CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
PAOLO MENGOZZI
prezentate la 28 februarie 2008 [1]

1. Prin prezenta trimitere preliminară, instanța *a quo* solicită, în esență, Curții să stabilească dacă, în temeiul trimiterii pe care o face Regulamentul nr. 615/98 [2] la Directiva 91/628/CEE [3], în cazul transportului de animale cu feriboturi cu punte ruliu (denumite în continuare „feriboturi") având ca destinație un stat terț sunt aplicabile prin analogie dispozițiile exprese ale punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la directiva menționată, aplicabile transportului de animale cu nave prin care se face legătura între două puncte geografice din Comunitate și cum trebuie interpretată această dispoziție, în special în ceea ce privește necesitatea sau lipsa necesității de a prevedea o pauză după 14 ore de transport maritim. În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, se solicită în plus Curții să precizeze dacă, în temeiul punctului 48 punctul 7 litera (a) din anexa la directivă, după transportul maritim poate începe un transport ulterior pe șosea de 29 de ore, fără a fi necesar să se prevadă descărcarea prealabilă și odihna animalelor pentru cel puțin 24 de ore. În sfârșit, instanța națională se întreabă cu privire la modul de completare a planului de drum prevăzut la articolul 5 A punctul 2 litera (d) din directivă și, în special, dacă este suficientă în acest scop o mențiune înscrisă anterior la mașina de scris privind îngrijirile care trebuie să se acorde animalelor la bordul feribotului.

I — Cadrul juridic

2. Articolul 13 alineatul (9) al doilea paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 805/68 al Consiliului din 27 iunie 1968 privind organizarea comună a piețelor în sectorul cărnii de vită și mânzat [4], astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 2634/97 [5], prevede că plata restituirii la exportul de animale vii este condiționată de respectarea legislației comunitare cu privire la bunăstarea animalelor și în special cu privire la protecția animalelor în cursul transportului. Articolul 33 alineatul (9) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1254/1999 al Consiliului din 17 mai 1999 privind organizarea comună a pieței în sectorul cărnii de vită și mânzat [6], care înlocuiește Regulamentul nr. 805/68 începând cu 1 ianuarie 2000, reproduce textual

1 — Limba originală: italiana.

2 — Regulamentul (CE) nr. 615/98 al Comisiei din 18 martie 1998 de stabilire a normelor specifice de aplicare a sistemului restituirilor la export în ceea ce privește bunăstarea animalelor vii din specia bovină în cursul transportului (JO L 82, p. 19).

3 — Directiva 91/628/CEE a Consiliului din 19 noiembrie 1991 privind protecția animalelor în cursul transportului și de modificare a Directivelor 90/425/CEE și 91/496/CEE (JO L 340, p. 17, Ediție specială, 03/vol. 10, p. 182), astfel cum a fost modificată prin Directiva 95/29/CE a Consiliului din 29 iunie 1995 (JO L 148, p. 52, Ediție specială, 03/vol. 17, p. 120). Această directivă a fost abrogată prin Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe și de modificare a Directivelor 64/432/CEE și 93/119/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1255/97 (JO 2005, L 3, p. 1, Ediție specială, 03/vol. 62, p. 3). Articolul 33 din acest regulament prevede însă abrogarea acesteia numai începând cu 5 ianuarie 2007.

4 — JO L 148, p. 24.

5 — Regulamentul (CE) nr. 2634/97 al Consiliului din 18 decembrie 1997 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 805/68 privind organizarea comună a piețelor în sectorul cărnii de vită și mânzat (JO L 356, p. 13).

6 — JO L 160, p. 21, Ediție specială, 03/vol. 28, p. 80.

dispozițiile articolului 13 alineatul (9) al doilea paragraf menționat anterior.

3. Normele de aplicare a Regulamentului nr. 805/68 au fost prevăzute prin Regulamentul nr. 615/98.

4. Articolul 1 din acest din urmă regulament prevede că plata restituirilor la exportul de animale vii din specia bovină este condiționată în special de respectarea dispozițiilor Directivei 91/628 în cursul transportului animalelor și până la prima lor descărcare în țara terță de destinație finală.

5. Potrivit articolului 2 din Regulamentul nr. 615/98, trebuie să fie efectuat un control al animalelor la ieșirea de pe teritoriul Comunității. Alineatul (3) al acestui articol prevede ca un medic veterinar oficial, delegat al autorității competente a statului de pe teritoriul căruia ies animalele, să verifice și să certifice: a) că animalele sunt apte pentru călătoria prevăzută, în conformitate cu dispozițiile Directivei 91/628, b) că mijlocul de transport prin intermediul căruia animalele vor părăsi teritoriul vamal al Comunității este conform cu dispozițiile respectivei directive și c) că au fost luate măsuri pentru a îngriji animalele pe durata călătoriei în conformitate cu dispozițiile aceleiași directive.

6. Directiva 91/628 stabilește criteriile pe care statele membre trebuie să le aplice pentru protecția animalelor în cursul transportului.

7. Trebuie amintit că, în sensul directivei, prin „transport" se înțelege orice deplasare a animalelor, efectuată cu un mijloc de transport care include încărcarea și descărcarea animalelor, iar prin „durată de odihnă" o perioadă continuă, în cursul călătoriei, în timpul căreia animalele nu sunt deplasate cu un mijloc de transport.

8. În temeiul articolului 5 A punctul 2 litera (d) din Directiva 91/628, statele membre veghează că transportatorul se asigură că în planul de drum original menționat la litera (b) a aceluiași articol se menționează orele și locurile în care animalele transportate au fost alimentate și adăpate în timpul călătoriei și că personalul care efectuează transportul asigură operarea acestor mențiuni în planul de drum.

9. Capitolul VII (punctul 48) din anexa la această directivă menționează intervalele de adăpare și de hrănire, precum și duratele de călătorie și de odihnă care trebuie respectate în cursul transportului animalelor vii. În temeiul punctului 48 punctul 2, durata călătoriei nu trebuie să depășească, în principiu, 8 ore, cu excepția cazului în care mijlocul de transport îndeplinește condițiile prevăzute la punctul 3. În cazul transportului animalelor vii din specia bovină, punctul 48 punctul 4 litera (d) și punctul 48 punctul 5 din capitolul menționat stabilesc o regulă (denumită „de 29 de ore"), conform căreia animalele trebuie să beneficieze, după 14 ore de transport,

de un timp de odihnă de cel puțin o oră în decursul căruia trebuie adăpate și, dacă este nevoie, hrănite, după care pot fi din nou transportate timp de încă 14 ore, urmând să fie din nou descărcate, hrănite și adăpate și să beneficieze de un timp de odihnă de cel puțin 24 de ore [7].

10. Punctul 48 punctul 7 din anexa la directivă prevede în ceea ce privește transportul maritim următoarele:

„(a) Animalele nu trebuie transportate pe cale maritimă în cazul în care durata maximă a călătoriei depășește durata prevăzută la punctul 2, decât cu condiția să se respecte condițiile prevăzute la punctele 3 și 4, cu excepția celor referitoare la duratele călătoriei și la perioadele de odihnă.

(b) În cazul transportului maritim prin care se face legătura în mod regulat și direct între două puncte geografice din Comunitate, prin intermediul vehiculelor încărcate pe nave fără descărcarea animalelor, trebuie prevăzută o durată de odihnă de 12 ore pentru animale după debarcarea în portul de destinație sau în apropierea acestuia, cu excepția cazului în care durata transportului maritim permite integrarea călătoriei în schema generală de la punctele 2-4.”

7 — În realitate, „regula de 29 de ore” reprezintă o interpretare imprecisă a punctului 48 punctul 4 litera (d) care prevede, în cadrul unui transport cu o durată maximă de 28 de ore, necesitatea unei perioade de odihnă de cel puțin o oră. Rezultă că respectiva regulă de 29 de ore nu definește durata maximă a transportului, ci durata minimă a călătoriei.

II — Situația de fapt, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

11. La 23 octombrie 2002, Schwaninger Martin, Viehhandel — Viehexport (denumit în continuare „Schwaninger Martin”) a declarat la Zollamt Salzburg, Erstattungen (biroul vamal din Salzburg/Restituiri) exportul a 33 de bovine către Albania și, în acest temei, a solicitat acordarea unei restituiri la export. Din decizia de trimitere rezultă că animalele în cauză au fost transportate inițial pe șosea, timp de 14 ore, din Austria până la Trieste (Italia), unde au fost descărcate și lăsate să se odihnească pentru 24 de ore, pentru a urma apoi călătoria cu destinația Albania la bordul unor camioane încărcate pe un feribot cu punte ruliu. Transportul pe mare până la Durres (Albania) a durat 41 de ore și jumătate și a fost urmat imediat de un transport pe șosea de 4 ore și jumătate până la Lushnja (Albania), locul destinației finale unde animalele au fost descărcate după o lungă perioadă de călătorie cu durata totală de 46 de ore.

12. Biroul vamal din Salzburg a respins cererea de restituire la export formulată de Schwaninger Martin întrucât a considerat că acesta ar fi efectuat transportul în cauză cu încălcarea reglementării comunitare în materia protecției animalelor, în special a dispozițiilor Directivei 91/628 referitoare la intervalele de adăpare și de hrănire a animalelor în cursul transporturilor maritime. Astfel, acesta a constatat că pe planul de drum prezentat de reclamant nu erau menționate intervalele de timp scurse între operațiunile de hrănire și de adăpare a animalelor efectuate în timpul transportului maritim și nu era indicată nici persoana

însărcinată cu aceste operațiuni, împrejurări din care a dedus că animalele transportate nu fuseseră nici hrănite, nici adăpate timp de 46 de ore. În plus, a considerat ca lipsită de pertinență în această privință o declarație sub jurământ a conducătorului, făcută ulterior și care cuprindea informații cu privire la orarele de efectuare a adăpării și a hrănirii în timpul transportului la bordul feribotului.

13. Împotriva măsurii de respingere a biroului vamal din Salzburg Schwaninger Martin a introdus o acțiune la Unabhängiger Finanzsenat (cameră fiscală independentă), care, având îndoieli cu privire la interpretarea legislației comunitare pertinente, a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 1 din Regulamentul […] nr. 615/98 […] trebuie interpretat în sensul că punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628 […] trebuie aplicat prin analogie în situația unui transport maritim care leagă în mod regulat și direct un punct geografic al Comunității și un punct geografic situat într-o țară terță, prin intermediul unor vehicule încărcate pe ambarcațiuni fără descărcarea animalelor?

2) În ipoteza în care răspunsul la prima întrebare este afirmativ, punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628 […] trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui transport de bovine, durata călătoriei pe cale maritimă nu este conformă cu norma prevăzută la punctul 4 litera (d) dacă animalele nu beneficiază de un timp de odihnă de minimum o oră după o durată a transportului de 14 ore?

3) În cazul în care răspunsul la prima întrebare este negativ, dispoziția care ar fi în aceste condiții aplicabilă, […] punctul 48 punctul 7 litera (a) din anexa la Directiva 91/628, trebuie interpretată în sensul că, în ipoteza unui transport maritim care leagă în mod regulat și direct un punct geografic al Comunității și un punct geografic situat într-o țară terță, prin intermediul unor vehicule încărcate pe ambarcațiuni fără descărcarea animalelor, durata transportului nu are relevanță în cazul în care animalele sunt adăpate și hrănite în mod regulat și că, într-o împrejurare similară, un nou interval de transport pe șosea de 29 de ore începe imediat după ce camionul a fost debarcat în portul de destinație?

4) Dacă răspunsul la a treia întrebare este afirmativ, articolul 5 A punctul 2 litera (d) (ii) prima liniuță din Directiva 91/628 trebuie interpretat în sensul că personalul însărcinat cu transportul trebuie să indice în planul de drum la ce moment au fost hrănite și adăpate animalele transportate în cursul etapei maritime a transportului și că o mențiune, înscrisă anterior la mașina de scris, potrivit căreia «[animalele] sunt hrănite și adăpate seara, dimineața, la prânz,

seara, dimineața în timpul traversării» nu respectă condițiile prevăzute de Directiva 91/628, ceea ce echivalează în drept cu consecința că lipsa menționării îngrijirilor acordate [animalelor] determină pierderea dreptului la restituirea la export în măsura în care dovada necesară nu poate fi administrată altfel?"

14. În temeiul articolului 23 din Statutul Curții de Justiție, au fost depuse observații scrise de către Schwaninger Martin, de către guvernele belgian și austriac și de către Comisie. În ședință au fost reprezentați Schwaninger Martin, guvernul elen și Comisia.

III — Analiza juridică

A — *Cu privire la prima întrebare preliminară*

15. Prin intermediul primei întrebări, instanța *a quo* solicită Curții, în esență, să stabilească aplicabilitatea trimiterii pe care Regulamentul nr. 615/98 o face la Directiva 91/628 și în special dacă în temeiul acestei trimiteri, în cazul unui transport pe un feribot având ca destinație o țară terță, trebuie aplicate prin analogie dispozițiile exprese prevăzute la punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la directivă privind transportul la bordul unor nave prin care se face legătura în mod regulat între două puncte geografice din Comunitate.

16. Înainte de a trece la analiza acestei întrebări, considerăm oportună reamintirea pe scurt, cu câteva precizări, a contextului legislativ în care se încadrează această primă întrebare.

17. Înainte de toate, trebuie amintit că articolul 1 din Regulamentul nr. 615/98 condiționează acordarea restituirilor la export de respectarea, în cursul transportului animalelor până la prima lor descărcare în țara terță de destinație finală, a reglementării comunitare în materia protecției animalelor, în special a dispozițiilor Directivei 91/628, dintre care trebuie menționate dispozițiile cuprinse în capitolul VII din anexa la directiva menționată, privind durata maximă și duratele de odihnă care trebuie respectate în cursul transportului.

18. În general, bovinele pot fi transportate timp de 8 ore, cu excepția cazului în care mijlocul de transport îndeplinește anumite condiții în scopul garantării bunăstării animalelor transportate – punctul 48 punctul 3 din anexa la directivă – caz în care călătoria se poate prelungi la 29 de ore, întrerupte de o pauză de cel puțin o oră în timpul căreia animalele trebuie să fie hrănite și adăpate.

19. În cazul transportului maritim, punctul 48 punctul 7 litera (a) din anexa la directivă stabilește la 8 ore durata maximă a călătoriei, cu excepția cazului în care mijlocul de transport respectă condițiile prevăzute la punctul 48 punctul 3, caz în care nu mai este necesară respectarea condițiilor referitoare la durata călătoriei și la duratele de odihnă. Însă, în cazul în care transportul maritim intracomunitar este efectuat cu feriboturi, litera (b) a punctului 7 menționat mai sus impune o pauză de 12 ore în portul de sosire dacă durata călătoriei depășește limitele prevăzute la punctul 2 și la punctul 4 litera (d) (8 ore de călătorie sau 28 de ore de transport).

20. În aceste condiții, instanța de trimitere solicită Curții să stabilească care dintre cele două situații prevăzute la punctul 48 punctul 7 literele (a) și (b) din anexa la Directiva 91/628 se aplică unui transport care, precum în speță, este efectuat prin intermediul unor camioane încărcate la bordul unei nave care leagă un punct geografic din Comunitate cu o țară terță. Astfel, instanța *a quo*, deși a subliniat că în temeiul formulării literale a punctului 7 litera (b) ar trebui să se excludă aplicabilitatea dispoziției menționate altor transporturi decât transporturile comunitare, consideră totuși că domeniul de aplicare al articolului în cauză se poate extinde în temeiul trimiterii făcute de Regulamentul nr. 615/98 la Directiva 91/628, care impune respectarea prevederilor acesteia în cursul transportului animalelor și până la prima descărcare a acestora în țara terță de destinație finală.

21. În opinia noastră, o astfel de interpretare nu poate fi admisă pentru mai multe motive.

22. În primul rând, astfel cum observă Comisia, în plus față de formularea clară a punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628, care determină excluderea din domeniul său de aplicare a transporturilor cu feriboturi efectuate în afara spațiului comunitar, se adaugă faptul că, deși este adevărat că articolul 1 din Regulamentul nr. 615/98 extinde, în scopul acordării de restituiri la export, respectarea dispozițiilor Directivei 91/628 în diferitele etape ale transportului de animale „până la prima lor descărcare în țara terță de destinație finală”, nu este mai puțin adevărat că regulamentul menționat nu conține nicio dispoziție specifică cu privire la modalitățile potrivit cărora dispozițiile directivei, chiar dacă se referă în mod explicit la transporturile intracomunitare, ar trebui să se aplice de asemenea, în cadrul regulamentului menționat, transporturilor efectuate către țări terțe.

23. În această privință, trebuie subliniat că, deși aplicarea în mod similar a dispozițiilor punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628 transporturilor extracomunitare ar trebui să contribuie la atingerea obiectivului specific al protecției animalelor prevăzut de Regulamentul nr. 615/98, asigurând un nivel egal de protecție atât în transporturile comunitare, cât și în cele extracomunitare, o astfel de extindere a domeniului ar implica totuși o cooperare din partea țărilor terțe care ar trebui să garanteze în porturile lor de destinație prezența infrastructurilor și a condițiilor de igienă impuse de legislația comunitară pentru protecția bunăstării animalelor. Un astfel de rezultat este incompatibil cu respectarea principiului egalității suverane a statelor, care se află la baza relațiilor internaționale.

24. Rezultă că extinderea prin analogie propusă de instanța *a quo* este exclusă din cauza cerinței de a respecta principiile de drept internațional și, în special, a imposibilității juridice de a impune aplicarea de norme comunitare în afara „teritoriului comunitar” [8]. Nu se poate considera că legiuitorul comunitar, impunând respectarea dispozițiilor Directivei 91/628 în scopul restituirilor la export prin intermediul trimiterii la această directivă în cadrul articolului 1 din Regulamentul nr. 615/98, a înțeles să nu respecte principiile și imposibilitatea menționate.

25. Așadar, interpretarea articolului 1 din Regulamentul nr. 615/98 coroborat cu punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628 propusă de instanța națională trebuie să fie înlăturată întrucât este contrară celor prezentate la punctul anterior.

26. În plus, nu rezultă a fi necesară o extindere prin analogie a regimului specific prevăzut la punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628, având în vedere și faptul că nu există nicio lacună de acoperit în regimul în cauză în ceea ce privește ipoteza transportului cu feribotul având ca destinație o țară terță. Astfel, în acest caz, vor fi aplicabile dispozițiile generale pentru transportul de tip maritim ale literei (a) a dispoziției menționate mai sus. Într-adevăr, transportul cu camioane îmbarcate pe o navă, deși prezintă particularități, rămâne clasificabil ca transport maritim și acest fapt este confirmat atât de împrejurarea că pentru transportul efectuat prin intermediul feriboturilor aceeași literă (b) vorbește despre „transport maritim”, cât și, mai ales, de faptul că, la punctul 26 din capitolul I din anexa la directiva în cauză, legiuitorul, reglementând mijloacele de transport, a inclus astfel de tipuri de nave printre mijloacele de transport *maritime* [9] , iar la litera (b) a prevăzut expres, pentru acest tip de transport, că: „(i) compartimentele cu animale trebuie bine fixate pe vehicul; vehiculul și compartimentul cu animale trebuie să fie dotate cu legături adecvate care să asigure o fixare solidă de vapor. Pe un pod de transbordare acoperit, trebuie să fie menținută o ventilație corespunzătoare, în funcție de numărul vehiculelor transportate. În cazul în care acest lucru este posibil, vehiculul pentru transportul animalelor trebuie plasat în apropierea unei surse de aer proaspăt; (ii) compartimentul cu animale trebuie prevăzut cu un număr suficient de deschizături sau de alte mijloace care să asigure o ventilație suficientă, ținând seama de faptul că debitul de aer este limitat în spațiul închis din buncărul pentru vehicule de pe vapor. Spațiul liber din interiorul compartimentului pentru animale, la fiecare nivel al său, trebuie să fie suficient pentru a permite o ventilare adecvată deasupra animalelor, atunci când ele se află în mod natural în poziție ridicată; (iii) în fiecare parte a compartimentului cu animale trebuie prevăzut un acces direct, astfel încât animalele să poată fi, după caz, îngrijite, hrănite și adăpate pe durata călătoriei” (condiții care, având în vedere decizia de trimitere, se poate presupune că, în cazul din speță, au fost respectate întrucât, la pagina 15 din textul original al acesteia, decizia de trimitere atestă că vehiculul în care animalele

8 — A se vedea, în ceea ce privește principiul teritorialității, Hotărârea din 27 septembrie 1988, Ahlström Osakeyhtiö/Comisia (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 și 125/85-129/85, Rec., p. 5193, punctul 18). A se vedea de asemenea Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation (C-286/90, Rec., p. I-6019).

9 — A se vedea de asemenea, în acest sens, Comunicarea Comisiei AGRI H4/MR D (2003) 18791 din 22 iulie 2003.

au fost încărcate îndeplinea „condițiile suplimentare” prevăzute la punctul 48 punctul 3 din anexa la Directiva 91/628).

27. Faptul că reglementarea nu prezintă nicio lacună susține, în plus, soluția propusă de noi, întrucât existența însăși a unei reglementări aplicabile unei ipoteze precum cea din speță garantează îndeplinirea obiectivului de protecție a animalelor transportate și evită, așadar, compromiterea, contrar celor susținute de guvernul belgian, a efectului util al trimiterii la respectarea prevederilor Directivei 91/628 făcute de articolul 1 din Regulamentul nr. 615/98 [10].

28. În temeiul considerațiilor expuse până în prezent, propunem Curții să răspundă la prima dintre întrebările adresate de instanța *a quo* în sensul că transporturilor de animale cu feriboturi cu punte ruliu având ca destinație țări terțe nu li se pot aplica prin analogie dispozițiile prevăzute expres la punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628 care privesc numai transporturile cu feriboturi prin care se face legătura în mod regulat între două puncte geografice din Comunitate.

10 — În ceea ce privește necesitatea de a interpreta dispozițiile comunitare astfel încât să se protejeze efectul util, a se vedea în special Hotărârea din 24 februarie 2000, Comisia/Franța (C-434/97, Rec., p. I-1129, punctul 21), și Hotărârea din 4 octombrie 2001, Italia/Comisia (C-403/99, Rec., p. I-6883, punctul 28).

B — *Cu privire la a doua întrebare*

29. În temeiul soluției propuse mai sus la prima întrebare, nu ar trebui să se răspundă la a doua dintre întrebările adresate Curții, prin care instanța națională solicită să se specifice normele de aplicare a punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la directivă unui transport maritim cu feribotul cu punte ruliu cu destinație extracomunitară.

30. Cu toate acestea, vom proceda la o analiză a acestei întrebări pentru ipoteza în care Curtea va considera aplicabil punctul 48 punctul 7 litera (b) menționat mai sus transporturilor maritime extracomunitare efectuate prin intermediul unor feriboturi.

31. În special, instanța națională solicită să se stabilească dacă, în temeiul punctului 48 punctul 7 litera (b) și a punctului 48 punctul 4 litera (d), la care acesta face trimitere, într-o traversare de 29 de ore cu feribotul cu punte ruliu trebuie respectată o pauză de o oră după primele 14 ore de călătorie.

32. Considerăm că trebuie să se răspundă în mod negativ la această întrebare.

33. Într-adevăr, în afară de dificultățile practice pe care un feribot le-ar întâlni dacă ar trebui să acosteze într-un port sau în apropierea acestuia, pentru ca animalele să beneficieze de o durată de odihnă, în interpretarea reglementării în cauză trebuie să se țină seama de obiectivele pe care aceasta le stabilește și în special de funcția principală a duratei de odihnă de cel puțin o oră prevăzută la punctul 48 punctul 4 din anexa la directivă, la care face trimitere punctul 48 punctul 7 din același capitol și, în consecință, de lipsa unei necesități efective a unei durate de odihnă de acest tip în cadrul unui transport maritim cu un feribot.

34. Într-adevăr, trebuie amintit că scopul pauzei de cel puțin o oră în cauză este să permită transportatorului să efectueze îngrijirile necesare animalelor, în ceea ce privește igiena, hrănirea și adăparea. În aceste condiții, deși este evident că pentru a efectua astfel de operațiuni, în ipoteza unui transport pe șosea, este necesară oprirea vehiculului, acest lucru nu este valabil în ceea ce privește transportul pe feribot, pentru care, astfel cum s-a indicat la punctul 26 de mai sus, animalele pot și trebuie să fie hrănite, adăpate, inclusiv în cursul etapei de transport. În plus, în cazul transportului pe feribot se poate imagina că, chiar dacă sunt la bordul unui camion, animalele nu suportă ciocniri și zguduituri specifice transportului pe șosea și călătoresc, așadar, inclusiv în această privință, în condiții mai bune, astfel încât durata de odihnă de o oră despre care se discută devine superfluă.

35. În situația în care nu este împărtășită soluția de mai sus oferită la prima întrebare, propunem Curții să răspundă la a doua întrebare în sensul că durata de odihnă de cel puțin o oră după 14 ore de călătorie nu se aplică animalelor care sunt transportate într-un camion încărcat pe un feribot care respectă condițiile prevăzute în capitolul I punctul 26 litera (b) din anexa la Directiva 91/628.

C — *Cu privire la a treia întrebare*

36. Calificarea acordată la punctul 26 de mai sus transportului în cauză ca transport maritim implică faptul că, în lipsa unor dispoziții prevăzute în mod expres pentru acest tip de transport, acestuia îi sunt aplicabile dispozițiile generale privind transportul maritim cuprinse în anexa la Directiva 91/628.

37. Prin urmare, este important înainte de toate să se clarifice dacă în cazul din speță ar fi trebuit să fie aplicabil punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628, potrivit căruia „[î]n cazul transportului maritim prin care se face legătura în mod regulat și direct între două puncte geografice din Comunitate, prin intermediul vehiculelor încărcate pe nave fără descărcarea animalelor, trebuie prevăzută o durată de odihnă de 12 ore pentru animale după debarcarea în portul de destinație sau în apropierea acestuia, cu excepția cazului în care durata transportului maritim permite integrarea călătoriei în schema generală de la punctele 2-4”.

38. Din dosarul cauzei nu rezultă în niciun mod că durata călătoriei maritime nu a fost inclusă în planul de drum pentru care, potrivit celei de a doua liniuțe a articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628, personalul care efectuează transportul trebuie să asigure „vizarea […], după control, […] de către autoritatea competentă de la punctul de frontieră autorizat sau de la punctul de ieșire desemnat de un stat membru după ce animalele au fost controlate în mod adecvat cu privire la capacitatea de a suporta călătoria de către autoritatea veterinară competentă”.

39. Așadar, se poate în mod rezonabil considera că în cazul din speță nu este aplicabil punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628, ci numai punctul 48 punctul 7 litera (a), potrivit căruia „[a]nimalele nu trebuie transportate pe cale maritimă în cazul în care durata maximă a călătoriei depășește” 8 ore, „decât cu condiția să se respecte condițiile prevăzute la punctele 3 și 4, cu excepția celor referitoare la duratele călătoriei și la perioadele de odihnă”.

40. În situația unui transport efectuat cu feribotul între un port al unui stat membru și cel al unei țări terțe, aplicarea punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la directivă, cel puțin în temeiul unei interpretări întemeiate pe modul de redactare a acesteia și pe precizările de la punctul 26 de mai sus, nu poate să nu implice excluderea unei durate de odihnă de 12 ore după sosirea animalelor transportate pe un feribot în portul de destinație și posibilitatea de a începe imediat o nouă perioadă de transport, pe șosea, de 28 de ore [11] în condițiile în care sunt îndeplinite trei împrejurări: în primul rând, transportul maritim efectuat prin intermediul feribotului să facă parte din planul general de călătorie cuprins în planul de drum amintit, în continuare, feribotul, astfel cum este atestat în cazul din speță, la pagina 15 din textul original al deciziei de trimitere, să îndeplinească condițiile prevăzute la punctul 48 punctul 3 și, în sfârșit, să fie luate toate măsurile expres prevăzute în capitolul I punctul 26 litera (b) (i), (ii) și (iii) din anexa la Directiva 91/628, reluate la punctul 26 de mai sus (acest din urmă element, astfel cum s-a menționat, nu poate fi exclus, având în vedere că feribotul îndeplinește condițiile prevăzute la punctul 48 punctul 3 menționat).

41. Excluderea concretă a necesității duratei de odihnă menționate va fi posibilă în temeiul unei astfel de abordări interpretative în cazul în care se pot întruni, în plus față de elementul deja atestat de decizia de trimitere, celelalte două elemente menționate la punctul precedent.

42. Cu toate acestea, decizia de trimitere exprimă îndoieli cu privire la posibilitatea de a urma o astfel de abordare în speță, deși aceasta privește transportul de animale într-o țară terță, un traseu cu feribotul care a durat 41 de ore, urmat de un transport pe cale

11 — În mod contrar, în situația în care transportul efectuat cu feribotul face legătura între porturi din două state membre, nu este posibilă excluderea *a priori* a duratei de odihnă de 12 ore întrucât, chiar dacă această durată de odihnă necesită o cooperare cu autoritățile portului de sosire, această cooperare, care nu este obligatorie pentru autoritățile țărilor terțe, este obligatorie pentru autoritățile statelor membre. Din acest motiv, dacă transportul maritim cu acest mijloc depășește durata prevăzută la punctul 48 punctul 7 litera (b), bovinele, sosind în portul situat într-un stat membru, vor trebui să beneficieze de această durată de odihnă. Dimpotrivă, atunci când durata transportului nu depășește durata menționată, în principiu, bovinele nu vor trebui să beneficieze de aceasta și transportul va putea să fie reluat imediat.

terestră de circa 5 ore, ceea ce determină o durată totală a călătoriei de 46 de ore.

43. Potrivit instanței de trimitere, nesiguranța sa decurge din faptul că soluția care poate rezulta dintr-o lectură literală a dispozițiilor în cauză ar implica faptul că un transport de animale cu feribotul între un port din Comunitate și un port al unei țări terțe nu ar beneficia de nicio limită de natură temporală, chiar dacă ar avea o durată mult mai mare de 46 de ore și s-ar prelungi pentru mai multe zile: acest rezultat nu ar fi conform finalității de protecție a animalelor, proprie reglementării în cauză.

44. În aceste condiții, trebuie să se țină seama de această nesiguranță de natură teleologică. În acest scop, trebuie acordată o atenție deosebită: a) respingerii de către instanța de trimitere a argumentării care ar fi fost susținută de Finanzgericht Hamburg într-o hotărâre pronunțată la 2 februarie 2006, care ar fi urmat această abordare, și b) tezei menționate mai sus, potrivit căreia în cazul unui transport între un punct geografic din Comunitate și un punct geografic situat într-o țară terță, un transport precum cel în cauză ar putea în teorie să fie exclus de la orice restricție de durată.

45. În ceea ce privește argumentația contestată de instanța de trimitere, aceasta ar consta în a se considera că „etapa transportului animalelor pe feribot [ar trebui] fără niciun dubiu să se impute din durata de odihnă” [12]. Un astfel de argument, potrivit instanței de trimitere, nu ar putea fi susținut, dat fiind că articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Directiva 91/628 definește „durata de odihnă” ca fiind „o perioadă continuă, în cursul călătoriei, în timpul căreia animalele nu sunt deplasate cu un mijloc de transport”.

46. Acest motiv nu poate fi decisiv întrucât, în condițiile în care Finanzgericht Hamburg a calificat drept „durată de odihnă” perioada de transport a animalelor cu vehicule încărcate pe feribot, se poate considera că a calificat ca atare inclusiv perioada transportului de animale încărcate direct pe nave expres destinate pentru transportul acestora (această din urmă perioadă, cu siguranță, nu se poate calcula în durata unui transport care se desfășoară mai întâi pe mare și apoi pe uscat). Așadar, trebuie să se rețină că, dacă a folosit expresia în cauză, prin aceasta a înțeles să afirme că perioada primului tip de transport, asemenea calificării pe care ar fi adoptat-o în ceea ce privește timpul petrecut la bordul celui de al doilea tip de transport, trebuie să fie considerată, din punctul de vedere al importanței sale, *asimilabilă* unei durate de odihnă. De altfel, este ceea ce a făcut Comisia în observațiile prezentate Curții, afirmând că transportul de vehicule încărcate pe feriboturi nu poate fi considerat nici transport, nici durată de odihnă în sensul definițiilor Directivei 91/628.

12 — Ajungând la această concluzie – se precizează în decizia de trimitere – Finanzgericht Hamburg s-a opus Verwaltungsgerichtshof din Viena, care, prin Hotărârea din 30 iunie 2005, a afirmat că o excepție de la regula timpului de odihnă de 12 ore ar putea fi avută în vedere doar dacă transportul pe un feribot nu a depășit 14 ore.

47. În ceea ce privește teza potrivit căreia, în cazul transportului între un punct geografic din Comunitate și un punct geografic situat într-o țară terță, un transport precum cel în cauză ar putea în teorie să fie exclus de la orice restricție de durată, aceasta este imediat afectată prin faptul că instanța de trimitere însăși, contrazicându-se, solicită Curții să stabilească dacă, în cazul în care durata transportului cu vehicule încărcate pe nave feribot ar fi fără relevanță, un nou interval de transport pe șosea de 28 de ore începe imediat după ce camionul a fost debarcat într-un port situat într-o țară terță (ceea ce semnifică în mod evident admiterea existenței unei restricții privind durata transportului, inclusiv atunci când acesta se desfășoară pe cale terestră într-o țară terță).

48. Dar la această primă insuficiență a tezei în cauză se adaugă un element mai decisiv: chiar dacă directiva nu dispune nimic cu privire la transportul care trebuie să se desfășoare pe șosea pe teritoriul unei țări terțe, spiritul general al sistemului face să se considere că durata minimă de 29 de ore de călătorie trebuie să își găsească aplicare inclusiv în legătură cu acest transport. Dacă nu ar fi astfel, s-ar aduce atingere obiectivului general al reglementării în cauză, care constă în asigurarea bunăstării animalelor.

49. Din aceasta rezultă că, neutralizând perioada transportului animalelor desfășurat pe vehicule încărcate pe un feribot atunci când sunt întrunite condițiile indicate la punctele 39-41 de mai sus, nu există niciun risc ca transportul acestor animale, atunci când se prelungește imediat pe cale terestră, să se poată prelungi în mod neîntrerupt pentru mai multe zile, având în vedere că acest transport ulterior va putea avea loc, fără a fi supus unor condiții, numai pentru 14 ore, impunându-se după această perioadă cel puțin o oră de odihnă.

50. Nu se pot opune celor menționate la punctul precedent considerațiile prezentate la punctele 23 și 24 de mai sus cu privire la dificultatea pe care ar ridica-o o interpretare a punctului 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628, care ar impune unui transportator de animale încărcate într-un vehicul îmbarcat pe un feribot să descarce respectivele animale pentru o durată de odihnă de 12 ore în portul de destinație dintr-o țară terță, dat fiind că aceasta ar implica o cooperare a autorităților din această țară și, în lipsa unei astfel de cooperări, ar fi imposibil să se impună aplicarea de norme comunitare în afara „teritoriului comunitar”.

51. Astfel, odihna de cel puțin o oră prevăzută la punctul 48 punctul 4 litera (d) nu ar necesita nicio cooperare din partea autorităților acestei țări terțe, dat fiind că, astfel cum s-a menționat la punctul 46 de mai sus, articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Directiva 91/628 definește durata de odihnă ca fiind „o perioadă continuă, în cursul călătoriei, în timpul căreia animalele nu sunt deplasate cu un mijloc de transport”. Prin urmare, acordarea unei durate de odihnă animalelor nu implică nicio descărcare.

52. Așadar, propunem ca la a treia întrebare Curtea să răspundă precizând că, în

cazul unui transport maritim care leagă în mod regulat și direct un punct geografic din Comunitate și un punct geografic situat într-o țară terță prin intermediul unui vehicul încărcat pe un feribot, fără descărcarea animalelor, durata acestui transport trebuie să fie considerată nerelevantă, cu condiția ca animalele să fi fost adăpate și hrănite în mod regulat, astfel încât, dacă această condiție este îndeplinită, un nou interval de transport pe șosea de 28 de ore poate începe imediat după ce camionul a fost debarcat în portul de destinație.

D — *Cu privire la a patra întrebare*

53. Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească, pe de o parte, „dacă articolul 5 A punctul 2 litera (d) (ii) prima liniuță din Directiva 91/628 trebuie interpretat în sensul că personalul însărcinat cu transportul trebuie să indice în planul de drum momentul în care au fost hrănite și adăpate animalele în cursul transportului” și, pe de altă parte, dacă „o mențiune, înscrisă anterior la mașina de scris”, potrivit căreia „[animalele] sunt hrănite și adăpate seara, dimineața, la prânz, seara, dimineața în timpul traversării” nu respectă cerințele prevăzute de Directiva 91/628, cu consecința juridică „că lipsa menționării îngrijirilor acordate animalelor determină pierderea dreptului la restituirea la export în măsura în care dovada necesară nu poate fi administrată altfel”.

54. Rezultă în mod evident din ordinea logică a celor două aspecte ale întrebării adresate de instanța de trimitere că obiectul principal al întrebării acesteia este verificarea conformității cu directiva – și nu numai cu dispoziția specifică care face obiectul primului aspect al întrebării – a comportamentului de ansamblu al transportatorului, un comportament de ansamblu care constă nu numai în înscrierea, în loc de program, a unei mențiuni, efectuate anterior cu mașina de scris pe planul de drum, dar și: a) din aplicarea ulterioară pe acesta a unei semnături prin care transportatorul susține că a confirmat, la sfârșitul transportului, că a oferit în mod real animalelor, la fiecare interval de timp prevăzut și în modul prevăzut, îngrijirile menționate în planul de călătorie, și b) de o declarație sub jurământ în același sens care, la pagina 3 din decizia de trimitere, se menționează că a fost făcută de persoana însărcinată cu transportul și că a fost considerată nerelevantă de Zollamt Salzburg, Erstattungen.

55. Pentru a răspunde în mod corespunzător la această întrebare, înțeleasă în modul precizat la punctul precedent, trebuie să se procedeze la o interpretare a articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628, în lumina celei de a doua liniuțe a aceleiași litere (d) (ii) și a literei (f) a aceluiași articol 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din această directivă.

56. Articolul 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628 prevede că transportatorul trebuie să se asigure că personalul care efectuează transportul „menționează în planul de drum orele și locurile în care animalele transportate *au fost* alimentate și adăpate în timpul

călătoriei", iar prima liniuță a literei (d) (i) prevede că planul de drum original „este *completat* [a se citi *«redactat și completat»*] în mod corespunzător de către persoanele autorizate la momentul oportun" [13].

57. Reclamanta din acțiunea principală, în observațiile scrise prezentate Curții, a subliniat distincția pe care dispoziția în cauză o face între „redactare" și „completare", insistând asupra faptului că dispoziția prevede că aceste două formalități – și, prin urmare, și fiecare dintre acestea – trebuie efectuate la „momentul oportun".

58. După ce s-a referit la informațiile deja menționate la punctul 5.2 din decizia de trimitere, și anume că la terminarea transportului, aplicându-și semnătura pe planul de călătorie, transportatorul confirmase că a desfășurat în mod real activitățile de îngrijire a animalelor în fiecare dintre momentele programate anterior, reclamanta din acțiunea principală pretinde că din aceasta rezultă că în timp ce menționarea prealabilă la mașina de scris pe planul de călătorie a momentelor în care animalele trebuiau hrănite și adăpate corespunde redactării impuse, semnarea ulterioară corespunde „completării" necesare. Reclamanta înțelege prin aceasta, în mod evident, că faptul de a completa cu semnătura îndeplinește cerința prevăzută de norma în cauză prin legătura pe care această semnătură o prezintă cu programul de călătorie scris anterior la mașină. Astfel: a) precizarea potrivit căreia operațiunile în cauză trebuiau efectuate „seara, dimineața, la prânz, seara, dimineața", cu repetarea expresiilor „seara, dimineața" pe care le conține putea să fie în mod legitim înțeleasă nu ca o informație generică, ci ca o informație referitoare la momente diverse, care pot fi datate, ale călătoriei care trebuia efectuată concret, care, astfel cum rezultă din dosar, a durat 41 de ore și jumătate și, așadar, a cuprins cu siguranță în plus față de „seara, dimineața, la prânz", inclusiv „seara" și „dimineața", și b) caracterul atât de precis al programului stabilit în planul de călătorie putea să facă să nu fie necesară consemnarea, pas cu pas, a respectării sale și momentul încheierii călătoriei să fie momentul „oportun" pentru completarea cu semnătura finală a atestării care trebuie inclusă în planul de drum. Este evident că reclamanta din acțiunea principală nu invocă în observațiile sale forța probantă pe care ar putea-o avea declarația sub jurământ pe care, potrivit punctului 3 din decizia de trimitere, aceasta a prezentat-o inutil, *ex post*, la Zollamt Salzburg, Erstattungen, întrucât susține teza indicată la anterioarele două puncte.

59. Astfel, modul în care se poate considera că reclamanta din acțiunea principală susține că s-a conformat dispozițiilor articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628 nu corespunde cu siguranță în mod precis prevederii acesteia de la subpunctul (ii), potrivit căreia transportatorul trebuie să se asigure că „personalul care efectuează transportul menționează în planul de drum orele și locurile în care animalele transportate au fost alimentate și adăpate în timpul călătoriei", aceasta întrucât (în afara faptului că într-un transport maritim nu este simplu să se indice „locurile" în care sunt efectuate operațiunile) modalitățile pe care se poate presupune că personalul care efectuează

13 — Sublinierea noastră.

transportul a înțeles să le urmeze nu pot fi considerate de natură să furnizeze ora la care hrănirea și adăparea au avut loc.

60. Dacă totuși, astfel cum s-a indicat mai sus la punctul 55, se coroborează dispozițiile articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628 și ale celei de a doua liniuțe a literei (d) (i) cu cele prevăzute la litera (f) a aceluiași punct 2, din faptul că modalitățile urmate nu corespund exact nu se poate deduce, astfel cum, potrivit deciziei de trimitere (punctul 3), a făcut Zollamt Salzburg, Erstattungen, că animalele nu au fost hrănite și adăpate timp de 46 de ore și că, prin urmare, exportatorul ar pierde dreptul la restituirea la export.

61. Același articol 5 A punctul 2 litera (f) (ii) din Directiva 91/628 în cauză (și de care în mod natural trebuie să se țină seama în cadrul unei interpretări sistematice a punctului 2 considerat în ansamblu) prevede că „transportatorul […] furnizează dovada faptului că au fost luate măsuri pentru hrănirea și adăparea animalelor transportate, în timpul călătoriei, chiar și în cazul modificării planului de drum”.

62. În acest mod, legiuitorul comunitar a comunicat în mod inechivoc că nu înțelege să acorde o valoare absolută modului în care, potrivit articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628, trebuie să se demonstreze că hrănirea și adăparea au fost efectuate în mod regulat. Aceasta este proba concretă a îndeplinirii necesității privind „hrănirea și adăparea animalelor transportate, în timpul călătoriei”, care, în sensul legiuitorului comunitar, reprezintă elementul esențial pe care transportatorul trebuie să îl furnizeze.

63. De altfel, dacă s-ar atribui nerespectării punctuale a articolului 5 A punctul 2 litera (d) (ii) din Directiva 91/628 valoarea absolută pe care i-o atribuie Zollamt Salzburg, Erstattungen, s-ar contraveni concluziilor care rezultă din abordarea, care valorifică toate elementele de fapt referitoare la cazul din speță, inclusiv cele furnizate de exportator, preconizată de Curtea de Justiție în hotărârea pe care a pronunțat-o în cauzele Viamex Agrar Handel și ZVK [14], cu privire la logica și aplicarea trimiterii pe care articolul 1 și articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 615/98 o fac la Directiva 91/628.

64. În cauzele care au determinat pronunțarea hotărârilor menționate fusese ridicată problema validității trimiterii menționate, pentru pretinsa încălcare a principiului securității juridice și al proporționalității, pentru motivul că ambele dispoziții a) condiționează plata restituirilor la exportul de animale vii din specia bovină de respectarea, în cursul transportului animalelor până la prima lor descărcare în țara terță de destinație finală, a dispozițiilor directivei menționate și b) au fost înțelese ca excluzând restituirile menționate, inclusiv în cazul încălcării numai a uneia dintre dispozițiile respective.

14 — Hotărârea din 17 ianuarie 2008 (C-37/06 și C-58/06, Rep., p. I-69).

65. Curtea a răspuns la întrebările care i-au fost adresate observând, înainte de toate, că „trimiterea generală, efectuată de Regulamentul nr. 615/98 la Directiva 91/628, are drept obiectiv să garanteze [...] respectarea dispozițiilor pertinente din directiva menționată în domeniul bunăstării animalelor vii și în special al protecției animalelor în cursul transportului” [15]: a dedus din aceasta imposibilitatea de a declara invalidă trimiterea în cauză întrucât aceasta nu poate fi interpretată ca privind totalitatea dispozițiilor Directivei 91/628 și în special pe acelea care nu au legătură cu obiectivul principal urmărit de această directivă [16]. Ulterior, amintind importanța atribuită în mod tradițional principiului proporționalității, ca principiu în temeiul căruia „atunci când este posibilă alegerea între mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate” [17], a afirmat că acest principiu trebuie să fie respectat de autoritățile naționale competente în cadrul aplicării dispozițiilor Regulamentului nr. 615/98 [18].

66. Abordarea pe care Curtea o recomandă instanțelor naționale pentru interpretarea și aplicarea dispozițiilor care leagă regimul restituirilor de cel al protecției sănătății animalelor bovine în cursul transportului lor este evidentă. Aceasta se inspiră din următoarele două criterii:

1) interpretarea dispozițiilor directivei destinate să se completeze reciproc și să se integreze în corpul de norme care constituie actul în care sunt cuprinse, atribuind fiecăreia dintre acestea și trimiterii la acestea efectuate de Regulamentul nr. 615/98 o importanță diferită în funcție de faptul dacă obiectivul direct al acesteia este acela de a asigura îndeplinirea obiectivului principal al directivei sau dacă, în raport cu acesta, are numai o funcție instrumentală și

2) aplicarea dispozițiilor sale alegând dintre mai multe moduri pe acela care garantează că inconvenientele care pot fi cauzate nu sunt disproporționate în raport cu obiectivul urmărit, de protecție a sănătății animalelor.

67. Considerațiile expuse la punctele 62-64 de mai sus corespund, fără nicio îndoială, criteriilor pe care Curtea, prin hotărârea menționată la punctele 63-66 de mai sus, a considerat că se impun în acest domeniu.

15 — *Ibidem* (punctul 29).
16 — *Ibidem*.
17 — *Ibidem* (punctul 35).
18 — *Ibidem* (punctul 46).

IV — Concluzie

68. În lumina dispozițiilor evocate de mai sus și a considerațiilor propuse în interpretarea acestora de o analiză a caracteristicilor cazului din speță și a criteriilor indicate în hotărârea Curții de Justiție menționată la punctele precedente 63-66, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Unabhängiger Finanzsenat după cum urmează:

„1) Transporturilor de animale cu feriboturi cu punte ruliu având ca destinație țări terțe nu li se pot aplica prin analogie dispozițiile prevăzute expres la punctul 48 punctul 7 litera (b) din anexa la Directiva 91/628/CEE a Consiliului din 19 noiembrie 1991 privind protecția animalelor în cursul transportului și de modificare a Directivelor 90/425/CEE și 91/496/CEE, care privesc numai transporturile cu feriboturi prin care se face legătura în mod regulat între două puncte geografice din Comunitate.

2) În cazul unui transport maritim care leagă în mod regulat și direct un punct geografic din Comunitate și un punct geografic situat într-o țară terță, prin intermediul unui vehicul încărcat pe un feribot, fără descărcarea animalelor, durata acestui transport trebuie să fie considerată nerelevantă, cu condiția ca animalele să fi fost adăpate și hrănite în mod regulat, astfel încât, dacă această condiție este îndeplinită, un nou interval de transport pe șosea de 28 de ore poate începe imediat după ce camionul a fost debarcat în portul de destinație.

3) Articolul 5 A punctul 2 litera (d) (ii) prima liniuță din Directiva 91/628 nu impune în mod absolut ca personalul însărcinat cu transportul maritim să indice în planul

de drum ora exactă la care au fost hrănite și adăpate animalele transportate ca o condiție esențială pentru a obține restituirea la export.

4) O mențiune, înscrisă anterior la mașina de scris, potrivit căreia animalele sunt hrănite și adăpate în timpul traversării la momente care corespund unor etape ale transportului care pot fi identificate în mod suficient poate îndeplini cerințele prevăzute de Directiva 91/628, cu condiția să se dovedească faptul că aceste operațiuni au fost efectuate la respectivele momente.

Este de competența instanței naționale să evalueze caracterul suficient al elementelor prezentate în această privință de exportator, luând în considerare, dacă este nevoie, inclusiv elemente externe planului de drum, precum o declarație sub jurământ efectuată la un moment ulterior sfârșitului călătoriei."