



ANIMAL TRANSPORT GUIDES

## Ръководство за добри практики при транспорт на овце

2017



For more information:  
[www.animaltransportguides.eu](http://www.animaltransportguides.eu)



## **Благодарности**



## **Цитиране**

Моля отнесете се към този документ като „Консорциум на Проект за ръководства за транспорт на животни (2017). „Ръководство за добри практики при транспорт на овце“

## **Кореспонденция**

При въпроси по този проект, съобщение трябва да се изпрати до: [hans.spoolder@wur.nl](mailto:hans.spoolder@wur.nl)

## **Права**

Това ръководство е превод на "Ръководство за добри практики при транспорт на овце", публикувано на английски език от Европейската комисия (DG SANTE, 2017).

Отговорността за правилния превод е единствено на преводача (доц. д-р Симона Лазарова), към когото трябва да се обърнат всички въпроси.



# Съдържание

0. Въведение .....	5
0.1 Подход и благодарности .....	5
0.2 Цел на ръководството .....	8
0.3. Основни рискове за хуманното отношение към животните при транспортиране на овце .....	8
0.4 Мерки върху животните .....	9
0.5 Структура на ръководството.....	11
0.6 Списък на определенията.....	11
1. Административни въпроси .....	13
1.1. Въведение .....	13
1.2. Администриране.....	14
1.3. Компетентност и обучение.....	15
1.4. Отговорности .....	16
2. Планиране и подготовка на пътуванията .....	18
2.1. Въведение.....	18
2.2. Планиране на пътуването.....	18
2.2.1. Продължителност на пътуването .....	19
2.2.2. Планове за непредвидени обстоятелства .....	20
2.3. Транспортни средства.....	24
2.3.1. Проектиране и поддръжка на превозното средство .....	25
2.3.2. Пространство на превозното средство .....	26
2.3.3. Постеля в превозното средство.....	27
2.3.4. Мониторинг и оценка .....	27
2.4. Подготовка, свързана с животните .....	27
2.4.1. Подготовка на животни и оборудването.....	28
2.4.2. Годност за транспортиране на животни .....	28
3. Обработка и натоварване .....	30
3.1 Въведение .....	30
3.2. Товаро-разтоварни съоръжения .....	31
3.3. Обработка на животните при натоварване.....	31
4. Пътуване.....	33
4.1. Въведение .....	33

4.2. Шофиране.....	33
4.3. Температурен контрол.....	35
4.4. Почивка, хранене и поене.....	38
4.5. Грижи за болни или наранени животни .....	38
4.6. Спешни случаи .....	42
5. Разтоварване на животните.....	45
5.1. Въведение.....	45
5.2. Разположение на зоната за разтоварване.....	45
5.3. Обработване на животните по време на разтоварване .....	46
5.4. Грижа за животните след разтоварване.....	47
5.5. Почистване и дезинфекция .....	48
6. Престой на контролни и събирателни пунктове и пазари.....	50
6.1. Въведение.....	50
6.2. Настаняване.....	51
6.3. Хранене и поене .....	53
6.4. Биосигурност, чистота и дезинфекция.....	55
6.5. Спешни случаи.....	58
Източници .....	59

---

## 0. Въведение

От 1991 г. Европейският съюз (ЕС) предостави обща правна рамка за транспорта на животни, която беше актуализирана след това с Регламент (ЕО) № 1/2005 относно защитата на животните по време на транспортиране, наричан по-долу "**Регламентът**". Той влезе в сила на 1 януари 2007 г. и има за цел да осигури равни условия за операторите, като същевременно гарантира достатъчна защита на транспортираните животни. Съдържанието и въздействието на Регламента бяха предмет на научно обсъждане от Европейския орган за безопасност на храните (ЕОБХ, 2011 г.), последвано през 2011 г. от доклад за въздействието на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (Anon., 2011 г.). В този доклад бяха формулирани три основни препоръки:

1. Регламентът има благоприятно въздействие по отношение хуманното отношение към животните по време на транспорт, но **има възможност за подобряване** на ситуацията;

2. **Изменението** на Регламента не е най-подходящият подход за справяне с установените проблеми;

3. Що се отнася до празнината между изискванията на законодателството и наличните научни доказателства, Комисията счита, че това е най-добре да се разреши с приемането на **ръководства за добри практики**.

Европейската комисия приветства изготвянето на "ясни и прости насоки за оценка на годността за транспорт", подготвени от групите заинтересовани страни за говеда през 2012 г., еднокопитни и свине през 2016 г. След това бе отчетено важно да се разшири този подход, за да се обърне внимание на всички аспекти на благосъстоянието на добитъка по време на транспортирането.

### 0.1 Подход и благодарности

Това ръководство е изготвено в рамките на проекта "Ръководство за транспортиране на животни", поръчан от DG SANTE по договор SANCO/2015/G3/SI2.701422. Проектът започна на 10 май 2015 г. и **основната му цел беше да се разработят и разпространят добри и подобри практики за транспортиране на животните**. Основата за това Ръководство бе положена през първата година на проекта чрез обширно търсене на литература и последващ преглед на значителен брой налични практики. Тези прегледи на предложените практики могат да бъдат намерени на уебсайта на Ръководството за транспорт на животните: <http://animaltransportguides.eu/>. Има по един доклад за всеки от петте животински вида (свине, птици, коне, овце и говеда). През втората година тези много широки и разнообразни списъци бяха обсъдени и в голяма степен пренаписани, за да се разработят настоящите пет ръководства за добри практики. Това включваше интензивен процес на консултации със заинтересованите страни.

Първата стъпка от преминаването от събирането на практики към проект на Ръководство за добри практики беше взето на равнище държави-членки. Екипи, съставени от академични партньори от две държави по видове ("**Duo Countries**"), поеха водеща роля.

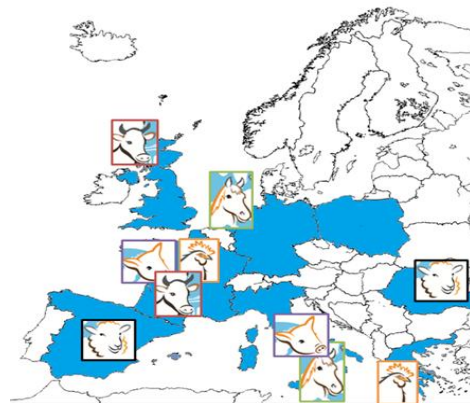
Овце: Испания и Румъния

Птици: Гърция и Франция

Свине: Италия и Франция

Коня: Италия и Холандия

Говеда: Обединеното кралство и Франция



Академичните партньори идентифицираха практики, които са на ниво действащо законодателство на ЕС ("**Добри практики**") и практики, които се стремят повече ("**По-добри практики**"). След това партньорите призоваха националните групи на заинтересованите страни да обмислят тези предложения за добри и по-добри практики. За да се подкрепи този процес и да се работи за постигане на консенсус, беше използвана итеративна процедура на Delphi за анонимизирано събиране на данни. На тази стъпка бяха включени над 100 заинтересовани страни, представляващи разнообразни среди. Най-голям брой заинтересовани страни посочиха, че са земеделски производители (19 лица), превозвачи (27), персонал в кланиците (13), неправителствени организации (12) и компетентни органи (27). Представители на търговията с животни, академичните среди и производителите на автомобили също взеха участие в този процес на консултации. Всички дискусии бяха проведени на официалния език на участващата държава-членка. Крайният резултат от тази процедура на Делфи бяха пет "Проекта за ръководства за добри практики". Те не са публикувани, а се използват като основа за крайните ръководства.

Последните ръководства за всеки от петте животински вида бяха разработени чрез втори кръг на консенсусно изграждане на европейско равнище с помощта на "Фокус групи". Тези фокус групи имаха международна основа: делегатите бяха помолени да представят знания, опит и мнения извън тези на собствената си страна. Таблица 0.1 по-долу показва състава на тези пет фокусни групи.

**Таблица 0.1** Състав на международни фокусни групи, участващи в изготвянето на окончателните ръководства за добри практики. Цифрите показват броя на представителите по категории заинтересовани лица.

	Овце	Птици	Свине	Коне	Говеда	Общо
<b>Фермери</b>	3	5	3	1		12
<b>Производители на превозни средства</b>			2			2
<b>Търговци на животни</b>	1				2	3
<b>Превозвачи</b>		3	2	3	5	13
<b>Кланици</b>	2	5		1		8
<b>Официални ветеринарни лекари</b>		2	1	2	2	7
<b>Учени</b>	2	3	2	2	2	11
<b>Организации за защита на животните</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Общо</b>	10	21	12	13	16	<b>72</b>

Първата серия от срещи на петте фокусни групи беше организирана в края на май 2016 г. По време на тези срещи проектните ръководства бяха представени от академичните партньори. След това бе постигнато съгласие със заинтересованите страни за изготвяне на пътна карта за преобразуване на проектните ръководства в актуалните окончателни версии. Всички фокусни групи организираха последващи срещи в Брюксел, за да обсъдят и постигнат консенсус относно формулировката на всяка отделна практика, която да бъде включена в окончателните ръководства. Различните групи от видове са имали различен брой срещи, а последните - през март 2017 г.

За да подпомогне процеса на писане на ръководството, екипът на проекта "Ръководства за транспорт на животните" създаде "**Платформа на заинтересованите страни**". Тази група хора предоставиха съвети през първите две години от проекта за това как да се справят с проблемите, които засягат всичките пет вида ръководства. Платформата беше съставена от представители на 13 международни организации или заинтересовани групи: Международният съюз за автомобилен транспорт (IRU), Федерацията на ветеринарите в Европа (FVE), Еврогрупата за животни, Сора-Cogesa, Асоциацията на птицевъдите и търговците на птици (AVEC), Германската организация за животновъдство (ADT), Очите на животните, Ирландското министерство на земеделието, производителят на превозни средства Pezzaioli, Европейският съюз за търговия на дребно и местни производители на вида (UECBV), Европейският форум на животновъдите (EFFAB), Германската организация за превозвачи (BDT) и гръцкото министерство на земеделието. Платформата организира пет срещи в Брюксел в продължение на две години.

Като част от разработването на петте ръководства, видовете фокус групи и платформата на заинтересованите страни избираха 17 тематични области, които заслужават допълнително внимание. Практиките в тези области бяха събрани в 17 т.нар. "**Информационни таблици**", целящи да обобщат и илюстрират по достъпен начин най-критичните аспекти на пътуването или най-уязвимите категории животни. Свързани с настоящия протокол за овце, бяха произведени 3 информационни таблици: **Транспорт на дълги разстояния, Предизвикан от топло и студено стрес и Подготовка за пътуване**. Тези три и тези, свързани с другите ръководства, се публикуват на осем европейски езика.

Целевата аудитория на информационните данни са фермери, шофьори, местни ветеринарни лекари и служители на кланици. Целевата аудитория на Ръководствата за добри практики са организаторите на транспорта, компетентните органи и политиките. Ръководствата и информационните листове могат да бъдат намерени на уебсайта на проекта: <http://animaltransportguides.eu/>.

Разработването на информационните листове и ръководствата не би било възможно без многото конструктивни дискусии на национално и международно ниво с множеството заинтересовани страни, споменати по-горе. Тяхната помощ в този процес е от съществено значение и авторите са благодарни за времето и знанията, които са допринесли за написването на ръководствата.



## 0.2 Цел на ръководството

Ръководствата за добри практики имат за цел да подобрят хуманното отношение към животните по време на транспортирането им, като предоставят практически инструменти, за да отговорят на изискванията на Регламента, и да предложат практики, които надхвърлят законодателството.

Транспортът е стресова ситуация за животните. В това ръководство са изброени практики, целящи да подпомогнат предприемачите за повишаване качеството на транспорта на животни в съответствие с Регламента, като по този начин ограничават стреса на животните и насърчават хуманното отношение към тях.

**Този документ не е правно обвързващ и не засяга изискванията на законодателството на ЕС в областта на транспортирането на животни или други съответни законодателни актове. Не ангажира Европейската комисия. Единствено Съдът на Европейския съюз е компетентен да тълкува компетентно правото на Съюза. Поради това читателят се приканва да се консултира с това ръководство във връзка със съответните разпоредби на националното законодателство и при необходимост да отнесе до съответните компетентни органи.**

## 0.3 Основни рискове за хуманното отношение към животните при транспортирането на овце

Транспортът включва няколко потенциални стреса, които могат да окажат отрицателно въздействие върху хуманното отношение към животните. Новата и непозна среда, ограниченията за движение поради затлъстяване, вибрации, внезапни и необичайни шумове, пригодност за животни, смесване с други животни, вариации на температурата и влажността, както и неадекватна вентилация и често ограничения за храна и вода, оказват влияние върху състоянието на животните.

Ефектите от всички тези фактори са повлияни от опита и състоянието на животните, естеството и продължителността на транспортирането. Дългите пътувания са идентифицирани като потенциално по-вредни за общия статус на животните, поради по-голямата продължителност на излагане на посочените по-горе стресови фактори. Следователно е ясно, че стресовите пътувания, включително непознатите условия на транспортната среда, могат да повлияят отрицателно върху здравето на животните и хуманното отношение към тях.

Неподходящото манипулиране и транспортиране може да причини явни наранявания, физиологичен и психологичен стрес, имуносупресия и метаболитни смущения. Тези реакции могат да повлияят върху производителността и рентабилността чрез промени в телесното тегло на животните, водното съдържание и качеството на месото при животните за клане.

За да се чувстват животните добре по време на транспорта, важно е всички заинтересовани лица да бъдат надлежно информирани как да оценяват тяхното благосъстояние (**1.3. Компетентност и обучение**). Проверката на животните преди натоварването им ще намали риска при транспортиране и ще спомогне те да преживеят по-лесно пътуването и да не пострадат сериозно (**2.4.2. Годност за пътуване**).

Пътуванията трябва да бъдат внимателно планирани (**2.2. Планиране**), да бъдат избрани подходящите превозни средства, като се акцентира върху височината на отделенията и използваните прегради - **2.3.1. Дизайн на превозното средство**.

Пространствените квоти следва да бъдат достатъчни за овцете, като се взема предвид телесното тегло и наличието на вълна и дебелина на руното (**2.3.2. Пространство на превозното средство**).

Дълги пътувания трябва да се избягват, когато е възможно (**2.1. Продължителност на пътуването** и много по-добри условия, ако пътуванията са дълги (**6.3. Хранене и поене**). Превозните средства трябва да се движат внимателно и да се избягват внезапни завои, както и рязкото спиране, особено по пътищата с остри завои или при прав ъгъл на завоите **4.2. Шофиране**. Температурните условия и управлението на вентилацията са важни, за да се намалят ефектите от топлинния стрес при овцете **4.3 Климатичен контрол**.

## 0.4 Мерки, основани на животните

Крайната цел при осигуряването на подходящи условия по време на транспорт трябва да бъде гарантиране, **че животните ще пристигнат в местоназначението здрави и годни**. Настоящото законодателство, съществуващите насоки за годност за пътуване (Eurogroup for Animals et al., 2012), повечето схеми за осигуряване на качеството и настоящите ръководства дават много предложения за това, какви трябва да бъдат тези условия. Дават се препоръки, например относно пространствените квоти, честотата и продължителността на почивките, както и изискванията за храна и вода за животните. Тези препоръки се основават на дългогодишния опит и задълбоченото изследване, имащи за цел идентифицирало рисковете за благосъстоянието, свързани с отклонения от препоръките: ако пространствените квоти са твърде ниски, животните може да нямат достъп до вода, да бъдат по-лесно ранени и да не могат да почиват; ако те не почиват достатъчно, ще бъдат изтощени, а това ще окаже вредно въздействие върху състава и качеството на месото и т.н.

Важно е да се разбере, че препоръките, базирани на "условията" (ресурсите в камиона или управлението на животните от страна на операторите) **не гарантират непременно добро благосъстояние**, те просто предлагат съвети, за да се увеличат максимално шансовете за хуманно отношение към животните. Ефектите на условията влияят на благоприятното състояние на животните, но се влияят и от други фактори (препоръчителни), с които си взаимодействат. Един очевиден пример е връзката между начините на шофиране и продължителността на пътуването: при грубо шофиране, ползите за животните от почивката извън превозното средство превишават стреса от разтоварването. Въпреки това, ако пътуването е било гладко и условията са били оптимални, ползите от разтоварването ще бъдат много по-ниски и в някои случаи, е по-добре животните да останат да почиват в камиона.

Предвид тези ограничения на мениджмънта и свързаните с ресурсите практики е очевидно, че **мерките, базирани на животните**, могат да бъдат полезен инструмент за наблюдение, който да помогне на бизнес-оператори да осигурят благосъстояние и ако е необходимо, да предприемат подходящи коригиращи действия. Мерките, базирани на животните (МБЖ), като наранявания, задух, треперене, телесни и кожни увреждания, могат да се тълкуват като директни показатели за хуманното отношение към животните. Използването на МБЖ по време на транспортиране на живи животни не е толкова новаторско, колкото звучи. Такива показатели са били включвани отдавна в инструментите за превозвачите, а **добрите професионални шофьори и стопани основават своите действия на "сигналите", които получават от животните**, с които работят. По време на рутинните проверки те не просто гледат уредите, отчитащи температурата или дали вентилацията е адекватна. Те наблюдават животните за признаци на падане или треперене. Те не преценяват умората чрез отчитане продължителността на пътуването, а я оценяват от гледна точка на състоянието (стойката) на животните и поведението им.

Мерките, базирани на животните, могат да бъдат полезни **преди, по време и след пътуването**. Те могат да се използват по време на рутинни проверки, за да се прецени как се осъществява транспортът и дали са необходими действия за подобряване на хуманното отношение към животните. Те могат да се използват и след пътуването, когато животните са разтоварени, за да знаят как животните са преживели транспорта. Така ще подпомогне превозвача (и другите лица, ангажирани с животните) за подобряване на условията по време на следващото пътуване с друга пратка животни.

**Таблица 0.2** Мерки, свързани с животните, които могат да се използват за оценка на хуманното отношение към овцете по време на транспорта

Мерки основани на животните	Описание
<b>Смърт при пристигането</b>	Животното, което е спряло да диша и няма пулс (сърдечен арест) при пристигането си.
<b>Тежка купота или неподвижност</b>	Едно животно има тежка купота, когато показва неспособност да понася тежестта си изправено на един или повече крайници. Едно животно се счита за неподвижно когато не може да се изправи или не може да остане право без поддържане
<b>Подхлъзване</b>	Животните показват загуба на равновесие, като краката се плъзгат непредпазливо на малко разстояние
<b>Падане</b>	Животното показва загуба на равновесие по време на товаренето / разтоварването, причинявайки други части на тялото (до краката) да докосват пода
<b>Треперене, задъхване или изпотяване</b>	Треперенето се дефинира като бавната и неравномерна вибрация на всяка част на тялото или на тялото като цяло (движенията на кожата при дразнене от мухи не се оценяват като треперене!). Задъхването се дефинира като дишане на кратки интервали, с движение на устните. Животните с видими признаци на изпотяване по кожата (мокри животни, изсъхнали потни петна, солени отлагания) по време на транспортирането се отчита като потни животни.
<b>Чистота</b>	Овцете се считат за мръсни, ако $\geq 25\%$ от повърхността на тялото е покрита с мръсотия.
<b>Изтощение</b>	Признаците на тежка умора или изтощение са напр. подпиране на брадичката или краката на преградите или коритата, затворени очи, стремеж за оставане в покой в легнало положение.
<b>Други тежки здравословни проблеми</b>	Всеки тежък клиничен здравословен проблем, който е лесно видим и може да е започнал или влошен от транспорта (управлението) и все още не е обхванат от горепосочените параметри.

## 0.5 Структура на ръководството

Транспортът обхваща верига от събития от подготовката до разтоварването. За да се улесни използването на ръководството в ежедневната практика, той ще бъде структуриран според шест етапа от пътуването:

1. Административни въпроси;
2. Подготовка и планиране;
3. Обработка и товарене на животни;
4. Пътуване;
5. Спиране на контролни пунктове, пазари и събирателни центрове;
6. Разтоварване на животни.

Етапи 2-6 следват транспортните дейности в хронологичен ред. Първият "етап" се добавя, тъй като административните въпроси, включително компетентността на персонала, обучението и т.н., са важни за изпълнението на почти всички дейности по време на транспортирането на животни. Всеки етап е подразделен на редица аспекти и за всяко от тях това ръководство представя "добри практики", както и "по-добри практики извън законодателството на ЕС" и все още не е обхванати от параметрите по-горе. Вижте определенията по-долу.

Практиките не са еднакво важни по отношение на очакваното им въздействие върху хуманното отношение към животните. Следователно, това ръководство предлага тематични области, които са много важни и области, които не са толкова важни. Много важните теми ще бъдат "упаковани" в това ръководство.

Цифровата версия на това ръководство включва думи или препратки с т.нар. "Хипервръзки". Кликването върху тези връзки (обикновено с "Контрол" + "левия бутон на мишката") ще доведе до друга свързана част в това Ръководство или до основна информация в документи или уебсайтове, като разбира се, четецът има достъп до интернет на четящото устройство.

## 0.6 Списък с определения

За целите на ръководството:

- **"Добри практики"** се дефинират като процедури и процеси, които осигуряват съответствие с изискванията на законодателството или регламентите, предназначени да защитават благосъстоянието на животните.

- **"По-добри практики извън законодателството на ЕС"** се определят като допълнителни насоки за това как могат да се подобрят процедурите и операциите, за да се надхвърли всяко законово определено минимално изискване за благосъстояние и да се увеличи благосъстоянието на животните през съответните периоди и процедури. Те ще бъдат съкратени като "по-добри практики" в документа.

В допълнение към горните оперативни определения за добри и по-добри практики, следното е списък на термините, използвани в това ръководство, които може да се нуждаят от точно описание, за да се избегне объркване.

**Таблица 0.3** Терминология, използвана ръководството

<b>Центрове за събиране по места</b>	Места като стопанства, центрове за събиране и пазари, в които домашните животни от рода на едрия рогат добитък или домашните животни от рода на едрия рогат добитък, овцете, козите
--------------------------------------	---

	или свинете, произхождащи от различни животновъдни стопанства, се групират заедно, за да образуват пратки
<b>Придружител</b>	Лице, което отговаря директно за благосъстоянието на животните, което ги придружава по време на пътуване
<b>Компетентен орган</b>	Централният орган на държава-членка, компетентен да извършва проверки на хуманното отношение към животните, или всеки орган, на който е делегирал тази компетентност
<b>Контролен пункт</b>	Места, в които животните са почивали най-малко 12 часа или повече, съгласно правилата за времето на пътуване и периодите на почивка, установени в Регламента. Те трябва да бъдат одобрени от компетентните органи
<b>Пътуване</b>	Целият процес на транспортиране от мястото на заминаване до местоназначението, включително всяко разтоварване, настаняване и натоварване, настъпило на междинни точки по време на пътуването
<b>Пазач</b>	Всяко физическо или юридическо лице, с изключение на превозвач, отговарящо или управляващо животните постоянно или временно
<b>Дълго пътуване</b>	Пътуване, което надвишава 8 часа, започвайки от момента на преместване на първото животно от пратката
<b>Навигационни системи</b>	Сателитно-базирани инфраструктури, осигуряващи глобални, непрекъснати, точни и гарантирани услуги за определяне на времето и позициониране или всякакви технологии, предоставящи услуги, считани за еквивалентни за целите на настоящия регламент
<b>Официален ветеринарен лекар</b>	Ветеринарният лекар, назначен от компетентния орган на държавата-членка
<b>Организатор</b>	i) превозвач, който е подизпълнител на поне един друг превозвач за част от пътуването; или ii) физическо или юридическо лице, което е сключило договор с повече от един превозвач за пътуване; или (iii) Лице, което е подписало раздел 1 от дневника на пътуването (когато е приложимо)
<b>Място на заминаване</b>	Мястото, където животното е заредено за първи път на транспортно средство, при условие че е било настанено в него най-малко 48 часа преди момента на отпътуване. Следователно, събирателните центрове, одобрени в съответствие с ветеринарното законодателство на Общността, могат да се считат за място на заминаване при определени условия (вж. член 2г от Регламента)
<b>Местоназначение</b>	Мястото, където животното се разтоварва от транспортно средство и се настанява най-малко 48 часа преди отпътуването; или заклани
<b>Транспортер/Превозвач</b>	Всяко физическо или юридическо лице, което транспортира животни за своя сметка или за сметка на трета страна
<b>Превозно средство</b>	Превозно средство, оборудвано с колела, които са задвижвани или теглени
<b>Остригани овце</b>	Животни, на които е била отстранена вълната чрез използване на електрически машинки или ножици
<b>Неостригана/с цяло руно овца</b>	Животно, което е с вълната си и не е подстригвано

# 1. Административни въпроси

---

## 1.1 Въведение

При транспортирането на живи животни съгласно законодателството на ЕС се изискват серия от документи, които трябва да придружават пратките и могат да бъдат изисквани по всяко време от компетентните органи. Подготовката на необходимите документи ще предотврати ненужните закъснения и допълнителните проверки от страна на властите.

В допълнение, **поддържането на изрядни документи** е крайъгълният камък на мониторинга на качеството: допринася за прозрачността и подкрепят оценката на качеството. Записите могат да се използват, за да се подчертаят аспектите, които се развиват добре и да се установят слабостите, които трябва да бъдат разгледани. Такива оценки могат да се направят на ниво конкретно събитие, като например едно пътуване, а също и чрез обобщаване на данни на ниво множество превози. Съхраняването на архивите е абсолютно необходимо за поддържането и насърчаването на адекватни стандарти.

Важно е данните, които се иска да бъдат записани, да са ясни и разбираеми, лесно и бързо да се регистрират. Те трябва да могат да бъдат обективно оценени, да бъдат оправдани и пропорционални на целите, които са предназначени, т.е. да се гарантира благосъстоянието на транспортираните животни. Записите не трябва да бъдат по-дълги от необходимото и това, което е "необходимо да се знае", трябва да надделее над това, което е "хубаво да се знае". Насърчаването и използването на **електронни записи** улеснява изпълнението на административните изисквания. Освен това, синхронът може да се постигне чрез свързване на записите за хуманно отношение към животните със записите за здравето и безопасността на храните.

Превозвачите трябва да носят **необходимата документация със себе си по време на пътуването**. Вероятно те ще бъдат проверени за наличието на тези документи от компетентните органи по време на транспорта или при всяко прехвърляне или пристигане.

По-специално водачите или придружителите, които отговарят за транспортирането на домашни еднокопитни, домашни животни от рода на едрия рогат добитък, овце, кози или свине и домашни птици над 65 км, трябва да се притежават **свидетелства за правоспособност**. В държавите-членки на ЕС те са основно независимо оценени квалификации, специфични за вида и продължителността на пътуванията.

Както е посочено в Регламента, професионалните водачи и придружителите трябва да притежават познания по законодателството по отношение на следните теми:

- Транспортиране на животни,
- Физиология на животните (по-специално потребности от храна и вода),
- Поведението на животните и концепцията за стреса,
- Практически аспекти на боравенето с животни,
- Влиянието на поведението при шофиране върху благосъстоянието на транспортираните животни и върху качеството на месото,
- Спешна грижа за животните и съображения за безопасност за персонала, работещ с животни.

Водачите и обучаващите се трябва да могат да прилагат адекватно тези знания на практика. Недостатъчното познаване на тези въпроси се счита за основен риск за компрометиране на хуманното отношение към животните по време на транспорта.

Компетентните органи трябва да гарантират, че изискванията на приложение IV към Регламента са включени **в теоретичната подготовка на кандидатите**. Съдържанието и продължителността на курсовете за обучение, професионалните квалификации, които могат да бъдат взети под внимание, и вида на проверката са отговорност на всяка държава-членка.

## 1.2 Администриране

**Добри практики** по отношение на администрацията

1. Всеки, който транспортира животни, трябва да носи **документацията за транспортните средства**, в която се посочва техният произход и собственост, мястото на заминаване, датата и часа на тръгване, предвиденото местоназначение и очакваната продължителност на планираното пътуване.

2. Освен това може да е необходим следният документ, който да придружава транспортните животни в ЕС:

- **Разрешително за превозвач** за превози над 65 км и до 8 часа (тип I) и над 8 часа (тип II)

- **Сертификат за одобрение на транспортни средства** за повече от 8 часа

- **Удостоверение за компетентност** на водачи и придружители, превозващи домашни от еднокопитните животни, домашни животни от рода на едрия рогат добитък, овце, кози или свине, видове птици

- **Дневник за пътувания** за дълги пътувания на домашни еднокопитни или домашни животни от рода на едрия рогат добитък, овцете, козите или свинете (не за домашни птици),

- **Здравни сертификати за животни** (когато се изискват, например, търговия между държавите-членки или при износ за държави извън ЕС)

- **Информация за хранителната верига** относно животни за клане.

3. Превозвачът изпраща дневника на пътуването до компетентния орган преди началото на пътуването и се държи и попълва от водача по време на пътуването.

4. Здравният сертификат и дневникът на пътуването се подават чрез електронната заявка TRACES.

5. При дълги пътувания на домашни еднокопитни или домашни животни от рода на едрия рогат добитък, овцете, козите или свинете превозвачите използват **навигационна система**, която е в съответствие с действащото законодателство.

6. Организаторите архивират всички транспортни записи, ветеринарно-санитарни сертификати и пътни дневници за всеки превоз в продължение на **най-малко три години**.

**По-добри практики** по отношение на администрацията

7. Транспортните средства предоставят информация за **нетната използвана площ** за всяка товарна платформа.

8. Данните от дневника на пътуването са представени в **електронен формат**, който се предава на компетентните органи.

9. **Категориите животни** в рамките на вида са посочени върху видовете (например овни, агнета, овце).

10. Организаторите на транспорта водят транспортни договори и дневници за пътуване в архив **най-малко 5 години**.

## 1.3 Компетентност и обучение

Като цяло само квалифицирани работници могат да извършват транспортиране на животни с минимално въздействие върху хуманното отношение към животните. Изискваните умения ("компетентност"), придобити чрез обучение и професионален опит в транспортната верига на животните, дават възможност на всеки оператор:

- Да имат необходимите знания за **въздействието** на тяхната работа върху стресът на **животните**, страха и свързаните с тях наранявания
  - Да знае за **въздействието** на тяхната работа върху **качеството на месото** на транспортираните животни
  - Да разпознаят основните физиологични признаци, за да **преценят състоянието на животните** преди натоварването, по време на фази на натоварване и транспортиране и при разтоварване (например поза, нервност и стрес и т.н.)
  - Да **адаптира пътуването** към специфични условия (променлива чувствителност на породите, при които транспортирането води до стрес и смърт, метеорологични условия, събития, които могат да възникнат по време на пътуването)
  - Да познава правилата за биосигурност
- Добри практики** по отношение на компетентността и обучението

11. Транспортните оператори гарантират, че лицата, които обработват добитъка, имат основно, но подробно разбиране за поведението и физическите нужди на животните. За преглед на биологичните потребности на конете по време на пътуване, вж. Глава 2.4 Подготовка на животните

12. Обучителите обръщат **внимание** на притежателите за потенциалните ефекти от действията им върху животните, за които отговарят.

13. Транспортните оператори гарантират, че имат **задължение за правилно справяне с всеки**, свързан с превоза на добитък от най-висшестоящия до най-низше стоящия.

14. Транспортните оператори **гарантират спазването** на минималната програма за юридическо обучение, изисквано в Европейските сертификати за компетентност, съгласно Регламента и националните изисквания, ако има такива.

**По-добри практики** в областта на компетентността и обучението

15. За **служител хуманно отношение** при транспорт се назначава лице, притежаващо квалификация и сертифицирано, че е преминало проверката за качеството на превоза.

16. Практическите **способности** на превозвача се регистрират и контролират (например чрез одити и проверки на място)

17. **Ключови параметри** се идентифицират и записват, за да се оцени качеството на транспорта (например честотата на смъртност, наранявания и всякакви мерки за хуманно отношение към животните).

18. Транспортните дружества гарантират, че шофьорите (и стопаните) получават непрекъснато и **актуализирано обучение**.

## 1.4 Отговорности

**Добри практики** по отношение на отговорностите

19. **Стопаните и придружителите** (включително собствениците и управителите) на животните са отговорни за:

- а) **общото здравословно състояние**, общото благосъстояние и годността на животните за пътуването; те се оценяват и записват чрез **редовна рутинна проверка**,
- б) осигуряване спазването на всяко изисквано сертифициране, ветеринарно или друго,
- в) **наличието на животновъд/придружител**, компетентен за превозвания вид по време на пътуването, и с правомощието да предприема незабавни действия; в случай на превоз в отделни камиони водачът на камиона може да бъде единственият животновъд по време на пътуването,
- г) наличието на достатъчен брой животновъди по време на натоварването и
- д) гарантиране, че **оборудването и ветеринарната помощ** са обезпечени и са подходящи за видовете и пътуването.

20. **Търговските агенти** или агентите по покупко-продажба са отговорни за:

- а) подбор на **животните, годни да пътуват**, и
- б) наличност на подходящи **съоръжения** в началото и в края на пътуването за събирането, товарене, транспортиране, разтоварване и държане на животни, включително при спиране в места за почивка по време на пътуването и при **извънредни ситуации**.

21. В допълнение, **животновъдите** или обслужващите лица са отговорни за хуманното отношение и грижи за животните, особено при товаренето и разтоварването, както и за воденето на запис на пътните събития и проблеми и попълването на дневника за пътуване при дълги пътувания. За да изпълняват своите отговорности, те имат правомощието да **предприемат бързи действия**. При липса на отделен животновъд, водачът е животновъд.

22. **"Организаторът"** отговаря за планирането на пътуването и трябва да осигури грижи за животните. Това може да е превозвачът, собственикът на превозното средство и/или шофьорът. По-специално те са отговорни за:

- а) избор на **подходящи превозни средства** за транспортираните видове и пътуването,
- б) осигуряване на наличие на подходящо **обучен персонал** за товарене/разтоварване на животни,
- в) осигуряване на адекватна компетентност на водача по отношение на хуманното отношение към животните от транспортирания вид,
- г) разработване и поддържане на актуални **планове за действие при извънредни ситуации** за всички видове пътувания (дори когато не са задължителни) за справяне с извънредни ситуации (включително неблагоприятни метеорологични условия),
- д) изготвяне на **план за пътуване за всички** пътувания (включително когато е задължително), който включва план за натоварване, продължителност на пътуването, маршрут и място за почивка,
- е) натоварване само на **животните, които са годни да пътуват**, за правилното им натоварване в превозното средство и инспекцията им по време на пътуването и за подходящите отговори на възникналите проблеми (при съмнение за годност за пътуване животното трябва да бъде прегледано от ветеринарен лекар, който впоследствие е отговорен за обявяването на каквито и да било животни за негодни за пътуване),
- ж) благосъстоянието на животните по време на действителния транспорт и
- з) **планиране на пътуването, което** следва да отчита различията в изискванията за времето за пътуване на животни и изискванията на **социалните разпоредби, свързани с часовете на шофьорите**, включително броя на водачите, изисквани за дълги пътувания, за

да се постигне пълно съответствие. Това ще гарантира спазването на двата набора от регламенти. Това може да се отнася, както за времето за почивка на водача, така и за времето за почивка на животните и да се вземе решение за броя на водачите, изисквани за дълги пътувания.

23. **Мениджърите на съоръженията** в началото и в края на пътуването и в местата за почивка са отговорни за:

а) осигуряване на **подходящи помещения** за товарене, разтоварване и безопасно задържане на животните, с вода и фуражи, когато е необходимо, и с предпазване от неблагоприятни климатични условия до по-нататъшен транспорт, продажба или друга употреба (включително отглеждане или клане);

б) осигуряване на **достатъчен брой животновъди**, които да натоварват, разтоварват, управляват и задържат животни по начин, който причинява минимален стрес и нараняване,

в) **свеждане до минимум** на възможностите за предаване на болести чрез внимателно разглеждане на **почистването, дезинфекцията**, хигиената и екологичния контрол на превозните средства и съоръженията, както и осигуряването на чисти постелки,

г) осигуряване на подходящи съоръжения за справяне с **извънредни ситуации**,

е) осигуряване на съоръжения и компетентен персонал, които позволяват **хуманното убиване** на животни, когато това се изисква, и

з) осигуряване на подходящо време за почивка и минимално закъснение по време на спиранията.

**По-добри практики** по отношение на отговорностите

24. Да се гарантира, че са налице ясни дефиниции на отговорностите на държателите, обслужващите лица, търговците, организаторите на транспорта, земеделските стопани, ръководителите на събирателните центрове, шофьорите, собствениците на контролните пунктове и кланици и че те са включени в договора за превоз и предоставят списък, достъпен за всички персонал, включително шофьор (и) или придружители.

25. **Стандартните оперативни процедури (SOP)** се установяват за всяка дейност / задача от агента, определен като отговорен. Те описват точни протоколи за хранене, напояване, подновяване и подмяна на леглата, инспекция и мониторинг на животните и **определяне на лицата, отговорни за всяка задача**. СОП се актуализират непрекъснато в съответствие с новите съвети и / или насоки.

## 2. Планиране и подготовка на пътуването

---

### 2.1 Въведение

Добрата подготовка и планиране на транспортирането на овце е един от най-важните етапи в пътуването. Това е ключът към успешния транспорт на животните по отношение на спазването на законодателството, най-добрите практики и високите стандарти за хуманно отношение към животните и икономически ползи. **Доброто планиране насърчава плавното изпълнение на транспорта** и е необходимо да се сведе до минимум рискът, че участието на различните страни не е синхронизирано. Сложността на целия процес на транспортиране на животни изисква **добре структурирана интеграция на всяка от дейностите** в съответствие с определени групи цели, отговорности и задачи по мониторинг. Предвиждането на **неочаквани събития** и проблеми и предоставянето на **планове за действие при извънредни ситуации**, които да допълнят добре дефинираните Стандартни оперативни процедури, са от първостепенно значение. В непосредствена близост до непосредствените опасения за хуманното отношение към животните, планирането трябва да включва съображения, свързани със здравето на животните (биосигурност), аспектите на човешкото здраве и безопасност и икономическите последици. Значението на планирането и подготовката също се признава от законодателите на ЕС, а **дневниците за пътуванията са раздел за планиране са задължителни за дълги пътувания**.

От гледна точка на хуманното отношение към животните, етапът на "подготовка и планиране" включва следните аспекти:

- Планиране на пътуването;
- Подготовка на автомобила;
- Подготовка, свързана с животните;
- Администрация;

Тези аспекти са описани в параграфите по-долу.

### 2.2 Планиране на пътуването

Пътуването трябва да бъде **възможно най-гладко и бързо**, за да се ограничи експозицията на транспортния стрес. Тя трябва да бъде планирана внимателно, за да се осигурят условия за хуманно отношение към овцете по време на целия транспорт. Като част от планирането за всяко пътуване трябва да се вземат мерки за управление на всяко закъснение, разрушаване или друга извънредна ситуация, за да се сведат до минимум рисковете от нехуманно отношение по време на целия транспорт.

Пътуването трябва да бъде **планирано и подготвено внимателно** след обявяването от земеделския стопанин или търговеца на датата и мястото на заминаване и местоназначението на крайния клиент. Плановите за пътуване включват писмени договорености относно местата за започване и разтоварване, плановите за действие при извънредни ситуации и подробности за пратките или договореностите, които съществуват за местата за почивка, особено за дълги пътувания.

По-специално, те включват:

- **описание на пътя на пътуването** и оценка на неговата продължителност
- анализ на **прогнозата за времето**

- избор на **транспортното дружество** и на транспортното средство (например тип I или II) и/или кораб в зависимост от продължителността на пътуването и метеорологичните условия, брой и категории животни, т.е. овце за разплод, агнета,
- Резервацията за **разтоварване на животните на почивка в контролни пунктове**, когато е приложимо,
  - **план за извънредни ситуации**
  - **планиран брой шофьори**
  - **разпоредби за постелъчен материал**
  - **запаси от вода и фуражи**, които трябва да се доставят на контролния пункт, в зависимост от продължителността на пътуването
  - уверенията, че **камионът е готов** на мястото и часа, определени за заминаване

## 2.2.1 Продължителност на пътуването

Продължителността на пътуването трябва да бъде оценена внимателно и да включва планираните почивки и спирки на контролните пунктове. Като се вземе предвид продължителността на пътуването, трябва да се избере правилният тип превозно средство и неговото оборудване.

**Добри практики** за естеството и продължителността на пътуването

26. Максимално допустимото време за пътуване е 29 часа за възрастни овце и 19 часа за неотбити агнета. Ако в интерес на животните времето за пътуване може да бъде удължено с два часа, като се вземе предвид по-специално близостта до крайното местоназначение.

27. След този период (максимум 29/19 часа), животните трябва да бъдат разтоварени за период на почивка от минимум 24 часа в контролен пункт, преди да пътуват допълнително (виж таблица 2.1 по-долу)

28. Организаторът трябва да **определи точно и реалистично продължителността на пътуването**. Той трябва да подготви карта на маршрута със спирки (в контролните пунктове на дълги пътувания) и да предвиди закъснения на митницата или границите.

**Таблица 2.1** Максимално разрешени времена за пътуване за овце (ЕС 1/2005).

Вид животни	Пътуване Време (часове) Стъпка 1 на пътуването	Период на почивка Животните остават в превозното средство	Време за пътуване (часове) Стъпка 2 на пътуването	Спрете в одобрена точка за почивка (код за разрешение)
Възрастни овце	14 часа	Остатъкът е най-малко 1 час за вода и при необходимост за храна.	14 часа	Разтоварване за 24 часа за хранене, поливане и почивка
Не отбити агнета	9 часа	Остатъкът е най-малко 1 час за вода и при необходимост за хранене.	9 часа	Разтоварване за 24 часа за хранене, поливане и почивка

29. Организаторът трябва да **избере превозното средство** според продължителността на пътуването и вида и броя на овцете, които ще бъдат транспортирани.

30. За дълги пътувания **контролните постове и спирките за почивка** в маршрута трябва да бъдат идентифицирани и вписани в плана за пътуване.

31. Всички необходими документи трябва да бъдат подготвени и одобрени **преди началото на пътуването** (напр. Дневник за пътуване за пътувания по-дълги от 8 часа, здравни указания, санитарно разрешение, декларация от отговорното лице от стопанството за добитък и сертификат за почистване и дезинфекция на превозно средство).

32. Ясната и **ефективна комуникация** между водача/превозвача на мястото за товарене и разтоварване е от съществено значение. Те трябва предварително да обменят телефонни номера, за да могат да съобщават незабавно всички промени в планираната транспортна програма преди и по време на пътуването.

33. **Продължителността на прекъсванията** на пътуването трябва да бъдат достатъчно дълги, за да се проверят животните за признаци на компрометирано здраве или хуманно отношение към тях и да се проверят системите за хранене и поене, за да се гарантира наличието на адекватно снабдяване.

34. По време на спирания трябва да има достатъчно време, за да се **третираат отделни животни**, ако това се изисква след инспекция.

35. Планирайте пътуването, за да избегнете закъснения поради **трафик в пиковите часове, пътни работи, отклонения, лед и сняг или наводнения**.

36. Гарантира, че всички необходими документи (например брой животни, специални изисквания и информация за контакт при спешни случаи) се попълват и предоставят на водача, така че **превозното средство да може да се освободи веднага** след натоварването.

37. Трябва да се обърне внимание на влиянието на **топлинните условия** (топлина и студ) и влажността на **ВСИЧКИ ПЪТУВАНИЯ** (дълги и стандартни или кратки). Опитайте се да сведете до минимум риска от термичен стрес.

38. **Избягвайте да пътувате през най-горещите периоди от деня**, планирайте да пътувате по време на периодите на охлаждане

**По-добри практики** относно естеството и продължителността на пътуването

39. Пътният план следва да гарантира, че овцете могат да бъдат разтоварени незабавно на местоназначението за по-малко от 30 минути след пристигането.

## 2.2.2. План за извънредни ситуации

Основната цел на превозвача е да достави животните навреме и в добро благосъстояние, въпреки рисковете от забавяне на пътя. Могат да настъпят извънредни ситуации, дори когато е извършена оптимална подготовка и планиране. **Планът за действие в извънредни ситуации има за цел да помогне на водача и на транспортната компания да осигурят сигурността и благосъстоянието на животните в случай на извънредна ситуация.** Регламентът споменава това като изискване за разрешение за превоз на дълги пътувания, но те са полезни и за кратки пътувания. Плановите за извънредни ситуации са най-полезни, когато те редовно се обучават и актуализират от превозвача. Те трябва да се занимават с 4 въпроса: какви потенциални рискове могат да предизвикат извънредна ситуация, какво може да се направи, когато възникнат, кой какво трябва да направи и как ще се предприемат смекчаващите действия. При подготовката превозвачът ще може да реагира по ефективен начин и да намали въздействието на забавяне или злополука върху животните. Фигура 2.1 дава пример от практическите насоки за оценка на годността за транспортиране на еднокопитни животни (2016 г.).

## Annex III— Example of UK contingency plan

Council Regulation (EC) 1/2005

### Contingency Plan Template For Type 2 Transporters

Please complete this Contingency Plan and submit to the following address with your application form for a Type 2 Transporter Authorisation:

This generic Contingency Plan is to be completed by the Transporter.

#### Section 1 – Contact Details

Name of Transporter	<input type="text"/>		
Address:	<input type="text"/>		
Contact Telephone Number	<input type="text"/>	Email Address	<input type="text"/>

#### Section 2 – In case of an emergency:

1 Who is your nominated vehicle breakdown/recovery company	<input type="text"/>
2 What action will you take in the event of a traffic accident, road closure or weather conditions delay your journey?	<input type="text"/>
3 What action will you take if the ferry/shuttle service has been suspended?	<input type="text"/>
4 What action will you take in the event that your vehicle suffers an irreparable breakdown?	<input type="text"/>
5 What action will you take if any animal(s) become ill during the journey?	<input type="text"/>
6 What action will you take if any animal(s) needs to be euthanised?	<input type="text"/>
7 What action will you take in the event that you encounter extreme temperatures (either hot or cold) during the journey?	<input type="text"/>
8 What action will you take if there is confirmation of a Notifiable Disease in an area you're travelling through?	<input type="text"/>
Transporter Signature	<input type="text"/>
Name in BLOCK LETTERS	<input type="text"/>
Date	<input type="text"/>

**Фигура 2.1.** Структурата на аварийния план (както е представено в Практическите насоки за оценка на годността за транспортиране на еднокопитни животни през 2016 г.)

**Добри практики** по отношение на плановите за извънредни ситуации

40. **Ако възникне закъснение**, благосъстоянието и безопасността на животните трябва да се считат за най-важни по всяко време. Отговорността на водача е да поддържа условията за животните удобни и безопасни и да гарантира, че времето за пътуване е сведено до минимум.

41. Водачът трябва да полага всички разумни усилия, за да сведе до минимум забавянето и да осигури **наличието на вода, сянка в горещ ден и подходяща вентилация**.

42. Ако е необходимо, **водачът трябва да потърси помощта на полицията**, за да може пътуването му да продължи възможно най-скоро при продължителни престои на трафика (т.е. ако пътят е затворен поради злополука).

43. В случай на **механична авария** на превозното средство трябва да се определи естеството на повредата и да се прецени колко време ще отнеме ремонта. Ако ремонтът не може да се извърши на мястото на аварията или ако той ще отнеме продължителен период от време, трябва да се извършат **договорености за друго превозно средство**.

44. В превозното средство трябва да има план за действие в извънредни ситуации. Пример е даден на фигура 2.1. Планът трябва да бъде известен и разбран от всички участници в превоза на животни по време на всяко пътуване. Там трябва да опише как да се справят с непредвидени инциденти и забавяния, за да се гарантира, че животните няма да понесат значителни вреди. Забавянията могат да бъдат причинени от метеорологични условия, трафик, злополуки, пътно строителство, механични аварии или прекъсвания на завода. Планът за действие в извънредни ситуации трябва, наред с другото, да включва осигуряване на съоръжения за задържане на животни в извънредни ситуации.

45. При извънредни ситуации планът за действие при извънредни ситуации се активира от водача и/или превозвача, който е наясно с извънредната ситуация.

46. Планът за действие в извънредни ситуации следва да **включва следните елементи**:

- а) Решава как може да се организира постоянен контакт между превозвача и водача/ите;
- б) Решения как може да се гарантира контакт с властите (полиция/ветеринарни лекари);
- в) Списък с **телефонни номера за контакт** на всички участващи страни;
- г) Решения как да се организират местните услуги за разбиване, как да се организира поемането на пратката (заместители);
- д) Решения за **организиране на ремонти** в случай на повреда на превозното средство,
- е) Решения за **разтоварване на животните** в случай на авария или забавяне: местата, където могат да бъдат разтоварени животни, се идентифицират по време на планирания маршрут и тази информация е лесно достъпна за водача.
- ж) Решения как **водата, храната и постелята** могат да бъдат организирани за животни в случай на непредвидими дълги закъснения (например на граничните пунктове);
- з) **Други въпроси**, необходими, за да се гарантира, че животните няма да понесат значителни вреди в резултат на закъснения по време на транспортирането.

47. **Животните могат да бъдат наранени** по време на транспортирането и може да се наложи животното да бъде хуманно убито преди да стигне до местоназначението си, за да предотврати по-нататъшната болка или страдание на животното. Следователно превозвачът трябва да разполага с леснодостъпни **данни за контакт с ветеринарен лекар** или лицензиран кланичен работник, компетентен за хуманно убиване на място по време на пътуването или на местоназначението.

48. Само шофьори или придружители, които притежават свидетелство за правоспособност и са получили специално обучение в областта на спешна помощ при животните, могат да окажат първа помощ на **пострадалите по време на транспорта животни**.

**По-добри практики** по отношение на процедурите за извънредни ситуации

49. Следва да се изготви план за действие при извънредни ситуации и да се въведе за **кратки превози до 8 часа**.

50. За да бъдат подготвени за инциденти, всяко транспортно средство трябва да съдържа следното:

а) Лист за контакт за спешна помощ с 24-часови телефонни номера за изпращане, дестинация и местни компетентни органи, налични ветеринарни хирурзи, аварийни служби, оператори на аварийни централи и застрахователни компании,

б) Аварийни предупредителни устройства (например фенери, аварийни триъгълници) в съответствие с европейските изисквания,

в) **Камера**/мобилен телефон с камера,

г) **Информационен лист** за произшествия,

д) **Формуляр за политиката за аварии** на дружества/Стандартни оперативни процедури,

е) **Пожарогасител**,

ж) **Контейнер за съхранение** или почистване.

51. Превозвачът трябва постоянно да **наблюдава комфорта и състоянието** на животните по време на всяко закъснение.

52. Превозвачът, в случай на закъснение, трябва да се свърже с **контактните лица по произход и/или местоназначение**, за да ги информира за естеството на закъснението и да определи най-добрия план за действие за себе си и за благосъстоянието на животните.

53. На превозните средства следва да се предвиди разпоредба за **удобен и прост аварийен достъп**, за да се улесни проверката на овцете и да се окаже помощ на нуждаещите се животни.

54. Аварийните процедури се проверяват **периодично и се обсъждат** с персонала чрез вътрешни одити и при необходимост се изменят.

55. Оборудването, което се съхранява за **спешна евтаназия**, е добре поддържано и може да се експлоатира ефикасно; документиран документ за обучение и поддръжка на оборудването.

56. Информация за транспортирането на животни (включително въпроси, свързани с извънредни ситуации) **се споделя между превозвачите** и това, което работи или не работи, се оценява редовно.

## 2.3. Транспортни средства

Проектирането, поддръжката, подготовката и експлоатацията на превозните средства са ключови фактори за гарантиране на високите стандарти за здравето на животните и хуманното отношение към тях по време на транспортирането. Основният риск за хуманното отношение към животните е представен от физическата среда на превозното средство, **по-специално свързана с топлинната среда**. Ето защо е жизненоважно да се гарантира, че вентилационните режими са ефективни при поддържане на вътрешни условия, които не само отговарят на законовите изисквания, но и са близки до термичния оптимум за животните. Адекватните и подходящи вентилационни системи са от съществено значение, тъй като по време на пътувания с всякаква продължителност климатичните условия могат да се променят, което води до налагането на различни топлинни натоварвания върху транспортираните животни. Сезонните разлики в атмосферните условия също ще представляват риск от термичен стрес.

При продължителни пътувания, при които животните могат да се придвижват през климатични зони, рискът от термичен стрес се увеличава. Механичната вентилация трябва да отстрани топлината и влагата, за да осигури среда, при която рискът от топлинно натоварване е сведен до минимум. Проектирането и експлоатацията на такива системи следва да се основава на разбиране на изискванията на животните в допълнение към спецификациите, предвидени в действащото законодателство. От съществено значение е да се разберат **принципите на горните и долните критични температури** и термонеутралните зони, за да се осигури ефективно определяне на изискванията за вентилация и оперативните стратегии. Други фактори, включително влажността, също могат да повлияят на допустимия температурен диапазон.

Системите за вентилация са **свободни или принудителни системи**. Свободните вентилационни системи са често срещани при превозните средства, използвани за кратки (по-малко от 8 часа) пътувания, докато принудителните системи са изискване за превозни средства при продължително пътуване. Съгласно Регламента минималният дебит на въздуха на вентилаторите не трябва да бъде по-нисък от  $60 \text{ m}^3/\text{h}$  на  $100 \text{ kg}$  живо тегло. Ефикасността на системите за принудителна вентилация става особено важна по отношение на транспорта от **Северна Европа до средиземноморските региони** и горещия им климат. Например, често спиране поради трафик или граничен контрол в горещ климат може да доведе до загряване на интериора на автомобила, което води до топлинен стрес за добитъка. Вентилацията е важна и за ограничаване на концентрациите на амоняк от фекалиите и урината и на въглеродния диоксид от остатъчните газове от автомобила.

**Лошото фиксиране** също може да засегне хуманното отношение към животните. Прекалените вибрации могат да доведат до симптоми, вариращи от гадене до мускулна умора. Неплъзгащите подови повърхности са от съществено значение за предотвратяване на падането.

Предоставяният материал за постелки трябва да е сух с висока способност за абсорбиране на течности. Достатъчното количество постелка позволява повече комфорт и улеснява почивките на животните. Ако няма подходяща постелка (тип и/или качество и/или количество) в комбинация с екстремни температури, животът на животните може да бъде засегнат. Наличието на постелка може да направи и пода нехлъзгав и този фактор е от съществено значение за предотвратяване на подхлъзването и падането.

Учените препоръчват освен законно необходимите параметри да се **наблюдават и параметри** като относителна влажност, вибрации и общо натоварване, които осигуряват

допълнителна информация за оценяване на благосъстоянието по време на транспортиране. Обаче, голяма част от оборудването (например, за измерване на относителната влажност) все още не е достатъчно здрава или достатъчно точна за рутинно приложение в търговския транспорт. Автоматичният контрол на механичната вентилация чрез контролирана температура на система за контрол е технически осъществим и нови данни сочат, че това би било от полза при превоза на животни.

### 2.3.1 Проектиране и поддръжка на превозното средство

**Добри практики** за проектиране и поддръжка на превозни средства

57. Материалите, използвани в конструкцията на превозните средства, следва да могат да се **почистват ефективно**. Между всяко пътуване трябва да има режим на почистване.

58. Вътрешните повърхности на автомобила трябва да са гладки, за да се **намали рискът от увреждания от притискане и натъртване**.

59. Вратите и съоръженията на превозните средства трябва да са **достатъчно широки, за да осигурят свободно движение** на овцете и да сведат до минимум нараняванията.

60. Трябва да е възможно да се **наблюдават животните по всяко време** извън превозното средство, напр. чрез отваряне на страничните капаци или задните врати, без да възниква опасност овцете да избягат.

61. **Отработените газове** на превозното средство не трябва да влизат в отделението за добитъка, за да се избегне дихателните увреждания.

62. Превозното средство трябва да бъде конструирано по такъв начин, че овцете да не могат да бъдат **притиснати или заклещени**.

63. Подовите настилки и повърхностите трябва да бъдат проектирани така, че да се постигне **максимално сцепление**, за да се сведе до минимум подхлъзването и падането. Дизайнът за подобряване на сцеплението включва плоскости или грапавини по повърхността. Ако се прецени, че овцете могат да се подхлъзнат и паднат, причината трябва да бъде идентифицирана и да бъдат предприети необходимите действия.

64. Специално внимание следва да се обърне на превозните средства с **многоетажно натоварване**. Те трябва да бъдат подходящо проектирани, поддържани и управлявани, така че животните да бъдат защитени от елементите, а животните на горните нива да не замърсяват овцете на долните нива.

65. Трябва да се осигури **наличието на разделителните стени**, когато се пътува в хълмисти райони или райони с висок трафик, или когато се превозват малък брой овце, за да не бъдат подхвърляни или ранени. Разделителните стени трябва да се използват и за разделяне, когато е необходимо.

66. При дълги пътувания превозното средство трябва да бъде оборудвано с минимум **четири температурни сонди на платформа**. Причината е, че температурата в превозното средство варира в зависимост от зоната, в която се намират овцете (най-високите температури вероятно се наблюдават в предната част на отделението за животни на най-горния етаж, най-ниските температури вероятно се срещат на най-ниската ниво отзад).

67. При дълги пътувания превозното средство се оборудва с **навигационна система и глобална система за позициониране (GPS)**, което ще позволи на компетентния орган да проследява превозните средства и да гарантира, че плановите за пътуване са спазени.

68. Основните механични ремонти (например, смяна на гумите) и редовната поддръжка трябва да се предприемат своевременно, за да се предотвратят неоправдани забавяния.

**По-добри практики** за проектиране и поддръжка на превозни средства

69. Агнетата и наскоро остриганите овце (до 10 дни след остригането) са податливи на вятър и се транспортират в превозни средства с **затворени фронтове или снабдени със**

**защита по време на атмосферни условия**, които могат да причинят топлинен или студен стрес. Новоостриганите овце трябва да бъдат транспортирани само ако имат основен растеж от поне 7,0 мм (това може да се постигне или като се позволи повторно израстване, или чрез подстригване с подходящ дълъг гребен); и ако овцете не са били остригани по-малко от 24 часа преди началото на пътуването.

**70. Превозното средство трябва да се проверява след всяко пътуване.**

71. Ако възникне някакъв инцидент по време на пътуването, той **трябва да бъде записан** и всички въпроси трябва да бъдат разрешени преди започване на следващия транспорт.

72. Рутинната **проверка и поддръжката на превозното средство** трябва да се извършва най-малко веднъж годишно.

## 2.3.2 Пространство в превозното средство

**Добри практики** в пространството на превозното средство

73. Превозните средства за животни трябва да бъдат проектирани така, че овцете да могат да се **изправят от легнало положение в стоящо положение, без да се допират до конструкциите** на горната платформа и да позволяват оптимална вентилация.

74. При неостриганите овце и агнета  $\geq 26$  кг с дебело руно трябва да се предложи **25% повече пространство от това за остриганите овце.**

**По-добри практики** в пространството на превозното средство

75. За овцете, **пространството над най-високата точка на животните** трябва да бъде най-малко 15 cm за превозни средства с принудителна вентилация и 30 cm за превозни средства без принудителна вентилация.

76. Пространствените квоти за овце трябва да правят разлика между овцете с руно, агнетата и остриганите овце, както е представено в таблица 2.

**Таблица 2.** Препоръчителни пространствени квоти за овце

	<b>Овце с руно</b>		<b>Агнета и остригани овце</b>	
<b>Живо тегло (kg)</b>	Кратко пътуване (m <sup>2</sup> )	Продължително пътуване (m <sup>2</sup> )	Кратко пътуване (m <sup>2</sup> )	Продължително пътуване (m <sup>2</sup> )
<b>20</b>			0.21	0.27
<b>30</b>			0.28	0.36
<b>40</b>	0.39	0.51	0.34	0.43
<b>50</b>	0.45	0.60	0.35	0.50
<b>60</b>	0.51	0.67	0.40	0.57
<b>70</b>	0.56	0.75	0.44	0.63
<b>80</b>	0.61	0.82	0.48	0.69

77. Препоръчаните пространствени квоти трябва да бъдат увеличени, ако температурите са много високи или пътуването е вероятно да бъде по-стресиращо.

## 2.3.3 Постеля в превозното средство

**Добри практики** в спането

78. Материали, подходящи за постеля, трябва да бъдат **удобни за лежане, противоплъзгащи се и високо абсорбиращи** вода и урина.

79. Агнетата  $\leq 20$  kg се нуждаят от специално внимание. Те трябва да получат подходяща постеля или еквивалентен материал, който да гарантира комфорт, съответстващ на броя транспортирани животни, продължителността на пътуването и прогнозираните метеорологични условия.

**По-добри практики за постелята**

80. Стърготините от дървесни частици с размер на частиците от 1 до 2 mm може да се използва като постелка. Въпреки това, избягвайте да използвате дървени стърготини, ако животните се транспортират до кланицата, тъй като това може да увеличи замърсяването на трупа. При контакт с урина и изпражнения те се задържат във вълната на животните, компрометирайки хигиената на кланичните операции. В този случай сламата и оризовите люспи са по-добри варианти.

81. При студено време трябва да се увеличава количеството на постелката или изолацията и след всяко пътуване да се премахват мокрите постелки, за да се избегне замръзването им в превозното средство.

82. При горещо време не използвайте постелки от слама. По-добри решения са мокър пясък, навлажняване на руното, дървени стърготини или оризови обвивки.

## 2.3.4 Мониторинг и оценка

**Добри практики по отношение на мониторинга и оценката**

83. Превозните средства, извършващи дълги пътувания, трябва да бъдат оборудвани така, че всички транспортирани животни да могат да бъдат достъпни и проверявани.

84. Превозното средство трябва да бъде проектирано така, че по време на пътуването при всяко спиране на проверката водачът да може да провери:

- Здравния статус на овцете и хуманното отношение към животните
- Всяко натъртване, нараняване, наличие на влажно руно или куцота
- Падане или треперене на животните
- Потенциални повреди на автомобила

85. Системи за проследяване, които наблюдават и записват време, позиция и параметри като температура на въздуха. Те ще подобрят рутинната оценка на благосъстоянието по време на транспорта и ще намалят административната тежест, свързана с дневника на пътуването.

**По-добри практики по отношение на мониторинга и оценката**

86. Мониторингът на параметри като относителна влажност, вибрации и общо натоварване трябва да се използва, за да се предостави допълнителна информация за оценка на благосъстоянието по време на транспортирането.

## 2.4. Подготовка, свързана с животните

Няколко аспекта на етапа на подготовката, са свързани с животните, предназначени за транспортиране. Те са предназначени да посрещнат и целят да избегнат основните рискове, посочени в параграф 0.2:

- твърде дълго време на натоварване, което може да бъде особено стресиращо при горещи климатични условия в стационарния камион, при което вентилацията може да бъде критична;
- лоша пригодност на овцете да пътуват, които могат да се влошат по време на транспортирането и да стигнат драматични стойности и да причинят страдание на животните;

## 2.4.1 Подготовка на животните и оборудването

Критичните точки, които могат да повлияят на хуманното отношение към животните преди началото на пътуването, включват **нивото на познаване на животните**. Познатите животни трябва да се настаняват в един и същ бокс или превозно средство. Смесването на непознати животни от различни социални групи увеличава стреса и може да доведе до агресивност и борба.

Друг важен въпрос е **количеството вода и храна**, които животните получават преди пътуването. Намаленото количество храна ще намали замърсяването на животните по време на транспортирането. Важно е, обаче, че периодът на гладуване не е трябва да е твърде дълъг, тъй като причинява изчерпване на енергийните си нива на животните, също така може да доведе до умора и дехидратация по време на пътуването и да окаже отрицателно въздействие върху качеството на месото (сухо, твърдо и тъмно месо). За дълги пътувания е необходимо животните да се хранят и поят регулярно.

**Добри практики** по отношение на подготовката на животните

87. Организирайте животните в **хомогенни социални групи**, преди да започнете да ги товарите. Тези групи трябва да бъдат животни със същия размер и възраст и за предпочитане от групата, в която овцете са били преди транспортирането. Това е важно, за да се намали стреса на овцете по време на товаренето/разтоварването и транспортирането.

88. Проверете и запишете **идентификацията** (ушни марки, вътретърбушни болуси и т.н.) на всички животни, които ще бъдат транспортирани.

**По-добри практики** в подготовката, свързана с животните

89. Ограничаване на храненето преди кратък транспорт (по-малко от 2 часа) не е необходимо. Времето на гладуване във фермата не трябва да надвишава 12 часа.

90. Овцете искат само да ядат познати храни. Поради това се използват обичайното им хранене по време на пътуването, или фураж, въведен няколко дни преди заминаването.

91. Преди транспортирането овцете трябва да се хранят със сено или с фураж с високо съдържание на сурови влакнини, за да ги поддържат за пътуването, особено ако кърмят.

## 2.4.2 Годност на животните за транспортиране

Необходимо е да се провери годността на всяка овца преди натоварването, като се вземат предвид спецификациите на законодателството. Животните в късна бременност (>90% бременност), непосредствено след раждането, или агнета на възраст под 1 седмица, никога не трябва да се транспортират. Освен това животните не трябва да се транспортират, ако е налице едно от следните условия.

- Животни, които изпитват силна болка при придвижване, напр. животни с рани по крайници или счупен таз;
- Животни с тежки кръвоизливи;
- Животни, които са в състояние да се изправят само след като са били принудени (например много слаби, уморени или изтощени животни);
- Животни, които са куцат до такава степен, че могат да стъпват за кратко или избягват натоварването на един от крайниците си;
- Животни, които току-що са били обезроговени и раната все още не е излекувана;
- Животни с видими сърдечно-съдови или дихателни нарушения;
- Животни с очевидна липса на координация (напр. животни, които не могат да пазят равновесие);
- Слепи животни.

- Ранените или неспособни да пътуват животни трябва да се транспортират само при изключителни обстоятелства и под строг надзор.

**Добри практики** за годност за транспорт

92. Годността на овцете за планираното транспортиране трябва да бъде оценена от квалифицирано лице преди товаренето им.

93. Стопанинът и превозвачът са отговорни за това, дали животното е годно за пътуването.

94. В случаите, когато собственикът има съмнения относно условията за пригодност, той трябва да се обади на ветеринарния лекар, който е издал ветеринарния сертификат, удостоверяващ годността на животното.

95. Ако дадена овца не е годна за планираното пътуване, трябва да се вземат възможно най-скоро подходящи мерки за адекватни грижи, лечение или хуманно убиване на животното.

**По-добри практики** за годност за транспорт

96. Минималната възраст, при която агнетата могат да бъдат транспортирани, варира в зависимост от продължителността на пътуването. Препоръките в таблица 2.2 трябва да бъдат следвани.

**Таблица 2.2** Минимална възраст на агнета за транспорт в зависимост от продължителността на пътуването

Възраст на агнетата	Продължителност на пътуването
от 10 до 15 дни	≤ 2 часа
от 15 дни до 6 седмици	≤ 8 часа
Повече от 6 седмици	≥ 8 часа

97. Ефективните възможности за управление на овце, считани за негодни за предвиденото пътуване, включват:

- Оставяне в подходящо място за настаняване
- Предоставяне на подслон, храна и вода
- Ветеринарно лечение, ако е необходимо
- Хуманно убиване, ако е необходимо

## 3. Обработка и натоварване

### 3.1 Въведение

Натоварването е едно от най-стресиращите действия за овцете. По време на този процес животните се придвижват от кошарите към превозното средство и се зареждат чрез рампа или асансьор. **Стресът, причинен на животните, е както физически, така и психологически.** За целта животното прави допълнително физическо усилие по време на движението си и качването на превозното средство, а психологическият стрес е поради това, че животните напускат познатата среда, за да бъдат настанени в съвсем различна и нова среда. Освен това се съпровождат от неизвестен персонал.

○ За да се намали стреса по време на товарене, следва да се вземат предвид следните две основни точки:

○ Първо, проектирането на фермерските съоръжения и проектирането на рампите за превозни средства трябва да улесняват движението на животните, за да се намали стреса при придвижването им. Лошото проектиране на товаро-разтоварните съоръжения, съчетано с лошо боравене, може да доведе до подхлъзване, падане, наранявания и евентуално по-голямо напрежение на животните, което води до ниско качество на месото и икономически загуби.

○ На второ място, грубото третиране на животните трябва да се избягва. Това изисква съответният персонал да има опит в обработката на овцете, както и да познава обичайното им поведение. Овцете са животни със силен социален инстинкт, поради което те са склонни да вървят заедно. Овцете страдат от силен стрес, когато се обработват в група, по-малка от пет индивида, и не се препоръчва транспортиране на единични животни. В този смисъл, могат да се наблюдават блеене и скърцането със зъби при овце, които страдат от изолация и стрес. Трябва да се даде достатъчно време за товарене. Грубото третиране е основната причина за нараняването на овцете.

Зареждането започва, когато първата овца, която трябва да бъде транспортирана, излиза от огражданията, обора на фермата, събирателния или контролен пункт и се придвижва към превозното средство и завършва, когато всички овце са в превозното средство. Разтоварването и транспортирането (като време) приключват, когато последното животно е разтоварено от превозното средство (на крайната дестинация).

### 3.2 Товаро-разтоварни съоръжения

**Добри практики** по отношение на съоръженията за товарене

98. Зоните за товарене трябва да се **подготвят преди транспортирането.**

99. Парапетите на рампите и каналите трябва да са с **подходяща височина**, така че да не могат да се прескачат от животните, като пролуките са достатъчно тесни в долната част, така че овцете за да не се заклещват, подхлъзват или да не нараняват крайници си.

100. Рампата трябва да има **неплъзгаща се повърхност.**

101. Наклонът на рампата трябва да бъде с ъгъл не повече от 26 градуса, което означава, че рампите трябва да имат максимална височина от **50 см, измерена на 1 метър преди края на рампата.**

102. Ширината на рампата трябва да **позволява на животните да се движат заедно**. Овцете са животни, които имат силен социален инстинкт, поради което те са склонни да вървят заедно.

103. Широчината на **товарната платформа трябва да бъде най-малко със ширината на транспортното средство**.

104. Превозвачът трябва да гарантира, че рампата и превозното средство са правилно подравнени и че всяка разлика между рампата и превозното средство е достатъчно тясна, за да се сведе до минимум вероятността от нараняване на овцете по време на товаренето.

105. Когато наклонът е **по-стръмен от 10 градуса**, т.е. височината е 17,6 см за дължина 1 метър спрямо хоризонталата, рампите трябва да бъдат **снабдени с летви, закрепени за тяхната повърхност**, които да гарантират, че краката на животните при качване или слизане няма да се хлъзгат и няма да се генерират рискове или трудности при придвижването на животните.

106. Подемните платформи и горните етажи трябва да имат **предпазни прегради**, за да се предотврати попадането или притискането на животните по време на операциите по натоварване и разтоварване.

107. Ако инспектирането на автомобила се извършва през нощта или когато светлината е недостатъчна, трябва да има **преносим източник на светлина**.

**По-добри практики** по отношение на товарните съоръжения

108. **Височината на парапетите на рампите и канали трябва да бъде 1,2 м**, без празнини, които биха могли да причинят наранявания на овцете или да нарушат тяхното движение до мястото, където се вземат.

109. **Удълженията на пода** следва да се използват за покриване на всякакви пространства между рампата за натоварване и пода на превозното средство, през която животно или част от него може да се подхлъзне.

110. Трябва да се използва **слой от слама**, за да се покрие повърхността на рампата, за да се увеличи сцеплението на повърхността и да се избегне падането или изплъзването на животните.

111. **Наклонът на рампата** трябва да бъде възможно най-нисък (т.е. **по-малък от 10°**) и се препоръчва да се намали този наклон по време на разтоварването, особено за агнета. Начин за намаляване на наклона на рампата е да се увеличи нейната дължина чрез мобилна рампа, която може да се използва като удължение на рампата на автомобила.

### 3.3 Обработване на животните при натоварване

**Добри практики** при работа с животни по време на товарене

112. Овцете са социални животни. Те са по-малко стресирани, когато са в компанията на други овце. Така че те трябва да се обработват по групи, по спокоен и тих начин, за да се сведе до минимум стреса и нараняванията.

113. Овцете реагират на опасността, затова действайте с емпатия към тях и избягвайте да ги плашите. **Трябва да се избягват викове, шум и внезапни движения**.

114. **Овцете, които нямат място да се движат**, не трябва да бъдат принуждавани, подтиквани, бутани или прекалено силно манипулирани.

115. Уверете се, че **на рампата няма предмети** или нещо друго, от което овцете се страхуват. Когато е необходимо прекомерно усилие за обработка, трябва да се проучи проектът на съоръжението.

116. Преместете животните от тъмните към светлите зони, защото животните могат да се колебаят, когато влизат в по-тъмни зони.

117. Лицето, което се грижи за овцете в процеса на транспортиране, трябва да направи това по **начин, който е подходящ за вида овце** и да се минимизира болката или нараняванията. По-конкретно:

- Овцете не трябва да се повдигат за главата, ушите, рогата, врата, опашката, краката или вълната.
- Механичното повдигане на овцете трябва да гарантира, че овцете се подпират или осигуряват, ако е необходимо.
- Овцете не трябва да се хвърлят или падат.
- Овцете не трябва да бъдат ударяни, или ритани.
- Проверете животните в горните платформи, преди да спуснете покрива на подемно-транспортното средство.
- Проверете от двете страни на камиона, когато използвате хидравликата, за да избегнете захващане на крайниците.

#### **По-добри практики при боравене с животни**

118. Техниките за обработка трябва да **използват инстинкта на овце**. Овцете имат силен инстинкт и "зона на комфорт", която трябва да бъде разбрана и използвана за ефективно овцевъдство.

119. Могат да се използват **знаменца или пластмасови торбички**, за да се стимулират движенията на животните и да се улеснят операциите по натоварване. Това е практичен и полезен метод, особено за агнета.

120. Трябва да се използват такива практики за преместване на овце, които са полезни за хуманното отношение към животните, условията на труд и печалбата. Те включват:

- Използване на **обучени овце**, за да водят останалите животни в превозното средство. Ако това не е възможно, може да се използва агнето на овцата-майка. В този случай майката следва агнето, а останалата част от групата следва майката.
- Използване на **положителен стимул** пред животните. Този стимул може да бъде кофа с храна или бутилка с мляко за хранене за агнета. Важно е животните да са запознати с използвания стимул, защото ако не са свикнали с него, използването му ще доведе до стрес за животните.
- Използвайте **непрозрачна подвижна бариера** на височина един метър около зоната, от която животните трябва да се преместват, с един отвор отстрани на камиона.

121. Зареждането на овце трябва да стане **рано сутринта**, когато се знае, че времето вероятно ще е горещо. Това ще намали риска от топлинен стрес в животните.

## 4. Пътуване

### 4.1 Въведение

**Колкото по-дълго е пътуването, толкова по-голям е рискът** от негативно влияние върху благосъстоянието на животните. Съществуват четири основни аспекта на транспорта на животни, които имат нарастващо въздействие върху благосъстоянието, тъй като продължителността се увеличава. Те се отнасят до физиологичното състояние на животното, хранене и поене, почивка и топлинна среда. Ако животните са годни, добре подготвени да пътуват и пътуването е планирано добре, те вероятно ще пристигнат в местоназначение в добра социална държава и ще могат бързо да се възстановят след разтоварване и сравнително кратко време за почивка.

### 4.2 Шофиране

**Водачите играят една от най-важните роли** в транспорта на животни. Обикновено те трябва да поемат изцяло отговорност за благосъстоянието на животните по пътя. Как шофьорите оперират с превозните средства, колко време прекарват в проверки за хуманно отношение към животните и колко добре са подготвени за справяне с извънредни ситуации, оказва значително влияние върху резултата от всяка доставка на магистрални животни.

Докато се намират на движещо се превозно средство, всички животни се борят да поддържат равновесие и да избягват контакта с други животни. Ако не се осигури плавно шофиране, те могат да се провалят в това усилие. Освен това грубото шофиране оказва отрицателно въздействие върху хуманното отношение към животните и ще увеличи също наложения стрес и риска от нараняване на животните. Основните нарушения на благосъстоянието, свързани с качеството на шофиране, включват загуба на равновесие. При овцете това е стресов фактор, свързан с транспорта, тъй като неправилното шофиране ги принуждават **непрекъснато да променят положението на тялото си, за да поддържат равновесие** и да избягнат падане.

Съществува пряка връзка между шофьорските умения, степента на стрес върху добитъка и рентабилността на транспортния бизнес. Гладкото, равномерно шофиране позволява на животните да се отпуснат за по-дълго време при пътуване, отколкото грубото, неравномерно шофиране. Научните изследвания показваха, че твърдият стил на шофиране не само увеличава измеримия стрес върху транспортираните животни, но също така значително намалява качеството на месото. Изчислено е, че има разлика от 20% в горивната ефективност между шофиране по равен път при неравномерни скорости до 100 км/ч, в сравнение с еднаквото, с контролирана безопасна скорост от 80 км/ч. Ако се натъкнете на по-бавен шофьор по път, който няма възможности за изпреварване, отпуснете се и вземете постоянно темпо, вместо да се рискувате в ситуация, която не контролирате.

Принципите за поведение на пътя за превозни средства и тежкотоварни автомобили и способността на животните да бъде бъдат устойчиви, са същите. Водачът обаче има пълен контрол над превозното средство, но само частичен контрол върху животното. Шофьорите компенсират тази частична липса на контрол, като прилагат познания за това как животните ще се държат при определени условия. Транспортираните животни прилагат по-голям натиск върху краката си, отколкото товарът върху гумите на превозното средство, и те ще полагат

усилия, за да останат на краката си. Колкото повече усилия полагат, толкова по-голям е стресът.

**Гладкото спиране** помага на животните да стоят изправени с минимални усилия. Рязкото спиране води до повече стрес, което може да доведе до лошо благосъстояние, а от друга страна води до лошо качество на месото.

#### **Добри практики за шофиране**

122. Водачите трябва да използват техники за гладко шофиране, да избягват на внезапни завои или рязкото спиране, с цел да се сведат до минимум прекомерните движения на овцете и да се предотвратят наранявания, натъртвания, подхлъзване и падане на животните.

123. Водачите трябва да разпознават трудните условия, при които работят. На пътя има много малко шофьори, за които се изискват повече умения, отколкото тези, които транспортират животни. Превозвачите на живи животни имат превозно средство с висок център на тежестта и товар, който е жив и не е вързан.

124. **Избягвайте рязкото спиране.**

125. Опитайте се да използвате **постоянна дроселова клапа.**

126. Проверете дали спирачките и **спирачните системи** са правилно настроени.

127. Използвайте **прекъсвача** или забавящо устройство на двигателя, ако има такова.

128. Монтирайте автоматична **антиблокировка на спирачната система.**

129. Въпреки че има строги графици, които трябва да бъдат запазени, водачите трябва да се обаждат, ако срещнат проблеми на пътя, вместо да стресират животните, до форсират превозното средство и самите себе си.

130. Водачите, които спазват следните процедури, ще помогнат да се осигури пристигането на фуражите в добро състояние:

а) **Тръгвайте плавно** и избягвайте рязкото спиране. Рязкото тръгване и спиране, прекалено бързото завиване и т.н. ще влошат състоянието на животните.

б) **Поддържайте в движение превозните средства за превоз на животни**, особено при горещо време. Това ще поддържа постоянен въздушен поток, който ще помогне да се охладят животните и да се предотврати натрупването на газове от животински отпадъци.

в) Планирайте **периодични спирания** по време на транспортирането, за да проверите състоянието на животните. (Дали има нещо обезпокояващо? Дали има заболявания? Изглеждат ли болни, дали не е твърде студено или има прегряване?).

г) Да се правят **инспекции за сигурността на превозното средство** и проверка на животните по време на спиране. Уверете се, че товарните прегради са на място и са сигурни, че вратите на ремаркетото са добре затворени, а постелята е достатъчно.

д) Бъдете готови да вземате решения или да получите бързи инструкции за това как да се грижите за животните в зависимост от **променящите се метеорологични условия.**

#### **По-добри практики в управлението**

Качеството на шофиране трябва да се следи и записва, като се използват акселерометри, монтирани в превозните средства.

131. Водачите трябва да се опитат да сведат до минимум времето, през което всяко ремарке, съдържащо животни, **остава без надзор**, особено когато има възможен или съществен риск за хуманното отношение към животните.

132. Водачите трябва да **избягват трафика по време на движение**, доколкото това е възможно.

133. Водачите трябва да гарантират, че **по време на пътни проверки получават приоритет пред други превозни средства.** Приоритет трябва да бъде постигнат в интерес на хуманното отношение към животните.

134. Водачите трябва да **поискат предимство в случай на закъснения**, причинени от аварии.

135. Трябва да се извършва рутинно одитиране на транспортните средства и практики на превозвачите, като се разглежда дали:

- а) водачът знае **аварийните планове** и ги има в кабината си
- б) **ремаркетото е в добро състояние** (страни, подови настилки, рампи и порти)
- в) водачът тръгва в **рамките на 15 минути** след натоварването на животните
- г) водачът знае **плана за натоварването** и настаняването
- д) има достатъчно вода за напояване на животните
- е) водачът има способността да **регулира вентилацията** на ремаркетото по време на пътуването, ако е необходимо
- ж) **поведението на овцете се проверява** по време на периодите на почивка (например, респираторно поведение, изпотяване и т.н.).

### 4.3. Температурен контрол

Животните, транспортирани при дълги пътувания, могат да издържат на продължително излагане на екстремна топлина или студ, или да издържат на радикални климатични промени, които могат да увеличат транспортния стрес. Вътрешната температурна микросреда в превозните средства е основен фактор за хуманното отношение към животните и може да представлява значителна опасност по отношение на риска от топлинен или студов стрес. Поради това трябва внимателно да се обърне внимание на:

- въздушния поток в транспортното средство
- скоростта на пътуване
- броя, местоположението и условията на планираните спирки
- пространството
- състоянието на овцете

През горещия сезон скоростите на вентилация трябва да бъдат високи, за да се поддържа температурата в термо-неутралната зона на животните. Качеството на въздуха не трябва да бъде проблем поради високите скорости на въздушния поток. През студения сезон скоростите на вентилация ще бъдат по-ниски (за да се поддържа термо-неутрална температура) и качеството на въздуха вероятно ще се влоши.

За дадена конструкция на пространството и превозното средство, индексът на температурата и влажността (ТНВ) вътре в транспортното средство обикновено се увеличава, когато превозните средства са неподвижни, пропорционално на продължителността на спирането. По време на пътуванията през лятото стационарните периоди и повишаването на външната климатична температура ( $>25^{\circ}\text{C}$ ) могат да предизвикат топлинен стрес. Решаването на тези проблеми трябва да включва **промяна и подобряване на режима на вентилация, разработване на активни системи за екологичен контрол**.

По време на пътуването водачът трябва да е нащрек, за да забележите какво може да се обърка, да инспектира добитъка според нуждите и да предприеме действия, ако възникне проблем, който засяга животните. За да се постигне това е за предпочитане да се извършват **чести проверки** по време на пътуването, особено когато се осъществяват дълги пътувания. Топлинната адекватност в подемно-транспортното средство може да бъде оценена чрез регистрирането на задух при животните (което показва, че температурата е твърде висока). Това може да се наблюдава и при претоварване или лоша вентилация в транспортното средство. Струпването на овцете показва, че на животните им е студено.

**Добри практики** за контрол на климата

136. Температурата в превозното средство не трябва да пада под 5°C или да се повишава над 30°C, с допустимо отклонение 5°C. **Следователно температурата трябва да бъде между 0 и 35°C.**

137. В горещо време избягвайте паркирането на пряка слънчева светлина за продължителен период от време. Ако е практично, **паркирайте превозните средства под прав ъгъл спрямо посоката на вятъра за пасивна вентилация** при достатъчно отворени отвори, за да оптимизирате движението на въздуха през контейнера.

138. По всяко време **трябва да има достатъчно вентилация**, докато животните са на превозното средство.

139. **Никога не оставяйте ремарке/полуремарке с животни в него да стоят някъде, без работеща вентилацията, а наблизо да има помощник.**

140. При условия с високи температури се препоръчва да се сведе до минимум броя на спиранията. В противен случай, когато е възможно, ремаркетото трябва да се паркира в зона, която осигурява сянка и позволява проникването на бриз през стените на ремаркетото и рампата за товарене трябва да се отвори. Не паркирайте в близост до други превозни средства, защото намалява възможността за въздушен поток и се повишава риска от предаване на болести.

#### **По-добри практики за контрол на климата**

141. Температурата трябва да се следи в комбинация с влажността. Това позволява на системата за проследяване автоматично да изчисли индекса на температурата и влажността (ТНІ). Тази система за наблюдение на температурата и влажността трябва да се помещава в кабината, за да се улесни работата на водача (фиг. 4.3).

**Фигура 4.3** Пример за оборудване за наблюдение на климата



142. Минималните и максималните температури в превозното средство следва да отчитат относителната влажност и руното на овцете. Минималните и максималните приемливи стойности са представени в Таблица 4.1.

**Таблица 4.1.** Препоръчителни температурни диапазони за различните категории овце, коригирани спрямо нивата на относителната влажност (RH) в превозното средство (EFSA, 2004).

Тип	Препоръчителни температурни диапазони с механична вентилация		
	Минимална (°C)	Максимална настройка на влажността (°C)	
		RH < 80%	RH > 80%
Нестригана овца	0	28	25
Остригана овца	10	32	29

143. Водачите трябва да гарантират, че **вентилацията е подходяща през цялото време**, за да се поддържат подходящи топлинни условия и качество на въздуха в превозното средство/ремаркет

144. **Поведението на животните и пространственото разпределение** в контейнера трябва да се наблюдават и всяко ненормално поведение, свързано с неадекватна вентилация, се отчита и записва

145. Когато животните показват признаци на прекомерно **излагане на вредни газове** като отоци около очите, изтечения от носа и кашлица, повръщане, нарушения на очите /зрението, всички действия за подобряване на ситуацията, които се предприемат, като се оптимизира вентилацията или по друг начин се осигурят по-ниски нива на вредни газове, трябва да се документират..

146. В студено време трябва да се внимава, за да се избегне нискотемпературния стрес и студения вятър, особено за овцете и агнетата, които са били остригани наскоро, и при дълги пътувания. Коригиращите действия, които трябва да се приложат, когато животните показват признаци, че им е студено, включват:

- о Изчакване на по-високи температури
- о Намалване на площта за животните, ако тя повече от позволения минимум (например разплодни животни)
- о Осигуряване на фуража преди натоварването на животните
- о Осигуряване на допълнителна площ за лежане или увеличете изолацията
- о Увеличаване защитата от атмосферни влияния на превозните средства
- о Защитете животните от течения и вятър по време на студено време чрез регулиране на клапите или прозорците и използването на защитни листове, като се вземат предвид общите изисквания за вентилация
- о Ограничете движението на въздуха през камиони, като използвате странични капаци, за да блокирате частично движението на въздуха през ремаркета Внимавайте да поддържате подходяща вентилация.
- о Дръжте животните възможно най-сухи. Натоварването на мокри животни може да причини смърт от студ. Дори руното от овце не може да ги предпази от силен студ.
- о Предпазвайте животните от продължително излагане на леден дъжд и сняг. Наличието им може да бъде смъртоносно за животните.
- о Отоплявайте превозни средства, чрез използването на нагреватели преди натоварването, особено за младите животни.
- о Предотвратете замръзването на поилки и/или водните улеи чрез използване на нагреватели или добавяне на (търговски достъпни) смеси като глицерин и глюкоза към водоснабдяването.

147. В горещо време животните трябва да бъдат инспектирани за признаци на топлинен стрес при всяка възможност. Коригиращите действия, които трябва да се прилагат, когато животните показват признаци на прекалено затопляне, включват:

- о Забавяне на пътуването, до спадане на температурата, напр. през нощта.
- о Заредете и транспортирайте овце по време на по-хладните части на деня.
- о Използване на превозни средства, контролиращи климата.
- о Увеличаване на площта с най-малко 30% - решение, което трябва да бъде взето преди началото на действителното натоварване и отчитайки по-високия риск от загуба на баланс.
- о Осигуряване на питейна вода на животни възможно най-често.
- о Осигуряване на водни или електролитни разтвори
- о Увеличете вентилацията.
- о Намалете продължителността на спиранията, когато е възможно.
- о Паркирайте автомобила сянка и на място с достатъчен въздушен поток

## 4.4. Почивка, хранене и поене

Здравите възрастни овце, транспортирани при добри условия, могат да понасят дълги пътувания без ненужно компрометиране на тяхното благосъстояние. Следователно, излагането на топлинен стрес увеличава загубата на вода главно чрез дишането и това увеличава риска от значителна дехидратация. **След период без достъп до храна и вода по време на транспортирането, овцете трябва да имат достъп до вода за пиене след хранене** и преди да се извърши последващо пътуване. Това се дължи на това, че овцете избягват да пият вода от непознати източници в нова среда. 24 часа почивка е достатъчна, за да се осигури адекватно поене и почивка.

**Добри практики** за почивка, вода и хранене

148. **В края на законното максимално разрешено време за пътуване** (29 часа за възрастни овце и 19 часа за агнета без отбити животни), животните трябва да имат почивка от **минимум 24 часа, преди да продължат**. Те трябва да бъдат разтоварени и да имат достъп до храна и вода, преди да започнат пътуването.

149. Преди или по време на дълги пътувания, на подлежащите на отбиване животни трябва да бъдат предлагани електролити или **заместители на млякото** през периода на почивка.

150. Металните биберони или шишета сами по себе си не трябва да се считат за адаптирани за пиене на неотбити животни. **Само превозните средства, оборудвани с кофи и гъвкави биберони, трябва да се считат за годни** за тази цел.

151. Автоматичното предоставяне на течни фуражи на агнетата, се счита за непрактично. При продължителни пътувания (> 8 часа) се препоръчва **агнетата да бъдат отведени до контролния пункт и да бъдат разтоварени при пристигането**. В контролния пункт агнетата трябва да бъдат снабдени (индивидуално) с мляко (или електролити) и след това да отпочинат за 24 часа с подходящо по-нататъшно осигуряване на мляко/храна.

**По-добри практики** за почивка, вода и хранене

152. **В горещо време и особено по време на закъснения**, превозвачите трябва да поят животните ръчно. Това е единствената гаранция, че всички животни ще получават достатъчно вода.

153. Овцете трябва да бъдат **наблюдавани, за да се определи дали те пият**, както се очаква. Ако не пият, опитайте се да ги накарате да пият:

- Осигурете достъп на **всички** овце до водните съоръжения и поилките (т.е. покажете на някои животни как работят поилките);

- Проверете **качеството на водата** (например чрез промиване на водни улеи, поддържайте ги чисти);

Ако след тези действия овцете все още не искат да пият, изпразнете водата от резервоара и я заменете с прясна питейна вода.

## 4.5. Грижа за болните и наранени животни

**Болните или наранени животни** в контекста на транспорта попадат в 3 категории.

- а) Животни, идентифицирани като болни или наранени **в отправната точка**
- б) Животни, които са идентифицирани като болни или наранени **по време на пътуване**
- в) Животни, които са идентифицирани като болни или ранени **в местоназначението или в контролните пунктове**

Отделните животни могат да попаднат в повече от една от тези групи. Обаче, ако животните са идентифицирани като болни или наранени по време на предварителна

инспекция в мястото на техния произход, те трябва да се считат за непригодни за транспортиране и не трябва да бъдат натоварени (вж. също точка 2.4.2 Подготовка за пътуване). Животните, идентифицирани като болни или пострадали в края на пътуването, ще бъдат прегледани от съответния орган на местоназначението, напр. ветеринарен лекар в клиника или контролен пункт.

Ще бъдат разгледани **само животните, които са идентифицирани като болни или ранени по време на пътуване**. Тези животни могат да бъдат идентифицирани по време на рутинни пътувания или специфични спирания за проверка (например допълнителни спирки при горещо време) и вероятно ще попаднат в една или повече от тези категории:

- Животни, които са паднали или са били **стъпкани или наранени**, напр. в резултат на агресия и имат ясно увреждане или фрактура;

- Животни, които **показват увреждане**, като например херния, пролапс или разстройство;

- Животни, които проявяват **симптоми на топлинен или студов стрес и/или дехидратация**;

- Животни, за които изглежда, че са развили **симптоми на заболяване или инфекция**;

- Овце, които са абортирали или родили по време на пътуването;

Тези животни трябва да бъдат оценени и да бъдат взети незабавни решения относно коригиращи действия или лечение.

Животните трябва да бъдат транспортирани по такъв начин, че всяко животно да може да бъде наблюдавано по време на пътуването, за да се гарантира тяхната безопасност и добро благосъстояние. Видеозаписите могат да помогнат, напр. скоростта на дишане (свързана с топлинен стрес) може да се наблюдава директно, но също така и от качествени видеозаписи. Ако животните са в многоетажни превозни средства, които не позволяват свободен достъп за наблюдение, например когато покривът на етаж е твърде нисък, животните не могат да бъдат инспектирани адекватно и сериозните наранявания или болести могат да останат незабелязани.

**Добри практики** по отношение на грижите за болни и наранени животни

154. Лицето, което шофира превозно средство с живи животни, ще трябва да ги **проверява на редовни интервали по време на продължително пътуване**. Интервалите между редовните проверки отговарят на интервалите между периодите на почивка, които са предвидени от закона за водачите.

155. Когато се проверяват животните, водачът трябва да търси:

- Статутът на овцете за здравето и хуманното отношение към животните;
- Всяко натъртване, наранявания, влажно руно или куцота;
- Падане или треперене на животните;

156. **Неподходящите условия за шофиране** могат да бъдат установени по наличието на **синини**, наранявания, влажно руно или куцота. Докато натъртванията ще бъдат очевидни само след смъртта, нараняванията, влажно руно и куцота се наблюдават главно по време на разтоварването.

157. **Неподходящото групиране на животните** или неадекватното настаняване на превозното средство може да бъде оценено чрез **разглеждане на нараняванията**. Освен това, повечето животни ще се изправя веднага, след като автомобилът спре и специално внимание трябва да се обърне на онези, които останат легнали, след като двигателят на автомобила е изключен (те могат да бъдат ранени или болни).

158. **Топлинната адекватност в автомобила** може да бъде оценена чрез установяване на задух (това показва, че температурата е твърде висока). Притискането на животните едно в друго може да се наблюдава и при претоварване или лоша вентилация в транспортното средство. **Треперенето**, от друга страна, може да показва, че температурата е твърде ниска.

159. Овцете също трябва да бъдат наблюдавани, **за да се определи дали пият вода**, както се очаква, а ако не пият, трябва да се предприемат действия за насърчаване приемането на вода.

160. Трябва да има **достатъчно светлина**, за да може да се наблюдават всички животни по време на инспекциите.

161. При идентифициране на **пострадала или наранена овца** водачът/помощникът **трябва да осигури или да потърси помощ** възможно най-скоро.

162. Само шофьори или придружители, които имат съответното удостоверение за компетентност и са получили специално обучение в областта на спешна помощ за животните, могат да **посещават пострадали животни** по време на транспорта.

163. Трябва да се съхраняват и предоставят на компетентния орган архиви за всички болни, наранени или умрели животни, включително и всички, изхвърлени по време на пътуването. Когато животните се транспортират за клане, кланицата, както и собственикът на животните ще имат нужда от копие от записва.

164. Когато увреждането или болестта са такива, че **животното не може да завърши пътуването**, например ако не може да се изправи без помощ, животното **трябва да бъде убито или разтоварено**, веднага щом е възможно, на подходящо място.

165. **Слабите, болни или наранени овце** трябва да бъдат идентифицирани на лицето, което ги получава.

#### **По-добри практики по отношение на грижите за болни и наранени животни**

166. Слаби, болни или ранени овце, които могат да ходят, нямат счупени крайници и не изпитват болка, трябва да се оценяват поотделно. Те са с **по-висок риск от лошо благосъстояние** и трябва да бъдат транспортирани само ако е необходимо за по-добро управление на животното, под ветеринарен надзор.

167. **Всяка овца трябва да бъде огледана**, доколкото конструкцията на превозните средства, разпределението на животните в превозното средство и площта позволяват това.

168. Шофьорите трябва да **инспектират всички овце, веднага щом се наложи**, след необичайни или трудни пътни или метеорологични условия.

169. Проверката на животните трябва да включва визуална проверка и осведоменост за **звуквата и обонятелната сетивност**, които е индикация, че животните имат проблеми. Индивидуалните показатели за потенциални неблагоприятни ефекти върху благосъстоянието на овцете, дължащи се на транспорта, са показани в Таблица 4.2

170. Специално внимание трябва да се обърне на **слабите, болни или наранени овце, които все още са годни за транспортиране**. Това може да включва съкращаване на пътуването, като се транспортират директно до алтернативна дестинация, предпазвайки ги от екстремни климатични условия, да не се смесват с по-силни овце и не се изпращат до пазари.

171. Превозвачите трябва да **имат минимални познания за често срещаните наранявания** или болести, претърпени от животните по време на транспортирането, и как да действат във всеки отделен случай.

172. Превозвачът трябва да **записва резултатите от инспекцията** на овцете по време на пътуването.

173. В случай на нараняване, болест или смърт, може да е от значение да се информира компетентният орган на региона. Това е особено важно, ако се подозира някаква **масово**

**инфекционно заболяване.** Плановете за пътуване включват адресите, електронната поща и телефонните номера на компетентните органи във всеки регион, по трасето на пътуването.

174. Ако по време на транзита бъде идентифициран проблем с овцете, дори когато проблемът бъде отстранен, трябва да се извършат **допълнителни проверки**, ако това е необходимо, за да се осигури благосъстоянието на пратката. Ръководителите трябва да поискат помощ, ако е необходимо.

**Таблица 4.2** Показатели на животните (наблюдателни и клинични) за потенциалните неблагоприятни ефекти от транспорта върху овцете (EFSA, 2011)

Неблагоприятен ефект	Клинички/наблюдавани индикатори	Неблагоприятен ефект	Клинички/наблюдавани индикатори
<b>Глад</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Загуба на тегло (при продължителни пътувания)</li> </ul>	<b>Заболяване</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Некоординираност</li> <li>Поза</li> <li>Куцота</li> <li>Скърцане със зъби/ бруксизъм</li> <li>Невъзможност за движение</li> <li>Отпускане на главата</li> <li>Затруднено дишане</li> <li>Свирещо дишане</li> <li>Кашлица</li> <li>Летаргия</li> <li>Апатия</li> <li>Фекални характеристики</li> </ul>
<b>Дехидратация</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тест със защипване на кожата</li> <li>Екстремна жажда</li> </ul>		
<b>Липса на комфорт по време на почивката</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Изморени животни</li> <li>Липса на пространство за лежане през цялото време</li> <li>Липса на пространство над главата до гавана</li> <li>Умрели от асфиксия животни</li> </ul>		
<b>Топлинен стрес</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Задух</li> <li>Респираторни стойности (стрес от студ: 40-80 дих движения/мин.; стрес от умерена t: 80-200 дих движения/мин. (Silanikove, 2000))</li> <li>Изтечения</li> <li>Положение на тялото (изолиране или скупчване на групи или разпръскване)</li> <li>Повишаване на телесната t</li> <li>Смъртност</li> <li>Екстремна жажда, бързо поемане на вода</li> </ul>	<b>Болка</b>	
		<b>Локомоторни проблеми</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Подхлъзване и падане</li> <li>Скована походка</li> <li>Бавно придвижване</li> <li>Малки крачки</li> <li>Куцота</li> </ul>
		<b>Страх</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ускорен пулс</li> <li>Учестено дишане</li> <li>Тревожност</li> <li>Неподвижно стоене</li> <li>Готовност за бягство</li> <li>Извърщане</li> <li>Неподвижно положение</li> <li>Неохота за движение</li> <li>Движение назад</li> <li>Уриниране и дефекация</li> <li>Скърцане със зъби</li> </ul>
<b>Студов стрес</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Треперене</li> <li>Близък контакт в друго животно</li> <li>Спадане на телесната t</li> </ul>		
<b>Изтощение</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Летаргия</li> <li>Апатия</li> <li>Липса на реакции</li> <li>Невъзможност/нежелание за изправяне</li> </ul>		
<b>Увреждания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Видими признаци на увреждане (следи от хапане, рани, натъртвания, драскотини, остъргвания)</li> </ul>	<b>Изоляция Дистрес</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Изолиране</li> <li>Издаване на звуци</li> <li>Скърцане със зъби</li> </ul>

## 4.6 Спешни случаи

**Спешните ситуации** по дефиниция са неочаквани и изискват незабавни действия. Важно е шофьорите или другите отговорни лица да имат план за това, какво да правят, ако се случи извънредно положение. Планът трябва да включва поредица от телефонни номера за спешни случаи, напр. да получи ветеринарна помощ.

### **По-добри практики при извънредни ситуации**

**175. В случай на механична авария на камиона**, трябва да се определи естеството на повредата и да се оцени колко време ще отнеме ремонта. Ако ремонтите не могат да се извършат на мястото на аварията или те ще отнемат продължителен период от време, трябва да бъдат **направени договорености за друг камион**. Многобройни фактори трябва да бъдат взети предвид, когато се определя колко дълго животните могат безопасно да бъдат оставени на неподвижно ремарке:

- Времето - (например, овцата ще бъде добре на ремаркетото в продължение на четири часа в хладно и с ниска влажност време. В екстремни летни жеги и висока влажност на въздуха, те ще изпитат топлинен стрес доста бързо)

- Годност на животните;
- Възраст на животните;
- Време от последното хранене и поене;
- Местоположение на закъснението (например, селски район срещу магистрала);
- Време през деня;
- Безопасност на животните на настоящото място;

**176. В случай на авария превозвачът следва:**

а. При пътнотранспортно произшествие, обадете се на националния номер за спешни случаи, ако аварията се появи на обществено място или ако спешната помощ е необходима за инцидент в земеделското стопанство. Обяснете на оператора:

- о Местоположението на аварията;
- о Фактът, че имате животни на борда;
- о Състоянието на всякакви разпръснати животни;
- о Всички известни опасности;

б. Установете аварийни предупредителни устройства в рамките на 10 минути след злополуката.

в. Обадете се на посоченото от фирмата контактно лице. Ако фирмата има списък за контакти при инциденти, следвайте списъка. В противен случай информирайте диспечера за местонахождението на аварията, дали има наранявания, за състоянието на животните, положение на ремаркетото, брой участващи превозни средства, ако все още са на място;

г. Обадете се на други определени контакти според фирмения протокол. Те могат да използват, но не се ограничават до застрахователните компании за товара, превозното средство и местоназначението, като им предоставяте същата информация;

д. Ако камиона и/или ремаркетото са повредени и не могат да се движат, преминете към точка „ж“.

е. Ако повредата е незначителна, ремаркетото е изправено и няма наранявания, направете снимки и запишете имената и адресите на други замесени лица и свидетели;

ж. Съберете всички разпръснати животни по пътя и ги съберете в район, който е далеч от трафика;

ч. Намерете комплекта за докладване на инциденти и камерата. Направете снимки на аварията колкото е възможно по-скоро. Снимките трябва да включват снимки на пътните

условия, повредата на превозното средство, местоположението на ремаркетото, обща сцена на авария, маркировки, криви, кръстовища и къде автомобилът е напуснал пътя (ако е така)

з. Осигурете колкото е възможно повече защита и комфорт за животните

к. Когато пристигат първите участници, превозвачът трябва да ги уведоми за подробности за злополуката, включително каквито и да са човешките травми, състоянието на свободните животни, всички известни опасности и плана за реагиране при аварии. Ако е налице, превозвачът трябва да информира органите, ако ремаркетото и животновъдният персонал на компанията са на път и какво е очакваното време на пристигане. Превозвачите трябва винаги да се съобразяват с предписанията на ръководителя.

л. Животните, които са наранени по време на транспортиране, трябва да бъдат убити по хуманен начин, за да се предотврати по-нататъшна болка или дистрес. Това е особено важно, когато има вероятност да има неприемливо закъснение при лечението на източника на болка, когато болката е нелечима или когато транспортирането на животното значително ще влоши състоянието му. Ветеринарният лекар трябва да бъде извикан да вземе решението и да убие животното хуманно.

#### **По-добри практики при извънредни ситуации**

177. В случай на механична авария на подемно-транспортното средство или в случай на авария вж. Глава 2.2.2 Планове за непредвидени ситуации

178. В случай на нараняване на животните по време на транспортиране, вж. 4.6 Грижи за болни или ранени животни

179. По време на неочаквани горещи или студени климатични условия трябва да се предприемат съответните действия, както е описано в глава 4.3 "Климатичен контрол"

180. В случай на произшествие превозвачът трябва да предприеме действията в табл. 4.3

**Таблица 4.3** Действия, изисквани в случай на злополука при транспортиране на животни

- |   |
|---|
| <p>а. Националният номер за спешни повиквания се използва, ако произшествието се е случило на обществен път или ако спешната помощ е необходима при инциденти в земеделското стопанство.</p> <p>б. Операторът се уведомява за:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Местоположението на аварията</li><li>• Фактът, че има животни на камиона</li><li>• Състоянието на всякакви разпръснати животни</li><li>• Всички известни опасности</li></ul> <p>в. Аварийните предупредителни устройства са настроени а.s.a.p. (за предпочитане в рамките на 10 минути след аварията).</p> <p>г. Определено е контактното лице от фирмата. Ако фирмата има списък за контакти при инциденти, това означава да се преминаване към списъка. Ако не, диспечерът на местонахождението на аварията трябва да бъде информиран дали има някакви наранявания, за състоянието на животните, местоположението на ремаркетото, броя на участващите превозни средства и дали все още са налице свидетели.</p> <p>д. Другите определени контакти се избират съгласно протокола на компанията и им се предоставя същата информация. Тези контакти могат да използват, като те не се ограничават до застрахователните компании за товара, превозното средство и местоназначението.</p> <p>е. Ако камионът и/или ремаркетото са повредени и не могат да се движат: преминете към следващата точка. Ако повредата е незначителна, ремаркетото е изправено и няма наранявания: да се направят снимки и се запишат имената и адресите на други замесени лица и свидетели.</p> <p>ж. Всички разпръснати овце се събират по пътя и се събират в район, който е далеч от</p> |
|---|

трафика.

- з. Намерете комплекта за докладване на инциденти и направете снимки на аварията колкото е възможно по-скоро. Снимките трябва да включват снимки на пътните условия, повредата на превозното средство, животните, местоположението на ремаркетото, общата сцена на аварията, маркировките, завои, кръстовища и къде автомобилът е напуснал пътя (ако е така).
- и. Предоставя се максимална защита и комфорт за животните.
- к. Изявленията се издават само на лица от компетентните власти. Водачът трябва да помни, че в този момент той или тя е най-очевидният представител на компанията и индустрията и трябва да ръководи сам себе си.
- л. Когато пристигнат първите отзовали се, водачът ги уведомява за подробностите за злополуката, включително за всякакви наранявания при хора, за състоянието на разпръснатите животни, за всички известни опасности и за плана за реагиране при извънредни ситуации. Ако е възможно, превозвачът трябва да информира органите, дали ремаркетото и животновъдният персонал на компанията са на път и какво е очакваното време на пристигане. Превозвачите трябва винаги да съобразяват с предписанията на ръководителя.

## 5. Разтоварване на животните

### 5.1 Въведение

След пристигането си в крайното местоназначение или в контролния пункт, разтоварването на животните трябва да се извърши възможно най-скоро. Разтоварването е част от пътуването и пътуването е завършено само когато последното животно е било разтоварено на крайното местоназначение.

Разтоварването е стресова ситуация за транспортираните животни поради бързите промени в тяхната близка околна среда. Зоните за разтоварване трябва да бъдат обезопасени и да осигуряват широк, ясен и прав път от превозното средство до помещението за събирането им.

При извършване на разтоварването е особено важно да се вземе предвид психическото и здравословно състояние на животните. Шофьорите и операторите трябва да са наясно, че някои животни може да са уморени след продължително пътуване и трябва да се боравят правилно с тях, за да се избегне допълнителен стрес.

Необходимите умения за работа са подобни на тези при товаренето. Животните трябва да бъдат проверявани при пристигането, за да е сигурно, че са добре, че не са претърпели травми при пътуването си и дали трябва да получат незабавно внимание. Ако е необходимо, трябва да се извика ветеринарна помощ без забавяне.

### 5.2. Разположение на зоната за разтоварване

**Добри практики** за оформлението на района за разтоварване

181. Рампата трябва да има **нехлъзгаща се повърхност**, която е достатъчно устойчива, с панели или странични колони, достатъчно високи, за да се предотврати попадането или излизането на животните по време на разтоварването.

182. Склоновете на наклона трябва да са не повече от 26 градуса (което означава, че рампите трябва да имат **максимална височина 50 см, измерена 1 метър преди края на рампата**). Препоръчва се да се намали наклонът по време на разтоварването, особено за агнета. Начин за намаляване на наклона на рампата е увеличаването на дължината на рампата.

183. Рамки с повече от 10 градуса трябва да имат **летви по повърхността си, за да не се хлъзгат животните**.

184. Широчината на разтоварващата платформа трябва да бъде най-малко с ширината на транспортното средство.

185. Водачът трябва да се увери, че рампата и превозното средство са правилно подравнени с зоната на разтоварване, така че овцете не могат да пропаднат или да се заклеят в пролуката между рампата и превозното средство.

186. Подемните платформи и горните етажи трябва да имат **бариери за безопасност**, за да се предотврати попадането на овцете или излизането им по време на операциите по натоварване и разтоварване.

**По-добри практики** в областта на разтоварването на оформлението

187. Тъй като животните предпочитат да ходят леко нагоре, а не надолу, е препоръчително да се **поддържат по-ниски ъгли по време на разтоварването**.

188. Оптималният ъгъл на разтоварване за всички животни е "нула", така че трябва да се приемат различни методи за поддържане на възможно най-нисък ъгъл (минимална височина на платформата в зависимост от вида на камионите, лифта и т.н.).

189. **Удълженията на двора трябва да се използват за покриване на всякакви празнини** между пода на рампата за разтоварване и пода на превозното средство, през които животното или част от животното може да се плъзне.

190. Рамката за разтоварване трябва да бъде **покрита със слама**, за да се прикрие всяка промяна на повърхността.

191. **Уверете се, че животните могат да видят къде отиват** и да избягват преместването им под остри ъгли, особено близо до вратата на превозното средство, от което се разтоварват.

192. **Височината на парапетите** на рампите и каналите трябва да бъде 1,2 м, без празнини, които могат да причинят наранявания на овцете или да нарушат движението им до мястото, където се събират.

193. Рампите трябва да са достатъчно широки, за да осигурят неограничено движение и трябва да бъдат с подходящ наклон за вида овце.

194. **Зоните за разтоварване трябва да бъдат оборудвани с подвижна рампа**, за да се увеличи дължината на рампата и по този начин да се улеснят операциите по разтоварване.

195. Зоните за разтоварване трябва да бъдат снабдени със **заоблени/гладки ъгли**, за да се предотврати нараняването на животните.

## 5.3 Обработване на животните по време на разтоварване

### Добри практики при работа при разтоварване

196. По време на разтоварването животните трябва да разполагат с **достатъчно време**, за да се адаптират към новата ситуация (светлина, миризми и др.). Опитът да се втурват овцете по време на разтоварването може да е причина за наранявания и нехуманно отношение.

197. Овцете трябва да бъдат разтоварени в **една и съща социална група**, в която са били, преди да са натоварени в превозното средство и в зависимост от размера на помещението, в която влизат.

198. **Ако животните остават в камиона:**

- Ако животното не е болно/наранено или уловено, проверете за всякакви причини за смущения, **внимателно стимулирайте и насочете животното** с пръчка за предпочитане отвън на камиона.

- Ако животното е болно/наранено или все още не може да се движи (обикновено критерии, подобни на тези за неподходящи за транспортиране животни), **информирайте официалния ветеринарен лекар** или служителя за хуманно отношение към животните (в кланицата) и следвайте инструкциите им.

- Ако животното е уловено и трябва да бъде освободено, помислете за безопасността (както за животните, така и за оператора), за да разрешите проблема, преди да влезете в камиона.

199. Определете като **приоритет разтоварването на камиони с лоша вентилация** или други усложнения.

200. Паркирайте подемно-транспортното средство в **зона, защитена от неблагоприятни атмосферни условия** (това трябва да се вземе предвид при оформлението на зоната за разтоварване).

201. Вземете подходящи мерки, за да ограничите закъснението **до по-малко от един час**, преди животните да могат да бъдат настанени или заклани.

202. Ако животните трябва да останат на контролен пункт, след като транспортното средство е излязло от пътя, например защото са наранени или по друг начин не могат да бъдат транспортирани, те **трябва да получат грижи и лечение**.

203. Ако животно трябва да бъде защитено от по-нататъшни наранявания от други животни, задържането на това животно в **изолиращ бокс** трябва да бъде адекватно.

## 5.4 Грижа за животните след разтоварването

Разтоварването на овцете може да причини сериозен стрес и дискомфорт. Важно е животните да бъдат особено внимателни с тях, особено когато са претърпели нараняване по време на транспортирането.

**Добри практики** в грижите след разтоварване

204. Водачът на превозно средство трябва да се увери, че районът, в който е разтоварил овцете е сигурен и че **те няма да избягат**, след като ги е напуснал (това е особено важно, ако няма човек, който да получава животните на местоназначението).

205. Водачът трябва да гарантира, че **всички съответни документи** остават с животните на мястото на пристигане.

206. Условията за хуманно отношение към всяка пратка животни се **оценяват систематично от служителя по хуманно отношение** към животните или от лице, което се отговаря директно на служителя за хуманно отношение към животните при пристигането, за да определи приоритетите, по-специално като определи кои животни имат специфични нужди за благосъстоянието им, съответните мерки, които трябва да се предприемат.

207. Животните трябва да имат **достъп до храна и вода**, освен в случаите, когато те се разтоварват в кланица, за да бъдат убити в кратък срок.

208. Уморените, наранени или болни животни трябва да бъдат държани с визуален и слухов контакт на **тяхната социална група** или с компаньонно животно, тъй като изолирането на отделни овце от техните компаньони е стресиращо.

209. Когато е необходимо **спешно да се убиват овцете**, това се извършва бързо, безопасно и хуманно.

210. Животните, които трябва да бъдат заклани в резултат на наранявания или заболявания, открити в момента на разтоварването, следва това да се извърши от **квалифициран персонал и по методите за умъртвяване, определени в Регламент 1099/2009**.

211. Персоналът, участващ в убиването и свързаните с него операции, и служителят по хуманното отношение към животните, трябва да представят удостоверение за компетентност.

212. Ако не е сигурно, че една овца е умряла, трябва незабавно да се използва одобрен метод, за да се **гарантира смъртта по бърз и хуманен начин**. Ако е необходимо, трябва да се използва обезкървяване или друга техника, която да осигури смъртта на овцете в безсъзнание.

213. Когато има опасения относно оценката на годността за последващо пътуване, **трябва да се потърси ветеринарен съвет**.

**По-добри практики** по отношение на грижите след разтоварването

214. След приключване на пътуването водачът трябва да предостави обратна връзка относно хуманното отношение към овце към изпращача на овцете.

215. "Служител по хуманното отношение към животните" следва да проверява хуманното отношение към животните по време на разтоварването и да **води отчети за проверката**.

216. Хуманното убиване трябва да се извършва с **минималния брой на присъстващите**, за да се избегнат разстройването им.

217. Овцете трябва да се **обработват внимателно и да бъдат подходящо задържани** така, че да не бъдат излишно стресирани или разтревожени. Там, където овцете могат да се движат, те трябва да се пускат поединично или в група.

## 5.5 Почистване и дезинфекция

Мерките за **биологична сигурност са необходими, за да се предотврати разпространението на болести**. Необходимо е да се почиства превозното средство, тъй като стресът по време на транспортирането може да засегне имунната система на животните и да ги направи по-чувствителни към болести.

**Добри практики** за почистване и дезинфекция на камиони

218. Камионите трябва да се **почистват непосредствено след разтоварването** и преди да влязат в паркинга за нощувка.

219. Преди почистване и дезинфекция, **замърсеното легло** трябва да бъде отстранено и пренесено в съоръжението за третиране на тора или в зоната за съхранение на оборския тор. Подемно-транспортното средство трябва да се почисти, за предпочитане с топла вода с високо налягане (> 70 бара).

220. По време на почистването операторът трябва да носи **защитно водоустойчиво облекло**.

221. Барьерите на стените и отделенията, които са чисти, но все още мокри, трябва да се дезинфекцират с **помощта на разрешени дезинфекционни продукти**.

222. В зоната за почистване и дезинфекция трябва да има **достатъчно топла и студена вода** за почистване на максималния брой камиони, които могат да бъдат там всеки ден.

223. Почистващите и дезинфекционните зони трябва да бъдат свободни от препятствия около подемно-транспортното средство в рамките на периметър от 2 метра. Осветлението трябва да е на разположение през нощта.

224. На нивото на почистваните предмети **трябва да се осигурят 400 лукса**.

225. Всички уреди за миене и продукти трябва да бъдат безопасно съхранявани и защитени от атмосферни влияния.

226. **Първо трябва да бъдат почистени горните платформи**.

227. Водачът трябва да води отчет за всяко почистване / дезинфекция, посочвайки търговското наименование на използвания дезинфектант и дозите.

**По-добри практики** за почистване и дезинфекция на камиони

228. Водачът трябва да има достъп до **списък на районите за почистване и дезинфекция** в Европа, включително условията за ползване, работното време, наличието на прясна вода и прясна слама.

229. Пунктовете за измиване на камионите трябва да са с дължина 25 m, за да могат да се поставят камиони с наклон от 5 до 7%, за да се оттича отпадъчната вода към съответната събирателна система.

230. Трябва да има **списък за проверка на транспортното средство с основните точки, необходими за адекватното почистване**, включително използвания материал за постелята, качеството на водата, одобрената програма за почистване и дезинфекция, метода за проверка, коригиращите мерки, одобрените препарати и дезинфектанти, които се използват.

231. Стандартната оперативна процедура за почистване и дезинфекция трябва да се намира в съоръженията за разтоварване и трябва да се прилага.

232. Специално внимание трябва да се обърне на **дезинфекцирането на гумите и на долната част на камиона**, особено преди да се приберат обратно в райони/страни с нисък статус на заболявания.

233. Трябва да има външен асансьор, стенд или платформа, така че горните части на камиона + покрива да могат да се почистват отвън.

234. В **откритите дезинфекционни помещения трябва да има странични предпазители**, така че замърсяването от камиона да не замърсява околната среда.

## 6. Престой в контролните пунктове, пазари и събирателни центрове

### 6.1. Въведение

Максимално допустимото време за пътуване е 29 часа за овце и 19 часа за неотбити агнета, с допустимо отклонение във всички случаи от още 2 часа за достигане до крайната дестинация. Тези допълнителни 2 часа са само по изключение (например в случаи на задръствания) и не трябва да бъдат включени в планирането. В края на законово допустимото максимално време за пътуване животните трябва да достигнат крайното местоназначение и да бъдат разтоварени за клане (в случай на клане на животни) или за период на почивка от 24 часа, който трябва да се случи преди да продължите със следващото пътуване. Регламентът също установява максимална продължителност за дълги пътувания, която варира в зависимост от вида и възрастта на животните и изисква определен период на почивка (Таблица 6.1).

**Таблица 6.1** Максимално допустимо време за пътуване за едър рогат добитък и неотбити телета (Регламент ЕО 1/2005).

	Максимална продължителност на първия период, включително натоварване	Минимална продължителност на периода на почивка	Максимална продължителност на втория период, включително разтоварване
<b>Възрастни овце</b>	14 часа	1 час с достъп до вода	14 часа
<b>Неотбити агнета</b>	9 часа	1 час с достъп до вода	9 часа

**Контролните пунктове** са съоръжения, които могат да бъдат посещавани и проверявани от официален ветеринарен лекар и които са одобрени от компетентните органи въз основа на изискването за специфични изисквания на ЕС (Регламент на Съвета № 1255/97). На контролния пост животните могат да почиват, да се хранят и напояват и да се грижат за тях по време на дълги пътувания. **Събирателните центрове** са места като стопанства, центрове за събиране и пазари, на които животните от различни стопанства могат да бъдат продавани и групирани заедно, за да образуват пратки. Що се отнася до хуманното отношение към животните и здравето, основните рискове са сходни за контролните пунктове, пазарите и събирателните центрове (вж. по-долу).

Контролните пунктове трябва да бъдат проектирани, организирани и управлявани така, че да поемат животни за почивка, хранене, поене и грижи по време на дълги пътувания. Условието на събирането, настаняването и персоналът, работещ в контролните пунктове, трябва да гарантират, че транспортираните животни получават адекватна грижа според техния статус и продължават пътуването си при оптимални условия за хуманно отношение към животните, включително спазване на ветеринарно-санитарните изисквания и мерките за биологична сигурност. **Поради това, периодите на почивка в контролните пунктове трябва да осигурят възможност за всички животни да получат почивка, храна и вода на нивото на техните нужди.** Освен това използването на контролни пунктове е ефективно

средство за подобряване на хуманното отношение към животните и възвръщаемост на доходите за икономическите оператори по време на много дълъг транспорт. Контролните пунктове могат да бъдат одобрени за прасета, говеда, овце и/или коне. Резервацията на контролния пункт трябва да бъде направена **преди началото на превоза** и трябва да бъде посочена в дневника на пътуването. Списък на контролните постове можете да намерите в интернет на следния адрес:

[https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_list\\_of\\_approved\\_control\\_posts.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf)

Основните рискове от лошо благосъстояние в контролните пунктове, както и в събирателните центрове и пазари са свързани с:

- **Трансгранично разпространение на инфекциозни заболявания.** Рисковете се дължат на смесването на едно и също място на животни с различен произход, не само поради едновременното присъствие на животните в контролния пункт, но и поради лошите процедури за почистване и дезинфекция между последователните пратки. Европейският Регламент установява правила и процедури, които се прилагат към списъка с болести. Въпреки това, собственикът и персоналят на контролния пункт, превозвачите и официалният ветеринарен лекар също трябва да са запознати с възможността болестите, които не са регистрирани в списъка, да бъдат разпространявани и следователно да бъдат добре информирани и обучени, за да могат да открият неописани болести, както и симптоми или промени в поведението на животните, които биха могли да насочват към здравословни проблеми.

- **Неподходящите/груби/прибързани процедури за разтоварване или натоварване,** които могат да причинят стрес и наранявания

- **Недостатъчните допустими пространства и/или размери на боксовете** в контролния пункт, могат да компрометират условията за почивка и да причинят конкуренция и агресивно поведение между животните.

- **Неподходящото хранене и поене** и съоръжения, които могат да причинят разстройства на животните или здравословни проблеми, дължащи се на глад и/или дехидратация.

Съответните препоръки могат да бъдат намерени в Ръководството за висококачествен контрол ([www.controlpost.eu](http://www.controlpost.eu))

**Добра практика** по отношение на контролните пунктове и събирателните центрове

235. Всички контролни пунктове трябва да имат **затворен ден за почистване и дезинфекция** след всеки 6 дни употреба. Добра практика е да се предприеме това по време на всякакво освобождаване на пунктовете от животни, дори и след по-малко от 6 дни непрекъсната употреба.

236. **Доказателствата за договаряне и за приемане на животните** от контролния пункт трябва да бъде показано на "vet loading" (ветеринарният служител, одобрил пътуването).

237. По време на дълги пътувания се **използва само един събирателен център**, а всяка продължителна почивка, изисквана по време на много дълъг пренос, трябва да бъде за 24 часа на одобрен контролен пункт.

## 6.2 Настаняване

**Добри практики** в областта на настаняването на животните

238. **Изоляция на сградата е необходима**, за могат помещенията да се затоплят и да се предпазят от замръзване (особено в изцяло дървени).

239. Препоръчват се изолационни материали като тухли за стените, тъй като **много младите животни са особено чувствителни към студа.**

240. За да се поддържа вътрешната температура над указания минимум, **може да се наложи допълнително отопляване**, ако е необходимо особено за млади животни. Ако температурата е по-висока от посочения максимум, трябва да се вземат допълнителни мерки за охлаждане на животните, като например се предвиди повече пространство, да се включат допълнителни вентилатори за вентилация.

241. Вътрешните събирателни помещения трябва да имат **адекватна механична или естествена вентилация**, за да осигурят свеж въздух и да поддържа ефективната температура на околната среда в зоната за комфорт на животните, доколкото е възможно (вж. също Таблица 6.1 за по-добри практики). Въздухът трябва да може свободно да циркулира над главите на животните.

242. Групите овце ще произведат спонтанно много топлина, така че температурата на помещението им трябва да бъде **наблюдавана на редовни интервали от време.**

243. **Точният брой овце**, които всеки бокс може да побере, трябва да бъде ясно посочен.

244. Боксовете, използвани в мястото на събиране, трябва да бъдат конструирани така, че овцете от **същите социални групи** преди товаренето да могат да се събират заедно.

245. Мястото в стопанството следва да бъде **оборудвано с подвижни бариери**, за да се позволи поддържането на отделните групи от животни според мястото на произход и животинските видове. Тези бариери трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че да не могат да навредят или да наранят животните.

246. Всички материал, използване за конструиране на боксовете, трябва да бъдат **нетоксични, чисти и да могат да бъдат дезинфекцирани.**

247. Подовият материал трябва да бъде **нехлъзгав, удобен за почистване, достатъчно оцедлив** и подходящ за животинския вид.

248. В боксовете трябва да се осигурят постелка от слама.

- **Овце: 0,5 кг / глава**
- **Агнета: между 0,20 и 0,25 кг / глава.**

249. Трябва да се осигури дифузно **естествено или подходящо изкуствено осветление** от областта на разтоварване / товарене до зоната за почивка.

250. Осветлението **трябва да е около 40 лукса в обикновените боксове** (да е възможно да се чете вестник), но трябва да е по-силен в **боксовете за манипулации (250 лукса)**, в доилната зала и **в зоната за разтоварване (100 до 150 лукса).**

251. Трябва да се внимава, за да се **избегне светлинен контраст**, отразяването на светлината в металното оборудване или високата яркост, тъй като това причинява спиране на животните, а понякога те се връщат обратно назад.

252. Най-малко **един пожарогасител** (твърдо вещество, течност, газ) трябва да бъде на разположение във всяка сграда в зависимост от количеството и вида на наличните горими материали.

**По-добри практики** в областта на жилищното настаняване

253. Температурата в сградата **трябва да се поддържа в термо-неутралната зона**, виж Таблица 6.1.

**Таблица 6.1** По-добри практики за температурни диапазони в сградите на стопанствата, свеждане до минимум на здравните проблеми за животните.

Категории животни	Минимална температура	Максимална температура
Овце	6°C	26°C

Агнета	14°C	21°C
--------	------	------

254 Пространствените квоти във всеки бокс трябва да са подходящи за съхраняваните животински видове. Препоръчителните стойности са дадени в таблица 6.2.

**Таблица 6.2** По-добра практика за минимални допустими пространства на място за почивка.

	Категории животни	(m <sup>2</sup> /глава)
Овце	Овце	1
	Агнета	0.5

### 6.3 Хранене и поене

**Добри практики** за хранене и поливане

255. **Фуражите трябва да бъдат с добро качество, вкусни и подходящи за вида и възрастта на животните.**

256. Оборудването за хранене трябва да бъде конструирано и инсталирано така, че **замърсяването на храната и конкуренцията между животните да бъдат сведени до минимум.**

257. Оборудването за хранене не трябва да бъде пречка или причина за наранявания на животните и трябва да се почисти и, ако е необходимо, да се дезинфекцира.

258. Фуражите се съхраняват в **чисто, сухо и етикетирано** (визуално разпознаваемо) съоръжение.

259. Оборудването за съхранение на фуражи се използва само за храна, освен ако фуражът се съхранява в затворени съдове/опаковъчен материал.

260. В хранилищата за фураж **да няма наличие на химикали** (например пестициди, биоциди, ветеринарни лекарства).

261. Животните трябва да имат **свободен достъп до прясна питейна вода**, доставена *ad libitum*.

262. Поилките трябва да бъдат **проектирани и разположени по начин, който е подходящ за вида**, възрастта и размера на животните.

263. За да се избегне замръзване, **водопроводните тръби трябва да бъдат изолирани** и проверени по време на студено време, за да се гарантира наличието на вода. Тази проверка трябва да се извършва и преди пристигането на овцете и редовно по време на тяхното пребиваване в много студено време.

264. Купите за пиене трябва да се **изпразват и почистват редовно**, особено при топли атмосферни условия.

265. **Поилките не трябва да създават пречки** за животните, работниците, машините и механичните системи.

266. Поилките **не трябва да се разполагат в близост до местата за хранене или почивка**, за да се предотврати навлажняване на храната и леглото от изтичане на вода.

267. **Презареждането на превозното средство с вода и фураж** на контролния пункт трябва да се извърши преди да продължи пътуването.

268. Състоянието и статусът на животните **се инспектират от служител на стопанството** при тяхното пристигане и най-малко веднъж на всеки 12 часа по време на престоя им.

269. Овцете трябва да бъдат **преценени за годност** от квалифицирано, независимо лице, преди да продължат пътуването.

270. Ако има съмнения относно годността за транспортиране на една или повече овце, трябва да се **потърси ветеринарна помощ**, за да вземе решение преди продължаване на пътуването.

271. Ако дадена овца бъде **оценена като неспособна за планираното последващо пътуване**, трябва да бъдат взети подходящи мерки за грижа, лечение или хуманно убиване на животното.

**По-добри практики за хранене и поене**

272. Само заместители на мляко, специално формулирани за агнета, трябва да се използват на местата, където животните временно почиват.

273. Необходимите количества заместители на млякото се увеличават с възрастта и размера на агнетата, виж Таблица 6.3.

**Таблица 6.3** Препоръчителна програма за хранене на агнета, използващи млекозаместител \* (FAO, 2011).

Възраст (дни)	Тегло при раждане	Обем (ml) на храна	Хранения/ден
5-14	2.0 до 2.5 kg	250	2 или 3 равни хранения
	2.6 до 4.0 kg	400	2 или 3 равни хранения
15-28	2.0 до 2.5 kg	350	2 или 3 равни хранения
	2.6 до 4.0 kg	600	2 или 3 равни хранения
29-42	2.0 до 2.5 kg	250	2 или 3 равни хранения
	2.6 до 4.0 kg	400	2 равни хранения
43-56	2.0 до 2.5 kg	150	2 или 3 равни хранения
	2.6 до 4.0 kg	200	2 равни хранения

\* Смесете 1 част сух заместител на млякото с 4 части топла вода (39°C) за агнета непосредствено преди хранене.

274. **Препоръчва се постепенно оттегляне на заместителя** на млякото от 43-я ден до пълното спиране на 56-я ден.

275. Предлагайте фуражи за **начало от 5-ия ден след раждането до 5-я месец** или продължете толкова дълго, колкото е необходимо.

276. **От 10-я ден** трябва да се осигури **сено с добро качество**. Минималното количество налично сено трябва да бъде толкова, колкото се изисква за поддръжка на тялото, както е показано в таблица 6.4.

**Таблица 6.4** Количество на сено, необходимо за поддръжка.

Категории животни	Kg/храна	Хранения/ден
Овце	3	1
Агнета	1 до 2	1

277. Ако животните се **хранят ad libitum**, трябва да имат на разположение най-малко **1 място за хранене на 10 животни** в групови помещения.

278. Ако животните **не се хранят ad libitum**, всички животни в бокса трябва да могат да ядат по едно и също време. Минималното пространство за хранене на глава е дадено в таблица 6.5.

**Таблица 6.5** Предлагащото пространство за хранене на глава, за да се сведе до минимум конкуренцията между животните.

Категории животни	Подаващо устройство/пространство на коритото (м/глава)	
	линеарно	кръгово
Овце	0.40	0.40
Агнета	0.30	0.30

279. **Височината на поилките** трябва да съответства на размера на всяка категория животни, които могат да се настаняват в контролния пункт, вж. Таблица 6.6.

**Таблица 6.6** Предлагаща височина на поилки над пода

Категории животни	Височина на поилките (м)
Овце	0.50
Агнета < 30 kg	0.30
Агнета > 30 kg	0.40

280. Придружителят **проверява благосъстоянието на животните на всеки 12 часа** по време на престоя им в пункта за събиране и поддържа протоколи за техните проверки. Той определя кои животни имат специфични нужди и предприема необходимите мерки.

281. Овцете, които почиват от пътуването, често не пият вода, освен ако те не са били нахранени, така че храненето на овце по време на почивка може да бъде **от съществено значение за стимулиране на пиенето**.

282. При хранене на агнета при пристигане трябва да се вземат предвид **специалните изисквания за животни, които не са отбити**. Течното хранене на агнета, които не са отбити, изисква наблюдението и често работа отделно с всяко животно. Също така се изисква внимание към хигиенното предоставяне на храната, което трябва да бъде направено до точната температура и консистенция на разтвора, за да се избегнат храносмилателните проблеми.

283. Когато овцете се събират в събирателния пункт преди натоварването, те трябва да **останат без храна и вода за максимум 18 часа**. За овцете с агнета или бременни овце това е максимум 14 часа.

284. **Всички животни трябва да бъдат обезпечени с храна и вода непосредствено след пристигането си в местоназначението**, но това е от съществено значение за овцете, които са бременни повече от три месеца (третото тримесечие).

## 6.4 Биосигурност, почистване и дезинфекция

Транспортните условия налагат тесен контакт между животните и могат да увеличат риска от разпространение на патогени. Биосигурността се основава на добри хигиенни практики, насочени към ограничаване на разпространението на патогени, логистичното управление за предотвратяване на контактите между различните пратки и глобалното управление на местонахождението за минимизиране на санитарните рискове и опасности. Собственикът на местоположението (но и превозвачът) трябва да гарантира, че критериите за биосигурност са спазени, за да се защитят животните, за които отговарят. Регламент (ЕО) №

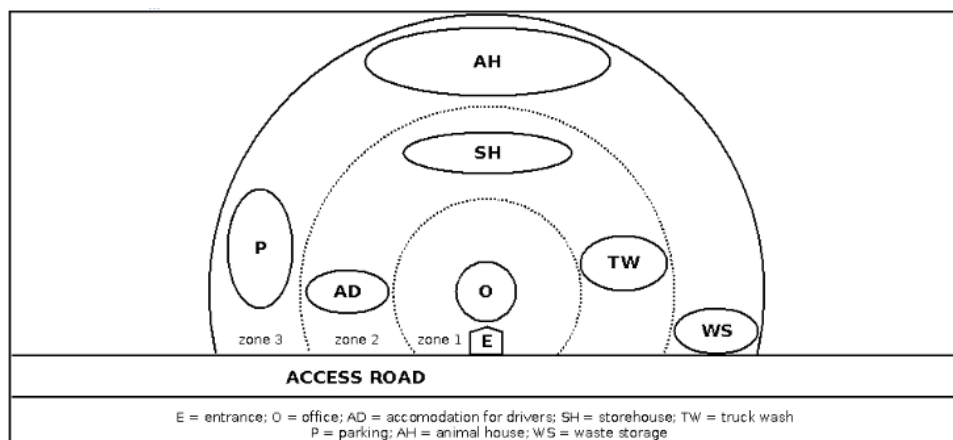
1255/97 определя изискванията относно местоположението, изграждането и функционирането на контролните пунктове, които имат за цел постигането на подходящо ниво на биосигурност. Местните компетентни органи проверяват дали тези изисквания са изпълнени преди одобряването на контролните пунктове.

**Добри практики** по отношение на биосигурността на контролните пунктове

285. Хигиената по време на транспорта е организирана, за да се предотврати външният транспорт (доставки на фуражи, отстраняване на отпадъци от транспорта) за кръстосано вътрешно транспортиране (животни). Различни маршрути са ясно обозначени, за да се **разделят "чистите" и "мръсните" зони** до: животинските сгради, станциите за измиване на камиони, съхранението на фуражи и постелъчен материал и съхранението на оборския тор. Ако физическото отделяне не е възможно, транспортирането се разделя във времето. Трябва да бъде предоставен план за показване на движението на всички такива превозни средства или за разделяне по време, за да се предотвратят пресичания.

286. Контролният пункт е **разделен на зони**, позволяващи на собственика на контролния пункт да планира модели на трафика, организация на работата и мерки за биосигурност. Зоните да са достатъчно големи, за да позволят по-късно разширяване, без да навлизат в други области. Контролните пунктове могат да бъдат разделени на три концентрични пръстена или зони на дейност: офис зона 1 и основен вход; Зона 2 настаняване за шофьори, склад и камион; помещения за животни в Зона 3, паркиране на камиони и складове за отпадъци (Виж фигури 6.1 и 6.2).

287. Трафик зони и тези за камиони между входа, зоните за (раз)товарене, измиването на камиони и паркирането са планирани в съответствие с максималния размер за камиони, ремаркета и полуремаркета и с радиуса им на извивката.

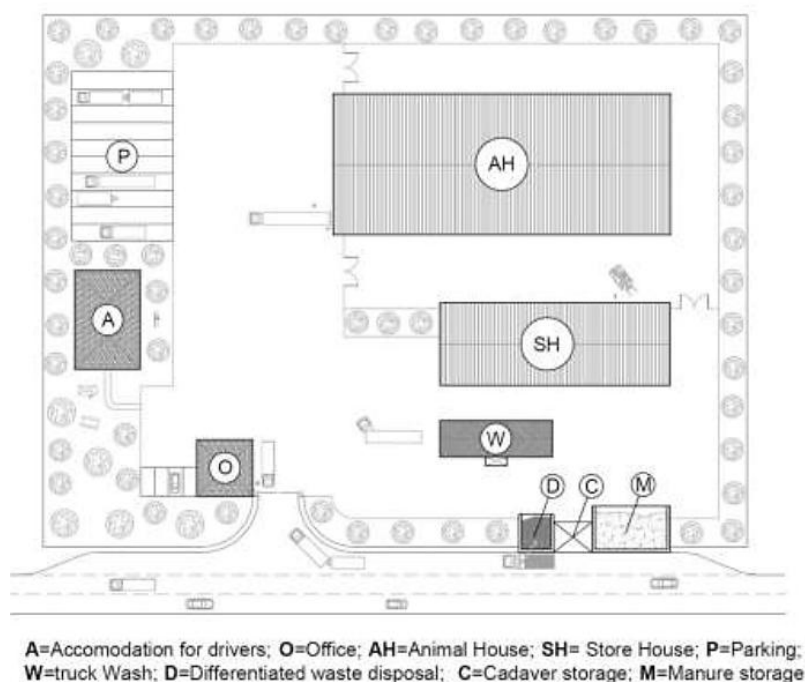


**Фигура 6.1** Пример за организиране на контролен пункт за оптимизиране на биосигурността

288. **Мъртвите животни се съхраняват в отделна сграда или в херметизиран контейнер (охладени)** и тези съоръжения трябва да бъдат покрити с подходящ материал. Те трябва да се почистват и дезинфекцират след всяка употреба. Трупите се транспортират до превозни средства за транспортиране до мястото на унищожаване или изгаряне по начин, който гарантира, че тези превозни средства не трябва да влизат в помещенията на контролния пункт (Регламент (ЕО) № 1774/2002). Постелъчният материал и отпадъците от тези сгради трябва да бъдат отстранени и унищожени по подходящ начин.

289. Животните да са **ясно маркирани**. Служителите на контролните пунктове трябва да бъдат единствените лица, които могат да влизат в тези сгради на контролния пункт. Всички хора, които влизат в сградата, трябва да носят чисти дрехи и обувки (или дрехи за еднократна употреба) или да ходят през съоръжения за почистване на краката, за да

дезинфекцират обувките, преди да влязат в контролния пункт. Водачът трябва да изпълни тази процедура, за да поеме животните в контролния пункт. Баните трябва да са на разположение на посетителите и водачите, за да си мият ръцете и да къпят.



**Фигура 6.2** Възможно организационно оформление на контролен пункт.

290. Почистването, **отстраняването на твърдите отпадъци, измиването и дезинфекцията на сградата и оборудването** трябва да бъдат извършени в рамките на **24 часа** от момента на отстраняване на животните от помещенията. Сградите и оборудването трябва да са сухи, преди да може отново да се постави нова партида от животни. Почистването на бариерите и подовите (боксове и пътеки) трябва да се извършва с вода под високо налягане (40-200 бара, 25 до 70 л / мин).

291. **Топлата вода с перилен препарат се препоръчват специално за метални бариери.** Почистването на поилки и подаващи устройства може да се извърши като преградните стени, подовите и стените, се почистват с топла вода под високо налягане или, ако е възможно, чрез наkisване с 20 до 30 минути в топла вода и препарат преди почистване под налягане. Пяната може да подобри измиването. Когато стенните стени и бариерите са чисти и все още влажни, трябва да се направи дезинфекция.

292. **Оторизираните дезинфекционни продукти** трябва да се напръскат съгласно препоръките на производителите. Могат да се използват само разрешени продукти (по национални споразумения): за национални списъци на продуктите се обърнете към официалния ветеринарен лекар и проверете за AFNOR референция (NFT 72-150 / 151, 72-170 / 171, 72-200 / 201, 72-180 / 181).

**По-добри практики** по отношение на биосигурността на контролните пунктове

293. Променливите ограждения, отделени от сградата, в която се съхраняват животните, трябва да бъдат на разположение както за шофьори и посетители (ветеринарни лекари, инспектори и др.). В съблекалните се предлагат резервоари с топла и студена вода, сапун, дезинфектанти, чисти кърпи. **Контролният пункт трябва да има души, тоалетни и помещение за шофьори и добре поддържан комплект за оказване на първа помощ.**

294. **Контролният пункт трябва да разполага с комуникационни средства** за шофьорите (телефон, факс, интернет) и уебсайт, включващ: името на лицето за контакти на контролния пункт, телефонен номер, адрес за електронна поща, адрес, наличие на съоръжения с превод на различни езици, сервизни услуги за шофьорите (канализация, съоръжения за отдых и т.н.) и здравни услуги. Трябва да има списък с телефоните на местни медици, болници, полиция, пожарна, ветеринарни лекари.

295. Животните трябва да са снабдяването на с питейна вода, която да не се замърсява. Всички резервоари за съхранение на вода трябва да бъдат покрити и да могат да бъдат дезинфекцирани, ако е необходимо. **Системите за водоснабдяване трябва да могат да се промиват с дезинфектант, ако е необходимо.**

296. Съхраняването на фуражите и постелъчния материал трябва да бъде безопасно и да не се замърсява. **Камионите и другото механично оборудване, използвано за хранене и лежане, трябва да се почистват и дезинфекцират след всяка употреба.**

## 6.5 Спешни случаи

При спешни случаи, когато животните се намират в контролния пункт, се активира планът за непредвидени ситуации на контролния пункт и този на превозвача.

**Добри практики** при извънредни ситуации на контролни пунктове

297. Ако в камиона няма достатъчно боксове, в зависимост от броя на камионите, да не се смесват повече от два бокса. Наблюдава се поведението на животните и тези под стрес се изолират.

298. Ако животно показва **признаци на колики** (напр. обилно изпотяване, непрекъснато търкаляне, завъртане на главата към корема, постоянно движение и стремеж да остане легнало), което е един от най-често срещаните проблеми, трябва се търси **ветеринарна помощ** по възможност най-скоро. Избягва се колкото се може повече стресът на животното.

299. При **пристигане на няколко камиона едновременно** на контролния пункт с животни с различен санитарен статус:

- **Компетентните органи** действат според официалните препоръки, също и когато един или повече камиони създават опасност от биологична безопасност.

- Животните с **различен санитарен статус се изолират** в различни райони на обекта.

300. Ако възникне локална **санитарна криза**, докато животните се намират в контролния пункт:

- **Компетентните органи** се свързват с официални власти, също и когато един или повече камиони създават опасност от биологична безопасност.

- **Водачът и собственикът** на транспортираните животни са информирани преди пристигането. Мобилните системи за дезинфекция (пръскачки за колела) се използват, когато транспортното средство влезе в контролния пункт.

**По-добри практики** при извънредни ситуации на контролни пунктове

301. **Ако животните трябва да останат** на контролния пункт, след като транспортното средство е излязло от пътя, например защото са наранени или по друг начин негодни за транспортиране, те се настаняват в **отделна зона**. Местните компетентни органи трябва да са информирани за тези животни. Никакви боксове не се дезинфекцират, докато животните все още са в тях. Трябва да се внимава да не причинявате стрес, който може да се избегне.

## ИЗТОЧНИЦИ

---

**При по-нататъшно разпространение тези документи са препоръчителни.**

- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website <http://www.controlpost.eu/joomla>. Accessed 26 May 2017.
- Broom D.M., Goode J.A., Hall S.J., Lloyd D.M. & Parrot R.F. 1996. Hormonal and physiological effects of a 15 hour road journey in sheep: comparison with the responses to loading, handling and penning in the absence of transport. *Br Vet J*, 152: 593-605.
- Broom, D.M. 2008. The welfare of livestock during road transport. In: Long distance transport and welfare of farm animals. Michael C. Appleby, V. Cussen, L. Lambert, J. Turner. Ed. CABI International, Wallingford, UK ; Cambridge, MA.
- Caporale V., Alessandrini B., Dalla Villa P. & Del Papa S. 2005. Global perspectives on animal welfare: Europe. *Rev Sci Tech Off Int Epiz*, 24: 567-577.
- Carbajal S. & Orihuela A. 2001. Minimal number of conspecifics needed to minimize the stress response of isolated mature ewes. *J Appl Anim Welfare Sci*, 4: 249 – 255.
- Cockram M.S., Kent J.E., Jackson R.E., Goddard P.J., Doherty O.M., McGilp I.M., Fox A., Studdert Kennedy T.C., McConnell T.I. & O’Riordan T. 1997. Effect of lairage during 24h of transport on the behavioural and physiological responses of sheep. *Anim Sci*, 65: 391 – 402.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- EFSA (2009) Final report on Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport. Project developed on the proposal CFP/EFSA/AHAW/2008/02. Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell’Abruzzo e del Molise “G. Caporale”, Teramo, Italy. <http://onlinelibrary.wiley.com/store/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21/asset/efs321e.pdf?v=1&t=j35jkwqrq&s=331287e59dc176a14b73c5dc5d98ee41bb810eb9>. Accessed 26 May 2017.
- Fiore G., 2006. An example of an independent recording system on animal in road transportation. Presentation at the 1st OIE International Conference “Use of GIS in Veterinary Activities”, 8-11 October 2006, Silvi Marina (TE), Italy.
- Fisher A.D., Niemeyer, D.O., Lea, J.M., Lee, C., Paul, D.R., Reed, M.T. and Ferguson, D.M. (2010). The effects of 12, 30 or 48 hours of road transport on the physiological and behavioural responses of sheep. *J Anim Sci* 88, 2144-2152.
- Fraser A.F., and Broom D.M. 1990. Farm animal behaviour and welfare. 3rd edition; CAB International, Wallington UK. 437 pp.

- Grandin T. 1987. Animal handling. In: Farm Animal Behavior. (E.O. Price ed.). The Veterinary Clinics of North America: Food Animal Practice. Vol. 3. W.B. Saunders, Philadelphia, PA, USA, pp. 323 – 339.
- Hitchcock D.K. & Hutson G.D. 1979. The movement of sheep on inclines. Aust J Exp Agr, 19: 176-182.
- Hutson G.D. 1985. The influence of barley food rewards on sheep movement through a handling system. Appl Anim Behav Sci, 14: 263 – 273.
- Kilgour R. 1978. Minimising stress on animals during handling. In Proceedings of the 1st World Congress on Ethology and Applied Zootechnics, Madrid, pp. 303 – 322.
- Knowles T.G. 1995. A review of post transport mortality among younger calves. Vet Rec, 137: 406-407.
- Knowles T.G. 1998. A review of the road transport of slaughter sheep. Vet Rec, 143: 212–219.
- Krawczel, P.D., Friend, T.H., Caldwell, D.J., Archer, G. And Ameiss, K. (2007). Effects of continuous versus intermittent transport on plasma constituents and antibody response of lambs. J Anim Sci 85, 468-476.
- Parrot R.F., Hall S.J.G. & Lloyd D.M. 1998. Heart rate and stress hormone responses of sheep to road transport following two different loading procedures. Anim Welfare, 7: 257 –267.
- Rushen J. 1986. Aversion of sheep to electro – immobilization and physical restraint. Appl Anim Behav Sci; 15: 315 – 324.
- Rushen J. 1990. Use of aversion - learning techniques to measure distress in sheep. Appl Anim Behav Sci, 28: 3 – 14.
- SCAHAW, 2002. The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle). *Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, European Commission, 130 p.* Accessed 26 May 2017.
- [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com\\_scah\\_out71\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com_scah_out71_en.pdf).



This Guide was produced by the Animal  
Transport Guides consortium,  
led by Wageningen Livestock Research