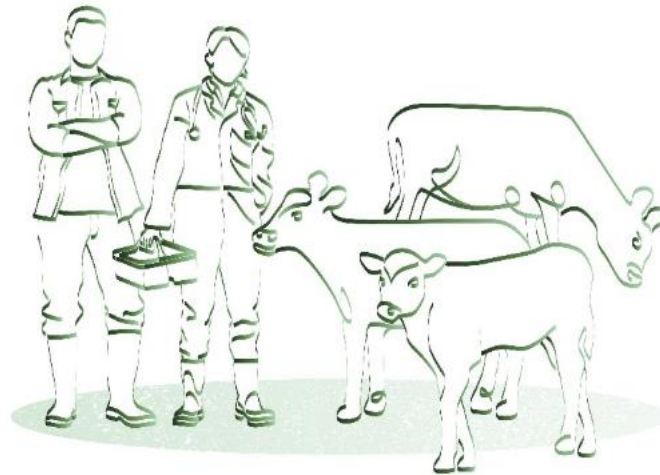


Inspector@work: Murcia, España



¿Cuál es su función actual y cuáles son sus principales responsabilidades? ¿Cuántos años lleva desempeñando esta función?

Soy inspector de Sanidad Animal en la región de Murcia, España. Murcia es uno de los principales puntos de salida para las exportaciones de animales vivos en buques de ganado hacia terceros países, Norte de África y Oriente Próximo, fundamentalmente. Se exporta casi todo: rumiantes, bovinos y ovinos, de forma algo más esporádica también equinos.

Como inspectores, nos corresponden las funciones que atribuye la normativa a los veterinarios oficiales del punto de salida de la Unión Europea en materia de bienestar animal. Los controles de bienestar animal, por tanto, son una de las partes más importantes que tenemos actualmente en el día a día. Es lo que más trabajo nos da, posiblemente.

¿Qué le motivó a convertirse en inspector?

Uno de los puntos fuertes que tenemos en la región es la posibilidad real de contribuir a la mejora y garantía de mejores condiciones en el transporte de los animales, que siempre es una tarea complicada. Echando la vista atrás, desde cuando empecé, sí percibo una evolución positiva y que el trabajo ha merecido la pena.

¿Podría describir su formación y trayectoria profesional antes de convertirse en inspector?

Antes de tocar la esfera de la administración pública creo que, como la mayoría de los licenciados o graduados en veterinaria, nos orientamos a la clínica. Estuve tanto en grandes animales como en pequeños; en España y fuera.

Durante un tiempo trabajé en mataderos como veterinario oficial, aunque la estancia fue igualmente breve.

¿Qué es lo que más le gusta de ser inspector oficial?

Es la posibilidad de intervenir realmente en la mejora paulatina de las condiciones de bienestar animal, en un momento tan crítico como es el transporte.

¿Qué áreas o instalaciones inspecciona en relación con el cumplimiento de los requisitos de bienestar de los rumiantes y los equinos?

En el punto de salida de la Unión Europea, yo diferenciaría las funciones en dos vertientes. Por una parte, somos el punto final, el destino de los transportes por carretera que comienzan en las explotaciones, donde cargan los animales y los traen al puerto. Y, al mismo tiempo, somos el punto de inicio del transporte marítimo, es decir, donde van a subir los animales a los buques de ganado para el transporte marítimo hasta el tercer país.

Esto implica que tenemos que ver tanto los vehículos por carretera –cuando llegan y en qué condiciones– como también si el buque cuenta con las condiciones adecuadas para albergar a los animales que tiene previstos.

Asimismo, supervisamos todas las operaciones anejas de descarga en el puerto y la carga posterior inmediata de estos animales hacia el buque.

¿Qué aspectos de su trabajo con rumiantes y equinos le parecen especialmente interesantes o desafiantes? ¿Nos podría dar ejemplos relacionados con su función?

De las funciones rutinarias, lo más retador, serían las inspecciones en los buques de ganado, que se registran en un tercer país –el cual ha abanderado al buque en cuestión– acompañados por tripulación foránea, con quienes tenemos que discutir si las instalaciones que tienen a bordo están adecuadas a las especies que pretenden cargar.

Es un desafío, en particular, cuando llega un buque del cual no tenemos antecedentes recientes en Murcia, porque no sabemos en qué condiciones va a llegar, no podemos tampoco consultar fácilmente en qué condiciones o qué defectos había tenido las últimas veces; y nos podemos encontrar cualquier cosa: por ejemplo, una plaga de cucarachas, suciedad, que no funcione nada, que tengan los boxes inadecuados para la carga de ovinos, o cuestiones más estrafalarias. Cuando son buques que han venido muchas veces, se han sometido a muchas inspecciones, pues ya los tenemos controlados y ellos también saben a qué atenerse.

Otro punto que considero sensible es la relación implícita –aunque no siempre evidente– entre los requisitos estrictamente sanitarios que tienen que cumplir los animales por exigencia del tercer país, y el bienestar animal.

Aparte de los controles de bienestar animal, nosotros también ejercemos los controles sanitarios y certificamos que los animales cumplen los requisitos del tercer país. No obstante, estos requisitos pueden cambiar en cualquier momento a raíz de un nuevo foco de enfermedad o de una situación política. Las situaciones políticas, incluida la guerra, hacen que los animales destinados a la exportación permanezcan en tránsito sin posibilidad de llegar al puerto de destino, lo cual obviamente es un punto muy importante para el bienestar animal. De ahí que nos obliga a ser extremadamente cautelosos a la hora de autorizar las cargas.

¿Puede describir algunos ejemplos de buenas prácticas que haya observado durante las inspecciones?

Todo parte de una buena planificación; las mejores condiciones posibles de bienestar animal parten de una buena planificación.

Cuando el exportador programa adecuadamente una llegada escalonada de los vehículos al puerto, el tiempo de espera de los animales a bordo se reducirá al mínimo, limitando los posibles riesgos de lesiones en el espacio reducido de un camión o en el barco. O su exposición a las inclemencias climáticas, especialmente aquí en España con el calor en verano; queremos que los animales no estén expuestos a las horas de máximas temperaturas y, si por alguna razón extraordinaria tienen que estarlo, que sea el menor tiempo posible.

Planificar es fácil cuando son pocos camiones, pero hay exportadores que organizan operativas con 15 mil corderos o con dos mil terneros, que involucran a 40, 50, 60 camiones.

La preparación comienza antes de que el camión llegue al puerto, con las previsiones y las planificaciones que tienen que estar aprobadas por los servicios oficiales, con objeto siempre de reducir al máximo el estrés de los animales y el tiempo de transporte. Esto, a su vez, también tiene beneficios para el personal laboral involucrado en la carga, ya que si la carga es fluida y rápida van a estar menos estresados; y eso, a su vez, indirectamente, va a implicar menos divergencias entre el personal de tierra y del barco, o los camioneros que van a tratar de forma más amable a los animales.

¿Hay alguna otra buena práctica que haya identificado a lo largo de sus años en este puesto y que también pudiera compartir con nosotros?

En comparación con cuando empecé, ahora las cargas son mucho más ordenadas. Cuando empecé aquí, hace más de cinco años, las cargas de ganado se presentaban sin previo aviso.

Pongo un ejemplo: yo podía llegar un día al puerto con una carga prevista y encontrar otros 20 camiones esperando – a la máxima capacidad del puerto– cuando el barco que se iba a llevar la carga ni siquiera estaba ahí, y mucho menos estaba todavía autorizado. Podían surgir problemas que impidieran cargar el envío en ese momento o ese mismo día. Esto también nos genera presión, ya que estos incidentes deben evaluarse y resolverse en algún momento.

Otro ejemplo. Hay 20 camiones esperando cuando llegamos; el barco igual tiene un bebedero roto –y aunque se pueda arreglar– tarda entre tres y cuatro horas, tiempo durante el cual los animales tendrían que esperar en los camiones.

Afortunadamente, esto se ha solventado con la nueva normativa, cuyos requisitos obligan formalmente a los barcos a pasar una inspección 24 horas antes del día previsto de la carga.

Esas 24 horas nos dan todo el tiempo necesario para subsanar con seguridad cualquier deficiencia detectada durante la inspección previa a la carga y, si no se pueden solventar a tiempo, la carga se puede retrasar sin ningún problema, ya que los animales aún no han sido cargados en la granja.

¿Podría mencionar un ejemplo de enfoque que se haya adoptado para abordar las malas prácticas de gestión detectadas durante las inspecciones, y que haya dado lugar a mejoras a largo plazo? No tiene que incluir ningún detalle que permita identificar a las partes implicadas.

Actualmente contamos con bases de datos o registros de las empresas exportadoras de ganado, así como con registros nacionales de personas con competencias certificadas, lo que, en última instancia, beneficia al ganado y reduce cualquier tipo de incidente relacionado con el bienestar animal.

Cuando surge cualquier problema, sabemos automáticamente a quién contactar y qué medidas tomar, y esa persona también tiene la responsabilidad administrativa de responder de manera eficaz o de resolver el problema.

En su opinión, ¿cómo ha cambiado el bienestar de los rumiantes y los equinos en su país en los últimos cinco años de trabajo? ¿Tiene ejemplos específicos de cambios en las actitudes o prácticas que usted ha identificado?

Creo firmemente que hemos visto una evolución muy positiva. Cada parte tiene bien definidas sus obligaciones y, además, ha servido para mejorar la formación específica que tienen que cumplir. También van cosechando experiencia práctica.

Por otro lado, las sanciones impuestas a cada parte por el incumplimiento de la legislación constituyen una herramienta importante que obliga a los exportadores a evitar tales incumplimientos o a asumir las consecuencias de sus infracciones.

Ahora parece fácil, pero garantizar que los animales solo fueran manipulados por personas con formación demostrable ha sido un problema persistente que nos ha costado erradicar; hoy día, requerimos que todas las personas implicadas manipulen a los animales sin causarles daño.

Otra práctica que me viene a la cabeza –que hoy en día es prácticamente testimonial– era cuando frecuentemente llegaban camiones sin cama, y eso significaba muchas más lesiones, como cuernos rotos o cojeras.

¿Difiere la legislación de la Unión Europea sobre Bienestar Animal, de la que se aplica a nivel nacional y a nivel internacional?

La legislación de la Unión Europea, obviamente, es el pilar básico. Pero a nivel de España, desde la parte que me toca –estas exportaciones de grandes cantidades de animales en buques por vía marítima a terceros países– sí que se han hecho algunas especificaciones que no existen a nivel de la Unión Europea.

A nivel nacional, por ejemplo, se ha puesto un gran interés en regular las condiciones que deben cumplir estos puntos de salida de la Unión Europea. Es decir, qué instalaciones y qué personal deben tener a su disposición para poder actuar como puntos de salida para las exportaciones de animales vivos. Los compañeros de los servicios centrales también han elaborado protocolos en los que se establecen las obligaciones que deben cumplir los exportadores de ganado, con el fin de garantizar el máximo nivel de protección posible durante el transporte.

En España también se ha puesto mucho interés en estas exportaciones a terceros países, aspirando a una concepción integral del viaje, desde su origen en las explotaciones hasta su destino final en el tercer país, responsabilizando al organizador de todo ese trayecto.

Recuerdo que antes el exportador defendía que ellos sólo llevaban los animales al puerto, y lo que pasaba del puerto hasta el tercer país ya no era asunto suyo. Ahora sí existe esa clara responsabilidad.

También existe lo que llaman un “cuaderno de abordaje integrado” por cada una de las cargas en buque. Es decir, ya no tenemos un cuaderno de abordaje por cada camión. Anteriormente, cada uno de los 40 camiones podía realizar un viaje perfecto, pero al llegar al puerto se encontraba con que había otros 39 camiones en la misma ruta, por lo que se quedarían atascados allí, provocando más retrasos en el trayecto. Este cuaderno de abordaje integrado permite que los exportadores sean conscientes de que hay más camiones involucrados, no solo uno, y por tanto tienen que organizarlo adecuadamente.

Según su experiencia, ¿hay algún aspecto concreto de la gestión de rumiantes y equinos en el que le gustaría que mejorara el bienestar, y qué cambios serían necesarios desde el punto de vista normativo?

Siempre estamos en alguna etapa de cambios, al menos desde mi perspectiva.

Algo que está faltando es una base de datos centralizada a nivel de la Unión Europea, con todos los vehículos, transportistas, y personas con certificado de competencia de manipulación de animales, que cada Estado miembro vuelque sus propias autorizaciones en este registro central. Creo que es muy importante que se mantenga la base de datos centralizada, porque cuando vienen transportes de otros Estados miembros, tenemos que seguir recurriendo a la documentación que presentan en papel.

También, en este ámbito, se agradecería tener totalmente digitalizados los cuadernos de ruta, ya que seguimos dependiendo de lo que los transportistas firman en papel.

Además, y teniendo en cuenta que se trata quizá de una cuestión controvertida a nivel de la Unión Europea, desde un punto de vista jurídico, considero que las sanciones financieras no son lo suficientemente elevadas para disuadir a algunos exportadores de ganado de cometer ciertos incumplimientos. Cuando hablamos de facturas de millones de euros, las sanciones pueden parecer bastante leves para ser efectivamente disuasorias.

¿Qué aspectos de las fichas informativas, u otras actividades de EURCAW, le han ayudado en su función? ¿Trabaja con estas fichas informativas, o ha estado involucrado con EURCAW en el pasado?

Las fichas informativas de EURCAW se discuten en los cursos de formación, en particular en los cursos "Better Training for Safer Food" sobre transporte de animales, y sí las utilizamos. En lo que respecta a mi función, naturalmente, las relativas a la aptitud para el transporte resultan útiles. Y estamos muy agradecidos de que existan fichas informativas para equinos, ganado vacuno y pequeños rumiantes.

Estas fichas nos ayudan a evaluar de forma objetiva los síntomas o lesiones que podrían impedir que los animales continúen el viaje, síntomas que, por sí mismos, pueden ser muy subjetivos. Pero, como he dicho, las fichas informativas sirven como apoyo y como un paso objetivo para determinar si debemos intervenir o no, o si tenemos que reportar cualquier tipo de incidencia grave durante el transporte.

¿Hay algo más que quisiera agregar? ¿Algo más que quisiera decir en cuanto al bienestar animal de rumiantes y equinos en España? ¿Cómo ve usted los próximos cinco años?

Hay retos importantes que no sabemos bien cómo van a acabar. Por ejemplo, que haya un veterinario oficial a bordo de los buques para verificar lo que sucede durante el transporte, que es la parte que realmente dura más. Nosotros lo vemos el día cero, pero luego tarda tres o cuatro días en llegar a su destino y no sabemos lo que ocurre entre un punto y otro.

Veremos también cómo se termina por gestionar el transporte en destino con los animales en tránsito, que es un apartado problemático que se está considerando para ver cómo se podría evitar. Son retos que tenemos en el futuro.