

# TIERE IN SEENOT

## BEISPIELLOSES VERSAGEN DER AUFSICHTSBEHÖRDEN



# Liebe Leserinnen und Leser

„Wissen ist Macht!“ Das klingt gut und wird schnell allseits akzeptiert. Aber zeigt die Realität nicht auch, dass sich manche mit Macht über Wissen hinwegsetzen? Im Fall der Tierexporte per Schiff ist es so. Seit Jahren werden mit Macht Gesetze gebrochen, Vorschriften umschifft, Verstöße nicht verfolgt und bestraft und Unzulänglichkeiten hingegenommen. So schreibt 2019 die EU-Kommission als Hüterin der EU-Gesetze in einem Bericht zu Tierschutz bei Schifftransporten:

**„... die bestehenden Systeme zur Zulassung von Tiertransportschiffen ... reichen nicht aus, um die Risiken zu minimieren, die sich negativ auf das Wohlergehen der ... Tiere auswirken.“**

Weiter begründet die EU-Kommission, dass das Prüf-Personal der Schiffstransporte „nicht geeignet, qualifiziert und erfahren ist, die erforderlichen technischen Systeme an Bord von Schiffen zu beurteilen.“ Es gebe zudem nicht ausreichend Zeit und Personal, um die erforderlichen Prüfungen angemessen durchzuführen. Das Wissen um die Notwendigkeiten einerseits und Missstände andererseits ist also vorhanden. Gehandelt wird nicht. Die EU-Kommission beschränkt sich auf Empfehlungen, auf Selbstkontrolle und Selbstverpflichtung der Exporteure, statt Vertragsverletzungsverfahren und Sanktionen gegen sie und die Mitgliedsstaaten einzuleiten. Man kann mit Fug und Recht sagen, dass die EU-Kommission wider besseres Wissen an ihren frommen Appellen festhält.

Seitens der Mitgliedsstaaten herrscht maximale Vielfalt im Umgang mit den Verordnungen, Vorschriften und Gesetzesverstößen. Ursache hierfür sind gleich mehrere Fakten: Es gibt keine einheitlichen Prüf- und Zulassungsverfahren für Transportschiffe. Es gibt keine einheitlichen Standards zur Ausbildung des Personals. Es gibt viel zu wenige Kontrollen in den Verladehäfen. Es gibt kein verlässliches Rückmeldesystem aus den Zielländern und damit keine Daten über Anzahl und Zustand der Tiere nach Ankunft in den Zielhäfen. Mit dem Betreten der Laderampen sind die Rinder, Kälber, Büffel, Schafe und Ziegen nicht mehr auf EU-Territorium. Ab diesem Moment enden in der Praxis die EU-Kontrollmechanismen. Fakt: Dieser Verstoß gegen die EU-Tierschutztransportverordnung wiederholt sich Transport für Transport. Bereits 2015 hat der Europäische Gerichtshof in einer Urteilsbegründung zu Tierexporten aus der EU in nicht EU-Länder (Drittstaaten) festgehalten, dass die Tiere bis zum Ende des Transports unter EU-Schutz stehen. Und Ende heißt: Zielort und nicht Verladehafen.



Unser Team vor Ort: Iris Baumgärtner, AWF-Vorstand, und Charly Weber, ehemaliger Wasserschutzpolizist, jetzt AWF-Einsatzkraft.

## Tiere in Seenot

Die Verladung der Tiere von einem LKW auf ein Schiff ist gleichzusetzen mit einem Übertritt in einen unkontrollierten Rechtsraum. Was auf See geschieht, entscheidet der Kapitän. Die Crew stammt häufig aus Ländern mit großer Armut oder Krisen- und Kriegsgebieten. Oft gibt es nicht einmal eine gemeinsame Sprache. Diese 'modernen Sklaven' kämpfen selbst ums nackte Überleben. Die Schiffe sind überwiegend Schrottschiffe, im Schnitt 41 Jahre alt. Mit ihnen riskieren die Schiffseigener das Leben der Tiere und der Crew. Für Güterverkehr setzt man solche Schiffe nicht mehr ein. Da liegt die Altersschallgrenze zwischen 16 und 21 Jahren. Tiere in Seenot ist Kalkül der Exporteure.

Dieser Bericht widmet sich den Tieren in Seenot. Für sie kämpfen wir. Seit 2015 sind wir regelmäßig in den Häfen, auf Schiffen und an den Zielorten. Wir setzen auf die Macht der Fakten unserer Einsätze und auf Ihre Unterstützung, ohne die diese Einsätze nicht möglich sind.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und würden uns freuen, wenn Sie unserem Aufruf auf der letzten Seite folgen.

Ihre

York Ditfurth  
Präsident TSB Zürich

Iris Baumgärtner  
Vorsitzende AWF

*Ein großer Dank geht an unsere Partnerorganisationen Animals International (AI) und Israel Against Live Shipment (IALS).*

➤ **So helfen Sie – Ihre Spende gegen Tierquälerei!**

**Spenden-Konto Schweiz:** PC 80-20750-0 IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0

**Spenden-Konto Deutschland:** 540 020 84 IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84

**BIC:** HELADEF1HAN BLZ: 506 500 23, Sparkasse Hanau



In einem bayerischen Milchbetrieb wird im Oktober 2019 das Kälbchen Liane geboren. Es darf noch kurz von seiner Mutter abgeleckt werden, dann wird es separiert. Die lebenswichtige Kolostralmilch bekommt sie aus der Flasche. Die Muttermilch wird ihr vorenthalten. Stattdessen bekommt Liane Milchersatz. Nach wenigen Tagen wird sie abgeholt. Der Milchbetrieb hat keinen Platz zur Aufzucht. Für den Bauern lohnt es sich nicht. Liane wird nach Spanien transportiert. Dort haben sich Betriebe auf Kälbermast spezialisiert. Bevor Liane auf den langen Transport nach Spanien verladen wird, bringt man sie in eine Sammelstelle. Dort bekommt sie ein Antibiotikum, damit sie keine Krankheiten einschleppt. Das geschieht nochmals bei

Ankunft in Spanien. Der lange Transport aus Deutschland ist zu strapaziös. Ohne medikamentösen Schutz könnte Liane sterben.

## „Wäre ich ein Tier, ich wollte vorher sterben“

„Wäre ich ein Tier, ich wollte vorher sterben“, steht in einer Notiz unseres Einsatzteams. Liane kann die Einnahme des Medikaments nicht verweigern. Sie wird zum Durchhalten gezwungen.

Nach zehn Monaten Mast wird sie wieder verladen. Diesmal ist das Ziel Cartagena, ein Hafen in Spanien. Liane soll in den Libanon gebracht werden.

***Die Schlachthöfe dort sind blutig, stinkig, mittelalterlich. Ob sie dort lebend ankommt, ist nicht garantiert.***

Das Schiff, auf das sie geladen wird, ist 56 Jahre alt und schon mehrfach aus dem Verkehr gezogen worden. Liane hat keine Chance mehr auf einen friedlichen Tod. Wenn sie nicht krank wird und im überhitzten Schiffsrumpf stirbt, wenn das Schiff nicht kentert und sie ertrinkt, dann steht ihr ein betäubungsloses Schlachten bevor. Die Randnotiz unseres Teams bekommt ein grausames Gesicht.



# Hochrisikotransporte für Mensch, Tier, Umwelt

„Die Fakten sagen:  
Stopp Schifftransporte!“

Per Schiff werden aus der EU hunderttausende Tiere in Drittstaaten exportiert. Darunter auch tausende deutsche Kälber und Rinder. Gemeinsam mit der französischen Organisation Robin des Bois haben wir EU-Schifftransporte untersucht hinsichtlich Sicherheit, Tier- und Umweltschutz. Wichtig war uns, die Seetauglichkeit der 78 EU-zugelassene

Tiertransportschiffe zu überprüfen. Das wurde bislang noch nie gemacht. Neben eigenen Recherchen beziehen wir uns auch auf offizielle Daten wie das internationale Abkommen Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU, s. Seite 9) und die Internationale Konvention MARPOL (s. Seite 10) zum Schutz der Meere.

*Das Ergebnis unserer Untersuchung ist niederschmetternd und belegt mit Fakten, warum Tierexporte per Schiff gestoppt werden müssen: Sie verursachen unvorstellbares Tierleid, sie verseuchen die Meere und riskieren das Leben der Crew.*

Je länger der Schiffstransport dauert, desto größer wird das Risiko. Das hat gute Gründe. Unsere Studie belegt das in mehrfacher Hinsicht.

# DIE FAKTEN

## Das Alter der Schiffe

Das Alter der Schiffe liegt zwischen sieben und 57 Jahren. Das jüngste Schiff wurde in China als Tiertransportschiff gebaut. Das älteste ist die in Deutschland 1964 als Frachtschiff gebaute Sea Star. Sie wurde 2010 im Alter von 46 Jahren zum Tiertransporter umgebaut. Das Durchschnittsalter der EU-zugelassene Tiertransportschiffe beträgt 41 Jahre. 16 Schiffe (21 %) sind älter als 50 Jahre. Aber auch die jüngeren Schiffe sind nicht risikofrei. Das jüngste Schiff der EU-Flotte, die futuristisch anmutende Gelbray Express, durfte 2017 und 2018 wegen Sicherheitsbedenken nicht auslaufen. Auch in den Folgejahren 2019 und 2020 wurden drei Verstöße gegen sie protokolliert.

## Das Alter eines Schiffes spielt auch bei regelmäßiger Wartung eine entscheidende Rolle.

Schiffe sind generell extremen Kräften durch Seegang ausgesetzt. Man kennt es, wenn man im Schlauchboot sitzt. Selbst bei kleinen Wellen spürt man unterschiedlichen Druck im Boden und den Seitenwänden. Kommen stärkere Wellen, dann addieren sich Verwindungskräfte hinzu. Bei Schiffen von 100 und mehr Metern Länge sind das enorme Kräfte, die das Material schneller ermüden lassen. Zusätzlich kriechen die Salze aus dem Meer und aus der feuchten Luft in alle Ritzen. Korrosion von innen und außen ist unvermeidlich. Verschärft wird die Korrosion durch Urin und Kot der Tiere. Hinzu kommt, dass Tiere eine bewegliche Ladung sind. Je nach Wellengang wanken sie mit dem Schiff und erhöhen die Verwindungskräfte wie auch das Risiko, dass das Schiff aus der Balance gerät.



Kl. Bild oben links: Jungrinder werden verladen über eine zu steile Rampe. Aus praller Sonne in den dunklen Bauch des Schiffes. Die plötzliche Dunkelheit lässt sie stocken. Es kommt zu Gedränge, manche rutschen die steile Rampe wieder hinunter. Kl. Bild oben rechts: Ein veraltetes Schrottschiff mit Tieren an Bord verlässt die EU.

Große Bilder: Je länger der Transport dauert, desto schlimmer wird die Situation für die Tiere. Exkrememente und Gestank, Luftfeuchtigkeit und salzige Seeluft nehmen zu. Erschöpft liegen die Tiere im Dreck.





### ***Herkunft und Bauart der Schiffe***

94 % der Schiffe (73 von 78) wurden ursprünglich für andere Zwecke gebaut. Sie waren zuvor Frachter, Fähren oder Containerschiffe. Ein Hamburger Reeder bestätigt uns, dass Schiffe nach 16 Jahren ausgemustert gehören. Nach der vierten Klassifikation, dem SchiffstÜV. Im internationalen Durchschnitt liegt das Verschrottungsalter bei 30 Jahren. Weit über der Empfehlung des Hamburger Experten.

Die 78 Frachter, Fähren und Containerschiffe waren im Durchschnitt 29 Jahre alt, als sie zu EU-zugelassenen Tiertransportschiffen umgebaut wurden. Sie hatten bereits zwei Leben hinter sich. Statt sie zu verschrotten, wurden mehrere Ladeebenen aufgestockt mit Pferchen. Für diese Umrüstung wurden sie nicht konstruiert. Jede Umrüstung ist ein Kompromiss zugunsten der Kosten. Dieser Prämisse werden Tier- und Umweltschutz sowie Sicherheit geopfert.

Die Deckenhöhe der Ladeebenen sind oft zu tief und verwinkelt. Die Folge: Das Personal kann nicht alle Tiere sehen und im Notfall eingreifen. Ist ein Tier verletzt oder liegt im Sterben, bleibt es sich selbst überlassen. Die Gatter sind nicht für alle Tiere geeignet. Kälber rutschen bei Seegang hindurch und irren verloren durch die Gänge. Die Lüftungssysteme reichen nicht aus, um das sich zunehmend aufheizende Innenklima zu regulieren. Die Mischung aus hoher Luftfeuchtigkeit und beißendem Gestank führt u. a. zu Atemwegserkrankungen und Schleimhautentzündungen. Je nach Dauer der Fahrt füllen sich die Pferche mit Gülle. Statt auf trockener Bodenfläche stehen und liegen die Tiere in tiefem Morast aus stinkenden Exkrementen. Müssen sich die Tiere geschwächt hinlegen, verschärft sich ihr Gesundheitszustand.



Bereits nach fünf Tagen Transportzeit ist das Gemisch aus Kot und Urin so viel, dass die Tiere tief darin versinken.



Seit Jahren kritisieren wir, dass die Verloaderampen zu steil sind. Es sind Verletzungsfallen. Die Tiere kommen aus der Helligkeit und betreten das dunkle Schiff wie ein schwarzes Loch. Sie kommen zum Stocken. Die Tiere auf der Rampe rutschen zurück und manchmal übereinander.



Ein Tiertransportschiff lässt Gülle ab. Über Kilometer bis zum Horizont zieht sich der braune Streifen. Über 300.000 Kubikmeter Gülle allein von Rindertransporten aus der EU.

### Der Flaggenstaat

Der Flaggenstaat des Schiffes hat direkte Auswirkung auf die Transportbedingungen für die Tiere. Grundsätzlich sind Staaten souverän. Fährt ein Schiff unter seiner Flagge, dann gelten an Bord seine administrativen, technischen und sozialen Regeln. Das betrifft z. B. die Heuer, die soziale Absicherung der Besatzung oder die Sicherheitsstandards. Regeln für Tiere gibt es nicht.

Da die Qualität der Regeln sehr unterschiedlich ist, werden die Flaggen-

staaten entweder in einer 'Weißen Liste', 'Grauen Liste' oder 'Schwarzen Liste' geführt. Schiffe auf der 'Grauen oder Schwarzen Liste' haben mehrere beziehungsweise überdurchschnittlich viele Beanstandungen. Im Straßenverkehr würde man Autos mit vergleichbaren Mängeln aus dem Verkehr ziehen. Mit Schiffen passiert das, was man von Autoschiebern kennt, die Schrottfahrzeuge aus Deutschland und der Schweiz z. B. nach Afrika exportieren und dort mit kaputten Bremsen, Radaufhängungen

und Abgassystemen wieder in den Verkehr bringen. So zeigt unsere Studie, dass Schiffe häufig den Namen, den Besitzer und damit den Flaggenstaat ändern. Die Schiffseigner weichen der notwendigen Verschrottung oder einer kostspieligen Reparatur aus und transportieren ungehindert weiter lebende Tiere. 55 % der 78 EU-zugelassenen Schiffe 'segeln' auf der 'Schwarzen Liste', 12 % auf der 'Grauen Liste'. Schlimmer wird dieses Ergebnis noch, wenn man schaut, wer diese 'Qualitätsmerkmale' vergibt.



Augen sagen mehr als tausend Worte. Aber Exporte per Schiff kennen keine Gnade. Kommt dieser Bulle lebend im Zielhafen an, wird er ohne Betäubung geschlachtet.



Auf einen ehemaligen Frachter aufgesetzte Decks mit Pferchen. Auf dem obersten Deck wird Heu gestapelt. Bei rauer See trägt beides zum Risiko bei, dass das Schiff aus dem Gleichgewicht gerät und kentert.

**Die Klassifizierungs-gesellschaften (Schiffs-TÜV)**

Überprüfungsgesellschaften kann man grob unterteilen in solche, die internationalen Standards und solche, die eigenen Standards folgen. 55 Frachter (71 %) durchliefen den ‘Schiffs-TÜV’ bei Gesellschaften, deren Prüfqualität als niedrig bis sehr schlecht eingestuft wird. Nur 23 EU-zugelassene Schiffe wurden nach internationalen Standards (IACS) geprüft. Und selbst hier gibt es tödliche Fehler. Ein Beispiel ist die Schiffs-tragödie der Queen Hind: Sie sank im No-vember 2019 in Midia, Rumänien. An Bord 14.600 Schafe. Nur wenige konnten gerettet werden. Die Queen Hind war vor dem Um-bau eine Autofähre. Die zusätzlichen Lade-ebenen für Tiere wurden bei der Prüfung nicht einbezogen.

21 der 78 EU-zugelassenen Tiertransport-schiffen gehören Besitzern mit einem Büro in der EU. Aber nur zwei ‘segeln’ unter der Flagge eines EU-Mitgliedsstaates, Luxem-burg. Acht sind in Singapur, den Marshal-linseln und Panama registriert. Immerhin sind diese auf der ‘Weißen Liste’. Die ü-brigen elf sind in Ländern der ‘Schwarzen Liste’ registriert: Tansania, Sierra Leone, Komoren, Togo und Palau.

**Auslaufverbote und Strafen**

Wichtig zu wissen: Es werden bei weitem nicht ausreichend Überprüfungen der Schiffe vorgenommen. Die Zahl der Aus-laufverbote und weiteren Strafen würde bei mehr Kontrollen deutlich höher aus-fallen.

Gegen die 78 EU-zugelassenen Tiertrans-portschiffe wurden 411 Auslaufverbote vollstreckt. Das betrifft auch die Zeit, be-vor sie zum Tiertransportschiff umgebaut wurden. Um der Strafverfolgung oder den Kosten eines Schiffsunglücks zu entgehen, können Schiffseigner machen, was kein Firmeninhaber an Land darf: Sie erklären in Eigenregie und ohne Verfahren ihre ‘In-solvenz’. Das Schiff wird schnell verkauft, bekommt einen neuen Namen und einen ‘neuen’ Eigner. Das Geschäft geht weiter, die Folgen tragen die Tiere, die Meere und Menschen, die zu Schaden kommen.



IMO number	Schiffname	Baujahr	Alter	Ursprünglich gebaut als	Umbaujahr	Alter im Umbaujahr	Umbauart	EU-zugelassen	Flagge
7819875	Abdallah	2000	41	Frachtschiff	2016	36	Rumänien		Tansania
8017970	Adel I	1981	40	Autotransporter	2017	36	Kroatien		Jamaika
8813057	Al Fawak	1990	31	Ro Ro Schiff	1999	9	Spanien		Sierra Leone
4817005	Al Mabrouk 10	1968	55	Frachtschiff	1994	26	Rumänien		Sierra Leone
9152806	Alkharat 9	1998	25	Frachtschiff	2016	18	Kroatien		Jordanien
9121519	Aloira	1995	26	Frachtschiff	2017	22	Irland-Portugal		Palau
7422444	Anakin	1976	45	Frachtschiff	2001	35	Spanien		Togo
7510858	Apus	1976	45	Frachtschiff	1994	18	Rumänien		Panama
8200577	Aflicatic M	1985	38	Autotransporter	2010	27	Rumänien-Irland		Panama
9300788	Bahijah	2010	11	Tiertransportschiff	n/a	n/a	Portugal		Marokko
7611484	Barbon	1978	43	Frachtschiff	2011	33	Frankreich		Tansania
7620429	Barbon II	1977	44	Frachtschiff	2012	35	Rumänien		Palau
7400591	Barbon III	1976	45	Frachtschiff	2017	41	Rumänien		Tansania
8506361	Beitar One Transport	1988	35	Containerschiff	1999	13	Rumänien		Palau
7396630	Blue Main I	1975	46	Frachtschiff	2012	37	Frankreich		Tansania
9238416	Brahman Express	2002	19	Tiertransportschiff	n/a	n/a	Rumänien		Tansania
7659616	Jersey	1977	44	Frachtschiff	2012	35	Rumänien		Tansania
7901695	Julia L.S.	1980	41	Frachtschiff	2016	36	Rumänien		Tansania
8215807	Karaci	1983	38	Frachtschiff	2000	17	Rumänien		Tansania
6519144	Karim Allah	1965	58	Ro Ro Schiff	2001	36	Kroatien		Tansania
7022356	Kemar	1970	51	Frachtschiff	1982	12	Rumänien		Tansania
6518475	Lady Maria	1965	56	Frachtschiff	2010	45	Rumänien		Tansania
7223041	Lady Rasha	1972	49	Frachtschiff	2012	40	Rumänien		Tansania
6927092	Lss Success	1970	51	Ro Ro Schiff	1998	28	Rumänien		Tansania
7115624	Mariana	1971	50	Frachtschiff	2016	45	Rumänien		Tansania
7222982	Martina Star	1972	49	Frachtschiff	2015	41	Rumänien		Tansania
6883082	Maysa	1968	53	Frachtschiff	1991	23	Rumänien		Tansania
8300157	Mira	1985	38	Ro Ro Schiff	2014	31	Portugal		Tansania
7128760	Naboli I	1972	49	Frachtschiff	1996	24	Spanien		Tansania
7611547	Nader-A	1977	44	Frachtschiff	2015	36	Rumänien		Tansania
7902029	Neamah	1979	42	Ro Ro Schiff	2012	33	Rumänien		Tansania
7615309	Nelore	1979	42	Ro Ro Schiff	2010	31	Frankreich		Tansania
7913153	Noa	1979	38	Kühlschiff	2011	32	Rumänien		Tansania
7529940	Norland	1976	45	Frachtschiff	2010	34	Slovenia		Rumänien-Irland
8200565	North Star I	1983	38	Autotransporter	2010	27	Rumänien		Portugal
9232852	Ocean Driver	2002	19	Tiertransportschiff	n/a	n/a	Portugal		Rumänien
7368815	Britta K	1974	47	Frachtschiff	2006	32	Rumänien		Spanien
7601075	Brana	1977	44	Frachtschiff	2015	38	Spanien		Rumänien
7303231	Dragon	1973	48	Frachtschiff	1982	9	Rumänien		Rumänien
6718427	Elbeik	1967	54	Frachtschiff	1994	27	Rumänien		Rumänien
7407324	Elevation	1976	45	Autotransporter	2010	34	Rumänien		Frankreich
6703343	Equality	1966	55	Ro Ro Schiff	1981	15	Rumänien		Rumänien
6609779	Etah	1966	55	Frachtschiff	1980	14	Rumänien		Frankreich
7300992	F.M.Spiridon	1973	48	Frachtschiff	2009	36	Frankreich		Frankreich
7310507	Fidelity	1973	48	Frachtschiff	1985	12	Frankreich		Frankreich
7104972	Freedom	1973	48	Containerschiff	1998	27	Frankreich		Frankreich
7703259	Gamma Star	1971	50	Frachtschiff	1998	27	Frankreich		Frankreich
9621211	Galbray Express	1978	43	Frachtschiff	2017	39	Rumänien		Rumänien
8009076	Gulf Tiertransportschiff 2	2014	7	Tiertransportschiff	n/a	n/a	n/a		n/a
7349871	Harmony Tiertransportschiff	1985	36	Ro Ro Schiff	2014	29	Rumänien		Rumänien
9004413	Holstein Express	1973	48	Frachtschiff	2012	39	Rumänien		Rumänien
7015509	Janay	1991	30	Ro Ro Schiff	2009	18	Rumänien		Rumänien
9262895	Jawan	1970	51	Frachtschiff	2011	41	Rumänien		Rumänien
9360776	Ocean Swagman	2003	18	Containerschiff	2015	12	Rumänien		Rumänien
6401218	Omega Tiertransportschiff	2009	12	Tiertransportschiff	n/a	n/a	n/a		n/a
8917742	Omega Star	1964	53	Frachtschiff	1980	16	Rumänien		Rumänien
7041053	Pacific M	1991	30	Frachtschiff	2017	26	Rumänien		Rumänien
7026871	Phoenix I	1970	51	Frachtschiff	1984	14	Rumänien		Rumänien
7711866	Phoenix III	1970	51	Frachtschiff	2000	20	Rumänien		Rumänien
7405089	Princess Hiyam	1978	43	Kühlschiff	2011	31	Rumänien		Rumänien
7920675	Queen Hind	1975	46	Frachtschiff	2012	37	Rumänien		Rumänien
9186390	Queensland	1975	46	Frachtschiff	2017	31	Rumänien		Rumänien
7026663	Rami M	1980	39	Autotransporter	2017	31	Rumänien		Rumänien
7808463	Sarah M	1998	23	Containerschiff	2017	31	Rumänien		Rumänien
6422303	Sea Star Tiertransportschiff	1970	48	Kühlschiff	1994	28	Rumänien		Rumänien
7311329	Spiridon II	1970	48	Kühlschiff	2014	30	Rumänien		Rumänien
7406772	Suha Queen II	1964	57	Frachtschiff	2010	38	Rumänien		Rumänien
7708807	Taiba	1973	48	Frachtschiff	2011	41	Rumänien		Rumänien
7910888	Talia	1975	46	Frachtschiff	2010	40	Rumänien		Rumänien
8701387	Transporter	1978	43	Kühlschiff	2016	34	Rumänien		Rumänien
7504158	Trust I	1980	41	Frachtschiff	2010	40	Rumänien		Rumänien
8614273	Tulip	1987	34	Autotransporter	2015	34	Rumänien		Rumänien
7021821	Unimar Tiertransportschiff	1975	46	Frachtschiff	2019	34	Rumänien		Rumänien
9057214	Uranus II	1970	51	Containerschiff	1985	38	Rumänien		Rumänien
8129254	Uranus L	1992	29	Frachtschiff	2019	29	Rumänien		Rumänien
7931985	Victory	1982	39	Frachtschiff	2019	31	Rumänien		Rumänien
7819113	Yosor	1981	40	Ro Ro Schiff	2019	31	Rumänien		Rumänien
9109079	Zad Elhvir	1981	40	Containerschiff	2019	31	Rumänien		Rumänien
		1995	25	Containerschiff	2019	25	Rumänien		Rumänien





Billige Schrottschiffe: Verrostete Pferche, gebrochene Stangen riskieren die Gesundheit der Tiere.

# EU-zugelassene Schrottschiffe

## Zu gefährlich für Stückgut – eingesetzt für lebende Tiere

Es entbehrt jeder Logik, dass überalterte Schiffe, deren Konstruktionen ursprünglich auf Waren ausgelegt waren, EU-Zulassungen für Tiertransporte erhalten und behalten. Die Schiffseigner haben selbst dann keine gravierenden Einbußen zu befürchten, wenn schwere Mängel vorliegen. Maximale Strafe ist ein vorübergehendes Auslaufverbot. Das gehört zur Routine bei den Schiffseignern. Nur fünf der 78 Tiertransportschiffe wurden bislang von Auslaufverboten verschont. Gegen 53 wurden mehrfach Auslaufverbotsstrafen verhängt wegen massiver Verstöße nach Paris MoU. Im Straßenverkehr ist das undenkbar. Auf den Meeren im Zusammenhang mit Tiertransporten gehört es zum System und zur Preiskalkulation.

Die Liste der Verstöße ist lang. Allein in den letzten zwei Jahren wurden offiziell 2.504 Verstöße bei den 78 EU-zugelassenen Tiertransportschiffen protokolliert. Darunter ein hoher Anteil schwerer technischer Mängel, die den sicheren Transport der Tiere und Menschen an Bord gefährden. In 90 % der Fälle wurde die Navigationssicherheit bemängelt, in 78 % die für die Lebensrettung notwendigen Vorrichtungen. Bei 64 % sind Umweltschutzvorkehrungen mangelhaft. In 62 % der Fälle ist die Wasserversorgungsqualität an Bord unzureichend. 85 % der EU-zugelassenen Tiertransportschiffe weisen innerhalb der letzten beiden Jahre Risiken beim Brandschutz auf, was katastrophale

### Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU)

Die Organisation besteht aus 27 teilnehmenden Seebehörden und deckt die Gewässer der europäischen Küstenstaaten und des Nordatlantikbeckens von Nordamerika bis Europa ab. Die Aufgabe besteht darin, den Betrieb von minderwertigen Schiffen durch ein harmonisiertes System der Hafenstaatkontrolle zu unterbinden.

Jährlich finden mehr als 17.000 Inspektionen an Bord ausländischer Schiffe in den Pariser MoU-Häfen statt, um sicherzustellen, dass diese Schiffe den internationalen Sicherheits- und Umweltstandards entsprechen und dass die Besatzungsmitglieder angemessene Lebens- und Arbeitsbedingungen haben.

Liste mit 78 EU-zugelassenen Schiffen. Die rechte Spalte zeigt, ob sie auf der Schwarzen, Grauen oder Weißen Liste stehen.

Nummer	Land	Status
1	Sierra Leone	Schwarz
2	Togo	Schwarz
3	Panama	Schwarz
4	Tansania	Schwarz
5	Tansania	Schwarz
6	Panama	Schwarz
7	Tansania	Schwarz
8	Panama	Schwarz
9	Komoren	Schwarz
10	Panama	Schwarz
11	Togo	Schwarz
12	Panama	Schwarz
13	Togo	Schwarz
14	Komoren	Schwarz
15	Panama	Schwarz
16	Singapore	Schwarz
17	Sierra Leone	Schwarz
18	Komoren	Schwarz
19	Togo	Schwarz
20	Togo	Schwarz
21	Libanon	Schwarz
22	Libanon	Schwarz
23	Komoren	Schwarz
24	Togo	Schwarz
25	Libanon	Schwarz
26	Libanon	Schwarz
27	Komoren	Schwarz
28	Togo	Schwarz
29	Libanon	Schwarz
30	Libanon	Schwarz
31	Sierra Leone	Schwarz
32	Singapore	Schwarz
33	Panama	Schwarz
34	Tansania	Schwarz
35	Luxemburg	Schwarz
36	Togo	Schwarz
37	Panama	Schwarz
38	Panama	Schwarz
39	Togo	Schwarz
40	Sierra Leone	Schwarz
41	Togo	Schwarz
42	Panama	Schwarz
43	Panama	Schwarz
44	Togo	Schwarz
45	Palau	Schwarz
46	Liberia	Schwarz
47	Libanon	Schwarz
48	Panama	Schwarz
49	Panama	Schwarz
50	Togo	Schwarz
51	Togo	Schwarz
52	Togo	Schwarz
53	Togo	Schwarz
54	Togo	Schwarz
55	Togo	Schwarz
56	Togo	Schwarz
57	Togo	Schwarz
58	Togo	Schwarz
59	Togo	Schwarz
60	Togo	Schwarz
61	Togo	Schwarz
62	Togo	Schwarz
63	Togo	Schwarz
64	Togo	Schwarz
65	Togo	Schwarz
66	Togo	Schwarz
67	Togo	Schwarz
68	Togo	Schwarz
69	Togo	Schwarz
70	Togo	Schwarz
71	Togo	Schwarz
72	Togo	Schwarz
73	Togo	Schwarz
74	Togo	Schwarz
75	Togo	Schwarz
76	Togo	Schwarz
77	Togo	Schwarz
78	Togo	Schwarz



Bild oben: Rinder auf einem oberen Deck. Eng gepfercht ohne Einstreu. Nach wenigen Tagen stehen sie in einem Brei aus Exkrementen. Die Luftfeuchtigkeit steigt bei Temperaturen bis zu 40 Grad Celsius auf Werte bis zu 95 %. Erschöpft legen sich die Tiere hin und atmen den beißenden Ammoniak-Gestank ihrer Ausscheidungen.

Konsequenzen haben kann. Oft sind Tiere zwischen Maschinenraum und Gastanks untergebracht und auf den oberen Decks befinden sich Heulager.

**Die massiven Defizite bei Tiertransporten per Schiff sind hinlänglich bekannt. Die eingesetzten Schiffe erfüllen weder Sicherheitsstandards noch sind sie für den Transport von lebenden Tieren geeignet. Es ist höchste Zeit, diese Hochrisikotransporte für Mensch, Tier und Umwelt zu beenden.**

Bei mehr als der Hälfte der Schiffe wurde das Risiko der Meeresverseuchung nach MARPOL durch Inspektoren für die Sicherheit des Seeverkehrs gemeldet. Es ist davon auszugehen, dass die EU-zertifizierte Flotte die Meere mit Öl und Abfall verschmutzt. Darunter auch Tiere, die während der Fahrt sterben.

### MARPOL

Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) ist das wichtigste internationale Übereinkommen zum Schutz der Meere.



Bild oben: Hospital mit rotem Kreuz. Das soll Kontrolleuren suggerieren, dass man sich um kranke Tiere kümmert. Tatsächlich bleiben sie sich selbst überlassen.

Bild unten: Schrottschiffe, Schrottpferche gefährden die Gesundheit der Tiere.



# Tierentsorgung auf hoher See

Wenn die Ausnahme zur Regel wird,  
weil die Entscheidung beim Kapitän eines Schiffes liegt.

Das Mittelmeer gilt als Sonderschutzgebiet. Das verbietet die Entsorgung von Müll. Befindet sich ein Tiertransportschiff 12 Seemeilen (22 km) vom nächsten Land entfernt, kann der Kapitän die Entsorgung von toten Tieren an Bord trotzdem anordnen. Als Begründung reicht, dass die Temperaturen und die Luftfeuchtigkeit an Bord so hoch sind, dass ein Gesundheits- oder Sicherheitsrisiko für die Besatzung an Bord besteht. „Wenn unter diesen Umständen Tierkadaver auf See entladen werden, sollte die Eintragung der Position des Schiffes in das Müllbuch auch einen Hinweis auf diese Umstände enthalten.“ So steht es in der IMO-Verordnung von 2017. Damit liefert die Ausnahmeregelung auch gleich eine passende Begründung. Denn in den Sommermonaten bestehen die genannten Risiken dauerhaft. Auch weil die Schiffe nicht für Tiere gebaut sind, sondern für Tiertransporte umgerüstet wurden.

Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit sind in den Sommermonaten unvermeidlich. Leistungsstarke Lüftungssysteme fehlen.

Fazit: Man hilft mit dieser Erlaubnis Transporteuren, in den Hitzemonaten Tiere zu verschiffen. Gäbe es keine Ausnahmeregel, stattdessen aber eine empfindliche Bestrafung für die Entsorgung meist an Hitze und hoher Luftfeuchtigkeit gestorbener Tiere, würden weniger Tiere auf See leiden und sterben.



### +++ Gran Canaria: Tote Kuh an die Südostküste der Ferieninsel nahe Vecindario gespült +++



+++ Gran Canaria: Tote Kuh an die Südostküste der Ferieninsel nahe Vecindario gespült +++



פגרו הפרה אחר הגורמים בחוף אכדיה בהרצליה (צילום: חברות צריית הרצליה)

## Mallorca Zeitung

### Stadt entfernt stinkenden Kuh-Kadaver von der Playa de Palma

Die Tierleiche war am Vortag am Strand beim Balneario 10 angespült worden

02.10.2019 | 17:28



Ein Kran hob den Kadaver auf einen LKW. Foto: DM

Den Kadaver einer Kuh hat die Stadt Palma de Mallorca am Mittwoch (2.10.) mit einem Kran vom Strand an der Playa de Palma entfernen lassen. Das tote Tier war am Vortag auf der Höhe des Balneario 10 angespült worden. Anwohner beschwerten sich darüber bei der Ortspolizei.

Die Tierleiche war aufgeschwemmt und stank. Ein Kran lud den Kadaver am Mittwoch auf einen Lastwagen. /tg

### Erneut tote Kuh ang



Bei Carri Plozfort ist erneut eine tote Kuh aus dem Meer gezogen

# Friedhof Mittelmeer

## Die illegale Entsorgung von toten Tieren und Gülle

*Das Mittelmeer gilt als Sonderzone, in welcher weder tote Tiere noch Gülle entsorgt werden dürfen. Das hindert die Exporteure aber nicht daran, es trotzdem zu tun. Heimlich wird Gülle abgelassen, die sich dann als brauner Streifen hinter dem Schiff herzieht und langsam zur Unkenntlichkeit ausdünn. Tote Tiere werden aufgeschlitzt, damit sie möglichst absinken und nicht an den Stränden angeschwemmt werden.*

*Da das trotzdem passiert, schneidet man ihnen zur Sicherheit vor Strafverfolgung die Ohren ab. Die Ohrmarken könnten Rückschlüsse auf den Transporteur möglich machen.*

## THE JERUSALEM POST

### Beachgoers shocked when dead cow washes up on shore

"Why do they throw cows into the sea, and why do children need to see these things?"

By TZVI JOFFE | JUNE 2, 2019 13:47



Dead cow washes up on HaTzofim Beach in Tel Aviv June 1, 2019 (photo credit: ANIMALS)

Israel Against Live Shipments - ישראל נגד משלוחים חיים

5. Juni um 17:25

היום בחוף הובנים! בחודש בו מניעים למעלה מ-3500 עגלים וטלאים מדי יום לישראל, זה רק עניין של זמן עד שנחיל להשתכר לצד הגופות בים. Mehr ansehen ..... לא מכס ובטח לא מהם.

Übersetzung anzeigen

### Dead animals being dumped into the sea in Mallorca

4 dead cows were found in Mallorcan waters last year

2021-01-28 Mallorca-International By Mallorca Daily Bulletin reporter

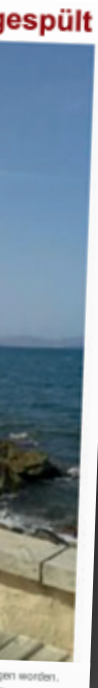


Seven cows that have washed up along the shores of southern Sweden. Photo: Malin Thelin/Sveriges Radio

7 FOUND IN SWEDEN, 2 IN DENMARK

### Dead cows wash up on southern Sweden





**Ηλεία : Νεκρά πρόβατα ξεβράστηκαν σε παραλία – Από πού προέρχονται**  
 Επιβεβαιώθηκε ότι τα νεκρά ζώα, προέρχονται από την Γαλλία και ότι τα πιάζουν από τα πλοία που τα μεταφέρουν

18 Δεκεμβρίου 2020, 13:06

**40 CAP VERMELL**

Actualitat Agenda Cultura Fets i gent Festes Col·laboracions

**Apareixen 3 vaques mortes a la costa gabellina**

Escrit per: Cap Vermell  
 Categoria: Plaça del sijar  
 23.03.2020  
 Vis: 1989

**Les han trobades a n'Aladern, Es Carregador i es Racó de Ses Graneres.**

**Grausiger Fund: Kuh lebendig über Bord geworfen?**  
 Das trüchtlige Tier wurde tot am Strand von Dranske auf Rügen angeschwemmt.

**Mystery over dead cow which washed up on Somerset beach**  
 Some think it's been there for a while

**Mallorca Magazin** 16. Juni 2021 16:13 Nachrichten Lokales

Home Nachrichten Corona-Ratgeber Veranstaltungen Gastronomie Lokales Politik Tourismus Sport Kultur Gesellschaft Immobilien Wirtschaft

**Tote Kuh bei Cala d'Or angespült**  
 MMR-Redaktion | @MM\_Mallorca | 21.03.2020 13:23

Der Kuhkadaver am Strand der Cala Esmeralda.  
 Foto: Ulrike Heise

An die in **Cala d'Or** im Osten von Mallorca gelegene Cala Esmeralda ist eine tote **Kuh** angespült worden. Der Kadaver wurde am Freitagmorgen gefunden. Es ist nicht bekannt, woher das Tier kam.

Der Zwischenfall erinnert an mehrere angespülte Kühe auf Menorca im vergangenen Jahr und einen Kuhkadaver an der Playa de Palma im vergangenen Oktober. (6)

# Die Gülle-Rechnung für das Jahr 2020

Wir haben ausgerechnet, um welche Mengen Gülle und Exkrememente es sich pro Jahr handelt, nur bezogen auf EU-Tierexporte durch das Mittelmeer. Basis der Berechnung ist eine Untersuchung der Universität Köln.

Bei rund einer Million Rindern, die pro Jahr aus EU-Häfen in Drittstaaten transportiert werden, errechnet sich eine Güllemenge von 275.000 Kubikmeter. Hinzu kommen 30.000

Kubikmeter Gülle durch Schaf- und Ziegentransporte. Das entspricht dem Jahreswasserverbrauch von rund 5.000 Haushalten.

Dass diese Verseuchung des Mittelmeeres zum System 'Schiffstransporte' gehört, zeigt unsere Untersuchung der Häfen in der EU und den Zielländern. Nur in sehr wenigen Zielhäfen und EU-Exporthäfen besteht die Möglichkeit, Gülle oder gestorbene Tiere zu entladen.

**GBC News** @GBCNewsroom

A dead sheep was found washed up on Eastern Beach. A video has been circulating on social media. The Department of the Environment looked into the matter & a veterinarian was consulted. A contractor has been tasked with removing the animal. Some may find the video distressing.

1.5K views 0:07 / 0:21

5:33 PM - Feb 21, 2019

**+++ Gran Canaria: Tote Kuh an die Südostküste der Ferieninsel nahe Vecindario gespült +++**

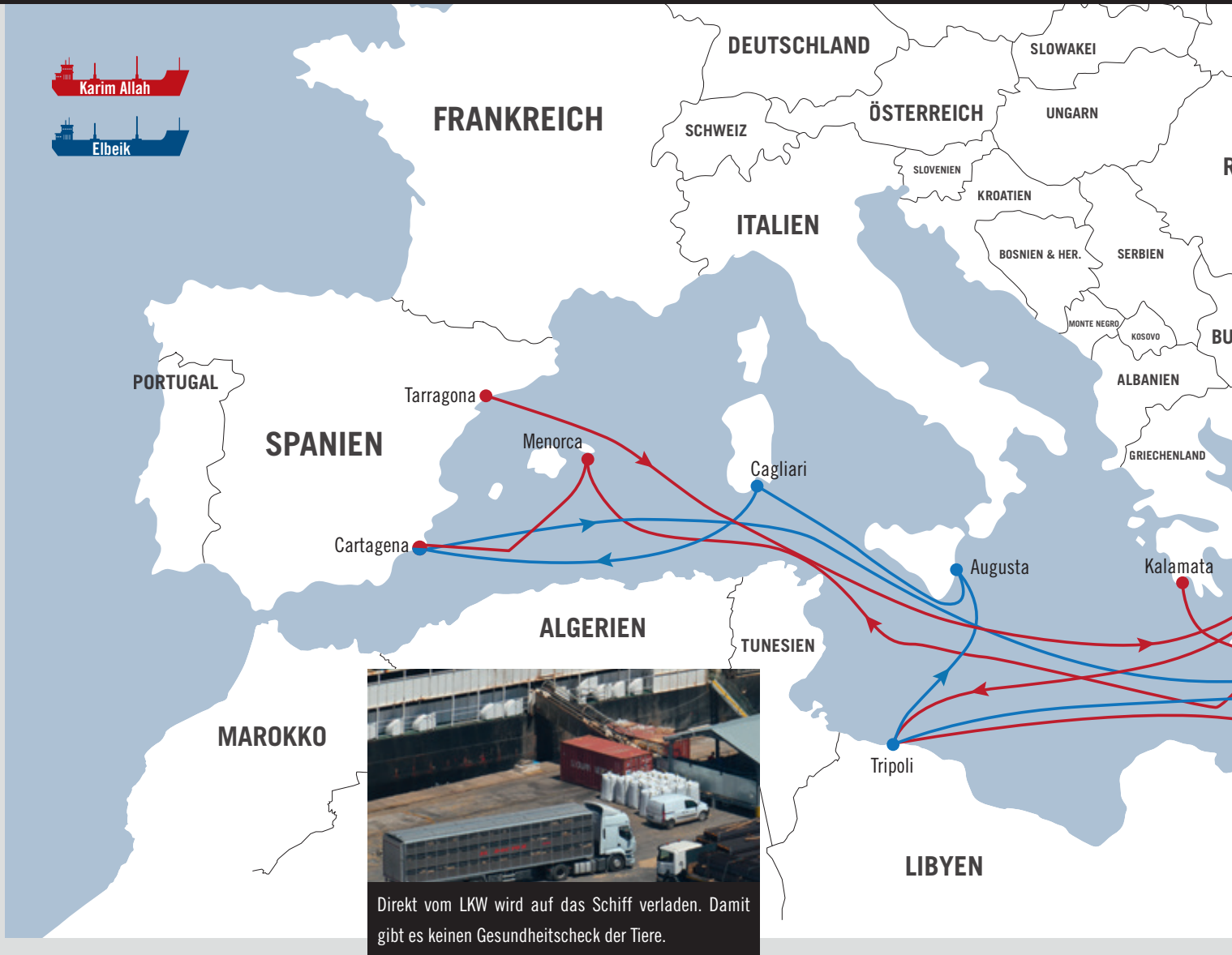
15. März 2018

**Düzce'de telef olmuş 7 inek sahile vurdu!**  
 Düzce'nin Akçakoca ilçesi sahiline 7 büyükbaş hayvan leşi vurdu.

16.03.2017

**Aparecen flotando cadáveres de vacas en playas de Mallorca**

ESPAÑA REDACCIÓN TOURINFORMA VIERNES, 10 DE NOVIEMBRE DE 2017



# Die Folgen des Behörden-Versagens

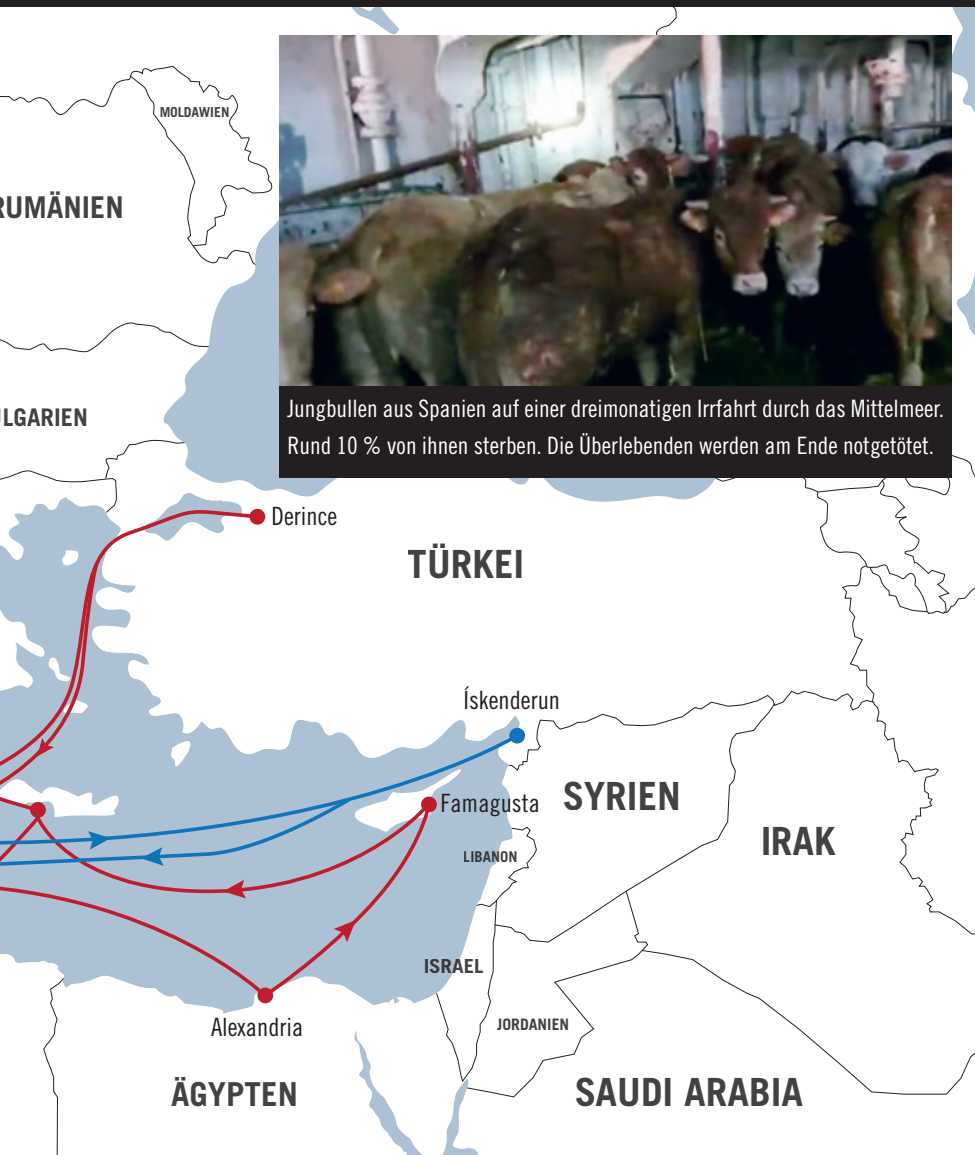
## Die Irrfahrten der Karim Allah und Elbeik

Tiertragödien auf See sind menschengemacht. Das zeigen diese beiden Fälle. Es geht um zwei Schiffe mit insgesamt 2.600 Rindern an Bord. Beide verliessen am selben Tag Spanien. Das eine in Cartagena, das andere in Tarragona. Beide sind rund drei Monate auf einer Irrfahrt durch das Mittelmeer. Beide Schiffe stehen für komplettes Behördenversagen und skrupelloses Verhalten aller Beteiligten.

Schiff eins ist das Tiertransportschiff Karim Allah, 56 Jahre alt. Es fährt unter libanesischer Flagge und ist auf der

‘Grauen Liste’. Es ist der 18. Dezember 2020. Die Karim Allah liegt im Hafen von Cartagena, Spanien. Geladen hat sie 895 Kälber. In Spanien gemästet. Ursprünglich stammen die Kälber aus mehreren EU-Ländern. Die Karim Allah erreicht den türkischen Zielhafen Iskenderum neun Tage später. Entladen darf sie nicht. Es gibt ein Gerücht. Die Kälber sollen krank sein. Angeblich gebe es Fälle von Blauzungenerkrankheit. Fünf Tage später, am 1. Januar 2021, verlässt das Schiff den Hafen in Richtung Tripolis, Libyen. Auch dort wird die Entladung verweigert. Am 6. Janu-

ar fährt die Karim Allah weiter. Inzwischen spitzt sich die Versorgungssituation auf dem Schiff zu. Um Nahrung an Bord zu nehmen, fragt der Kapitän die tunesischen Behörden, ob die Karim Allah in Bizerte, Tunesien oder einem anderen Hafen anlegen dürfe. Auch das wurde verweigert. Man ordnet stattdessen an, das tunesische Hoheitsgebiet zu verlassen. Derweil verhungern an Bord die ersten Tiere. Die Irrfahrt geht weiter in Richtung Italien. Am 27. Januar erreicht die Karim Allah den Hafen Augusta, Italien. Am 2. Februar verlässt sie den Hafen, endlich konnte sie etwas Futter laden. Mit kleinen Transportbooten wurden Heuballen zu ihr gebracht. Anschliessend ankert die Karim Allah 17 Tage vor Cagliari, Italien. Am 22. Februar, mehr als drei Monate nach ihrer Abfahrt in Spanien ist sie wieder dort, wo die Fahrt losging, im Hafen von Car-



Jungbullen aus Spanien auf einer dreimonatigen Irrfahrt durch das Mittelmeer. Rund 10 % von ihnen sterben. Die Überlebenden werden am Ende notgetötet.



Mit Schlauchbooten wird etwas Heu zu den Schiffen gebracht, nachdem ihnen das Anlegen im Hafen verboten wurde. Es reicht gerade mal für eine Fütterung.

tagena. 31 Kälber sind verhungert und an den Strapazen des Transports gestorben. Eine erste Untersuchung zeigt, dass die überlebenden Kälber keine Infektion mit der Blauzungkrankheit haben. Sie sind jedoch in so schlechter Verfassung, dass ein weiterer Transport nicht mehr möglich ist. Ein Re-Import in die EU ist nicht möglich. Am 6. März 2021 entscheidet ein Gericht, dass alle überlebenden Kälber getötet werden. Die toten Tiere werden in Containern gesammelt und vernichtet. Zeugen bei der Nottötung sind nicht erwünscht. Wenige Tage später ist die Karim Allah wieder unterwegs. Wieder beladen.

Schiff zwei ist das Tiertransportschiff Elbeik, 54 Jahre alt. Es fährt unter togolesischer Flagge und steht auf der 'Schwarzen Liste' als Hochrisikoschiff. Beladen wurde die Elbeik in Tarragona

mit 1.776 Jungbullen. Auch sie verlässt Spanien am 18. Dezember 2020. Ihr Ziel ist Derince, Türkei. Auch sie wird vom Gerücht der Blauzungkrankheit eingeholt und darf elf Tage später im türkischen Hafen nicht entladen. Ihre Odyssee verläuft ähnlich wie die der Karim Allah. Am 9. Januar 2021 erreicht sie Tripolis. Einreise verweigert. Sie muss das libysche Hoheitsgebiet verlassen. Am 25. Januar wird sie vor der Insel Lampedusa gesehen, bevor sie zwei Tage später weiter fährt in Richtung Ägypten. Inzwischen gehen die Futterreserven zur Neige. Die Elbeik kreuzt vor Alexandria, bekommt aber ebenfalls keine Erlaubnis zur Einfahrt in den Hafen. Sie verlässt die Region und fährt in Richtung Zypern. Es geht jetzt nur noch darum, Futter zu organisieren, da immer mehr Jungbullen verhungern. Vor der Hafenstadt Fama-

gusta ankert sie ab dem 19. Februar. Es gelingt dem Kapitän, noch etwas Futter zu besorgen. Auch hier wird das Heu mit kleinen Booten zur Elbeik gebracht. Es wird nicht lange reichen. Am 2. März ankert die Elbeik an der Südküste von Kreta. Von dort steuert der Kapitän die griechischen Häfen Piräus und Kalamata an. Zunächst ohne Erfolg. Erneut muss er Futter auf See nachladen. In der Nacht vom 9. März macht sich die Elbeik entlang der italienischen Küste auf den Rückweg nach Spanien. Am 14. März wird sie bei Menorca gesichtet. Dort kreuzt sie bis zum 17. März. Nach 91 Tagen erreicht die Elbeik schließlich den spanischen Hafen Cartagena. An Bord: 170 verhungerte und 1.606 noch lebende Jungbullen in extrem schlechter Verfassung. Auch sie werden auf Anordnung der Behörden notgetötet. Auch hier sind Zeugen nicht erwünscht.

**Zwei Schiffe mit insgesamt 2.600 Tieren. Opfer von Behördenversagen. Opfer einer Industrie, die sich nicht um Notfallpläne kümmert, die unkontrolliert ihren Geschäften nachgehen kann.**



Schaf in Seenot. Über Bord gegangen von einem Tiertransportschiff.

# Tierschutz – in den Fluten versenkt

## Wie fühlende Wesen zur minderwertigen Ware werden

*Tierexporte per Schiff sind, so das Ergebnis unserer EU-Studie, Hochrisikotransporte für Tiere, Menschen und Umwelt. Tierfrachter führen mit Abstand die Rangliste der häufigsten Schiffsunglücke an mit tausenden toten Tieren allein im Mittelmeerraum. Die Behörden kennen die Mängellisten. Sie werden von internationalen Organisationen wie dem Paris MoU gelistet. Die Mängel sind keine Erfindung von Tierschutzorganisationen. Sie sind Fakt. Auch die EU-Kommission und die Mitgliedsstaaten kennen die Fakten. Spätestens seit unserer ersten Studie 2016 kann sich niemand mehr mit Unwissenheit herausreden.*

*Änderte dieses Wissen etwas am Schicksal der Opfer, der transportierten Tiere? Mit unserer neuen EU-Studie 2021 im Auftrag des Europäischen Parlamentes haben wir noch breiter angelegt die Situation des Tierschutzes bei Seetransporten sowie die Zulassungspraxis der EU-Flotte untersucht. Das Ergebnis ist erneut vernichtend: für die EU-Kommission als Hüterin der Verträge, für die Mitgliedsstaaten als Verantwortliche für die Umsetzung der EU-Transportverordnung, für die Transporteure, die tausendfaches Tierleid verursachen, um ihr Geschäft möglichst profitabel weiterführen zu können.*

Bild links: Die Ladedecks haben nur Kunstlicht. Es ist so laut, dass man sich nur schreiend unterhalten kann. Sie heizen sich Stunde um Stunde mehr auf. Ausreichende Ventilation gibt es nicht.

Bild rechts: Die Pferche sind für Großtiere konzipiert. Kälber rutschen bei Seegang hindurch. Ohne Hilfe bleiben sie in den Gängen. Ein hohes Risiko.





# Einige Beispiele maroder EU-Schiffe seit 2016

Im Mai 2018 versagt das Ventilations-system der ALFERDAWI-1. Unzählige Schafe sterben. Das Schiff wird umgetauft in SEA STAR LIVESTOCK und bekommt eine neue EU-Transportzulassung. 2019 fällt die Maschine der URANUS II aus, kurz nachdem sie in Portugal ausgelaufen ist. Leidtragende sind 1.400 Rinder und 2.000 Schafe. Maschinenausfall gehört zu den häufigsten Ursachen von Schiffsunglücken. Das betrifft u. a. die EU-zertifizierten Schiffe F.M. SPIRIDON im Dezember 2018, die MARIONA im November 2018 und März 2019, die BRITTA K im September 2018 und die GAMMA STAR im November 2019. Auch zweimal erwischte es innerhalb kurzer Zeit die JANAY im Februar 2018 und November 2019. Im August 2020 blieb die LADY MARIA liegen und zu trauriger Berühmtheit gelangte die QUEEN HIND. Sie kenterte im November 2019 kurz nach dem Auslaufen aus dem rumänischen Hafen Midia. An Bord waren 14.600 Schafe. Um so viele Tiere laden zu können, be-

kam die 39 Jahre alte QUEEN HIND zwei Jahre zuvor zusätzliche Ladendecks. Darunter auch Zwischendecks, wie eine Untersuchung nach der Havarie feststellte. Dieser Umbau, EU-zertifiziert, ist eine wesentliche Ursache des Schiffsunglücks. Der Schwerpunkt des Schiffs verlagerte sich mit jedem weiteren Deck mehr nach oben. Mit Tieren als beweglicher Ladung war es nur eine Frage der Zeit, bis die QUEEN HIND aus der Balance kam und kenterte. Die nachträgliche Untersuchung stellte fest, dass das Schiff bereits bei Verlassen des Hafens aufgrund seiner wortwörtlich zu hohen Ladung kaum zu manövrieren war und ausser Kontrolle geriet. Das traurige Fazit dieser Katastrophe: Nur 180 Schafe überlebten. Über 14.400 ertranken qualvoll oder starben an ihren Verletzungen. Ursache, so der Untersuchungsbericht, waren Überladung, falsche Konstruktion und eklatantes Fehlverhalten der Crew. Letzteres steht ebenfalls in der Mängelliste bei Schiffs-kontrollen ganz oben.



Bild oben: Der komplette rechteckige Aufbau wurde nachträglich auf diesen uralten Frachter aufgesetzt.

Bild unten: Die Folge der Umrüstung der Schiffe zu Tierfrachtern. Sie geraten aus dem Gleichgewicht und drohen jederzeit zu kentern. Wie hier die QUEEN HIND: © Animals International



Dieses Schaf japst nach Luft. Seine Überlebenschancen sind gering.

Hunger, Durst und Gestank sind ständige Begleiter auf Schiffstransporten. Das Muhen in den Schiffsbäuchen ist herzerreissend.





Schifftransporten zu folgen braucht Geduld, Technik und die Unterstützung von Teams in den Zielhäfen. Legt ein Schiff ab, können wir die Route online verfolgen und rechtzeitig ein Team in den Zielhafen schicken.

## Fehler im System

Es gibt in der EU kein einheitliches Prüfsystem für Tiertransportschiffe. Mit tödlichen Folgen. Schiffseigner mit Problemschiffen besorgen sich ihre Transportlizenz für die EU in Ländern mit laxen Prüfungen. Ganz vorne mit dabei ist Rumänien. Dort werden Prüfungen billig und schnell durchgeführt. Innerhalb von 15 Stunden erhielt der Eigner der AL SHUWAIKH am 11. Juli 2019 seine EU-Lizenz. Die AL SHUWAIKH ist kein kleines Sportboot. Mit 180 Metern Länge ist sie das derzeit größte EU-zugelassene Tiertransportschiff.

Bereits einen Tag nach der 'Prüfung' wird sie beladen mit 66.000 rumänischen Schafen. Die EU-Zulassung in Rumänien erhält sie trotz mehrerer Vorfälle in den Jahren zuvor. 2018 starben an Bord 609 Schafe. Wegen massiver Tierschutzprobleme hat Australien gegen die AL SHUWAIKH Ende 2019 ein Transportverbot verhängt. 2020 wurde sie verkauft und umbenannt in BASHAR ONE TRANSPORT. Jetzt soll sie erneut eine EU-Zulassung erhalten.

Eignerwechsel und Neuzulassungen sind Teil des Systems, Schrottschiffe im Geschäft zu halten. So wurde die

ETAB zunächst in Frankreich zugelassen für Tiertransporte. Nicht lange, da wurde ihr auf Betreiben der slowenischen Behörden die Zulassung wegen massiver Mängel wieder entzogen. Kein großes Problem für die Schiffseigner. Acht Monate später ist die ETAB wieder unterwegs, jetzt mit einer in Rumänien besorgten EU-Zulassung. Egal in welchem Land die EU-Zulassung erteilt wird, sie gilt für die gesamte EU über einen Zeitraum von fünf Jahren. Damit sogar ein Jahr länger als das Intervall für Schiffsprüfungen.

Passt einem Schiffseigner ein Prüfergebnis nicht, dann lässt er es kurzerhand ändern. So geschehen bei der SARAH M. Sie wurde in Irland für den Rindertransport zugelassen. Irland hat in der EU den höchsten Prüfstandard für Schiffe. Dem Eigner gefiel die Einschränkung auf Rinder nicht. Er ging nach Rumänien und ließ sich dort noch die Genehmigung zum Transport von Schafen nachtragen. Die SARAH M ist für kleine Tiere wie Schafe nicht geeignet. Als wir 2020 das Schiff inspizieren können, finden wir Tiere in den Gängen außerhalb der Pferche. Verursacht durch zu große Abstände zwischen den Pferchstangen. Bei starkem Seegang ist das lebensgefährlich für Tier und Mensch.

Tiere	2017		2018	
	Schafe/Ziegen	Rinder	Schafe/Ziegen	Rinder
Land	Eurostat (auf See und Straße)	Eurostat (auf See und Straße)	Eurostat (auf See und Straße)	Eurostat (auf See und Straße)
Kroatien	67 143	108 419	61 339	124 076
Frankreich	5 772	71 789	74 112	79 581
Irland	0	20 303	0	11 510
Portugal	172 993	57 208	275 851	70 069
Rumänien	1 141 727	137 739	1 197 743	69 631
Slovenien	19 660	70 496	17 531	69 715
Spanien	825 553	138 535	628 992	195 307
Summe	2 232 848	604 489	2 255 568	619 889

Quelle: Eurostat Database.

Offizielle Exportzahlen von Rindern, Schafen und Ziegen. Exportiert aus den EU-Häfen mit Tieren aus der gesamten EU, u. a. aus Deutschland. Der Export nimmt seit Jahren zu. Die EU-Exportflotte wächst. Die Behörden haben kapituliert und lassen diese Qualtransporte zu.



Immer wieder beobachten wir Arbeiter, die Tiere beim Verladen quälen mit Elektrotreibern, mit Fußtritten und Schlägen.

Bild rechts: Hier steigt ein Arbeiter auf die Rücken der Lämmer.

Wir konnten mehrere Schiffe inspizieren in den Jahren 2014-2017. Darunter die ALPHA LIVESTOCK 19, die RABUNION XX, die ABOU KARIM I und ABOU KARIM II, die PHOENIX I und PHOENIX III wie auch die KARIM ALLAH, die durch die Mittelmeertragödie in diesem Frühjahr weltweit für Entsetzen gesorgt hat. Keines dieser Schiffe hätte allein aus Tierschutzsicht eine Zulassung erhalten dürfen. Die Schiffe waren in schlechtem Allgemeinzustand, die Pferche und die Deckkonstruktionen waren nicht für die transportierten Tiere geeignet. Scharfe Kanten, ungeeignete Gatter, steile Rampen und Trittfallen gefährden damals wie heute die Gesundheit der Tiere.

## Systematischer Verstoß: Transportgenehmigung bei hohen Temperaturen

Im Sommer 2020, in der Zeit zwischen dem 3. Juni und 29. September genehmigten die rumänischen Behörden 40 Tiertransporte per Schiff in den Mittleren Osten. Wir haben die Temperaturen am Zielort mit den Abfahrtszeiten in Rumänien überprüft. 95 % (38 Schifftransporte) wurden genehmigt, obwohl die Temperaturen oberhalb 30 Grad Celsius lagen. In 87,5 % der Fälle bei über 35 Grad Celsius und in 55 % (22 Transportschiffe), über 40 Grad Celsius. Das sind 38 Verstöße bei 40 Transportgenehmigungen gegen die EU-Tiertransportverordnung. Diese schreibt vor, dass die Temperatur am Zielort Teil der Genehmigungsprüfung ist.

Direkte Verladung von Schafen auf ein Schiff. Ob darunter kranke oder verletzte Tiere sind, spielt für die Exporteure keine Rolle. Es geht um Zeit und Profit. Tote Tiere sind einkalkuliert.



## Unsere Forderung an die deutsche Regierung und EU-Kommission:

- **STOPP FÜR LEBENDTIER-EXPORTE**
- **STRAFEN GEGEN DIE MITGLIEDSSTAATEN**
- **DURCHSETZUNG DER TIERSCHUTZTRANSPORTVERORDNUNG**

Sehr geehrte Frau Bundesministerin  
Julia Klöckner,  
Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Ursula von der Leyen,

es ist nicht länger hinzunehmen, dass Tiere unter derart unwürdigen und quälerischen Bedingungen transportiert werden. Zudem handelt es sich bei Tierexporten per Schiff um Zielländer, in welchen die Tiere ohne Betäubung geschlachtet werden.

Die Animal Welfare Foundation, der Tierschutzbund Zürich und deren internationale Partnerorganisationen legen Ihnen seit Jahren Berichte vor, die diese Qualtransporte detailliert beschreiben.

Sie haben mit Ihrem Amtseid geschworen, sich für den Schutz des Lebens einzusetzen. Dazu gehört auch der Tierschutz, der mit Verfassungsrang im deutschen Grundgesetz verankert und durch die EU-Tierschutztransportverordnung geregelt ist.

**Tiertransporte per Schiff brechen das Gesetz. Die EU als Hüterin der Gesetze, die deutsche Bundesregierung als Verantwortliche für die Ausführung machen sich hunderttausendfach mitschuldig am Leid dieser Tiere.**

Nehmen Sie sich ein Herz, zeigen Sie Courage gegen die Exportlobby. Stoppen Sie Qualtransporte.

Mit freundlichen Grüßen

**Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft**  
Bundesministerin Julia Klöckner  
Wilhelmstr. 54, 10117 Berlin  
E-Mail: 321@bmel.bund.de

**Europäische Kommission**  
Ursula von der Leyen  
Rue de la Loi / Wetstraat 200, 1049 Brussel  
E-Mail: Bjoern.Seibert@ec.europa.eu

## WIR BRAUCHEN IHRE UNTERSTÜTZUNG. JEDE SPENDE HILFT:

- 30 EURO** → für Wasser und Proviant (Teams)
- 60 EURO** → für Mautgebühren
- 100 EURO** → für eine Tankfüllung
- 190 EURO** → Einsatztag
- 300 EURO** → Einsatztag plus Technik
- \_\_\_ EURO** → Ihr Wunschbetrag

**JETZT ONLINE  
SPENDEN!**



QR-Code mit dem  
Mobiltelefon scannen



[www.animal-welfare-foundation.org/helfen](http://www.animal-welfare-foundation.org/helfen)

ANIMAL WELFARE FOUNDATION **AWF | TSB** TIER SCHUTZ BUND ZÜRICH

Im Einsatz für Tiere

### Impressum und Kontakt:

Herausgeber AWF | TSB

Redaktion York Ditfurth, Iris Baumgärtner,  
Maria Boada, Tea Dronjic, Katarzyna

Kulikowska, Magda Romanska

Fotos Tierschutzbund Zürich, Animal  
Welfare Foundation, AI & IALS

Schweiz

Tierschutzbund Zürich

Kemptalstrasse 29

CH-8308 Illnau

Tel.: +41 (0) 44 482 65 73

info@tierschutzbund-zuerich.ch

www.tierschutzbund-zuerich.ch

Spenden-Konto 80-20750-0

IBAN: CH52 0900 0000 8002 0750 0

Deutschland

Animal Welfare Foundation e.V.

Basler Straße 115

DE-79115 Freiburg

Tel.: +49 (0) 761 4787 340

Fax: +49 (0) 761 4787 310

info@animal-welfare-foundation.org

www.animal-welfare-foundation.org

IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84

BIC: HELADEF1HAN