

AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG



MD-2183-1 und 2/94

Wien, 29. August 1994

Entwurf eines Bundesgesetzes
über den Transport von Tieren
im Luftverkehr (Tiertransport-
gesetz-Luft - TGLu);
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	30 -GE/19- 109
Datum:	1. SEP. 1994
Verteilt	02.09.94 Baumg.

An das
Präsidium des Nationalrates

D. Moser

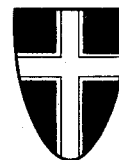
Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Beilage
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff ge-
nannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25-fach)

Dr. Peischl

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG

Dienststelle MD-Büro des Magistratsdirektors

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 40 00-82125

MD-2183-1 und 2/94

Wien, 29. August 1994

Entwurf eines Bundesgesetzes
über den Transport von Tieren
im Luftverkehr (Tiertransport-
gesetz-Luft - TGLu);
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme

zu Pr.Zl. 58.545/1-7/94

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 15. Juli 1994 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Eingangs ist zunächst festzuhalten, daß der gegenständliche Gesetzentwurf begrüßt wird, da damit eine Lücke im Bereich des Tierschutzrechtes geschlossen wird, deren Regelung im Rahmen des Art. 10 B-VG in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Auch wenn das Vorhaben daher aus rechtspolitischer Sicht geboten erscheint, ist dennoch zu einzelnen Bestimmungen folgendes anzumerken:

Zu § 1:

Die Unterteilung des Anwendungsbereiches im Abs. 1 in kaltblütige Tiere und Fische ist inhaltsleer, da Fische in der Zoologie zu den kaltblütigen Tieren gezählt werden.

- 2 -

Bei den Ausnahmen des Abs. 2 geht der Entwurf davon aus, daß es Tiertransporte gibt, bei denen aufgrund des hohen Wertes der Tiere oder der persönlichen Beziehung zu den Tieren keine Mißstände zu erwarten sind. Unberücksichtigt bleibt dabei, daß es gerade im Luftverkehr tierschutzrelevante Faktoren gibt, die die Begleitperson nicht beeinflussen kann. Aus der Sicht des Tierschutzes sollten daher alle Tiere erfaßt werden, die Schmerzen empfinden können.

Im Abs. 2 Z 2 sollte es im Sinne der Erläuternden Bemerkungen richtig lauten:

"2. vom Versender nicht in gewerbsmäßiger Absicht (§ 1 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194) durchgeführt werden und von diesem oder einer Begleitperson ständig überwacht werden können".

Das Wort "nicht" im zweiten Satzteil hätte daher zu entfallen.

Zu § 2:

Wie aus der Empfehlung des Ministerkomitees des Europarates über den Transport von Rindern ersichtlich ist, sind allein schon für das Be- und Entladen von Flugzeugen Minimalforderungen an die Ausstattung von Flugplätzen zu stellen. Österreichische Versandflugplätze, Bestimmungsflugplätze und Aufenthaltsflugplätze sollten daher über eine Mindestausstattung an Einrichtungen verfügen, die gewährleistet, daß Tiere tiergerecht be- und entladen, gefüttert, getränkt, aufgestallt und tierärztlich versorgt werden können.

Hinsichtlich der Definition "Versender", ist anzumerken, daß nach ha. Meinung als Versender derjenige angesehen werden sollte, der im Ursprungsland als Verfügungsberechtigter der Tiere auftritt.

- 3 -

Zu § 2 Z 1:

Es ist fraglich, ob durch diese Definition alle Gründe für einen Lufttransport der durch dieses Gesetz geschützten Tiere erfaßt werden. Eine demonstrative Aufzählung wäre hier vorzuziehen.

Zu § 3 Abs. 1:

Aufgrund der Lage von Versandflugplätzen ist davon auszugehen, daß jedem Transport mit Flugzeugen ein Transport vom Ursprungsort der Tiere zum Flughafen vorausgeht. Um die Belastung der zu transportierenden Tiere abschätzen zu können, sollte daher jeder Transportbescheinigung für den Luftverkehr eine Transportbescheinigung in Anlehnung an den § 4 Tiertransportgesetz-Straße beigelegt werden müssen. Außerdem sollte die Transportbescheinigung im Sinne des gegenständlichen Entwurfes einen Routineplan enthalten. Grundsätzlich dürfen nur solche Flugplätze angeflogen werden, die über die entsprechenden Einrichtungen zur Betreuung der transportierten Tiere verfügen.

Bei der Festlegung der Inhalte der Transportbescheinigung wäre bei Z 5 und 7 die Wendung "gegebenenfalls" einzufügen, da diese Angaben nicht bei allen Tieren zutreffen.

Zu § 3 Abs. 2:

Die Formulierung "in international verständlicher Form" ist zu allgemein gehalten. In Anlehnung an die internationalen Gesundheitsbescheinigungen wäre es wünschenswert, daß die Transportbescheinigungen zumindest über einen englischsprachigen Textteil verfügen. Weiters sollten die Transportbescheinigungen auch in der Sprache des Bestimmungslandes abgefaßt sein. Ebenso ist die Forderung, die Transportbescheinigung in "mehrfacher" Ausfertigung zu erstellen, aufgrund ihrer Unbestimmtheit nicht vollziehbar.

- 4 -

Weiters erscheint es unrealistisch, die Transportbescheinigung gut sichtbar auf jedem Behälter, in dem sich Tiere befinden, anbringen zu können. Insbesondere beim Transport von Fischen und kleinen Labornagetieren wird diese Vorschrift kaum erfüllbar sein. Es wäre daher sicherzustellen, daß die Tierbehälter so gekennzeichnet werden, daß jederzeit unzweifelhaft eine Zuordnung zwischen Transportbehälter und Transportbescheinigung möglich ist.

Zu § 5 Abs. 2:

Der Entwurf akzeptiert als Begleitperson Personen, die im Umgang mit Tieren geschult sind, wobei als Nachweis nach den Erläuternden Bemerkungen hierfür nicht notwendigerweise ein amtliches Dokument beigebracht werden muß und die Bestätigung des Arbeitgebers ausreichen soll. Gleichzeitig fordert aber der Gesetzgeber, daß die Begleitperson dazu befähigt sein muß, die für einen Notfall geeigneten Medikamente, insbesondere Beruhigungsmittel, anzuwenden. Sedativa werden aber in der Regel durch subkutane oder intramuskuläre Injektionen verabreicht, Tätigkeiten, die in Österreich ausschließlich den zur freien Berufsausübung berechtigten Tierärzten vorbehalten sind. Dies würde entgegen den Erläuternden Bemerkungen bedeuten, daß als Begleitperson daher nur Absolventen der Studienrichtung Veterinärmedizin in Betracht kämen. Die Bestätigung der Befähigung zur Anwendung von z.B. Beruhigungsmitteln durch einen Tierarzt unterstreicht die Unausgereiftheit dieser Regelung.

Zu § 5 Abs. 3:

Die Empfehlungen des Europarates zum Transport bestimmter Tiere durch Luftfahrzeuge enthalten auch Bestimmungen über das Töten von Tieren während des Lufttransportes. Als Tötungsmethode wird dabei die Euthanasie mittels geeigneter zentralnerval wirkender Medikamente oder die Betäubung der Tiere

- 5 -

mittels Bolzenschusses und anschließender Euthanasie durch zentralnerval wirkende Medikamente empfohlen. In keinem Fall darf der Tod der Tiere durch plötzlichen Luftdruckabfall herbeigeführt werden. Nachdem die Verabreichung von zentralnerval wirkenden Medikamenten ebenfalls durch Injektion erfolgt, wäre die Tötung der Tiere nur durch einen Tierarzt möglich.

Um die Sicherheit der den Lufttransport durchführenden Personen zu gewährleisten, wäre es auch notwendig, beim Transport von giftigen Tieren ein entsprechendes Antiserum an Bord mitzuführen.

Weiters erscheint es durchaus verständlich, daß die Tötung der Tiere aus Gründen der Flugsicherheit vom verantwortlichen Piloten angeordnet werden kann. Es muß aber auch dem begleitenden Tierarzt die Möglichkeit eingeräumt werden, aus veterinärmedizinischen Gründen ohne Zustimmung des Piloten Tiere während des Transportes zu euthanasieren.

Zu § 6:

Die Transportroute hat so festgelegt zu werden, daß tatsächlich nur Flughäfen angeflogen werden, die über die entsprechenden Einrichtungen zum Be- und Entladen der Tiere und über die geeigneten Räumlichkeiten zur Unterbringung, Wartung und Pflege der Tiere verfügen. Die schonendste Flugroute muß dabei nicht unbedingt die kürzeste sein.

Zu § 7:

Es ist zu begrüßen, daß die Transportbehälter den "Container Requirements" der Live Animals Regulations der International Air Transport Association (IATA) zu entsprechen haben. Nachdem

- 6 -

die IATA-Bestimmungen laufend verbessert werden, sollte der Zusatz angefügt werden: "in der jeweils geltenden Fassung". Eine dynamische Verweisung könnte sich dabei auf Art. 9 Abs. 2 B-VG stützen, da die IATA eine zwischenstaatliche Einrichtung ist.

Transportbehältnisse, die mehrmals benützt werden, müßten unter Beachtung veterinärrechtlicher Vorschriften nicht nur gereinigt, sondern auch desinfiziert werden.

Auf den Transportbehältern, die giftige oder besonders gefährliche Tiere beinhalten, wäre aus Sicherheitsgründen die zoologische Bezeichnung der Tiere zu vermerken. Um die Tätigkeit der Zollbeamten zu erleichtern, wäre außerdem auf dem Transportbehältnis ein Hinweis anzubringen, ob es sich um ein artgeschütztes Tier im Sinne des Washingtoner Artenschutzabkommens handelt.

Zu § 8:

Beim Beladen von Flugzeugen mit lebenden Tieren ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß beim Flugtransport die Belüftung den eigentlichen limitierenden Faktor darstellt. Die Transportkapazität an Tieren ist neben der Flugdauer davon abhängig, ob die Tiere als full aircraft load in der Hauptkabine oder in beheizten, belüfteten, mit Druckausgleich versehenen Laderäumen oder in nicht belüftbaren Laderäumen untergebracht werden. Beim Transport in der Hauptkabine wird die Anzahl der Tiere durch die vorhandene Fläche, bei Geflügel sowie anderen kleinen Tieren durch das Gewicht begrenzt. Bei längerem Aufenthalt am Boden kann allerdings eine zusätzliche Belüftung notwendig werden. Auch bei belüfteten, mit Druckausgleich versehenen Laderäumen limitiert die Fläche die Anzahl der zu transportierenden Tiere.

- 7 -

Der Transport in unbelüfteten Laderäumen stellt an die Flugplanung größere Ansprüche, da hier das Luftvolumen als limitierender Faktor angesehen werden muß. Aus tierschutzrechtlicher Sicht müssen derartige Laderäume über einen ununterbrochenen Druckausgleich verfügen und es muß gewährleistet sein, daß die Temperatur nicht unter 10°C absinken kann. Außerdem darf die CO²-Konzentration nicht über 2 Vol% ansteigen. Die von den Tieren produzierte Wärme muß über Abstrahlung an die kalten Außenwände abgegeben werden können.

Die Transportzeit umfaßt im Sinne der vorstehenden Überlegungen die Zeit vom Schließen der Ladeluke bis zu deren Öffnung beim Entladen. Das in diesem Zeitraum produzierte CO² variiert in Abhängigkeit von der transportierten Tierart. Die Zulademöglichkeit hängt demnach von der Tierart, dem freien Luftvolumen im Laderaum und von der Transportzeit ab.

Das transportierbare Tiergewicht kann aus dem Volumen des Laderaumes, aus dem Volumen der Tiere, aus dem Volumen von weiterer Beladung, aus der Transportzeit sowie aus der Zeit, in der die angegebene maximale CO²-Konzentration pro kg Körpergewicht erreicht wird, errechnet werden.

Da sich das Kohlendioxid am Boden ablagert, müssen die Tiere vom Boden erhöht stehen.

Zu § 8 Abs. 2:

Nicht kastrierte männliche Tiere brauchen nur dann von den weiblichen getrennt werden, wenn es sich um geschlechtsreife Tiere handelt.

Zu § 9:

Da die Begleitperson kaum Temperatur oder Luftdruckschwankungen während des Fluges beeinflussen kann, wäre Abs. 2 ersatzlos zu streichen.

Zu § 10 Abs. 2:

Tiere wären nicht nur von der Zollbehörde, sondern auch veterinärbehördlich vorrangig zu behandeln.

Zu § 10 Abs. 3:

Werden Tiere nicht umgeladen, so hat die Fluglinie und nicht der Betreuer dafür zu sorgen, daß die klimatischen Verhältnisse im Laderaum den Bedürfnissen der Tiere entsprechen. Weiters wäre vorzusehen, daß sich der Grenztierarzt von der weiteren Transportfähigkeit der Tiere überzeugen muß. Ein Weitertransport der Tiere kann nur nach einem entsprechenden Vermerk in der Transportbescheinigung erfolgen.

Zu § 10 Abs. 5:

Es wäre vorzusehen, daß Aufenthaltsflugplätze und Umladeflugplätze über die geeigneten Einrichtungen und über entsprechend geschultes Personal verfügen, um die Tiere betreuen zu können. Zur tierärztlichen Versorgung wird es notwendig sein, auch praktizierende Tierärzte beizuziehen.

Zu § 10 Abs. 6:

Die Räumlichkeiten zur Unterbringung von Tieren auf Flugplätzen wäre nach ha. Ansicht als Gaststallungen im Sinne des § 10 Tierseuchengesetz anzusehen. Zur Hintanhaltung von Seuchenverschleppungen wären daher veterinärpolizeiliche Bestimmungen zu erlassen.

Zu § 11 Abs. 1:

Bei unvorhergesehenen Verzögerungen hätte ebenfalls der Transporteur durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß die Tiere in ihrem Wohlbefinden nicht gefährdet werden. Der Begleitperson selbst wird dies kaum möglich sein.

- 9 -

Zu § 11 Abs. 3:

Einem Flugplatzbetreiber wird es nur in Ausnahmefällen möglich sein, am Flugplatz Tiere über längere Zeit in geeigneter Weise selbst unterzubringen. § 11 Abs. 3 wäre daher insofern abzuändern, daß der Flugplatzhalter bzw. der Transporteur ermächtigt wird, wenn es diesen Personen nicht möglich ist, Tiere über längere Zeit tiergerecht unterzubringen, diese an Institute, Vereinigungen oder Personen zu übergeben, die eine Einhaltung der tierschutzrelevanten und veterinärpolizeilichen Vorschriften gewährleisten.

Hinsichtlich des Transportes von Tieren, auf welche die veterinärbehördliche Einfuhr- und Durchfuhrverordnung 1985 Anwendung findet, ist zu beachten, daß die Unterbringung der Tiere mit einer Änderung des Bestimmungsortes verbunden sein wird und daher eine diesbezügliche veterinärbehördliche Genehmigung eingeholt werden muß. Weiters wäre darauf zu achten, daß die Maßnahmen am Bestimmungsort im Sinne der Ein- und Durchfuhrverordnung auch im neuen Standort durchführbar sind. Dies bedeutet unter Umständen die Schaffung oder das Vorhandensein von Quarantänemöglichkeiten.

Zu § 12 Abs. 2:

Die Transportfähigkeit kann nur von einem Amtstierarzt festgestellt werden. Nachdem die Amtstierärzte der Bezirksverwaltungsbehörde in den seltensten Fällen gleich zur Verfügung stehen, wäre zu prüfen, inwieweit den Grenztierärzten diese Befugnisse übertragen werden könnten.

Zu § 12 Abs. 3:

Für die Unterbringung beschlagnahmter Tiere gelten sinngemäß die Vorbehalte, die zu § 11 Abs. 3 angemerkt wurden.

- 10 -

Zu § 13:

Das Gesetz sieht bei Amtshandlungen in I. Instanz eine Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde vor. Sollten die Grenztierärzte mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt werden, so müßte geklärt werden, für welche Behörde sie in Vollziehung dieses Gesetzes tätig werden.

Zu § 15 Abs. 3:

Die in dieser Bestimmung enthaltene Abweichung vom VStG ist zwar aufgrund der Besonderheiten des internationalen Luftverkehrs sachlich gerechtfertigt, es ist aber anzumerken, daß es in der Praxis schwer festzustellen sein wird, welche Behörde als erste von einem Vorfall Kenntnis erlangt hat.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor