

Im Einsatz für Tiere

Ausgabe 2/2017



# «Seelenverkäufer»

## TIERSCHUTZ ÜBER BORD

# Liebe Leserinnen und Leser

**A**ls «Seelenverkäufer» werden nicht mehr voll seetüchtige Wasserfahrzeuge bezeichnet, welche die «Seelen» der Passagiere und Besatzungsmitglieder «verkaufen». Die Realität der EU-Tierexporte per Schiff kommt dieser Definition sehr nahe. Die «Passagiere»: zwei Millionen Rinder und Schafe pro Jahr. Tendenz: massiv steigend. Unter den «Besatzungsmitgliedern» sind nicht selten Kriegsflüchtlinge, die als Crew-Mitglieder anheuern, um sich aus Kriegsgebieten in Sicherheit zu bringen. Sie leben oft mit dem Risiko, sollten sie ihren Fuss an Land setzen, an ihr Heimatland ausgeliefert zu werden.

Dieses Heft handelt von der «Seetüchtigkeit» der Schiffe, den Fakten rund um die Tierexporte aus der EU in Drittstaaten wie die Türkei, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Tunesien und Ägypten. Über Jahre haben unsere Einsatzteams die Fakten zusammengetragen. Sehr schwierig war es, in die Häfen zu kommen, die in Zeiten internationalen Terrorismus bewacht werden wie militärische Anlagen. Noch schwieriger war es, auf die Schiffe zu kommen. Als exterritoriales Gebiet muss nicht nur die Hafenbehörde, sondern auch der jeweilige Kapitän zustimmen. Wir mussten andere Wege finden. Neun Mal ist es uns gelungen, einmal konnten wir eine komplette Fahrt bis Ägypten an Bord bleiben.

Die Schwierigkeiten, die wir hatten, um all die Fakten und Beweise zusammenzutragen, hätten auch die EU-Kommission und die für die Genehmigung und Überwachung der Transporte zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten, wenn sie denn kontrollieren wollten. Das tun sie nicht. Tatsache ist, das bestätigen uns mehrere Quellen, dass alle Spuren der Tiere nach dem Verladen der Schiffe im Sand verlaufen. Niemand weiss wirklich, was mit den Tieren passiert. Wie viele lebend ankommen. Übereinstimmend erhalten wir die Bestätigung, dass es weniger sind als die, die verladen werden.

Der Europäische Gerichtshof hat 2015 rechtsverbindlich bestätigt, dass EU-Tiere unter dem Schutz der EU-Tiertransportverordnung stehen bis zum Zielort. Auch dann, wenn der Zielort ausserhalb der EU liegt. Dieser «Rechtsanspruch» endet in der Praxis im EU-Hafen. Bei jedem Transport innerhalb der EU werden die Begleitpapiere mit Angaben u.a. zu verletzten und toten Tieren an das abfertigende Veterinäramt zurückgemeldet. Bei Schifftransporten? Fehl-anzeige. Wie will man Verbesserungen erreichen, wenn weder Kontrollen durchführbar sind, noch Daten vom Zielort

rückgemeldet werden? Warum fertigen Veterinärämter solche Transporte routinemässig ab, wo doch klar ist, dass sie niemals eine Rückmeldung erhalten werden?

Während unserer Zwei-Jahres-Recherche zu EU-Exporten per Schiff sind wir den Fragen nachgegangen, die keine EU-Institution beantworten kann: Wie viele Tiere kommen lebend an? In welchem Zustand sind sie? Wohin gehen sie tatsächlich? Wie werden sie geschlachtet? Was passiert während des Transports, wenn ein Tier krank wird, stirbt oder gebärt? Ohne die phantastische Unterstützung unserer Partnerorganisation Animals International (AI) hätten wir zu diesen Fragen weit weniger Antworten gefunden. Dafür möchten wir uns sehr herzlich bedanken.

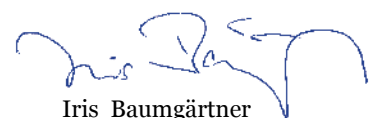
Dieses Heft gibt nur einen kleinen Ausschnitt unserer Recherche wieder. Wir berichten von Schiffen, schwarzen Listen, Statistiken und natürlich von Tieren, die wir sehr nahe begleiten konnten. Dennoch wird die Dimension dieses ungeheuerlichen Export-Geschäfts nicht annähernd erfasst. Wir müssen aus Platzgründen die tagelangen Transporte zu den Verladehäfen genauso ausklammern, wie wir nur kurz auf die Situation der Tiere im Zielland eingehen können. Wir versuchen, aus hunderten Seiten Recherchedaten einen für Sie lesbaren Bericht zu machen. Die komplette Recherche geht mit Unterstützung unserer auf EU-Recht spezialisierten Anwälte an die verantwortlichen Stellen.

Mit der Veröffentlichung unserer Recherche beginnt unser öffentlicher Kampf gegen gewaltiges Tierleid auf EU-Schifftransporten. Es wird Jahre dauern, bis sich etwas tut. Aber wir wollen, dass auch diese «Seelenverkäufer» eines Tages genauso Geschichte sind wie die Sklavenschiffe zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Ihr/Ihre



York Dittfurth



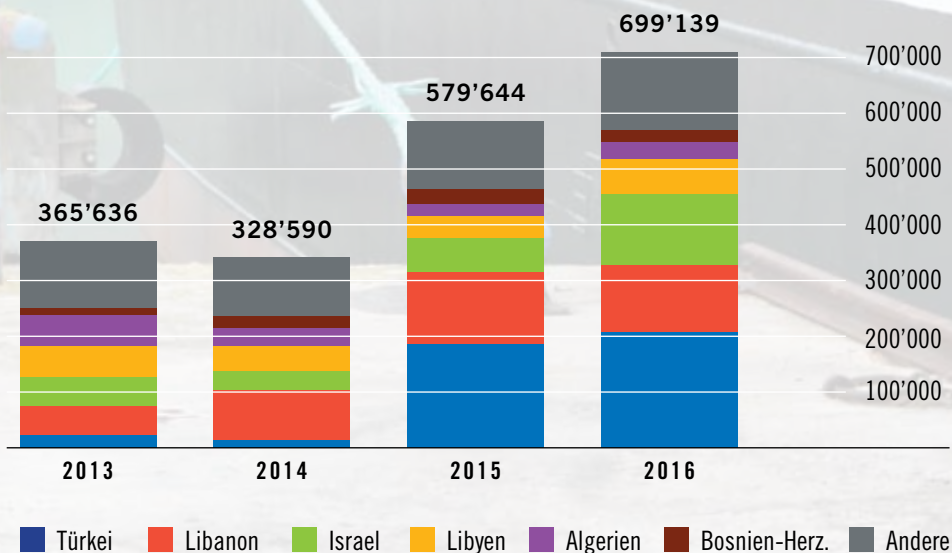
Iris Baumgärtner

Ein typisches Schiff wie es für Tiertransporte aus der EU in Drittstaaten eingesetzt wird. Vor rund 40 Jahren als Fähre gebaut, nach 20 Jahren als zu alt ausgemustert für den Transport von Menschen und Fracht. Gekauft von einer Reederei unter Billigflagge wird es billig umgerüstet und aufgestockt mit weiteren Decks. Bis zu 1'900 Rinder können auf solche Schiffe geladen werden. Eingesperrt in rostigen und verletzungsgefährdenden Pferchen müssen sie bis zum Zielhafen durchstehen.

Heruntergekommen: In den meisten Schiffen finden wir völlig verrostete Pferche.



EU-Exporte von Rindern von Januar 2013 bis September 2016.



A black and white cow is suspended upside down by a metal crane hook on the deck of a ship. The cow's body is visible, showing its characteristic black and white patches. The background is a vast, deep blue ocean under a clear sky. On the ship's deck, there is a blue barrel, a red container, and a pile of straw. The scene is captured from a high angle, looking down at the cow.

# TIERSCHUTZ ÜBER BORD

◀ Routine: Nach vorsichtigen Schätzungen werden im Mittelmeer allein durch die EU-Tiertransporte in Drittstaaten pro Jahr 15-18'000 auf Schiffen gestorbene Tiere im Meer entsorgt. Veterinäre sind nicht an Bord, um den Tieren zu helfen. Die Crew schlitzt ihre Bäuche auf, damit die Kadaver versinken und nicht an die Touristenstrände gespült werden. Die EU-Tiertransportverordnung verbietet unnötiges Leid für Tiere. (Oktober 2016, verdeckt fotografiert)

## KOMPLETTER KONTROLLVERLUST DER EU-MITGLIEDSSTAATEN MIT VERHEERENDEN FOLGEN FÜR DIE TIERE

Jedes Jahr wird von Havarien mit Tieren beladener Schiffe berichtet. Von brennenden Schiffen, von solchen mit Maschinenschaden oder solchen, die nicht mehr manövrierfähig auf offener See festliegen. Hinter diesen Meldungen stecken eine Vielzahl Versagensgründe. Vor allem aber tausendfaches Tierelend. Die Schiffe sind zu alt, tech-

nisch überholt, schlecht gewartet und unter dubiosen Bedingungen für den Transport lizenziert. Unsere Einsatzteams konnten neun Schiffe genauer kontrollieren, auch mit Tieren an Bord. Sie konnten die Beladung dokumentieren und eine Fahrt aus einem osteuropäischen Hafen nach Ägypten begleiten.\*

↑ Verrottet: Die offiziell auf der EU-Prüfliste gelisteten Schiffe sind zwischen 30 und 56 Jahre alt. Kein Schiff wurde ursprünglich als Tiertransportschiff gebaut. Es sind billig umgerüstete Fähren. Die Umbauten sind Dauerprovisorien, die durch Seeluft und Tiere schnell verrotten. Treibgänge mit scharfen Rostkanten sind eine permanente Verletzungsgefahr. In Wartung wird nicht investiert. Eine Kontrolle durch die Behörden findet in der Regel nicht statt.

↓ Dunkles Verlies: Notdürftig zusammengeschweisste Gatter, Kunstlicht, fehlende Belüftung, fehlender Schutz gegen hervorstehende Eisenträger der Aussenwand des Schiffes und gerade mal eine millimeterdünne Streuschicht mit Pellets - in diesem Umfeld müssen die Bullen viele Tage durchhalten. Mit zunehmender Transportzeit steigen die Temperatur, die Luftfeuchtigkeit und der Ammoniakanteil in der Luft. Manche Tiere werden krank in der beissenden Luft.



### DIE SCHIFFE

Bei den Tiertransportschiffen handelt es sich in der Regel um ausgemusterte Autofähren oder Frachter. Wir haben 56 Schiffe recherchiert, die durch internationale Prüfgesellschaften für den EU-Tiertransport zugelassen sind. Ihr Durchschnittsalter ist 35 Jahre. Das älteste Schiff, Baujahr 1961, ist 56 Jahre alt. Das jüngste Schiff, Baujahr 1987, ist 30 Jahre alt. Nach Rücksprache mit Reedern werden solche Schiffe als «Seelenverkäufer» betrachtet. Sind sie älter als 20 Jahre, gelten sie als zu risikoreich für den Transport von Waren und Menschen. In der Schweiz wird die Verkehrstauglichkeit von Motorfahr-

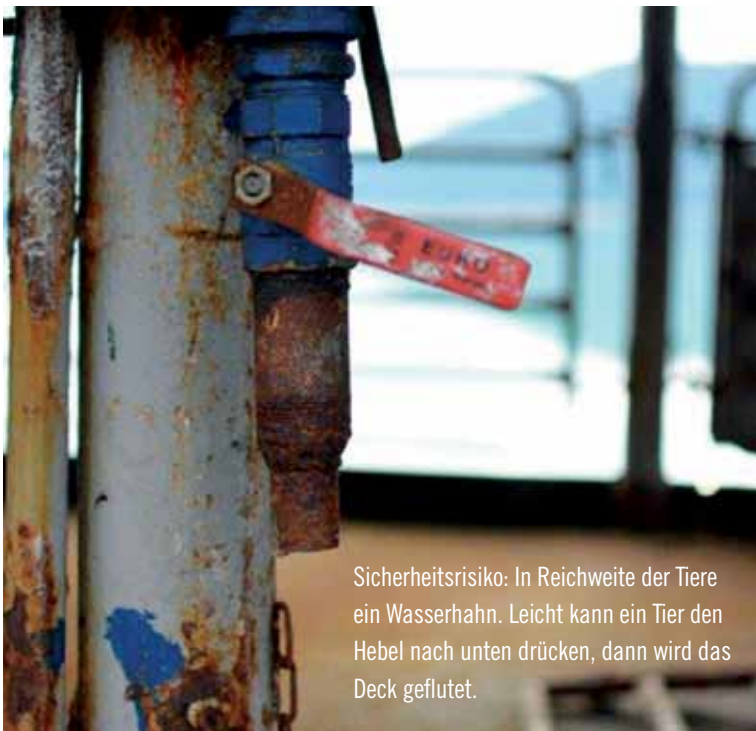
zeugen durch die MFK und in Deutschland durch den TÜV festgestellt. Für Schiffe geschieht dies durch Klassifizierungsgesellschaften. Alle vier Jahre. Spätestens nach der vierten Klassifizierung werden sie an «Billigflaggen» veramscht.

Die Tabelle der Schiffe mit EU-Zertifikat für den Transport von Tieren führt drei Kategorien für deren Zustand auf: eine weisse, graue oder schwarze Liste. Nur 12 der von uns recherchierten 56 EU-geprüften Schiffe sind in der weissen Liste eingetragen. Die 44 Problemschiffe der grauen und schwarzen Liste fahren unter Flaggen von Hochrisikoländern: Tansania, Moldawien, Kambodscha, Sierra Leone und Togo.

\*Um weitere Recherchen nicht unnötig zu erschweren, nennen wir keinen Schiffsnamen. Die Personen, die uns geholfen haben, müssen anonym bleiben.



⬆️ Es muss schnell gehen: Die Tiertransporter stehen Schlange. Das Verladen wird beschleunigt. Da bleibt keine Zeit, um Einzeltiere zu kontrollieren. Direkt vom LKW wird aufs Schiff getrieben.



Sicherheitsrisiko: In Reichweite der Tiere ein Wasserhahn. Leicht kann ein Tier den Hebel nach unten drücken, dann wird das Deck geflutet.

## DIE ZERTIFIZIERUNGSPRAXIS

Um es vereinfacht wiederzugeben, ein Beispiel. Wer ein Tiertransporterschiff in der EU einsetzen möchte, kauft eine ausgerichtete Autofähre z.B. in Griechenland und baut sie so um, dass man Tiere einpfertchen kann. Statt sie dann im teuren Irland mit dem höchsten EU-Standard zu überprüfen und zuzulassen, geht man z.B. nach Osteuropa. «Um ein Schiff tiertransporttauglich umzurüsten, ist schnell ein zweistelliger Millionenbetrag ausgegeben», sagt uns ein Hamburger Reeder. Diese Beträge werden in die «Rostlauben» nicht investiert, haben unsere Recherchen ergeben. Für wenig Geld findet sich z.B. in Rumänien ein Veterinär, der die EU-Zulassung für wenige Euro abstempelt. Ab dann darf das Schiff für fünf Jahre EU-Tiere in Drittstaaten transportieren. In der Praxis ohne jede weitere Überprüfung. Die Liste der EU-geprüften Schiffe und das, was wir auf den Schiffen vorgefunden haben, zeugen von dieser verantwortungslosen Praxis.

## DIE VERLADUNG DER TIERE AUF UNGEEIGNETE SCHIFFE

Bis zu 1'900 Rinder und Kälber werden auf die von uns kontrollierten Schiffe verladen. Die Liegezeit im Hafen kostet Geld. Deshalb muss das Verladen schnell gehen. Manche Tiertransporter stehen mit ihrer lebendigen, erschöpften Fracht schon länger im Hafen. Andere Transporter kommen erst an. Sie kommen aus Spanien, Deutschland, Ungarn, Slowakei, Bulgarien, Rumänien, den Niederlanden, Polen, Österreich... Je nach Hafen und Schiff steht sehr unterschiedliche Infrastruktur zum Verladen bereit. Oftmals müssen die Tiere vom LKW über steile Rampen direkt aufs Schiff. Kein Veterinär kann bei dieser Prozedur den Zustand der Tiere überprüfen. Dicht gedrängt stehen sie in den Treibgängen. Manche Tiere bekommen Panik, wollen umdrehen, springen auf andere Tiere auf. Besonders schlimm wird es, wenn die Ladeluke ins Schiff zu niedrig ist und in ein dunkles Loch führt. Immer wieder sehen wir Tiere, deren Beine auf ungeeigneten Rampen mit zu grossen Spalten eingeklemmt werden. Wir sehen Rinder mit Hörnern, für die der Treibgang zu schmal ist. Dass Hörner dabei abreißen können, wird in Kauf genommen. Statt für geeignete Rampen und Luken und für ausreichend Zeit und Licht zu sorgen, wird mehr gebrüllt, mehr geschlagen und häufiger der Elektrotreiber eingesetzt. Ein Arbeiter erzählt uns, dass die Rinder oft erst nach drei Tagen anfangen, wieder normale Mengen zu essen. So lange brauchen sie, um nach der Ladeprozedur wieder zur Ruhe zu kommen.



↑ Ungeeignet: Die Rampe ist zu steil und führt in ein dunkles Loch. Die Tiere bleiben stehen, manche wollen zurück. Das offene Dreieck zwischen Rampe und Schiff (Pfeil) wird zur Verletzungsfall.

Die EU-Tiertransportverordnung schreibt eine Kontrolle der Tiere vor dem Verladen vor. Sie schreibt Ruhepausen vor nach definierten Transportzeiten. Sie schreibt vor, dass kranke Tiere und transportunfähige Tiere versorgt oder notgetötet werden müssen. Ab den EU-Häfen wird EU-Recht systematisch gebrochen. Ab hier endet jede Kontrollmöglichkeit. Ab hier wird die Versorgung der Tiere dem «good will» der Schiffsbesatzung überlassen. Verletzt sich ein Tier bei der Beladung aufs Schiff, geht es trotzdem an Bord. Wird ein schwer verletztes Tier entdeckt, bleibt es an Bord. Abladen im EU-Hafen wäre ein Reimport in die EU. Dieser Fall ist im Handel der EU mit Drittstaaten nicht vorgesehen. Stirbt ein Tier unterwegs, wird es über Bord geschmissen. Das ist die Handelsroutine.

↙ Verletzungsgefahr: Hervorstehende Kanten, Löcher und nicht gewartete Leitern sind Verletzungsgefahren für Tier und Mensch. Sie sind Folge billiger Schiffsrüstungen.

➔ Fehlkonstruktion: Doppelstöckige Pferche für Kälber und Schafe machen eine Kontrolle der Tiere unmöglich. Die Konstruktion erlaubt keine Einsicht in die Pferche.



# NEUN SCHIFFE – NEUN PROBLEM- BESCHREIBUNGEN

Wir konnten neun Schiffe genauer anschauen. Hier in aller Kürze die wesentlichen, sichtbaren Probleme. Unsichtbar für uns waren der Zustand der Technik für Fahrt und Navigation. Zur Erklärung: Unter der Bezeichnung IACS (International Association of Classification Societies) haben sich weltweit Klassifizierungsgesellschaften zusammengeschlossen, die sich auf einen gemeinsamen Sicherheitsstandard für Schiffe geeinigt haben.

## SCHIFF 1

Baujahr 1968, Schwarze Liste, kambodschanische Flagge, klassifiziert in Süd-Korea, nicht Mitglied der IACS. Tiere: bis zu 650 Rinder oder 1'500 Schafe. Schiff im schlechtesten Allgemeinzustand. Zu steile, verrostete und zum Teil kaputte Rampen. Keine automatischen Tiertränken. Verdreckte Futtertröge, Wasserentnahmestellen und Pferche völlig verrostet.

## SCHIFF 2

Baujahr 1971, Graue Liste, libanesisches Flagge, klassifiziert in Griechenland, nicht Mitglied der IACS. Tiere können auf sechs Decks geladen werden. Deck 5 und 6 sind offen. Die Ladeluke hat nur 1.70 Meter Höhe. Die Rampen innerhalb des Schiffs sind mit 28 Grad Neigung zu steil. Treibgänge mit 90 Grad Ecken sind ungeeignet. Verletzungsgefahren durch Gatterkonstruktionen.

## SCHIFF 3

Baujahr 1979, Graue Liste, libanesisches Flagge, klassifiziert in Russland, Mitglied der IACS. Kann rund 3'150 Rinder laden. Das Schiff ist in einem akzeptablen Allgemeinzustand. Hohe Verletzungsgefahr für Tiere durch die offenen Verstärkungsstreben der Seitenwände des Schiffs. Ladeluke liegt im Dunkeln für die Tiere. Futter für Tiere liegt ungeschützt im Freien. Lediglich Pellets-Einstreu, zu wenig.

## SCHIFF 4

Baujahr 1965, Graue Liste, libanesisches Flagge, Klassifizierung durch International Navals Surveys Bureau (INSB), nicht Mitglied der IACS. Tiere werden auf fünf Decks geladen, davon ist eines nur 1,60 Meter hoch. Hier keine automatischen Tränken. Schiff zu dunkel, um Tiere kontrollieren zu können. Extrem harte Arbeitsbedingungen für Crew führt zu eingeschränkter Betreuung der Tiere. Verletzungsgefahr für die Tiere durch hervorstehende Träger der seitlichen Schiffwände. Verletzungsgefahr auch durch falsche Pferchkonstruktion.

Vessel Name	Country	IMO	Year	Status	Classification Society	Date of built
Al-Mahmoud Express	Panama	1987	1987	White list	International Ship Register	1987-2013
Al-Mahmoud Express	Panama	1983	1983	White list	International Ship Register	2013-2013
Al-Mahmoud Express	Panama	1980	1980	White list	International Ship Register	1980-2013
Bahama Express	Philippines	1998	1998	Black list	Philippine Ship Register	1998-2013
ALPHA LIVESTOCK	Togo	1979	1979	Black list	International Ship Register	27.06.2013
KALIM ALLAN	Lebanon	1965	1965	Grey list	International Ship Register	26.12.2012
ETAB	Comoros	1966	1966	Black list	International Ship Register	19.08.2013
ISM SPIRIDON	Lebanon	1984	1984	Grey list	International Ship Register	19.04.2012
ABOU KARIM I	Lebanon	1971	1971	Grey list	International Ship Register	08.11.2012
NABOLSI I	Panama	1972	1972	White list	International Ship Register	27.02.2013
Abou Karim II	Lebanon	1979	1979	Grey list	International Ship Register	06.02.2013
ISM SPIRIDON	Lebanon	1973	1973	Grey list	International Ship Register	26.01.2013
SPIRIDON II	Lebanon	1973	1973	Grey list	International Ship Register	19.04.2012
BRITTA K	Lebanon	1974	1974	Grey list	International Ship Register	26.12.2012
BLUE MOON	Cambodia	1975	1975	Black list	International Ship Register	30.01.2013
PRINCESS HIYAM	Cambodia	1975	1975	Black list	International Ship Register	06.11.2012
KO LANTA Aida 1	Sierra Leone	1975	1975	Black list	International Ship Register	12.11.2012
CHANGE	Congo	1976	1976	Not listed	International Ship Register	25.11.2012
NORLAND	Togo	1976	1976	Black list	International Ship Register	25.11.2012
BARHOM II	Tanzania	1977	1977	Black list	International Ship Register	25.11.2012
YUZARSIF II	Togo	1977	1977	Black list	International Ship Register	25.11.2012
BARHOM	Tanzania	1978	1978	Black list	International Ship Register	25.11.2012
WARDLEH	Lebanon	1978	1978	Grey list	International Ship Register	25.11.2012
Phoenix III	Panama	1978	1978	White list	International Ship Register	25.11.2012
Abou Karim IV	Comoros	1979	1979	Black list	International Ship Register	25.11.2012
NOB HEIDI PLUS IMO: 7913153	Comoros	1979	1979	Black list	International Ship Register	25.11.2012
ABOU KARIM III	Lebanon	1980	1980	Grey list	International Ship Register	25.11.2012
POLARIS II	Panama	1986	1986	White list	International Ship Register	25.11.2012
Transporter	Panama	1987	1987	White list	International Ship Register	25.11.2012
AL MAHMOUD	Panama	1987	1987	White list	International Ship Register	25.11.2012
TRANSPORTER	Panama	1987	1987	White list	International Ship Register	25.11.2012
Harmony Livestock	Tanzania	1972	1972	Black list	International Ship Register	25.11.2012
JOY 5	Zanibar	1975	1975	Not listed	International Ship Register	25.11.2012
JUST I IMO: 7504158	Zanibar	1975	1975	Not listed	International Ship Register	25.11.2012
Miracle	Togo	1961	1961	Black list	International Ship Register	25.11.2012
KHALED 1 IMO: 5247524	Togo	1961	1961	Black list	International Ship Register	25.11.2012
RABUNION XX	Sierra Leone	1968	1968	Black list	International Ship Register	25.11.2012
Pacific M	Sierra Leone	1970	1970	Black list	International Ship Register	25.11.2012
AL MAHMOUD 3	Togo	1968	1968	Black list	International Ship Register	25.11.2012
Allahic M	Panama	1982	1982	White list	International Ship Register	25.11.2012
AL MAHMOUD	Panama	1982	1982	White list	International Ship Register	25.11.2012
ORIENT	Panama	1973	1973	White list	International Ship Register	25.11.2012
FALCON 1	Panama	1973	1973	White list	International Ship Register	25.11.2012
PROUD	Tanzania	1975	1975	Black list	International Ship Register	25.11.2012
Khalafia	Sierra Leone	1966	1966	Black list	International Ship Register	25.11.2012
SALVER-A	Sierra Leone	1966	1966	Black list	International Ship Register	25.11.2012
HEIDI H	Cambodia	1961	1961	Black list	International Ship Register	25.11.2012
OMEGA LIVESTOCK	Togo	1964	1964	Black list	International Ship Register	25.11.2012
SAMENTAL A	Moldova	1962	1962	Black list	International Ship Register	25.11.2012
ALJAGHBEIR 1	Zansibar	1967	1967	Not listed	International Ship Register	25.11.2012
Beccaria	Panama	1968	1968	White list	International Ship Register	25.11.2012
RIHAB	Panama	1968	1968	White list	International Ship Register	25.11.2012
ALFERDAWI 1	Cambodia	1964	1964	Black list	International Ship Register	25.11.2012
LADY AZZA	Moldova	1965	1965	Black list	International Ship Register	25.11.2012
LADY RASHA	Tanzania	1972	1972	Black list	International Ship Register	25.11.2012
MARA IMO: 7015509	Togo	1979	1979	Black list	International Ship Register	25.11.2012
ALAA-1 Ko Lanta	Sierra Leone	1975	1975	Black list	International Ship Register	25.11.2012
APUS	Togo	1975	1975	Black list	International Ship Register	25.11.2012
Vessels present name and former names	Flag	Date of built				
EZADEEN	Sierra Leone	1966				
TAIBA	Tanzania	1971				
SALAH ALDEEN 2	Sierra Leone	1965				
NABOLSI I	Panama	1972				
PHOENIX 1 Khalife Livestock	Panama	1971				
NEAMEH	Panama	1971				
PACIFIC M Almahmoud 3	Togo	1968				
DALAL K	Tanzania	1971				



## SCHIFF 5

Baujahr 1971, panamaische Flagge, Weisse Liste, klassifiziert in Kroatien, Mitglied der IACS. Auf diesem Schiff werden vor allem nicht abgesetzte Kälber und Lämmer in den Nahen Osten transportiert. Das Schiff ist hell, die Treibgänge gut konstruiert. Die Rampen sind für Kälber und Lämmer zu steil. 26 Grad statt wie vorgeschrieben max. 20 Grad Neigung. Es gibt zwar automatische Tränken, jedoch kann nicht garantiert werden, dass alle Tiere die Tränken erreichen. Die Pferche sind zum Teil verrostet. Querstangen und verrostete Pfosten bergen Verletzungsgefahren.

## SCHIFF 6

Baujahr 1973, Schwarze Liste, togoische Flagge, klassifiziert bei INSB (siehe Schiff 4), nicht Mitglied der IACS. Beim Verladen der Tiere kommt es immer wieder zu Staus und Panik, weil die Ladeluke zu dunkel ist. Zudem ist die Schwelle tiefer als die Rampe. Direkt nach der Luke kommt eine scharfe Kurve. Die Staus führen dazu, dass die Arbeiter vermehrt die Elektrotreiber einsetzen. Viele Pferche mit «toten Ecken» sind zu eng und führen zu Verletzungen. Einzig ein wenig Pellets sind ausgestreut auf hartem Metallboden. Es gibt keine Rauchmelder.

## SCHIFF 7

Baujahr unbekannt, Graue Liste, restauriert 27.12.2016 in Rumänien für den Transport von Rindern, Schafen und Ziegen. Alle Wände frisch weiss gestrichen. Das Schiff ist hell. Deck 6 ist für kleine Tiere. Die Pferche sind ungeeignet, da kleine Tiere zwischen den Stangen hindurch kommen können. Auf Deck 1 stehen Eisenträger der Schiffkonstruktion hervor und bilden eine Verletzungsgefahr für Tiere bei Seegang.

Die neu installierten Wasserleitungen aus Kunststoff verlaufen zum Teil in Kopfhöhe der Tiere. Es besteht jederzeit die Gefahr, dass sie durch die Tiere zerstört werden und das Deck dann geflutet würde. Eine schnelle Reparatur ist kaum möglich, da die Leitungen innerhalb der Pferche repariert werden müssten. Eine Fehlkonstruktion. Bei der ersten Fahrt des restaurierten Schiffes starben 25 Rinder.

## SCHIFF 8

Baujahr 1970, Schwarze Liste, togoische Flagge, klassifiziert von Colamreg, nicht Mitglied der IACS. Die Tiere stehen in Pferchen mit zu niedrigen Gattern und einem zu grossen Abstand der Gatter zum Boden. Beides birgt Verletzungsgefahren, v.a. bei starkem Seegang oder Rangkämpfen unter den Tieren. Zu sehen sind auch provisorisch geflickte Gatter, die zu Fallen werden können für Tiere mit Hörnern. Für Schafe gibt es Etagenpferche auf einem Deck. Hier können die Tiere nicht überwacht werden.

## SCHIFF 9

Baujahr 1978, Graue Liste, geplante Restaurierung nach unserer Kontrolle. Im alten Zustand zugelassen für Rindertransporte. Viele Pferche sind ungeeignet für den Transport von Rindern. Die Pferche sind zum Teil so schmal, dass die Tiere sich nicht umdrehen können. Die Gatter bilden Verletzungsfallen, besonders dort, wo sie den Pferch gegen die Seitenstreben der Schiffswände begrenzen.

Ranking	Classification Society	Date of approval	Approval expiry date	Country that approved
Black list	International Register of Shipping	13.08.2012	12.08.2017	Romania
Black list	International Register of Shipping	20.08.2012	19.08.2017	Romania
Black list	Dromon Bureau of Shipping	29.08.2012	28.08.2017	Romania
White list	Det Norske Veritas	13.10.2012	12.10.2017	Romania
White list	Croatian Shipping Register	08.11.2012	07.11.2017	Romania
White list	International Register of Shipping	26.01.2013	25.01.2018	Romania
Black list	Global Marine Bureau	13.02.2013	12.02.2018	Romania
Black list	Venezuela Shipping Register	19.02.2013	18.02.2018	Romania
Black list	Venezuela Shipping Register		2021	Romania



© Animals International



Folgeschwere Schifftransporte: Bullen aus Irland stehen nach der Ankunft in Ägypten bereits auf der Ladefläche eines Lastwagens. Schafe, zusammengepfercht, als ob sie Kisten wären. Oftmals reicht die Liegefläche und die Stehhöhe nicht aus. Sie sind verdammt, aufeinander zu stehen und zu liegen.

Je länger der Transport dauert, desto schlimmer die Bedingungen. Tragende Färsen «schwimmen» in ihren Exkrementen. Zu eng eingepferchte Büffel liegen erschöpft übereinander. Sie dürfen im Zielhafen nicht entladen werden und bleiben auf dem Schiff.

Ob ein zu schwaches Kalb verladen wird, entscheidet nicht der gesunde Menschenverstand, sondern erbarmungslose Händler. Die Versorgung der Kälber ist nicht sichergestellt. Bei einer Deckenhöhe von 1.60 Meter füllt ein tief gebeugter Arbeiter die Tränken.

## DER SCHIFFTRANSPORT

**Im Oktober 2016 schafften wir es erstmals, die Beladung und die Fahrt eines Schiffes bis zum Zielort in Ägypten zu begleiten. Hier das Protokoll in Auszügen:**

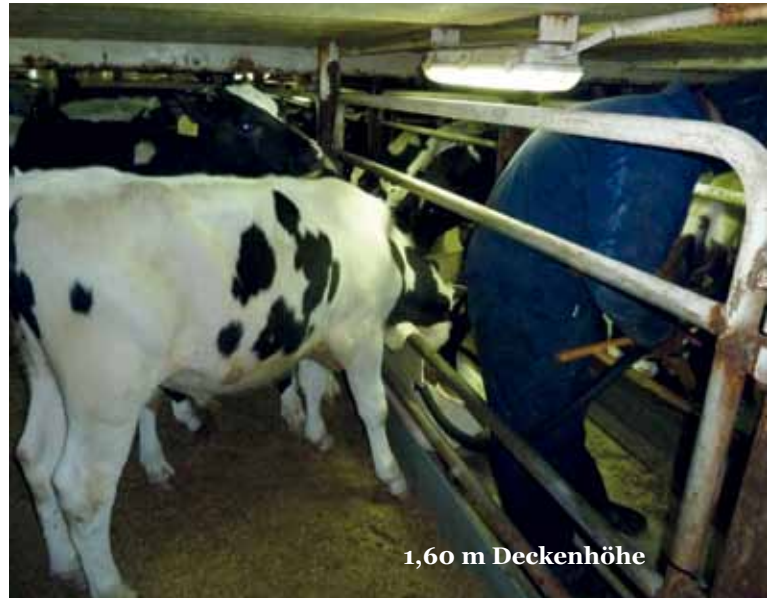
**“8.10.2016:** Auf dem Schiff sind insgesamt 1678 Rinder auf fünf Decks geladen. Darunter tragende Färsen, Mastbullen, männliche Kälber und eine Gruppe Büffel. Das Verladen der Tiere ist schwierig. Die Rampe erfüllt mit 26 Grad Neigung zwar die EU-Verordnung, ist in der Praxis aber zu steil, die Luke ins Schiff führt in ein dunkles Loch und direkt im Eingang ist zudem noch eine tiefe Stufe nach unten. Die Tiere

*stocken vor Betreten des Schiffs, manche wollen umdrehen aus Angst. Die Arbeiter treiben die hinteren Tiere mit Stöcken und Elektrotreibern, was den Druck, die Angst der vorderen Tiere noch erhöht.*

*Auf Deck 1 sind 190 Bullen, auf Deck 2 sind 367 Kälber, auf Deck 3 sind 248 Färsen, auf Deck 4 sind 540 Färsen und Kälber und auf Deck 5 sind 333 Kälber. ... Sieben Arbeiter teilen sich drei Schichten, damit die Tiere 24 Stunden in Betreuung bleiben. Das Kälberdeck ist gerade mal 1,60 Meter hoch. Da auf diesem alten Schiff, Baujahr 1965, kein Geld in automatische Tränken investiert wurde, müssen die Arbeiter unter extremen Bedingungen die Kälber von Hand mit Trögen versorgen.*



Kniertief in Exkrementen



1,60 m Deckenhöhe



Italienische Büffel

Statt Stroh werden auf dem Schiff Pellets verwendet. Sehr sparsam. In den Folgetagen werden auf die verdreckten und aufgeweichten Pellets frische aufgestreut. Es entsteht eine immer dicker werdende, matschige Schicht aus Gülle, Exkrementen und aufgeweichten Pellets. Am neunten Tag auf dem Schiff liegen und stehen die Tiere in einem 40 - 50 cm tiefen Sumpf aus Exkrementen.

Die meisten Pferche haben ausreichend Platz, damit die Tiere liegen können. Manche aber nicht. Die Büffel haben keine Chance sich hinzulegen.

Hauptproblem bei diesem Transport sind die hohe Luftfeuchtigkeit und die steigenden Temperaturen. Manche

Rinder atmen schwer, keuchen und japsen nach Luft. Auf Deck 4 sterben in der Nacht vom 10.10.2016 zwei Färsen. In der Folgenacht stirbt eine Färse auf Deck 3. Bis zum neunten Tag sind neun Tiere gestorben. Mehrere Tiere zeigen gravierende Gesundheitszustände. Auf dem Schiff gibt es keinen Tierarzt. Die Tiere bleiben in Notsituationen sich selbst überlassen."

Gestorben sind auf diesem Transport Tiere auch deshalb, weil für die Büffel keine Abladeerlaubnis in Ägypten besteht. Bis dieser Fall geklärt war, mussten alle Tiere unnötige vier Tage länger auf dem überhitzten Schiff in 85 % Luftfeuchtigkeit überstehen. Die Büffel durften nicht abgeladen werden und wurden mit dem Schiff wieder mit zurückgenommen.

Massengeschäft: Die europäische Agrarindustrie hat trotz Handelsbegrenzungen mit Russland und Krieg in Syrien den Export von Millionen Tieren pro Jahr sichergestellt. Der Tierschutz bleibt auf der Strecke.



## DER TRANSPORT IM DRITTLAND

Die EU-Tiertransportverordnung ist laut Europäischem Gerichtshof bis zum Transportziel einzuhalten. Der Transport gilt als beendet, wenn die Tiere

am Zielort abgeladen und dort mindestens 48 Stunden untergebracht werden. Für die Weitertransporte vom Hafen zu diesen Zielorten gilt folglich die EU-Tiertransportverordnung. Unsere gemeinsamen Recherchen mit Animals International belegen, dass die Weitertransporte gegen EU-Recht versto-

ssen. Direkt vom Schiff wird auf LKWs verladen, die nicht als Tiertransporter ausgelegt sind. Oftmals sind es normale Gütertransporter. Ohne Schutz- und Versorgungseinrichtungen für Tiere. So fehlen in der Regel schützende Trennwände und Dächer als Sonnenschutz. Tränken sind nicht vorhanden.

⚡ Gesetze zählen nicht: Wie die Tiere in den Zielländern behandelt, transportiert und geschlachtet werden, interessiert die EU und ihre Mitgliedsstaaten nicht. Sie kennen die Verstösse, sind verantwortlich – unternehmen aber nichts.





## DIE ZIELORTE

Aus der EU werden verschiedene Rinderrassen in den Nahen Osten und die Türkei exportiert. Darunter auch die Milchhochleistungsrasse der schwarz-weißen Holstein-Friesian. Diese sind für den Klimaraum und die Landwirt-

schaft in den Zielländern ungeeignet. Der Export von tragenden Färsen bedeutet in der Regel, dass sowohl Muttertier wie auch später das gemästete Kalb geschlachtet werden. Geschlachtet wird auf offener Strasse, in Schlachthöfen und auf Hinterhöfen. Die Qualen, die die Tiere zu durchleiden haben, möchten wir hier nicht beschreiben. Es

ist mit das Schlimmste, was wir je gesehen haben. Wenn Sie sich das antun möchten, verweisen wir gerne auf die Rechercheite unserer Freunde von Animals International.

[www.animalsinternational.org](http://www.animalsinternational.org)





Vor der Beladung: Ein umgerüsteter Frachter wartet auf die Beladung in einem osteuropäischen Hafen. Gut zu sehen sind die nachträglich eingebauten Decks. Lediglich die seitlichen Luken der unteren Decks lassen Luft und Licht ins Innere. Zu wenig bei hohen Aussentemperaturen, zusätzlich aufgeheizt durch die Tiere und laufenden Maschinen.

↓ Unser Team misst die Temperaturen und die Luftfeuchtigkeit im Innern des Schiffs mehrmals am Tag und im Laufe des gesamten Transports.



Schiffstransporte setzen Tiere extremen Bedingungen aus. In einer Studie von 2003 steht: «Die Hauptursachen für das Sterben von Rindern auf Schiffstransporten sind Hitzeschlag, Verletzungen und Atemwegserkrankungen (Schiffsfieber)». Hinzu kommen Augenkrankheiten durch Wind und Staub.

Auf dem von uns nach Ägypten begleiteten Transport haben wir an mehr als der Hälfte der Tage Temperaturen über 30 Grad Celsius und eine Luftfeuchtigkeit über 85 % gemessen. Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass das enorme Stress für die Tiere bedeutet. EU-Rinder sind an solche Extrembedingungen nicht gewöhnt. Hinzu kommt, dass sich die Luft aufheizt durch die Tiere selbst, die Schiffsmaschinen und die Aussentemperaturen. Vermischt mit den Ammoniakdämpfen der Fäkalien wird daraus ein permanent feuchtheisses, beissen-

des, Schleimhäute und Atemwege reizendes Gemisch. Wir haben die Messergebnisse von neun Tagen ausgewertet. In mehr als 50 % der Transportzeit waren die Werte für Wärme und Luftfeuchtigkeit überschritten, die die Tiere statistisch aushalten können. Auf Deck 2 und Deck 3 liegen diese Überschreitungen bei über 75 %. Das dürfte auf den Schiffen die Regel und damit ein systematischer Verstoss gegen die EU-Tiertransportverordnung sein.

## DAS MEER WIRD ZUM GRAB

Bereits 1970 hat der französische Ozeanograph Jacques Cousteau vor einer weiteren Verschmutzung der Meere gewarnt. 1973 wurde die MARPOL gegründet. Ihre Aufgabe: Bewahrung der Meere vor der Verschmut-



zung durch Schiffe. Auch wenn sich die Situation bis 1980 leicht verbessert hat, so klagten die Anrainerstaaten des Mittelmeers, dass sie wegen bakterieller Verseuchung immer wieder Touristenstrände schliessen müssen. Neueste Untersuchungen von Meeresbiologen sind alarmierend: Seetang und Quallen nehmen rapide zu, begünstigt durch die Einleitung organischen Abfalls.

Eine wesentliche Ursache sind die Schiff-Tiertransporte. Sie leiten Exkremente ins Wasser und entsorgen die gestorbenen Tiere auf hoher See. Zu den EU-Transporten kommen auch jene hinzu, die aus Südamerika, Australien, den USA und Kanada Rinder und Schafe in den Nahen Osten transportieren.

## DIE TODESRECHNUNG

Aus allen uns zur Verfügung stehenden Quellen und auf Basis staatlicher Forschungsergebnisse zum Anfall von Gülle und Exkrementen kann davon ausgegangen werden, dass in unserem Untersuchungszeitraum von 2014-2016 rund 275'000 Kubikmeter Gülle und Exkremente durch EU-Tierexportschiffe ins Mittelmeer abgelassen wurden.

Hinzu kommt laut sehr vorsichtigen Berechnungen, dass bei rund 1 Millionen transportierter EU-Tiere rund 15'000 bis 18'000 Tierkadaver pro Jahr ins Meer entsorgt werden. Damit die Kadaver im Meer versinken und nicht an die Strände gespült werden, schneidet die Crew den toten Tieren die Bäuche auf.

📌 **Programmierte Verletzungsgefahr:** Die Verloaderampe ist zu steil und führt in eine dunkle Ladeluke. Das oberste Tier kommt ins Stocken, das Tier hinter ihm rutscht aus (Mitte, schwarzer Rücken) und gleitet die Rampe hinunter. Die dahinterstehenden Tiere können nicht ausweichen, reissen panisch die Köpfe hoch. Bei solchen Situationen kommt es immer wieder zu schweren Verletzungen.

## So helfen Sie!

Ihre Spende schafft Perspektiven

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

**Spenden-Konto Deutschland:** 540 020 84  
BLZ: 506 500 23, Sparkasse Hanau  
IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84  
BIC: HELADEF1HAN

# UNSERE FORDERUNG

Stopp für den Export lebender Tiere. Entwicklung von Strategien, um Kühlfleisch zu exportieren. Bis dies umgesetzt wird: Überprüfung und Zulassung der Schiffe durch eine EU-Expertenkommission. Die Anwesenheit eines Tierarztes bei jedem Transport, der die Tiere behandeln und notfalls euthanasieren muss. Einhaltung aller internationaler Bestimmungen zum Schutz der Tiere und Meere, denn auch dort leben Tiere, die in den verseuchten Meeren leiden und sterben.

## STOPP FÜR EU-TIEREXPORTE «KEIN TIER HAT DIESE QUALEN VERDIENT»



TIER  
SCHUTZ  
BUND ZÜRICH

**TSB | AWF** ANIMAL  
WELFARE  
FOUNDATION

### Impressum und Kontakt:

**Herausgeber** Tierschutzbund Zürich  
**Redaktion** York Ditfurth, Iris Baumgärtner  
**Fotos** Tierschutzbund Zürich, Animal Welfare Foundation, Animals International

#### Geschäftsstelle

Tierschutzbund Zürich  
Schulhausstrasse 27  
CH-8600 Dübendorf  
Tel.: +41 (0) 44 482 65 73  
Fax: +41 (0) 44 482 65 76  
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.\*  
Burgstraße 106, D- 60389 Frankfurt a.M.  
info@animal-welfare-foundation.org  
www.animal-welfare-foundation.org  
Spendenkonto Deutschland  
Sparkasse Hanau, BLZ: 506 500 23  
Konto: 540 020 84  
IBAN: DE92 5065 0023 0054 0020 84  
BIC: HELADEF1HAN