignés respectivement dans la suite de cette instruction sous les termes « Le Guide » et « La Méthode ».

III – Notifications « Turquie » (Bureaux de la Protection Animale et Export)

Les exportations à destination de la Turquie sont impossibles à la date de publication de la présente instruction, en l'absence d'accord obtenu auprès des autorités turques. Dans l'éventualité où elles seraient de nouveau autorisées, elles seraient placées sous surveillance particulière de la DGAL, auquel cas vous voudrez bien informer le point de contact « transport » et le bureau Exportations pays tiers (BEPT) de toute mise en quarantaine dans vos départements d'animaux en vue d'exportations vers la Turquie (que le transport soit prévu par voie maritime ou par voie terrestre), selon les modalités suivantes :

Notification de mise sous quarantaine d'animaux à destination de la Turquie

par email très court adressé conjointement à : transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr

et export.sdasei.dgal@agriculture.gouv.fr

objet : **Turquie : mise en quarantaine dans le département XX** *[numéro de département]*

Corps du message : Nombre de bovins : xxx,

Date d'entrée en quarantaine : xxxx,

Date de départ prévu : xxxx,

Mode de transport prévu : xxx *[Maritime ou Routier, sinon indiquer : inconnu]*

IV – Supervision : rôle attendu des chefs de services

Les chefs de services sont invités à vérifier :

- que les contrôles a priori sont réalisés dans le respect des dispositions du Guide et de la Méthode,
- que les **contrôles au chargement** (exports par route) au départ des départements de leur région sont bien assurés au titre des contrôles renforcés prévus par l'IT 2019-297, conformément aux dispositions de l'Annexe B de la présente instruction, et qu'ils sont enregistrés dans RESYTAL au plus tard dans les deux mois qui suivent leur réalisation,
- que les **contrôles a posteriori** sont également bien réalisés, et enregistrés dans RESYTAL au plus tard dans les 4 mois qui suivent les départs (à l'exception des contrôles a posteriori réalisés sur les exports 2019 antérieurs à la publication de la présente instruction, qui devront néanmoins être enregistrés dans RESYTAL avant la fin du mois de septembre 2019),
- qu'un système facile à consulter a été mis en place pour justifier, le cas échéant, l'application des fréquences de contrôle réduites prévues par cette instruction en fonction du nombre de contrôles favorables successifs.

V – Rôle attendu des SRAL

Les SRAL apporteront en tant que de besoin leur soutien aux agents pour la mise en œuvre de la présente instruction technique (par exemple dans le cadre de l'utilisation des nouvelles grilles RESYTAL), voire en mutualisant les réponses aux questions posées à transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr.

Ils veilleront à la mise en œuvre uniforme de la présente instruction sur l'ensemble des départements concernés de leur région, et intégreront les dispositions de la présente instruction dans le cadre d'audits techniques éventuels dans le domaine.

Je vous invite à me faire part de toute difficulté dans la mise en œuvre de cette instruction à l'adresse suivante : sdspa.dgal@agriculture.gouv.fr, avec copie à bpa.sdspa.dgal@agriculture.gouv.fr et transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr.

Le directeur général adjoint de l'alimentation
Chef du service de la gouvernance et de l'international
CVO

Loïc EVAIN

Annexe A

Modalités du contrôle renforcé de la Planification des voyages

A compter de la publication de la présente instruction, dès qu'ils auront connaissance de la préparation d'une exportation d'ongulés domestiques soumis à carnet de route, à destination d'un pays tiers, les services veilleront pendant toute l'année 2019 à s'assurer que le demandeur dispose bien de la dernière version à jour du Guide d'utilisation du carnet de route (ce guide étant destiné à évoluer encore courant 2019, les services sont invités à consulter régulièrement les versions publiées dans le référentiel métier).

Compétence juridique de l'organisateur / de la personne physique chargée de le représenter :

Pour certaines exportations, des DDPP ont fait remonter à la DGAL une propension assez fréquente des différentes parties prenantes à se défausser les unes sur les autres de leurs obligations respectives, le tout aboutissant à l'impossibilité d'obtenir certaines informations ou documents nécessaires aux contrôles et pire encore, à l'impossibilité d'engager des poursuites en tant que de besoin, les responsabilités n'ayant pas été clairement établies en amont de la validation du carnet de route.

Dans pareils cas, il est impératif que les DDPP évitent de valider des programmations **sans s'être assurées de l'identité (nom et prénom) de la personne signataire de la Section 1 du carnet de route, mais aussi et surtout de sa légitimé à signer la rubrique 8 au nom de la société déclaré en rubrique 1.1 de cette Section 1 (organisateur)**. En cas de signature anonyme ou illégitime en effet, les responsabilités ne peuvent être établies convenablement, ce qui compromet d'emblée la possibilité de mettre en œuvre des suites administratives ou pénales en cas de manquements.

► la responsabilité première de l'Organisateur consiste à organiser l'ensemble du voyage de sorte que les animaux n'aient pas à souffrir « *d'une coordination insuffisante des différentes étapes* » (article 5.3a).

► la seconde obligation de l'organisateur est de « s*'assurer, pour chaque voyage, qu'une* ***personne physique*** *est chargée de fournir à l'autorité compétente les informations relatives à l'organisation, à l'exécution et à l'achèvement du voyage* » (article 5.3b).

Pour pallier la dilution des responsabilités évoquée précédemment, les services sont invités, pour chaque carnet de route, à **exiger un interlocuteur unique**, conformément à ce qui précède**.**

Pour des raisons de validité juridique du carnet de route, les services veilleront à ce que la personne qui signe la rubrique 8 de la Section 1 du carnet de route (et tous les feuillets suivants, conformément au 1 de l'annexe II du R(CE)1/2005) :

- soit explicitement informée de ses obligations au titre de l'article 5.3 du R(CE)1/2005
- atteste de sa légitimé à représenter l'organisateur, en tant que de besoin (exemple en Annexe D)
- indique explicitement sur le carnet de route ses noms et prénoms

Par ailleurs : toute demande adressée à l'administration française devant l'être en français, l'interlocuteur unique de la DDPP pour un carnet de route donné doit impérativement être en mesure de maîtriser le français, à l'écrit comme à l'oral. Il en découle que si l'organisateur déclaré en rubrique 1.1 est un transporteur ou un négociant étranger, c'est à lui qu'il appartiendra de désigner l'interlocuteur adéquat pour présenter la planification et l'ensemble des informations et documents requis à la DDPP du lieu de départ du voyage qu'il prévoit d'organiser. En l'absence de personne susceptible d'assumer les responsabilités définies à l'article 5 du R(CE)1/2005, le carnet de route ne doit pas être validé.

Le contrôle de la planification du voyage doit être réalisé en application des dispositions :
- des pages 3 à 16 du Guide d'utilisation du carnet de route (V03)
- et des pages 1 à 7 de la Méthode « Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées (V01)

Outre les instructions mentionnées dans la méthode ci-dessus, les services doivent absolument veiller :

► à ce que que la planification des intervalles de route et de repos soit établie **jusqu'au lieu de destination** dans les respect des intervalles prévus par le R(CE)1/2005**, y compris en ce qui concerne la partie du voyage réalisée en pays tiers** (cf l'arrêt C424/13 de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) disponible sur : http://intranet.national.agri/Arrets-de-la-Cour-de-Justice-de-l).

Rq - Dans le système Traces : lorsque le pays tiers de destination est correctement indiqué à la rubrique I.10, la case export de la rubrique I.28 s'active, pour permettre d'y renseigner le point de sortie et par conséquent, permettre la transmission automatique de la notification aux autorités concernées. Depuis l'entrée en vigueur de cette fonctionnalité, il ne faut plus indiquer le point de sortie au niveau de la rubrique I.5 – destinataire).

► **à prévenir l'organisateur, dès le stade de la planification**, qu'au titre du contrôle renforcé national prévu par la présente instruction technique, il doit dès le départ s'assurer (auprès du transporteur s'il n'est pas lui-même le transporteur) qu'il pourra être en mesure de remettre aux services les enregistrements de géolocalisation et de températures dans le même délai que la copie du carnet de route intégralement complété à l'issue du voyage (soit **au plus tard** 30 jours après l'achèvement du voyage) ; pour faciliter l'application de cette dernière préconisation, vous pouvez proposer à l'organisateur de s'inspirer du modèle d'engagement à soumettre au transporteur, figurant en Annexe E de la présente instruction.

► **à exiger scrupuleusement** toutes les informations et documents listés au point 2.1 du Guide (pages 7 à 10) et à les contrôler dans les conditions prévues aux pages 3 à 6 de la Méthode, complétées par les dispositions suivantes en ce qui concerne les températures et la nourriture.

Dispositions relatives aux températures : page 6 de la Méthode.

Informations sur les quantités de nourritures prévues

Même si les animaux sont supposés être nourris et abreuvés à l'occasion des intervalles de repos en postes de contrôles, **le chargement de nourriture** de secours dans les véhicules en partance sur des exports de longue durée est en effet obligatoire, en application du R(CE)1/2005 Annexe I chapitre VI point 1.3 : vous veillerez à ce titre à ce que l'organisateur vous garantisse qu'il a donné des instructions pour que de la nourriture soit chargée dans le véhicule au départ des animaux et, le cas échéant, les modalités prévues de ré-approvisionnement (voir également à ce sujet les 2§ en fin de page 3 des annexes).

Cas particulier des voyages incluant un transport par voie maritime en navires transrouliers (bétaillères chargées sur les navires) : de la nourriture en quantité suffisante doit être spécifiquement prévue pour toute la durée de la traversée, conformément aux quantités définies par le règlement (CE) n°1/2005, annexe I chapitre IV Section 2 Tableau 1.

Ces dispositions ne sont pas indispensables pour les petites distances en navires (ex. Algeciras – Tanger ; Calais – Douvre), en revanche elles sont déterminantes pour les traversées de la Méditerranée (au départ de Marseille par exemple) ou de la Mer noire (au départ de Burgas ou Varna en Bulgarie).

Attention : la surface occupée par ce stock de nourriture doit être déduite de la surface à prendre en considération pour le calcul des densités (il est rappelé à ce titre que les critères de densité à appliquer dans ce cas sont ceux du transport maritime, figurant à l'annexe I chapitre VII du règlement).

A défaut de chargement, sur le lieu de départ, de nourriture en quantité suffisante pour la durée des traversées en transrouliers, il devra être exigé de l'organisateur un engagement à faire charger la quantité de nourriture requise au moment de l'embarquement au port de sortie de l'Union (ex. Marseille (FR), Burga (BG), Varna (BG), liste non exhaustive). Vous veillerez dans ce cas à prévenir les autorités compétentes du point de sortie concerné, en envoyant notamment la copie de cet engagement :

- soit directement aux services du port de Marseille : pif13.marseille.sivep@agriculture.gouv.fr

- soit (si le port de départ du navire transroulier est situé dans un autre EM) aux autorités de cet EM, via le contact-point Transport français transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr.

Rq. lorsque le foin est chargé au niveau des points de sortie, il n'est pas forcément nécessaire de soustraire du calcul des densités la surface requise pour son stockage à l'intérieur du véhicule, dans la mesure où ce stockage peut être réalisé sur le navire lui-même : à vérifier auprès de l'organisateur.

Ces dispositions seront insérées dans la Méthode, à l'occasion de sa prochaine actualisation.

Cas des exports par voie maritime ou par voie aérienne

Dans le cadre du contrôle de la planification, vous veillerez à ce que les date/heure prévues d'arrivée au port ou à l'aéroport du pays tiers de destination apparaissent bien sur la Section 1 du carnet de route, ainsi que le lieu de destination lui-même (avec date/heure prévues d'arrivée).

Annexe B

Modalités des contrôles renforcés au chargement

Les exports à destination de pays tiers doivent faire l'objet de 100 % de **contrôles au chargement** en première intention (par les services officiels). Pour des raisons de compétence technique, il est recommandé de les faire réaliser par les agents habituellement affectés aux contrôles dits « en cours de transport » (ces contrôles sont d'ailleurs à comptabiliser au titre des contrôles « en cours de transport » à programmer en centre de rassemblement, quarantaines, élevages).

Le résultat de ces contrôles doit être saisi dans RESYTAL (sous-axe «Contrôle transport routier » (SPA3PATPRT), grille « contrôle en cours de transport par route » (SPA3-TAV-CT-RT)), sur l'Unité d'Activité (UA) du transporteur considéré (en aucun cas sur l'établissement correspondant au lieu du contrôle, sauf si le transport est effectivement assuré par cet établissement).

Le contexte des interventions est « **Programmation** », et le mode de sélection doit être « **orienté** ».

Si le transporteur n'est pas encore enregistré dans RESYTAL (ce qui peut être le cas pour les transporteurs étrangers), il faut le créer : détails en Annexe F de la présente instruction.

Les contrôles renforcés au chargement prévus par la présente instruction doivent être réalisés conformément aux dispositions du paragraphe introductif du chapitre II page 9 de la Méthode « *Contrôle d'un carnet de route et vérifications associées* », de la partie II.3 page 10 et 11 de cette Méthode, en application par ailleurs du vademecum « contrôle en cours de transport par route ».

Rq. le rapport d'anomalie auquel il est fait référence au 2è § de la partie II.3 de la Méthode = Section 5 du carnet de route.

a) <u>Flexibilité</u> Sous réserve d'au moins 3 contrôles au chargement successifs (pour un couple bien précis Organisateur/ Transporteur concernés) sans constat de non-conformités (NC) moyennes (notées C) ou majeures (notées D) telles que définies dans les méthodes de contrôle du domaine TAV (Transport des Animaux Vivants), la fréquence de 100 % de contrôles au chargement peut être réduite de moitié, sans préjudice toutefois de l'application des règles de ciblage indiquées dans le paragraphe introductif du chapitre II p 9 de la Méthode. En cas de mise en évidence de non-conformité(s) moyenne(s) ou majeure(s), la fréquence doit de nouveau être portée à 100 %, jusqu'à 3 contrôle successifs favorables, de nouveau.

Pour les départements certifiant (export) de l'ordre de 40 lots par an et plus : après 3 contrôles successifs favorables sur un couple donné (100%), suivis de 3 contrôles favorables sur 6 départs (50%), la fréquence de contrôles pourra encore être réduite à 1 contrôle tous les 8 à 10 chargements pour ces couples organisateur / transporteur jusqu'à la fin de l'année 2019. En cas de mise en évidence de NC moyenne(s) ou majeure(s), la fréquence doit de nouveau être portée à 100%, puis 50 % comme indiqué initialement.

b) <u>Points particuliers spécifiques aux contrôles renforcés au chargement</u>

Tous les points de contrôles prévus dans le vademecum « Contrôles en cours de transport » doivent être inspectés dans le cadre de ce contrôle renforcé. Les dispositions additionnelles suivantes (qui seront ajoutées au vademecum « *contrôle en cours de transport par route* » à l'occasion de sa prochaine actualisation) doivent être vérifiées lors des contrôles au chargement des exports de longue durée.

Chargement de nourriture : en lien avec les dispositions de la page 2 des annexes, vous veillerez à ce que de la nourriture de secours soit bien chargée avant le départ des exports de longue durée (sauf § suivant), à l'abri des souillures (au minimum : 1 balle de foin par véhicule, dans l'attente de prescriptions plus détaillées qui seront définies en groupe de travail). Le chargement des animaux ne doit pas être autorisé pour des exports de longue durée si les bétaillères présentes ne disposent pas de trappes d'accès à tous les compartiments, permettant d'introduire de la nourriture à l'attention de tous les animaux transportés sans exception, lorsqu'il n'est pas possible de les décharger en cas de retard important (non-conformité au pt 1.1f du chapitre II de l'annexe I du R1/2005, rédhibitoire dans ce contexte).

Dans le cas des voyages incluant un transport par voie maritime en navires transrouliers, vous vérifierez que les quantités annoncées sont bien présentes, à l'abri des souillures, et qu'elles ne compromettent pas la conformité des densités. Rq. Si la nourriture est prévue au port de départ, le calcul des densités n'est pas nécessaire, les balles pouvant généralement être chargées sur les navires, hors des bétaillères.

Conformité des véhicules :

L'agrément délivré à une date donnée ne constitue pas une garantie contre les dégradations potentielles des véhicules et de leurs équipements au cours de la durée de validité de cet agrément. C'est pourquoi il est important, dans l'intérêt des animaux destinés à des exports de longue durée, de vérifier de nouveau soigneusement avant le départ le bon fonctionnement des **dispositifs de ventilation et de distribution d'eau** puis, une fois chargés, l'accessibilité de tous les animaux aux dispositifs de distribution d'eau sur chacun des ponts et dans chacun des compartiments créés pour ce transport (présence, hauteur satisfaisante, position accessible, système adapté à l'espèce bien présent dans chaque compartiment).

Il est également très important de vérifier, avant le départ, que la **réserve d'eau** a bien été remplie : il a été constaté en effet que certains transporteurs peu scrupuleux évitaient de la remplir, la consommation de carburant étant d'autant plus conséquente que le poids des véhicules est important ; le gain sur la masse d'eau permettant aussi d'augmenter le nombre d'animaux chargés, en lien avec le poids total en charge maximal autorisé par la réglementation du transport de marchandises.

De juin à fin septembre en outre (à la lumière du résultat des contrôles a posteriori réalisés en 2018), les inspecteurs veilleront à vérifier, avant le départ, **le bon fonctionnement des systèmes d'enregistrement des températures**. Des éléments de suspicion ont été relevés en effet, quant à la fiabilité de certaines données de températures reçues en 2018, enregistrées à l'intérieur des véhicules au cours des transports.

- il n'est pas impossible que les sondes des camions de certains transporteurs aient été sous-étalonnées ;
- bien que les semi-remorques soient généralement équipées de plusieurs sondes par pont (au moins deux dans la plupart des cas), l'analyse des données fournies n'a fait apparaître les enregistrements que de deux sondes au total, sur tous les relevés envoyés aux DDPP à l'issue des exports Turquie 2018.

Afin de limiter les doutes qui pourraient apparaître ultérieurement (à l'occasion des contrôles a posteriori notamment), il est demandé aux inspecteurs réalisant les contrôles au chargement des exports réalisés de juin à septembre 2019 (inclus), de procéder à un contrôle renforcé, sur les lieux de chargement, des dispositifs de vérification et d'enregistrement des températures installés sur les véhicules, en appliquant la méthodologie proposée en Annexe G de la présente instruction.

Pratiques de transport et compétence des conducteurs :

Comme indiqué dans la méthode d'inspection « contrôle en cours de transport par route », l'inspecteur veillera à évaluer l'épaisseur de litière en fonction de la durée de transport prévue, le comportement des conducteurs vis à vis des animaux, et bien entendu l'aptitude au transport des animaux.

Section 2 du carnet de route :

Tout agent habilité à réaliser les contrôles en cours de transport peut valablement signer la partie « vétérinaire » de la Section 2 du carnet de route (une section 2 signée par un technicien habilité compétent étant préférable à l'absence de validation officielle du contrôle au chargement).

… / …

Annexe C

Modalités des contrôles renforcés « a posteriori »

La présente instruction porte à 100 % pour l'année 2019 la fréquence minimale de 5% de réalisation des contrôles a posteriori, prévue en routine par l'instruction relative à la programmation des contrôles dans le domaine de la protection des animaux pendant le transport, dans le cas des exportations d'ongulés vivants à destination de pays tiers.

Les exports réalisés depuis le début de l'année 2019 devront faire l'objet de contrôles a posteriori dans le courant de l'année.

Ces contrôles devront être saisis sous RESYTAL : sous-axe « Contrôle carnet de route retour » (SPA3PATPRR), grille « Contrôle a posteriori » (SPA3-TAV-JL-RR), sur l'unité d'activité de l'organisateur (« transport d'animaux vivants » si l'organisateur est le transporteur ; « opérateur commercial » si l'organisateur n'est pas le transporteur.

Le rapport d'inspection (Grille) doit impérativement être adressé à la personne physique désignée par l'organisateur du voyage déclaré en rubrique 1.1 de la Section 1 du carnet de route (comme développé en Annexe A de la présente instruction), pour permettre de donner suite aux non-conformités constatées (comme indiqué dans le Vademecum « contrôle a posteriori », pages 24 à 41 de la Méthode).

Les contrôles a posteriori doivent être réalisés conformément aux dispositions de la Méthode de contrôle du carnet de route : chapitre III (pages 11 à 13) et Grille + VM (pages 24 à 41).

La mise en œuvre des suites, telles que détaillées dans le vademecum relatif aux contrôles a posteriori, est très importante pour permettre l'amélioration du respect de la réglementation dans le domaine des transports de longue durée.

Le résultat de contrôles a posteriori ayant permis de détecter les programmations irréalistes ou non respectées, doit être mis à profit dans l'appréciation des Sections 1 présentée pour les lots ultérieurs.

Flexibilité

Sous réserve d'au moins 5 contrôles a posteriori successifs (pour un couple bien précis Organisateur/ Transporteur, en partant du début de l'année 2019) sans constat de non-conformité moyenne ou majeure telles que définies dans le vademecum « contrôles a posteriori » (pages 24 à 41 de la méthode), la fréquence de 100 % de contrôles a posteriori peut être réduite de moitié pour ce couple « organisateur / transporteur », sans préjudice toutefois de l'application des règles de ciblage indiquées au point III.2 (pages 12 et 13 de la méthode).

En cas de mise en évidence de NC moyenne ou majeure, la fréquence doit de nouveau être ramenée à 100 % jusqu'à la réalisation de 3 contrôles a posteriori successifs favorables.

Cas des exports par voie maritime ou par voie aérienne

Dans le cadre des contrôles a posteriori, si le carnet de route n'a pas été pris en charge par le transporteur maritime ou aérien après le point de sortie, vous veillerez a minima à ce que l'organisateur s'engage à vous fournir les date/heure d'arrivée au port ou à l'aéroport de destination ainsi que les informations sur l'état des animaux à l'arrivée (nombre d'animaux malades, blessés ou morts), théoriquement prévues à la Section 3 du carnet de route (« détenteur sur le lieu de destination »).

… / ...

Annexe D

Suggestion de modèle d'engagement de la personne signataire de la rubrique 8 (Section 1) du carnet de route

Je, soussigné(e) ……
(nom et prénom du signataire de la présente attestation et de la Section 1 du carnet de route)

agissant en tant que ……..
(titre et qualités)

pour le compte de ……...
(nom de la société dont relève le signataire)

☐ atteste avoir reçu délégation

ou ☐ atteste avoir compétence juridique

pour signer au nom de la société :

……
(nom de la société mentionnée à la rubrique 1.1 du carnet de route)

la Section 1 des carnets de route pour les voyages organisés par cette société.

J'ai bien pris acte que par ma signature des carnets de route :

1) j'engage la responsabilité de la société dite « organisateur » à assurer ses obligations au titre de l'article 5 (points 3 et 4) et de l'annexe II du règlement (CE) n°1/2005 ;

2) je m'engage à fournir à l'autorité compétente du lieu de départ et à tout autorité compétente qui en ferait la demande, toutes informations relatives à l'organisation, à l'exécution et à l'achèvement des voyages couverts par ces carnets de route.

Date …….. et signature :

Annexe E

Suggestion de modèle d'engagement du transporteur auprès de l'organisateur
à faire recopier sur papier à en-tête du transporteur

Je, soussigné / *I, undersigned*, ……
(nom du signataire de l'attestation / *name of the signatory of the commitment*)

agissant en tant que / *acting as* ……..
(qualités / *situation within the company of transport*)

pour le compte de / *on behalf of* ……...
(nom de la société de transport / *name of the company of transport*)

m'engage à fournir à / *hereby undertake to provide to* ……..

(nom ou adresse électronique de la personne destinataire / *name or electronic adress of the physical person*)

de la Société / *of the Company* ……
(nom de l'organisateur / *name of the organiser company*)

pour le(s) véhicule(s) immatriculé(s) / *for the vehicule(s) with the following licence plate(s)*

……

……..
(immatriculation des véhicules ou ensembles tracteur/remorque / *licence plates of the vehicules or tractor + trailor*)

1) une copie du carnet de route complété / *a copy or the journey log filled during the transport,*

2) l'intégralité des données de géo-localisation / *all the geographical location data,*

3) l'intégralité des enregistrements de températures / *all the temperature recordings,*

à l'issue du transport de / after the transport of ……..
(espèce / *species*)

prévu du / *scheduled from* ……
(date et heure de prise en charge des animaux / *date and hour of taking over the animals)*

au / *to* ……..
(date et heure de remise des animaux / *date and hour of deliverty of the animals)*

depuis / *from* ……..
(commune et pays de prise en charge des animaux / *town and country of taking over the animals*)

jusqu'à / *to* ……
(commune et pays de remise des animaux / *Common and country of delivery of the animals*).

Date …….. et signature :

Annexe F

Enregistrement d'un transporteur étranger dans RESYTAL

pour pouvoir saisir une inspection sur son Unité d'Activité « Transport d'animaux vivants »

La procédure d'enregistrement de l'établissement d'un transporteur étranger est la même que pour un établissement national, à l'identifiant près, qui doit être un NUMAGRIN / NUMAGRIT, à créer en BDNU.

Pour éviter de créer des transporteurs étrangers en doublons dans RESYTAL, il est demandé aux services, **dans le domaine du transport des animaux vivants**, de créer les NUMAGRIN des transporteurs (étrangers) d'animaux vivants **à partir de leurs numéros de TVA intraUE** (= TVAUE). Les numéros de TVAUE sont des numéros composés du code ISO (en 2 lettres) de l'État membre (EM), suivi d'une dizaine de chiffres, parfois de lettre(s). Rq. Le nombre de chiffres/lettres peut varier, contrairement aux SIRET.

Vous voudrez bien lire attentivement les avertissements ci-dessous avant de prendre connaissance des suggestions permettant de trouver les numéros de TVAUE des transporteurs étrangers, page suivante.

Avertissements préalables :

1) avant de créer un nouveau transporteur étranger dans RESYTAL, il est impératif de vérifier qu'il n'y a pas déjà été enregistré. Méthode suggérée :

Dans la brique « Usagers », onglet « Les établissements », menu « recherche avancée » : indiquer dans le champ « SIRET/NUMAGRIT » le critère « commence par » suivi du code ISO en deux lettres de l'État membre du transporteur recherché (le nombre d'entreprises étrangères par pays n'étant pas très important), puis cliquer sur le pavé « rechercher » : bien veiller à déployer toutes les pages successives éventuelles de la liste de résultats. Rechercher à la fois sur le nom et sur le NUMAGRIT parmi les résultats qui apparaissent.

*2) **ne pas créer d'Unités d'Activité (UA) de type « moyen de transport** d'animaux vivants » sur les établissements des transporteurs étrangers (cf point 3 ci-dessous), uniquement l'UA « Transport d'animaux vertébrés vivants » nécessaire à l'enregistrement de la grille « contrôle en cours de transport ».*

*3) **ne pas créer d'approbations** sur les Unités d'Activité des transporteurs routiers étrangers (~~Type 1~~, ~~Type 2~~, ~~Agréments de véhicules~~, ~~certificats de compétence de conducteurs~~) pour ne pas provoquer de confusions avec les approbations délivrées par les services français, à l'occasion notamment de la réalisation du bilan annuel national des approbations délivrées par la France dans le domaine.*

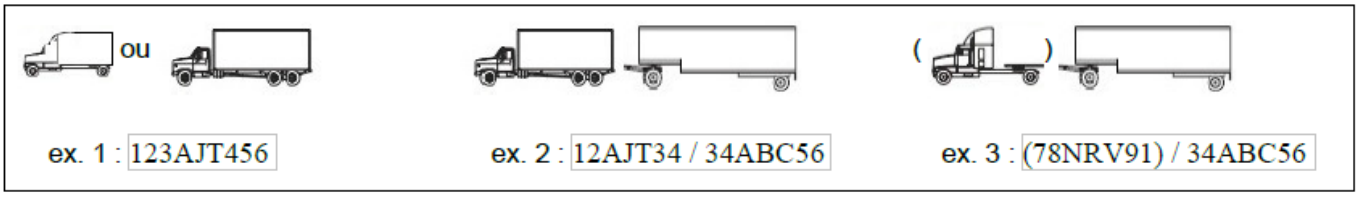
***Les numéros** des autorisations de Type 1 ou 2 relevées à l'occasion des contrôles en cours de transport, ainsi que les numéros d'agréments des véhicules utilisés et les numéros de certificats de compétence des conducteurs concernés **doivent apparaître dans les zones de commentaires des items** ad hoc de la grille, c'est à dire les items correspondant à la vérification des documents en question (le caractère obligatoire de ces mentions sera confirmé dans une actualisation de la méthode d'inspection).*

4) Les numéros d'immatriculation des véhicules étrangers (tous comme les numéros français d'ailleurs) doivent apparaître à l'attention de l'administré, exactement sous la même forme que celle qui aura été relevée au cours du contrôle au niveau de la plaque minéralogique et/ou du certificat d'immatriculation, c'est à dire avec les mêmes caractères, espaces et tirets le cas échéant :

- dans le rapport d'inspection (RI = Grille) : en zone de commentaires du chapitre B (moyens de transport et équipements), précédé(s) de la mention « immatriculation(s) :» (compréhensible en anglais),

- et dans le courrier d'accompagnement , au niveau du paragraphe d'introduction (§ dit contextuel).

Rq. l'information complémentaire (IC) « immatriculation du véhicule ou de l'ensemble routier concerné », codifiée comme le descripteur d'intervention SIGAL qu'elle remplace (sans espaces ni tirets ni caractères spéciaux notamment), n'a vocation qu'à servir d'index pour retrouver dans la base de données toutes les inspections réalisées pour un véhicule donné, quels que soient ses utilisateurs potentiels successifs ou concomitants (cas de véhicules de location par ex.), en minimisant le risque d'erreur sur les caractères.



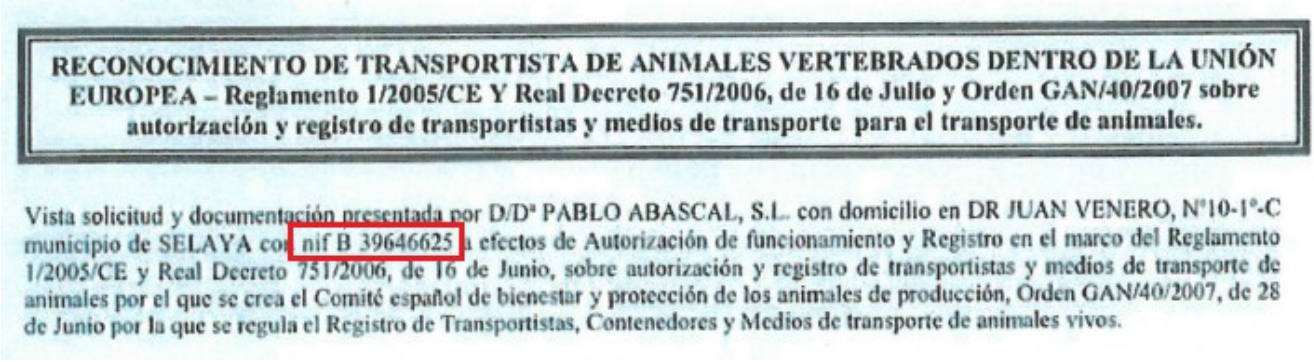
Comment trouver le numéro de TVAUE d'un transporteur étranger ?

– La manière la plus sûre est de le rechercher au moment du contrôle sur place, sur les documents de transport (lettre de voiture, CMR, bon de chargement, etc.…) : le numéro de TVAUE apparaît généralement à la fin de l'en-tête des documents au nom du transporteur, ou à la fin du cachet du transporteur (prendre les documents en photo pour ne pas retarder le transport). Exemple :



– Sur certaines autorisations de transporteurs, comme les autorisations de Type 2 délivrées par certaines provinces espagnoles (exemple ci-dessous), le numéro NIF qui apparaît dans le paragraphe en petits caractères sous le cadre du titre contient les éléments constitutifs du n° TVAUE.

Ci-dessous par exemple, le n° TVAUE = ESB39646625 (cf le paragraphe « *Comment vérifier qu'un numéro relevé est bien un numéro de TVAUE ?...* », page suivante) :



RECONOCIMIENTO DE TRANSPORTISTA DE ANIMALES VERTEBRADOS DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA – Reglamento 1/2005/CE Y Real Decreto 751/2006, de 16 de Julio y Orden GAN/40/2007 sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte para el transporte de animales.

Vista solicitud y documentación presentada por D/Dª PABLO ABASCAL, S.L. con domicilio en DR JUAN VENERO, N°10-1°-C municipio de SELAYA con nif B 39646625 a efectos de Autorización de funcionamiento y Registro en el marco del Reglamento 1/2005/CE y Real Decreto 751/2006, de 16 de Junio, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción, Orden GAN/40/2007, de 28 de Junio por la que se regula el Registro de Transportistas, Contenedores y Medios de transporte de animales vivos.

– Si le numéro ne figure pas sur les documents dont les copies ont été relevées à l'occasion du contrôle (autorisation, documents d'accompagnement, notamment commerciaux), il est encore possible de le trouver sur le site internet du transporteur (ou un site gratuit fournissant les numéros de TVAUE) en tapant directement le libellé du nom du transporteur dans Google par exemple.

– Si les méthodes précédentes échouent, il reste encore le site http://tva-recherche.eu/ : sélectionner le pays et indiquer le nom et le lieu de domiciliation connu du transporteur relevés sur son autorisation T1 ou T2 ou sur ses documents commerciaux en cas de transport sans autorisation. Ne pas oublier de cliquer sur l'icône en forme d'œil pour faire apparaître le numéro complet :



A noter toutefois que tous les États membres ne sont pas forcément représentés sur ce site (l'Espagne notamment). Il est fréquent, par ailleurs, d'obtenir plusieurs propositions de résultats pour une recherche donnée : il conviendra dans ce cas de vérifier les résultats susceptibles de convenir, en utilisant le site « VIE » (page suivante : « *comment vérifier qu'un numéro relevé est bien un numéro de TVAUE* »).

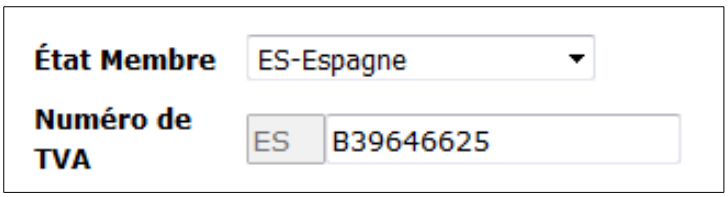
– Quelques sites proposés par les contact-points d'autres États membres :

Allemagne	https://www.moneyhouse.de/
Belgique	https://kbopub.economie.fgov.be/kbopub/zoeknaamfonetischform.html
Croatie	https://sudreg.pravosudje.hr/registar/
Roumanie	https://www.listafirme.ro/
Espagne	https://www.infoempresa.com/fr-fr/es/
	https://www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/tramitacion/ZZ09.shtml

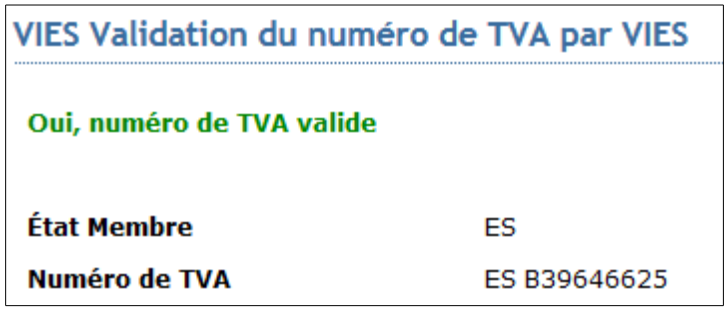
– En toute dernière extrémité (après avoir épuisé absolument toutes les autres possibilités), vous pouvez demander au contact-point français (transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr) de solliciter le contact-point de l'État membre du transporteur concerné : vous veillerez à envoyer le scan de l'autorisation de transporteur, sans lequel la recherche ne pourra aboutir. Attention, ces demandes doivent rester exceptionnelles, pour ne pas abuser de la disponibilité des autorités des autres EM).

Comment vérifier qu'un numéro relevé est bien un numéro de TVAUE ?

http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/



puis cliquer sur : Vérifier =>

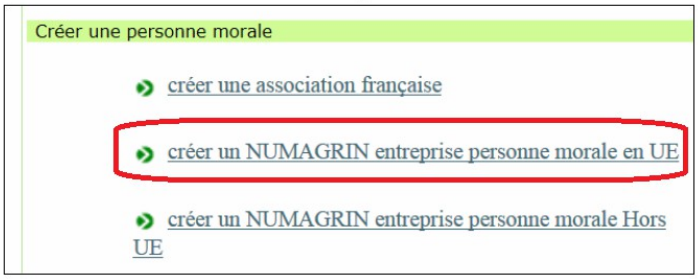


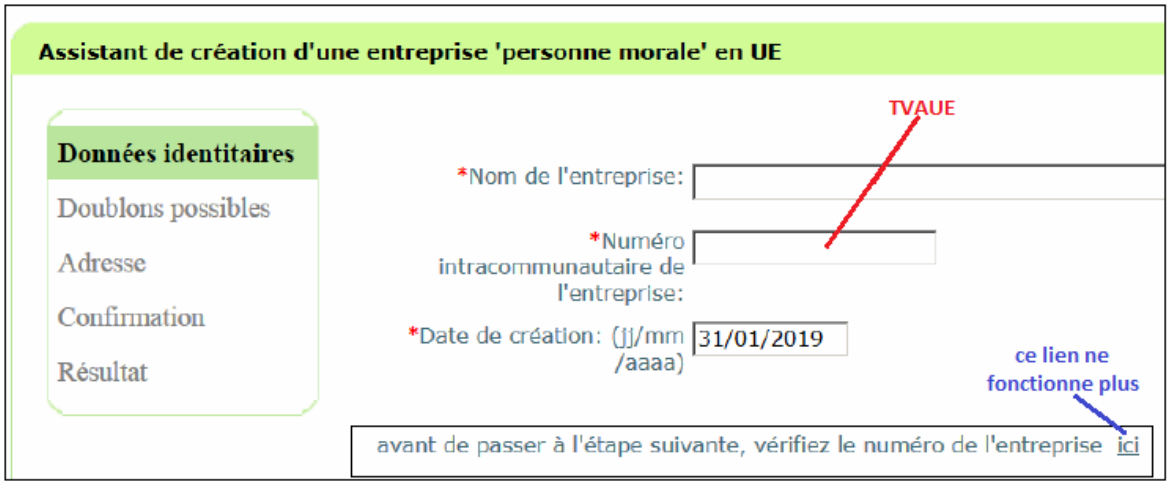
Enregistrer un transporteur étranger en BDNU - RESYTAL

Des tutoriels complets sont mis à votre disposition sur l'intranet métier, à l'adresse suivante :
http://intranet.national.agri/RESYTAL-Domaine-TAV

Attention : le nom de l'entreprise ne s'incrémente pas automatiquement dans RESYTAL depuis la BDNU, au niveau des rubriques « enseigne » et « enseigne usuelle », qui contiennent la mention : SIEGE SOCIAL.
Il faut corriger ces rubriques dans RESYTAL, faute de quoi certains résultats de requêtes renvoient des listes sur lesquelles tous les établissements apparaissent sous la dénomination SIEGE SOCIAL







Annexe G

Modalités de contrôle renforcé des systèmes de vérification et d'enregistrement des températures

En prérequis : voir les 2 encadrés de l'annexe B, page 5 des annexes

● Prévoir au moins 1 thermomètre de contrôle (voire plusieurs lorsque c'est possible, pour pouvoir vérifier plusieurs sondes en même temps). Il n'est pas nécessaire que le thermomètre soit étalonné (tout au moins en routine), dans la mesure où l'objectif, en première intention, consiste seulement à objectiver des différences potentielles entre les températures enregistrées par le(s) thermomètre(s) de l'inspecteur et les résultats qui seront obtenus via le système d'enregistrement des températures intégré au véhicule contrôlé (dans la perspective de l'interprétation des enregistrements de températures qui seront utilisés pour les contrôles a posteriori, à l'issue du voyage). Ces résultats ne pourront être utilisés qu'à titre indicatif.

En cas de présomption d'anomalies (faisant suite à des contrôles antérieurs douteux ou à des notifications issues de services de contrôle d'autres départements ou d'autres États membres), l'utilisation de thermomètres étalonnés peut s'imposer en revanche, dans la perspective de la mise en œuvre de suites judiciaires, le cas échéant.

● Dès son arrivée sur le site de contrôle, l'inspecteur demandera au conducteur de mettre en route le système d'enregistrement des températures (*), en insistant bien sur la nécessité d'activer l'enregistrement sur toutes les sondes.

● Puis il s'assurera que le véhicule est bien garé à l'ombre, faute de quoi il exigera de le faire déplacer, après avoir pris note sur sa fiche de contrôle de la mauvaise pratique, à mettre en lien avec la compétence des conducteurs (**).

● Avant le chargement des animaux, l'inspecteur doit procéder (en présence du conducteur) à l'inspection physique du bon fonctionnement des dispositifs d'abreuvement et de ventilation (cf page 6 de la présente instruction technique) : à cette occasion, il demandera au conducteur de lui indiquer l'emplacement de chaque capteur de température (*), emplacement qu'il décrira sur sa fiche de contrôle, après avoir placé à proximité son (ou ses) thermomètre(s).

● Au moment du relevé des résultats, l'inspecteur notera l'heure et la température indiquée à proximité de chaque sonde repérée précédemment.

● A la fin des tests (idéalement : après le chargement des animaux, juste avant le départ), l'inspecteur demandera au conducteur l'édition d'un ticket d'enregistrement des températures depuis la mise en route du système d'enregistrement à son arrivée (*). L'inspecteur s'assurera que le résultat permet bien d'identifier toutes les sondes, faute de quoi il demandera une nouvelle impression en conséquence. Pour éviter de retarder indûment le départ, les résultats ne seront analysés dans le détail qu'après retour au bureau : repérage des différences éventuelles entre les températures relevées via les thermomètres et les températures enregistrées par le véhicule, qui devront être prises en considération dans le cadre des contrôles a posteriori, si ces différences induisent des dépassements potentiels de 30°C pendant le voyage.

(*) En cas de refus (ou d'incapacité) du conducteur à mettre en route le système d'enregistrement des températures et/ou de montrer à l'inspecteur l'emplacement des capteurs, voire d'imprimer un ticket d'enregistrement, l'inspecteur se contentera de relever les températures aux endroits les plus critiques du véhicule (***), et tâchera de repérer seul l'emplacement des capteurs, autant que faire se peut. De retour au bureau, il notera en non-conformité moyenne (C) l'item relatif à la compétence du conducteur, en expliquant brièvement la situation en zone de commentaires, voire plus longuement dans le courrier d'accompagnement. Si la situation s'est déjà produite pour le transporteur considéré (cf la consultation de l'historique des contrôles), l'item pourra être noté D et la situation considérée comme une opposition à contrôles. Dans les deux cas, l'autorité ayant délivré l'autorisation de transporteur doit être prévenue du refus ou de l'incapacité d'obtempérer du ou des conducteurs, selon le cas (DDPP directement, ou transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouf.fr si transporteur autorisé par un autre EM).

(**) Le chargement des animaux ne doit pas être autorisé si la température n'est pas inférieure à 30°C en tous points des compartiments du véhicule. Le départ ne doit pas être autorisé si la température dépasse 30°C à l'intérieur du véhicule à l'arrêt, animaux à bord, sur au moins une sonde (ou un relevé).

(***) Rappel : le règlement prévoit que les capteurs doivent être placés dans les parties du camion qui, en fonction de ses caractéristiques, sont susceptibles d'être exposées aux pires conditions climatiques. Or dans une bétaillère en mouvement, la zone la plus « fraîche » se situe en bas à l'arrière, et la zone la plus « chaude » se trouve en haut à l'avant. L'analyse de deux capteurs situés à l'arrière du véhicule risque de mésestimer de manière significative les températures auxquelles auraient pu être soumis les animaux situés plus à l'avant. A fortiori si les résultats obtenus avoisinent déjà 30°C sur les sondes les plus favorables.