

# ORIGINAL



MINISTERIET FOR  
FAMILIE- OG  
FORBRUGERANLIGGENDER

Folketingets Udvalg for Fødevarer,  
Landbrug og Fiskeri

Udvalget for Fødevarer, Landbrug og  
Fiskeri (2. samling)  
FLF alm. del - Bilag 192  
Offentligt

MODTAGET

31 MAJ 2005

1510

Den Centrale Indlevering  
31.05.2005  
J. nr.: 436-34

./. Til udvalgets orientering fremsendes hermed den modtagne redegørelse fra Fødevarestyrelsen om sagen om transport af smågrise fra Danmark til Tyskland.



Lars Barfoed



Birgit Gottlieb



Ministeriet for Familie- og Forbrugeranliggender  
Departementschef Henrik Nepper-Christensen  
Stormgade 2 - 6  
1470 København K

30.05.2005  
J.nr.: 2005-20-293-00226/ BB  
Deres ref. nr.: 436-34

Kære Henrik Nepper-Christensen

Hermed fremsender jeg Fødevarestyrelsens redegørelse i sagen om transport af smågrise til Tyskland.

Det kan samtidig oplyses, at jeg i dag har givet veterinærchef Svend Johansen, Fødevareregion Ringsted en mundtlig tilrettevisning i anledning af hans fejlskøn i sagen.

Med venlig hilsen



Anders Munk Jensen



MINISTERIET FOR FAMILIE-  
OG FORBRUGERANLIGGENDER  
Fødevarestyrelsen

Redegørelse til ministeren  
om  
sagen om transport af smågrise fra Danmark til Tyskland

Den 31. maj 2005  
J.nr.: 2005-20-293-00226

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Sammen drag .....	3
2. Baggrund for sagen .....	5
3. Departementets anmodning om en redegørelse .....	5
4. Kort beskrivelse af reglerne .....	5
4.1. Autorisation som transportør .....	6
4.2. Myndighedskontrol .....	6
5. Oplysninger fra de tyske veterinærmyndigheder i sagen .....	7
5.1. Tyske arealkrav .....	8
5.2. Danske arealkrav .....	8
6. Fødevareregion Ringsteds redegørelse i sagen .....	9
7. Generel beskrivelse af ansvarsfordelingen .....	10
7.1. Kort om myndighedsansvar .....	13
8. Ansvarsplacering i den konkrete sag .....	14
9. Fremtidige foranstaltninger for at undgå gentagelser .....	14

## 1. Sammendrag

Den 19. maj 2005 fremgik det af en meddelelse fra en tysk pressetjeneste, at en dansk transportvogn med smågrise var blevet politianmeldt i Sydtyskland. Der var ifølge meddelelsen konstateret 97 døde dyr.

Fødevarestyrelsen anmodede straks de tyske veterinærmyndigheder med om en redegørelse for, hvad der var sket, og har fra Tyskland fået en foreløbig redegørelse, og en række billeder.

Det fremgår af den tyske redegørelse, at transporten blev politianmeldt på en rasteplads ved Passau den 18. maj 2005 kl. 5 om morgenen. Veterinærkontrollen konstaterede overbelægning og talte i alt 650 dyr på vognen, hvoraf 96 var døde og 4 måtte aflives. Af sundhedscertifikatet fremgik det, at det var et læs på 639 smågrise fra Præstø. I forhold til danske bestemmelser havde transportvognen overbelægning på ca. 126 dyr.

Fødevareregion Ringsted har oplyst, at en tilsynsførende dyrlæge undersøgte dyrenes transportegnethed den 17. maj 2005. Besætningen har rutinemæssig udførsel af 700 smågrise ugentligt, og det oplystes til regionen, at det var en "gentagelse" af en tidligere transport. Da grisene var en uge ældre end normalt, nedsatte den tilsynsførende dyrlæge antallet af grise til 639. Dyrlægen var en gang ombord på transportbilen og vurderede belægningen på et læsset afsnit. Regionen er senere blevet bekendt med, at den anvendte vogn var mindre end normalt. Fødevareregionen konstaterer, at der er sket et meget beklageligt fejlskøn.

Det er Fødevarestyrelsens vurdering, at transporten må karakteriseres som groft uforsvarlig behandling af dyr. Ansvar for transporten påhviler transportøren og chaufføren. Fødevarestyrelsen finder, at regionens tilsynsførende dyrlæge har foretaget et konkret fejlskøn ved ikke at gribe ind, men dette har ingen indflydelse på, at ansvaret for transporten påhviler transportøren og chaufføren.

Fødevarestyrelsen finder, at sagen bør give anledning til, at der iværksættes initiativer med henblik på at styrke kontrollen. Styrkelsen vil blive iværksat på tre niveauer:

- Skærpet tilsyn fra Mørkhøj med fødevareregionernes dyreværns mæssige kontrol i besætninger og markeder, herunder kontrol med transportbestemmelserne.

- Udpegning af en dyreværnsnøgleperson i hver region. Disse personers opgaver skal bestå i at instruere i dyreværnsspørgsmål, supervision af regionens medarbejdere og deltagelse i en dyreværnsstyregruppe med repræsentanter fra Mørkhøj
- Yderligere opkvalificering af medarbejdere beskæftiget med dyreværn.

Opkvalificering af medarbejdere vil ske som en fortsættelse af det arbejde, der allerede er igangsat i forbindelse med skærpelse af vurderingen af dyrs transportegnethed. Etablering af et nøglepersonsystem og iværksættelse af skærpet tilsyn vil blive iværksat i forbindelse med Fødevarestyrelsens nye struktur.

## 2. Baggrund for sagen

Fødevarestyrelsen blev den 19. maj 2005 gennem en meddelelse fra en tysk pressetjeneste opmærksom på, at en transport med 639 danske smågrise fra Præstø var blevet stoppet af politiet i Sydtyskland om morgenen den 18. maj 2005 på grund af mistanke om overtrædelse af bestemmelserne om beskyttelse af dyr under transport. Transporten var blevet stoppet på en rastepads ved Passau nær den østrigske grænse. Da bestemmelsesstedet for transporten lå indenfor kort afstand, blev transporten ledsaget dertil, og smågrisene blev aflæst under overvågelse af politi og veterinærmyndigheder. Ifølge meddelelsen blev der fundet 97 døde smågrise ombord, og de tyske veterinærmyndigheder vurderede, at der var en overbelægning på ca. 25 %.

## 3. Departementets anmodning om en redegørelse

Departementet anmodede ved brev af 19. maj 2005 om en redegørelse for sagen. Med redegørelsen ønskes en beskrivelse af reglerne for den omhandlede type dyretransport, en beskrivelse af fødevareregionens behandling af den konkrete transport, herunder om der er begået fejl, samt via de tyske myndigheder nærmere oplysninger om omstændighederne omkring transporten, og hvad der er gået galt. Med redegørelsen ønskes der desuden taget stilling til placering af et ansvar, samt hvilke nødvendige foranstaltninger, der skal træffes for at undgå gentagelser.

Foranlediget heraf kan Fødevarestyrelsen på det nu foreliggende grundlag afgive nærværende redegørelse, der således er styrelsens formelle tilbagemelding i sagen.

## 4. Kort beskrivelse af reglerne

De regler, der gælder, når dyr transporteres ud af Danmark, findes i bekendtgørelsen om beskyttelse af dyr under transport<sup>1</sup> og i forordningen om supplerende normer vedrørende dyreskyttelse for lastbiler, der benyttes til befordring af dyr ved over otte timers transporttid<sup>2</sup>.

Bekendtgørelsen indeholder regler om

- autorisation af transportører,
- dyrs transportegnethed og kontrol heraf,

<sup>1</sup> Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 201 af 16. april 1993 med senere ændringer

<sup>2</sup> Rådets forordning nr. 411/98 af 16. februar 1998

- transportmidlers indretning,
- pladskrav (areal til dyrene og indvendig højde) og
- vandings- og fodringshyppighed samt
- køretid og hvileperioder for dyrene.

Forordningen supplerer bekendtgørelsens bestemmelser for så vidt angår transporter over otte timer.

Af de dyresundhedsmæssige bestemmelser, der er fastsat i bekendtgørelse om veterinærkontrol ved ind- og udførsel af levende dyr<sup>3</sup>, fremgår desuden, at der ved udførsel af klobbærende dyr til andre EU-lande eller Norge direkte fra besætningen blandt andet stilles krav om, at pålæsning af dyr sker under embedsdyrlægens opsyn.

#### 4.1. Autorisation som transportør

Enhver, der kommercielt transporterer hvirveldyr – således også svin – skal være autoriseret hertil, og danske transportører autoriseres af Fødevarestyrelsen. En forudsætning for at opnå autorisation er, at den ansvarlige for transportvirksomheden skriftligt erklærer at ville overholde gældende regler samt kun overlade transport af dyr til personer, der har særlig uddannelse eller tilsvarende faglig erfaring.

#### 4.2. Myndighedskontrol

Når dyr udføres, er det en forudsætning, at de forud for transporten undersøges af en tilsynsførende dyrlæge (embedsdyrlæge), der skal attestere, at dyrene er egne til den påtænkte transport.

For svins vedkommende gælder det, at de skal være undersøgt indenfor 24 timer forud for udførsel. Det er ikke et krav, at den tilsynsførende dyrlæge skal overvære pålæsning af dyrene.

Når der er tale om klobbærende dyr, der udføres direkte fra en besætning, stiller de dyresundhedsmæssige bestemmelser krav om, at pålæsning sker under den tilsynsførende dyrlæges opsyn således, at f.eks. smitemæssige barrierer opretholdes. Det skal anføres, at opsyn i

---

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 774 af 29. august 2001



denne sammenhæng ikke nødvendigvis indebærer en visuel inspektion af selve indladningen af dyrene.

Ved udførsel direkte fra besætninger kan der imidlertid være situationer, hvor det er mest hensigtsmæssigt at foretage undersøgelsen "på rampen" samtidig med pålæsning af dyrene. I så fald skal den tilsynsførende tillige vurdere indladningsforholdene (håndtering af dyrene, transportmidlets indretning og pladskrav).

Såfremt transporten overstiger otte timer, skal transportøren forud for transporten indsende en ruteplan til den pågældende fødevareregion. Fødevareregionen kontrollerer herefter oplysningerne i ruteplanen, herunder at den forventede transporttid er realistisk i praksis.

## **5. Oplysninger fra de tyske veterinærmyndigheder i sagen**

Foranlediget af meddelelsen fra den tyske pressetjeneste anmodede Fødevarestyrelsen straks de tyske veterinærmyndigheder om en redegørelse med oplysninger om deres observationer i sagen.

Fødevarestyrelsen har modtaget en foreløbig redegørelse fra de tyske veterinærmyndigheder (bilag 1). Redegørelsen vedlægges tillige i uofficiel oversættelse (bilag 2). Desuden er der modtaget et antal billeder taget af de tyske myndigheder i forbindelse med aflæsning af grisene (bilag 3). De tyske veterinærmyndigheder har oplyst, at en komplet rapport, der tillige vil blive sendt til Kommissionen, er under udarbejdelse.

Det fremgår af redegørelsen, at en svinetransport fra Danmark den 18. maj 2005 havde gjort holdt på en rasteplass nær Passau, og at der hen ad kl. 05:00 var der blevet indgivet politianmeldelse, idet der var betydelig uro fra vognen.

Politiet kontaktede veterinærmyndighederne, og man konstaterede, at det drejede sig om et læs smågrise fra Præstø, og at transportbilen var indregistreret til firmaet Ottesen. Vognen blev kørt af to polske chauffører. Det fremgik af veterinærcertifikatet, at der var tale om 639 smågrise til opfedning. Vognen kørtes til aflæsning i modtagebesætningen, der lå tæt ved, og blev aflæsset i veterinærkontrollens påsyn.

Veterinærkontrollen fandt, at der i alt var 650 smågrise på vognen, hvoraf 96 var døde og 4 måtte aflives i forbindelse med aflæsningen. Det var især på de to øverste etager, at der var høj dødelighed, mens smågrisene på de to nederste var i live, men udmattede og tørstige.

Veterinærkontrollen konstaterede endvidere, at der var utilstrækkelig strøelse, og at vandtankene var tomme.

### 5.1. Tyske arealkrav

Den tyske veterinærkontrol opmålte, at der var 110 m<sup>2</sup> tilgængeligt areal på vognen, og at læsset på 650 smågrise vejede i alt 23.180 kg, svarende til en gennemsnitsvægt pr. dyr på 35,6 kg. Dette svarer gennemsnitligt til 0,17m<sup>2</sup> pr. dyr. Efter de tyske arealkrav, som er en smule højere end de danske, svarer det til et overlæs på 160 svin.

Fødevarestyrelsen har efterfølgende modtaget billeder fra de tyske myndigheder, taget i forbindelse med aflæsningen. Det fremgår af billederne, at der har været områder på vognen, hvor dyrene har stået meget tæt, og hvor der har været adskillige døde dyr.

Det bemærkes, at der ikke er oplysninger fra de tyske myndigheder om obduktion af de døde grise, for at fastslå dødsårsagen, samt for at konstatere eventuelle tegn på væskemangel, overophedning, kredsløbssvigt m.v.

Oplysningerne fra de tyske kontrolmyndigheder om afgangssted, læsningstidspunkt, dyrenes vægt og antal dyr, der er anført på certifikatet til den påtænkte transport, stemmer stort set overens med de oplysninger, som Fødevarestyrelsen har modtaget fra Fødevareregion Ringsted om sagen. Det bemærkes, at i forhold til de på certifikatet anførte 639 smågrise, blev der af den tyske veterinærkontrol optalt 650 smågrise, da vognen blev aflæsset.

### 5.2. Danske arealkrav

Ligesom Tyskland har Danmark fastsat specifikke arealkrav for forskellige vægtgrupper i forbindelse med landevejstransport af svin.

Arealkravet i Danmark ved landevejstransport (over 4 timer eller til udlandet) af svin på 35,6 kg er på 0,21 m<sup>2</sup> pr. dyr. Da der ifølge de tyske veterinærmyndigheders oplysning var 110 m<sup>2</sup> tilgængeligt areal, og 650 smågrise læsset på vognen, har der således været 26,5 m<sup>2</sup> i arealun-

derskud, eller sagt på en anden måde: ca. 24 % overbelægning. Dette svarer til, at transporten havde ca.126 dyr i overlæs i henhold til de danske arealkrav mod de 160 dyr i overlæs efter de tyske arealkrav.

## **6. Fødevareregion Ringsteds redegørelse i sagen**

På baggrund af meddelelsen fra den tyske pressetjeneste blev Fødevareregion Ringsted straks anmodet om en foreløbig redegørelse i sagen (bilag 4). Da ovennævnte foreløbige redegørelse fra de tyske veterinærmyndigheder forelå, blev fødevareregionen anmodet om en yderligere redegørelse. Denne er modtaget i form af to notater bilagt ruteplaner, certifikater m.v. (bilag 5). Af disse redegørelser fremgår følgende:

Der var tale om en transport af smågrise fra Lynggården Svineproduktion i Præstø til Tyskland. Af bestillingen om kontrol fremgik det, at det drejer sig om en "gentagelse af transport fra den 25. april 2005".

Der eksporteres rutinemæssigt hver anden uge ca.700 smågrise fra besætningen med samme køretøj fra transportvirksomheden Peter Ottesen. Ved den pågældende transport oplyste landmanden, at grisene skulle være sendt ugen før, og derfor var blevet lidt større. For at tage højde for dette i forhold til det forventede areal på lastbilen blev antallet på den tilsynsførende dyrlæges foranledning reduceret til 639 smågrise.

Regionen er efterfølgende blevet bekendt med, at der blev anvendt en mindre lastbil end ved tidligere eksporter.

Den tilsynsførende dyrlæge var én gang på bilens dæk for at se et læsset afsnit. I den forbindelse meddelte chaufføren, at belægningsgraden var normal, og den tilsynsførende dyrlæge vurderede ligeledes, at belægningen var normal.

Regionen har i redegørelsen bemærket, at det af den tyske rapport fremgår, at bilen var læsset uens, således var der på et dæk kun 0,14 m<sup>2</sup> til rådighed pr. smågris, medens gennemsnittet lå på 0,17 m<sup>2</sup>.

Regionen finder således, at der må være afsnit med væsentlig lavere belægningsgrad, og at det er muligt, at det har været et sådant afsnit, den tilsynsførende dyrlæge har set den ene gang,

han var på bilen. Uanset dette erkender regionen, at den anvendte bil ikke kunne rumme det antal smågrise, der var meddelt. Regionen finder, at man burde have opdaget forholdet og reduceret antallet af grise yderligere.

Der er således ifølge regionen sket et meget beklageligt fejlskøn, som har givet anledning til, at regionen med omgående virkning har justeret og strammet procedurerne ved eksporterne, så lignende tilfælde undgås.

Endelig har regionen anført, at kontrollen i den konkrete situation af bemandingsmæssige årsager ikke blev udført af nogen af de medarbejdere, der normalt løser de pågældende opgaver, hvilket formentlig kan forklare, men dog ikke undskylde fejlskønnet.

Regionen har påpeget, at den tyske redegørelse mangler oplysninger om ventilationsforholdene i bilen. Fødevarestyrelsen har bedt de tyske myndigheder om en afklaring af dette punkt. Denne er endnu ikke modtaget.

I den forbindelse har regionen gjort opmærksom på, at vognmanden gennem en pressemeddelelse har erkendt fejl i bilens ventilationssystem og påtaget sig det fulde ansvar for transporten.

## **7. Generel beskrivelse af ansvarsfordelingen**

Når dyr udføres fra Danmark, involverer det en række aktører - besætningsansvarlig, transportvirksomhed og chauffør - der alle har et ansvar for, at de gældende regler om beskyttelse af dyr under transport bliver overholdt. Den offentlige kontrol har til formål at medvirke til, at aktørerne lever op til deres ansvar.

Udover de specifikke bestemmelser om beskyttelse af dyr under transport, er dyreværnslovens bestemmelser også gældende, især lovens § 1, hvoraf fremgår, at dyr skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt mén og væsentlig ulempe.

Efter praksis kan ansvarsfordelingen, når der udføres dyr fra Danmark, overordnet beskrives således:

- Den besætningsansvarlige skal vurdere, om de dyr, der skal transporteres, er egnede til den påtænkte transport.
- Den ansvarlige for den autoriserede transportvirksomhed (i.e. transportøren, vognmanden) skal forud for transporter af dyr til EU-lande eller tredjelande, hvor forsendelsens varighed overstiger 8 timer, udarbejde en samlet ruteplan for hele forsendelsen, og forelægge den for fødevareregionen til godkendelse. Transportøren skal returnere ruteplanen senest 14 dage efter tilbagekomsten.

Transportøren skal endvidere sikre sig, at dyrene uden forsinkelse transporteres til bestemmelsesstedet, og at de transporteres under sådanne forhold, at de ikke kan komme til skade eller påføres unødigt lidelse. Transportøren skal også sikre sig, at der er truffet foranstaltninger med henblik på at fodre og vande dyrene under forsendelsen selv i tilfælde af ændring af ruteplanen eller afbrydelse af forsendelsen af uforudsigelige årsager.

Når transportøren overdrager transporten til en chauffør skal transportøren sikre sig, at denne har de faglige kvalifikationer og den nødvendige viden, der kræves for at håndtere og transportere dyr og om nødvendigt give dyrene den fornødne pasning under transporten.

Det er således transportørens ansvar, at de dyreværns-mæssige bestemmelser, der gælder for transport af de pågældende dyr, overholdes. Det gælder også, at der kun transporteres transportegnede dyr, at transportmidlet opfylder gældende krav, at der ikke pålæsses flere dyr end tilladt i henhold til bestemmelserne om lastetæthed, at forsendelsen planlægges og gennemføres i henhold til gældende bestemmelser om vandings- og fodringshyppighed og køretider/hvileperioder, samt at chaufføren har de fornødne kvalifikationer til at håndtere og passe dyrene og er behørigt instrueret i at gennemføre transporten efter reglerne.

- Chaufføren har pligt til at påse, at der ikke indlæsses dyr, som ikke er transportegnede, dvs. dyr, der viser tegn på sygdom eller skade i en grad, der gøre dem uegnede til videre transport, eller dyr om hvilke besætningsejeren har givet oplysninger, der afstedkommer, at de ikke kan anses for transportegnede. Chaufføren skal ligeledes sørge for, at der ikke indlæsses flere dyr end tilladt, og at transportmidlet opfylder gældende krav. Under transporten skal chaufføren give dyrene den nødvendige pasning, herunder fodring og vanding,

og i øvrigt påse, at køretider/hvileperioder overholdes. Chaufføren skal påtegne ruteplanen, hvor og hvornår fodring og vanding har fundet sted.

Chaufføren er således transportørens repræsentant under transporten, og typisk vil både transportøren og chaufføren blive anset som ansvarlige for manglende overholdelse af transportbestemmelserne. Der vil dog kunne tænkes situationer, hvor chaufføren beviseligt har handlet imod den instruktion, der er givet af vognmanden, og derfor alene anses for ansvarlig for en given overtrædelse.

- Kontrolmyndigheden udfører kontrol af transportbestemmelserne for dyr, der skal udføres fra Danmark til andre EU-lande. Kontrollen udføres i Danmark af tilsynsførende dyrlæger i Fødevareregionerne, og indebærer dels godkendelse af ruteplaner, og dels en kontrol af, om dyrene er fundet egnet til den påtænkte transport. Ifølge dyresundhedsmæssige bestemmelser kontrolleres transportvognens rengøring og desinfektion inden pålæsning begynder<sup>4</sup>.

Kontrol med, om dyr, der skal udføres, er egnede til en påtænkt transport, kan enten finde sted på samlesteder, når dyrene skal udføres via et sådant, i besætningerne, når udførslen sker direkte fra besætningen, eller på grænsestedet, hvis der er tale om udførsel til tredje-lande. Ved udførsel af kvæg, får, geder og svin skal kontrollen finde sted inden for 24 timer forud for udførsel, for øvrige dyr, i det omfang kontrol er påkrævet, inden for 48 timer forud for udførsel.

Når der er tale om klovbærende dyr, der udføres direkte fra en besætning, stiller de dyresundhedsmæssige bestemmelser krav om, at pålæsning sker under den tilsynsførende dyrlæges opsyn således, at f.eks. de smitemæssige barrierer opretholdes. Opsyn betyder i denne sammenhæng ikke nødvendigvis en visuel inspektion af selve indladningen af dyrene.

Den tilsynsførende dyrlæge vurderer hvert enkelt dyrs tilstand for at sikre, at der ikke er forhold, der gør dyret uegnet til den påtænkte transport. Kontrolmyndigheden har ikke pligt til at overvære pålæsningen, men hvis den tilsynsførende dyrlæge vælger at gå om bord på lastbilen, skal håndtering af dyrene ved pålæsning kontrolleres.

---

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 774 af 29. august 2001 og bekendtgørelse nr. 773 af 29. august 2001

De regler, som den tilsynsførende dyrlæge skal sikre overholdt, fremgår af de specifikke bestemmelser om beskyttelse af dyr under transport, men naturligvis også af dyreværnslovens bestemmelser, der altid er gældende. Især vil bestemmelserne i lovens § 1 om, at dyr skal behandles forsvarligt og ikke må udsættes for væsentlig ulempe, være relevante.

### 7.1. Kort om myndighedsansvar

I et ansættelsesforhold skal arbejdsopgaverne altid udføres med omhu og samvittighedsfuldhed og i overensstemmelse med de instrukser og retningslinier, som er givet af den ansattes foresatte. At udvise omhu og samvittighedsfuldhed i sit arbejde, er for dyrlæger en pligt ligesom for andre personalegrupper.

Hvis arbejdet ikke udføres med fornøden omhu, vil det efter de ansættelsesretlige regler kunne give anledning til flere former for reaktioner inden for tjenesteforholdet fra arbejdsgiverens side, spændende fra kritik over advarsler til firing. Arbejdsgiverens reaktion skal være proportional med forseelsen, og de ansættelsesretlige regler giver tilstrækkelige reaktionsmuligheder i sådanne tilfælde.

Hvis en arbejdstager derimod har begået noget strafbart inden for tjenestetiden, finder straffeloven anvendelse. Arbejdsgiveren skal således overgive sagen til politiet, men er selvfølgelig herefter berettiget til selv at vurdere om den strafbare handling skal have ansættelsesretlige konsekvenser afhængig af karakteren af den strafbare handling.

En dyrlæge er under udøvelsen af sin gerning forpligtet til at vise omhu og samvittighedsfuldhed, jf. dyrlægelovens § 8, stk. 1. For tilsynsførende dyrlæger ansat i Fødevarestyrelsen følger dette allerede af de pligter, dyrlægen har som embedsmand.

For dyrlæger ved fødevareregionerne får § 8 derfor kun selvstændig betydning, hvis overtrædelsen er begået uden for tjenesten eller er af en så grov karakter og i åbenbar strid med givne regler og instrukser, at de personaleretlige sanktionsmuligheder ikke vurderes at være tilstrækkelige. Tilsvarende gælder i relation til de pligter til at gribe ind ved uforsvarlig behandling af dyr, som påhviler dyrlæger efter dyreværnslovens § 20.

Selvom der er foretaget en politianmeldelse af en ansat af andre end myndigheden, kan og skal myndigheden afgøre sagen om den ansatte ud fra de gældende ansættelsesretlige regler. Hvis anmeldelsen senere resulterer i en straffesag og en dom, foreligger der en ny situation,

som indebærer, at ansættelsesmyndigheden må overveje, om dommen medfører, at der skal ske en reaktion over for den ansatte efter de ansættelsesretlige regler.

## **8. Ansvarsplacering i den konkrete sag**

Fødevarestyrelsen har gennemgået en række nyere, sammenlignelige sager om overbelægning i relation til transport af dyr, som har været forelagt Det Veterinære Sundhedsråd<sup>5</sup> til udtalelse.

På grundlag af Rådets udtalelser i disse sager er det Fødevarestyrelsens vurdering, at der i den konkrete sag har været tale om groft uforsvarlig behandling af dyr.

Som beskrevet ovenfor i afsnit 7 har transportøren og chaufføren ansvaret for transporten. Fødevarestyrelsen har derfor anmodet Fødevareregion Ringsted om at indgive politianmeldelse i sagen.

Fødevarestyrelsen er enig i fødevareregionens vurdering af, at der ved myndighedskontrollen er foretaget et konkret fejlskøn.

Uanset at der af Fødevareregionens tilsynsførende dyrlæge blev foretaget et konkret fejlskøn, således, at der ikke blev grebet ind, er det transportøren og chaufføren, som er ansvarlig for transporten, idet myndighedsfejlskønnet ikke har betydning for ansvarsplaceringen.

## **9. Fremtidige foranstaltninger for at undgå gentagelser**

Det er væsentligt at overveje, hvilke foranstaltninger, der skal sættes i værk med henblik på at undgå gentagelser. Fødevarestyrelsen agter derfor at gennemgå eksisterende procedurer m.m. i forbindelse med håndtering af kontrol med bestemmelserne om beskyttelse af dyr under transport. Med henblik på at iværksætte dette, har der været afholdt et ekstraordinært veterinærchefmøde den 27. maj 2005.

Lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport er omfattende, og for en del af bestemmelsernes vedkommende er en skønsmæssigt vurdering i den konkrete kontrolsituation nød-

---

<sup>5</sup> Sagsnumrene 2004-20-053-00135, 2003-20-053-00030 og 0633-93.01



vendig. Som eksempel kan nævnes vurderingen af transportegnethed. Dette stiller krav til de kontrolstyringssystemer, der dels skal sikre en ensartet kontrol dels sikre, at de tilsynsførende dyrlæger har den fornødne indsigt i og forståelse for lovgivningen.

Fødevarestyrelsen har ansvaret for styring af regionernes kontrolindsats. Denne kontrolstyring foregår på følgende måde:

- Skriftlige instrukser m.m. vedrørende dyreværn til regionerne
- Behandling af overordnede emner og ændringer i kontrolindsatsen på månedlige veterinærchefmøder
- Temadage for tilsynsførende i regionerne med specifikke emner som f.eks. beskyttelse af dyr under transport af dyr
- Erfagrunder for tilsynsførende i regionerne på en række dyreværnsområder

Med baggrund i den konkrete sag vil Fødevarestyrelsen styrke kontrollen med regioners indsats i dyreværnstilsyn. Denne styrkelse vil ske på tre niveauer:

- Skærpet tilsyn fra Mørkhøj med regionernes dyreværnsmæssige kontrol i besætninger og på markeder, herunder kontrollen med transportreglerne
- Udpegning af dyreværnsnøglepersoner i hver region med nedenstående opgaver:
  - Instruksbeføjelser overfor regionsansatte i dyreværnsspørgsmål
  - Supervision af regionens medarbejdere ved at deltage i dyreværnstilsyn
  - Indgå i dyreværnsstyregruppe med repræsentanter fra Mørkhøj
- Yderligere opkvalificering af medarbejdere beskæftiget med dyreværn

Arbejdet med opkvalificering af medarbejdere vil blive udmøntet som en fortsættelse af det arbejde, der allerede er sat i værk omkring skærpelse af vurderingen af dyrs transportegnethed.

Etablering af et nøglepersonsystem og iværksættelse af skærpet tilsyn med kontrolprocedurerne i praksis vil efter Fødevarestyrelsens opfattelse være væsentlige elementer, der kan være medvirkende til i fremtiden at sikre en mere effektiv og optimal kontrol. Disse initiativer vil derfor blive iværksat i forbindelse med, at Fødevarestyrelsens nye struktur etableres.

Bilag 1



Landratsamt \* Postfach \* 94030 Passau

**Staatl. Veterinäramt**

Kirchensteig 2

94034 Passau

Telefon: 0851/94351-0

Fax: 0851/94351-22

Aktenzeichen: P 481 /2005

Datum: 26.05.2005

e-Mail [veterinaerwesen@landkreis-passau.de](mailto:veterinaerwesen@landkreis-passau.de)

**Bericht über einen Transport von Mastläufern aus Dänemark in den Landkreis Passau am 17./18.05.2005**


Fa. Ottesen, DK 5491 Blommenslyst, Middelfartvej 611

Am 18.05.05 wurden wir um 7:30 Uhr von der Verkehrspolizeiinspektion Passau verständigt, dass bei einem Schweinetransporter aus Dänemark eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts um 5,28 Tonnen festgestellt wurde und deshalb der Verdacht auf tierschutzwidrige Transportbedingungen bestehe.

Da es sich um Mastläufer handelte, die in einen Mastbetrieb im Landkreis Passau verbracht werden sollten, wurde der Transporter dorthin weitergeleitet und unter unserer Aufsicht entladen.

Das Fahrzeug, ein Pezzaioli Tiertransporter, hat im „Schwanenhals“ auf drei Ebenen je ein Abteil und im Auflieger auf vier Ebenen je drei Abteile. Nach unseren Messungen stehen in diesen 15 Abteilen insgesamt ca. 110 m<sup>2</sup> als Ladefläche zur Verfügung. Zugelassen ist das Fahrzeug Kennzeichen PZ 9605521 / PJAR 888 auf eine Zweigniederlassung der Fa. Ottesen in Polen. Die beiden Fahrer sind polnische Staatsangehörige.

Auf dem Fahrzeug befanden sich laut Veterinärbescheinigung 639 Schweine aus dem Betrieb Fjellebro Aps., Boged Strandvej 3, 4720 Praestoe (nach Angaben des Schweinehändlers Lustinger ein SPF-Betrieb), Herkunftsregion Ringsted. Als Verladezeitpunkt ist 17.05.05 7 Uhr angegeben. Nach Auswertung des Fahrtenschreibers und nach Angaben der Fahrer war die Abfahrt des LKW um 9 Uhr und die beiden Fahrer übernahmen unterwegs den Transporter um 11:45 Uhr. Am 18.05.05 gegen 2:30 Uhr stellten sie das Fahrzeug auf dem Autobahn - Rastplatz Passau-Donautal ab. Dort fiel der Transporter wegen der großen Unruhe und des Geschreis der Schweine auf und wurde deshalb gegen 5 Uhr der Polizei gemeldet.

Wir haben gerne Zeit für Sie. Bitte vereinbaren Sie deshalb rechtzeitig Ihren persönlichen  Gesprächstermin!



Bei der Entladung des Transporters im Bestimmungsbetrieb wurde festgestellt:

- Bereits von außen sichtbar machten die Abteile der unteren Ebene 1 einen überfüllten Eindruck.
- Auf den Ebenen 1 und 2 hatten alle Tiere überlebt, waren jedoch sehr durstig und erschöpft.
- Auf der Ebene 3 waren insgesamt 7 tote und 4 verletzte Schweine. Eines der toten Schweine hatte eine offene Fraktur (durch Einklemmen), die verletzten Schweine waren gehunfähig. In einem Abteil wurde eine Fläche von  $0,14 \text{ m}^2$  pro Schwein errechnet.
- Auf der Ebene 4 waren im mittleren Abteil 7 lebende und 34 tote Schweine, im nächsten Abteil 4 lebende und 36 tote Schweine. Die Buchtenfläche reichte nicht einmal für die toten Schweine aus. Die gesamte Ebene war ca. 15 cm hoch mit jauchiger Flüssigkeit bedeckt.
- In der mittleren Bucht des „Schwanenhalses“ waren von 47 Schweinen 20 tot, davon waren mindestens drei Schweine mit Sicherheit bereits kurz nach der Verladung verendet.
- Die Sägemehlstreu war insgesamt völlig unzureichend.
- Die Wassertanks (3 x 200 l) waren leer. Die Tränkenippel sind wegen ihrer Anordnung in Längsrichtung an der rechten Außenwand für Schweine nicht oder nur schwierig benutzbar, aufgrund der Höhe für kleine Läufer auch nicht leicht zu erreichen. Bei dichter Beladung können die meisten Tiere mit Sicherheit nicht zu den Tränken vordringen.

Die Tränkeanlagen sind offensichtlich nicht mehr als der Deckmantel zur Erfüllung der Bedingungen für Langzeittransporte, da sie de facto von den Tieren nicht oder nur ungenügend genutzt werden können. Außerdem ist uns aus langjähriger Erfahrung mit einer großen Grenzkontrollstelle bekannt, dass nach den Verladekontrollen häufig das Wasser aus den Tanks abgelassen wird, um Gewicht zu sparen.

Insgesamt waren von 650 von uns gezählten Schweinen 96 tot und 4 so verletzt, dass sie getötet werden müssen.

Das Ladegewicht des Tiertransporters betrug 23.180 kg, das entspricht einem Durchschnittsgewicht von über 35 kg pro Schwein. Nach unseren Schätzungen hatten Schweine sogar mehr als 40 kg — v. a. die verendeten (lt. TBA — Beleg Durchschnitt 37,3 kg).

Berechnet auf die verfügbare Ladefläche von  $110 \text{ m}^2$

- waren pro  $1 \text{ m}^2$  209 kg -Lebendmasse Läufer verladen bzw.
- waren pro  $1 \text{ m}^2$  5,65 Schweine mit durchschnittlich 35 kg verladen bzw.
- stand jedem 35-kg-Schwein durchschnittlich eine Fläche von  $0,17 \text{ m}^2$  während des Transportes zur Verfügung.

Abgesehen vom Augenschein machen die folgenden Zahlen deutlich, in welchem Ausmaß der Transporter überladen war:

- Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts um 5,28 Tonnen = 150 Schweine
- Tierschutztransport-Verordnung: 0,23 m<sup>2</sup> pro 35 kg-Schwein= Überladung mit mindestens 160 Schweinen
- EU-Richtlinie: „Alle Schweine müssen mindestens liegen und in ihrer natürlichen Haltung stehen können“. Diese Forderung kann bei der vorgefundenen Ladedichte keineswegs erfüllt werden. Rechnet man die Zahlen der RL für den Lufttransport, dann ergibt sich für ein 35-kg-Schwein ebenfalls die Fläche von 0,23 m<sup>2</sup> pro Tier.

Gegen die Verantwortlichen wurde bei der Staatsanwaltschaft Passau Strafantrag wegen Vergehens gegen das Tierschutzgesetz gestellt.

Dr. A. Jähde-Stoeckle  
Ltd. Veterinärdirektorin

26.05.2005

J.nr.: 2005-20-293-00226 / SKL

### **Uofficiel oversættelse**

#### **Oplysninger fra de tyske veterinærmyndigheder**

#### **Redegørelse for en transport af smågrise til opfødning fra Danmark til Landkreis Passau den 17./18. maj 2005**

Familien Ottesen, DK 5491 Blommenslyst, Middelfartvej 611

Den 18. maj 2005 kl. 7:30 blev vi kontaktet af trafikpolitiet i Passau om, at der var konstateret en overskridelse af den tilladte totalvægt på 5,28 tons på en svinetransportvogn fra Danmark, og der derfor var mistanke om transportforhold, der var i modstrid med dyreværnsbestemmelserne.

Da det drejede sig om smågrise, der skulle leveres til opfødning på en bedrift i Landkreis Passau, kørtes transportvognen videre til modtagebesætningen og blev aflæsset der under vores opsyn.

Transportvognen, en Pezzaioli dyretransportvogn, har i "svanehalsen" 3 etager hver med 1 afdeling, og i den bagerste del af sættevognen 4 etager med hver 3 afdelinger, altså i alt 15 afdelinger på tilsammen 110 m<sup>2</sup> tilgængeligt areal. Den er registreret til en polsk afdeling af firmaet Ottesen med nummeret: PZ 9605521/PJAR 888. De 2 chauffører er polske statsborgere.

På vognen befandt sig i henhold til veterinærcertifikatet 639 grise fra Fjellebro Aps., Boged Strandvej 3, 4720 Præstø (efter oplysning fra grisehandler Lustinger en SPF-besætning), oprindelsesregion Ringsted. Læssetidspunkt er angivet som den 17. maj 2005 kl. 7. Fra fartskrivningen og oplysninger fra chaufføren fremgik det, at vognen var kørt fra Præstø kl. 9, og at de

to polske chauffører overtog vognen undervejs, kl. 11:45. Den 18. maj 2005 kl. ca. 02:30 parkerede de vognen på en rasteplads ved Passau-Donautal, hvor uro og hyl fra grisene foranledigede, at der blev indgivet politianmeldelse; på det tidspunkt var klokken hen i mod 5.

Ved aflæsning af transportvognen konstateredes følgende:

- Allerede ved inspektion udefra forekom underste etage (dvs. etage 1) overbelagt
- På etage 1 og 2 var alle dyr levende, men var udmattede og meget tørstige
- På 3. etage var der i alt 7 døde og 4 skadede grise. En af de døde grise havde (efter fastklemning) et åbent brud, og de skadede svin kunne ikke gå. I en afdeling blev det udregnet, at der var 0,14 cm<sup>2</sup> pr. svin til rådighed.
- På 4. etage var der i den midterste afdeling 7 levende og 34 døde svin, i næste afdeling 4 levende og 36 døde grise. Overfladearealet var ikke engang stort nok til de døde svin. Hele etagen var dækket af et ca.15 cm. tykt lag af en ajle-lignende substans.
- I den midterste afdeling i svanehalen var der 20 døde grise ud af 47, mindst 3 vurderedes som at være døde kort efter pålæsningen.
- Savsmuldsstrøelsen vurderedes som helt utilstrækkelig.
- Vandtankene (på 3 x 200 liter) var tomme. Drikkeniplerne kunne på grund af deres placering i længderetningen på ydervæggen til højre ikke eller kun vanskeligt benyttes af svinene, og også på grund af høj placering ville det være svært for smågrise at nå. Ved høj belægningsgrad ville det med sikkerhed være umuligt for de fleste af dyrene at nå frem til at drikke.

Vognens vandingsanlæg er øjensynligt et skalkeskjul for at opfylde de krav, der er til lange transporter, da anlægget de facto ikke eller kun i utilstrækkelig grad kan benyttes af dyrene. Desuden er det vores erfaring, efter mangeårig tjeneste ved et stort grænsekontrolsted, at vandtankene tit bliver tømt når kontrollen i forbindelse med afsendelse er udført, med henblik på at spare vægt.

I alt var ud af 650 talte svin 96 døde og 4 så skadede, at de måtte aflives.

Sættevognens læs havde en vægt på 23.180 kg, hvilket svarer til en gennemsnitsvægt på 35 kg pr. svin. Efter veterinærkontrollens vurdering var der svin, der vejede over 40 kg, især blandt de døde (hvor gennemsnitsvægten var 37,3 kg).

Sammenholdt med det tilgængelige areal på 110m<sup>2</sup>

- var der pr. m<sup>2</sup> 209 kg levende dyr,
- var der pr. m<sup>2</sup> 5,65 gris med en gennemsnitsvægt på 35 kg, og
- var der 0,17 m<sup>2</sup> til rådighed for hvert 35 kgs svin under transporten.

Udover synet kan man ved følgende tal illustrere, i hvilken grad transportvognen var overlæst:

- Overskridelse af den tilladte totalvægt med 5,28 tons = 150 svin
- De tyske transportbestemmelser krav om 0,23 m<sup>2</sup> pr. 35 kg svin = overlæs på mindst 160 svin
- EU-direktivet: "Alle svin skal mindst kunne ligge ned og stå op i deres naturlige stilling". Dette krav kan på ingen måde opfyldes med den konstaterede lastetæthed. Udregner man direktivets krav for lufttransport får man ligeledes som resultat, at der for 35 kgs svin skal være et areal på 0,23 m<sup>2</sup> pr. dyr.

Der er hos anklagemyndighederne i Passau er indgivet politianmeldelse mod de ansvarlige for overtrædelse af dyreværnsloven.

Birte Broberg (FVST)

Bilag 3

Fra: Marschner Dr., Ulrike (StMUGV) [ulrike.marschner@stmugv.bayern.de]  
Sendt: 24. maj 2005 14:51  
Til: "Königs Dr., Erich"  
Emne: Schweinetransport Dänemark



Schweinetransport  
aus Dänemark...

Sehr geehrter Herr Königs,

hier noch ein Foto aus der 3. Ebene, Abteil 1, von einem Schwein, dessen Bein  
vermutlich an der Trennwand eingeklemmt war.

Bei den Fotos, die ich Ihnen heute vormittag geschickt habe, sind die Bilder Nr. 026  
und 028 in der 4. Ebene, mittleres Abteil, aufgenommen.  
Nr. 034 zeigt die 4. Ebene, Abteil 3.  
Die Bilder Nr. 037 und 041 sind im sog. Schwanenhals des Aufliegers aufgenommen.  
Bild Nr. 045 zeigt die toten Schweine, die aus dem Transportfahrzeug entfernt wurden.

Mit besten Grüßen

U. Marschner







Billedé 26



Billcode 34



*Billeder 28*



Billedo 37



*Billie 41*



Gillete 45

Fødevarestyrelsen

FØDEVAREREGION  
RINGSTED

19.05.2005

J.nr.: 2005-09-7511-00036 / SJ

**Notat**  
**om**  
**Transport af svin.**

Ved transport af dyr fremgår det af lovgrundlaget, at transportvirksomheden skal være autoriseret.

Fødevarestyrelsen. Autorisation er betinget af, at virksomheden erklærer,

- at der ved hver forsendelse af dyr træffes de foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde EU's regler om beskyttelse af dyr under transport,
- at transport af dyrene kun overdrages til personer, der har modtaget særlig uddannelse eller besidder tilsvarende faglig erfaring, således at de kan håndtere og transportere dyrene og give dyrene den nødvendige pleje under transporten.

Det fremgår ligeledes af regelgrundlaget, at en embedsdyrlæge skal undersøge dyrenes transportegnethed inden transporten.

I forbindelse med dyreeksporter foretager Fødevareregionen en stikprøve indladningskontrol, jf. Resultatkontraktens mål 3 hvorved areal og lastekapacitet kontrolleres. Denne kontrol er det kutyme at foretage i forbindelse med eksporter fra nye steder og ukendte transportmidler. En sådan kontrol foretages normalt ikke, når det drejer sig om dyretransporter, der gentages efter en fast rutine.



Fødevareregion Ringsted, Veterinærafdelingen, blev i uge 19 anmodet om at syne 700 smågrise, som tirsdag den 17.05.2005 kl. 7.00 skulle eksporteres fra Lynggården Svineproduktion, Over Lyngen 4, Jungshoved, 4720 Præstø, til Tyskland. Af bestillingen fremgår det, at det drejer sig om en "gentagelse af transport 25.04.2005". En sådan gentagelse af eksport foregår rutinemæssigt hver anden uge dvs. med anvendelse af samme køretøj, og der eksporteres hver gang 700 grise. Transporten udføres altid af transportvirksomheden Peter Ottesen, Middelfartvej 611, 5491 Blommenslyst.

Ved ankomsten til besætningen meddelte chaufføren til den tilsynsførende dyrlæge fra Fødevareregion Ringsted, at han var bedt om at læsse 720 grise i stedet. Producenten oplyste imidlertid, at grisene skulle have været sendt ugen før, så de var blevet lidt større. Da grise i den alder har en daglig tilvækst på lidt over 400 g blev antallet af grise reduceret til 639.

Regionen er ved mail den 19 maj kl. 10.17 orienteret om at 97 grise er omkommet ved transporten fra Danske slagterier. Det fremgår af de oplysninger, regionen herfra har modtaget, at transportbilen har stået på en rasteplads kl. 5.30 om morgenen den 18.5.2005. Dette stemmer ikke overens med oplysninger fra tidligere transporter, idet det af de tidligere returnerede ruteplaner fremgår, at dyrene normalt er ankommet ved midnatstid og er læsset af ca. kl. 02.00.

Regionen har efterfølgende forsøgt at få en kontakt til ejeren af Lynggårdens Svineproduktion, men denne er på ferie i Tyskland. Kl. ca. 13.30 blev regionen imidlertid ringet op af Henry Hansen, Lynggårdens Svineproduktion, som orienterede om, at den bil, der anvendtes den 17.05.2005, efter hans vurdering var mindre end den, der plejede at komme.

Sammenfattende kan det anføres, at transportvirksomheden ikke har levet op til kravene i autorisationen og har overtrådt forudsætningerne ved tilsyneladende at anvende et andet køretøj end det normale. Det er dog samtidig klart, at Fødevareregionens kontrol og godkendelse af transporten burde have opdaget forholdet og reduceret antallet af grise. Der er således sket en meget beklagelig undladelse, som har givet anledning til at regionen med omgående virkning har justeret og strammet procedurerne ved eksporterne så lignende tilfælde undgås.

Endelig skal anføres, at regionens veterinærafdeling på det seneste har haft et stærkt stigende antal eksporter hvilket har belastet afdelingen bemandingsmæssigt. I den konkrete situation

blev eksporten således ikke udført af nogen af de medarbejdere, der normalt løser de pågældende opgaver, hvilket formentlig kan forklare, men ikke undskylde fejlskønnet.

Den 20 maj 2005

Regionschef Per Christiansen/ Veterinærchef Svend Johansen

25.05.2005

J.nr.: 2005-09-7511-00036 / SJ

**Notat**  
**om**  
**Rapport fra Tyskland.**

Den fra Staatl. Veterinärämt modtagne rapport giver anledning til følgende bemærkninger:

1. Det anførtes, at selve lastbilen var PZ 9605521 fra Fa. Ottesen i Polen. Bilen som blev brugt på ejendommen var PZ 96051, og var indregistreret i Danmark. Der er således skiftet bil undervejs. Dette kunne måske være sket ved færgens ankomst til Puttgarden kl. 11.45.
2. Det oplyses, at bilen forlod ejendommen kl. 9.00. Dette er ikke helt korrekt. Jeg forlod ejendommen kl. 9.25, og samtidig hermed kørte lastbilen til en brovægt på ejendommen.
3. Det kan undre, at bilen bliver politianmeldt kl. 5 om morgenen den 18.05.05. Af returnerede og underskrevne ruteplaner fra tidligere forsendelser fremgår det, at grisene har været aflæsset ca. kl. 02.00. Af en kopi af en køreskive fra en tidligere transport fremgår det, at bilen er ankommet inden midnat.
4. Ved læsningen blev der brugt en del strøelse i form af savsmuld. Når det hævdes, at der ikke var strøelse, må det skyldes, at det er blevet opblandet i gødning undervejs.
5. Chaufføren oplyste uopfordret, at vandtanken var fyldt helt op. Om dyrene har drukket det hele og der derefter ikke er fyldt op undervejs, eller det er, som det i rapporten antydes, at chaufførerne har tappet det af undervejs, er umuligt at sige.
6. Det blev inden pålæsningen meddelt chaufføren, at der skulle foretages en korrektion af antallet af dyr således, at der ikke blev kørt med flere kg., end ved tidligere læs. Jeg var én gang på bilens dæk, for at se et læsset afsnit. I den forbindelse meddelte chaufføren, at belægningsgraden var normal, og at han var helt bevidst om den fokus, der var på dyretransport, så han ville ikke acceptere at køre med for mange dyr. Jeg vurderede ligeledes belægningsgraden som normal.
7. Chauffør og fodermester talte grisene, og jeg fik oplyst, at der var læsset 639, hvilket jeg vurderede var en rimelig reduktion, når grisenes var 1 uge ældre end ved tidligere transporter. Der har tilsyneladende være læsset 11 grise mere end oplyst.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at der efter min vurdering mangler væsentlige oplysninger om funktionen og anvendelsen af køretøjets ventilationssystem under transporten. På grundlag af billeder af bilen, da den holdt i Passau, kan det f. eks. konstateres, at kun

2-3 ventilationsåbninger var åbne i den ene side. Hvis vognen som angivet i rapporten har stået stille i 2½ time stort set uden ventilation, vil der ske dødsfald blandt grisene uanset om der er for få eller for mange grise på bilen.

Svend Johansen

21.05.2005

J.nr.: 2005-09-7511-00036 / SJ

## Notat

om

### Transport af svin.

### Hændelsesforløb og forholdsregler.

#### Hændelsesforløb.

Efter anmodning kontrollerede Fødevareregion Ringsted, Veterinærafdelingen, en eksport af smågrise fra Lynggårdens Svineproduktion, Over Lyngen 4, Jungshoved, 4720 Præstø, tirsdag den 17. maj 2005. Det kan oplyses, at embedsdyrlægen

- ankom til ejendommen kl. 6.55,
- kontrollerede rengøringen af bilen og gennemgik bilens rengørings- og desinfektionscertifikater kl. 7.00,
- modtog oplysning fra chauffør om, at vandtankene var fyldt op,
- modtog oplysning fra chaufføren om, at der var tale om en gentagelse af tidligere eksporter, men at han var bedt om at medtage 720 grise i stedet for de 700, der var medtaget ved tidligere eksporter,
- modtog oplysning fra ejer og fodermester på Lynggården om, at grisene skulle have været eksporteret ugen i forvejen,
- meddelte chaufføren, at der skulle foretages korrektion af antallet af dyr baseret på vægtforøgelsen, således at den samlede vægt af grisene ikke overskred vægten af grise ved tidligere eksporter. Der blev læsset 639 grise,
- fra en rampe undersøgte eksportgrisenes transportegnethed,
- spurgte chaufføren, om det var nødvendigt at starte ventilationsanlægget på bilen under læsningen, hvortil der blev svaret, at det kunne det være på meget varme dage,
- modtog oplysning fra chaufføren om, at han havde stor erfaring med transport af dyr, hvilket han bl. a. begrundede med, at han var anden generation i firmaet, og at hans søn som tredje generation ligeledes kørte med levende dyr i samme firma,
- så læssetætheden på et af de første afsnit, og i forbindelse hermed modtog oplysning fra chaufføren om, at den anvendte lastetæthed var normal, samt at han med sin erfaring og viden om den store fokus, der var på dyretransporter, ikke ville acceptere at medtage for mange dyr,

- modtog oplysning fra chaufføren om, at bilens totalvægt var 42 ton, men at det kom den ikke op på, når den var fuldt lastet,
- konstaterede to grise med mindre navlebrok og en ornegrise, som alle blev erklæret transportegnede,
- fandt grisene kvikke og livlige uden kliniske tegn på sygdom,
- afsluttede kontrollen med at udfylde attester og ruteplan,
- bemærkede, at det aftales mellem ejer og chauffør, at bilen skulle køre på brovægten,
- forlod ejendommen kl. 9.25.

#### **Embedsdyrlægens overvejelser:**

I forbindelse med belægningsgrad er gjort følgende overvejelser:

Embedsdyrlægen stoler på de skriftlige og mundtlige oplysninger om, at der var tale om en gentagelse af tidligere eksporter. Der bliver derfor ikke foretaget en risikobaseret stikprøvekontrol, hvoraf Fødevareregion Ringsted skal udføre 8 ud af ca. 500 transporter. Det forventes i øvrigt, at når der er bestilt en transport på 700 grise a 30 kg, så fremsendes en bil, hvori dyrene kan være. 700 grise a 30 kg svarer til 642 grise a 35 kg. Det attesteres, at der er læsset 639 grise, som ifølge den tyske rapport har en gennemsnitsvægt på 35 kg.

Der fremgår ligeledes af den tyske rapport, at bilen var meget uens læsset. Således var der på et dæk kun 0,14 m<sup>2</sup> til rådighed pr gris, medens gennemsnittet lå på 0,17. Det må således være afsnit med væsentlig lavere belægningsgrad. Det er muligt, at det har været et sådant afsnit, embedsdyrlægen har set den ene gang han var på bilen.

Det har efterfølgende vist sig, at den fremsendte bil ikke kunne rumme de grise, der var med-delt.

#### **Der er aftalt følgende forholdsregler med regionschefen:**

- Regionen har med virkning fra 23.05.05 hævet antallet af skærpede kontroller på eksporter af klovbærende dyr fra ca. 2% til 100%.
- Chaufføren skal dokumentere bilens samlede læsseareal inden læsning påbegyndes.
- Eksportøren skal afgive tro og love erklæring på grisenes gennemsnitsvægt. Inden læsning påbegyndes
- Embedsdyrlægen skal på grundlag af de givne oplysninger udregne antallet af grise, der må læsses.
- Embedsdyrlægens udregning arkiveres sammen med eksportens øvrige dokumenter.

Svend Johansen