



Ghid de bune practici pentru transportul Cailor destinați sacrificării



COMISIA EUROPEANĂ

Direcția-Generală pentru Sănătate și Siguranță Alimentară
Direcția G —Managementul de Criză în Alimente, Animale și Plante
Unitatea G.2 — Sănătatea și Bunăstarea Animală

Contact: Denis Simonin

E-mail: SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu

Comisia Europeană
B-1049 Bruxelles/Brussels

Ghid de bune practici pentru transportul Cailor destinați sacrificării

Direcția – Generală pentru Sănătate și Siguranță Alimentară

Cadrul Financiar Comun pentru gestionarea cheltuielilor din zona lanțului alimentar

Direcția – Generală pentru Sănătate și Siguranță Alimentară

Cadrul Financiar Comun pentru gestionarea cheltuielilor din zona lanțului alimentar

***EUROPE DIRECT este un serviciu pentru a vă ajuta să găsiți răspunsuri
la întrebările dumneavoastră despre Uniunea Europeană***

Număr gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Informația oferită este gratuită, precum și majoritatea apelurilor (dar unii operatori, boxe telefonice sau hoteluri pot să vă taxeze)

AVIZ LEGAL

Acest document a fost pregătit pentru Comisia Europeană, însă reflectă doar opiniile autorilor, iar Comisia nu poate fi trasă la răspundere pentru orice utilizare a informațiilor conținute în acestea.

Mai multe informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile pe Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018

PDF	ISBN:978-92-79-87135-1	doi: 10.2875/78628	EW-BI-18-002-RO-N
-----	------------------------	--------------------	-------------------

© European Union, 2018
Reproducerea este autorizată cu condiția menționării sursei.

Mulțumiri



Corespondență

Orice corespondență referitoare la acest proiect trebuie să fie trimisă prin e-mail la: hans.spoolder@wur.nl

Citare

Vă rugăm să faceți referire la acest document astfel: Consorțiul Proiectului Ghiduri pentru Transportul Animalelor (2017). "Ghid de bune practici pentru transportul Cailor destinați sacrificării "

Cuprins

0. INTRODUCERE	8
0.1 ABORDARE ȘI MULȚUMIRI	8
0.2 SCOPUL ACESTUI GHID	11
0.3 PRINCIPALE RISCURI DE BUNĂSTARE ÎN TIMPUL TRANSPORTULUI CAILOR.....	11
0.4 MĂSURĂTORI PE ANIMAL.....	12
0.5 STRUCTURA GHIDULUI.....	14
1. PROBLEME ADMINISTRATIVE	17
1.1 INTRODUCERE	17
1.2 ADMINISTRAȚIE	18
1.3 COMPETENȚĂ ȘI FORMARE	18
1.4 RESPONSABILITAȚI.....	19
2. PLANIFICAREA ȘI PREGĂTIREA CĂLĂTORIEI	22
2.1 INTRODUCERE	22
2.2 PLANIFICAREA CĂLĂTORIEI.....	22
2.2.1 Durata călătoriei.....	24
2.2.2 Planurile de urgență.....	25
2.3 MIJLOACELE DE TRANSPORT	28
2.3.1 Proiectarea și mentenanța vehiculului	31
2.3.2 Alocarea spațiului	33
2.3.3 Pardoseala și așternutul din vehicul	34
2.3.4 Intervalele de adăpare și hrănire	35
2.4 PREGĂTIRI LEGATE DE ANIMAL	35
2.4.1 Pregătirea animalelor și a echipamentului pentru călătorie	36
2.4.2 Aptitudinea animalului pentru călătorie.....	37
3. MANIPULAREA & ÎNCĂRCAREA	38
3.1 INTRODUCERE	38
3.2 FACILITĂȚILE DE ÎNCĂRCARE.....	38
3.3 MANIPULAREA ÎN TIMPUL ÎNCĂRCĂRII	40
4. CĂLĂTORIA	43
4.1 INTRODUCERE	43
4.2 CONDUCEREA	43
4.3 CONTROLUL MICROCLIMATULUI ÎN TIMPUL CONDUCERII	45
4.4 CERINȚELE DE APĂ ȘI HRANĂ	47
4.5 ÎNGRIJIREA ANIMALELOR BOLNAVE SAU RĂNITE.....	48
4.6 URGENȚELE	49
5. DESCĂRCAREA ANIMALELOR.....	52

5.1 INTRODUCERE	52
5.2 ORGANIZAREA ZONEI DE DESCĂRCARE	52
5.3 ÎNGRIJIREA ANIMALELOR ÎN TIMPUL ȘI DUPĂ DESCĂRCARE.....	54
5.4 CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA	54
6. STAȚIONAREA LA POSTURILE DE CONTROL, PIEȚE ȘI CENTRE DE COLECTARE	56
6.1 INTRODUCERE	56
6.2 ADĂPOSTIREA	57
6.3 HRĂNIREA ȘI ADĂPAREA	58
6.4 BIOSECURITATEA, CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA	59
6.5 URGENȚELE	62
REFERINȚE.....	63

0. INTRODUCERE

Din 1991, UE a furnizat un cadru juridic comun privind transportul animalelor care a fost adus la zi de către [Regulamentul \(CE\) 1/2005](#) privind protecția animalelor în timpul transportului, denumit în continuare "**Regulamentul**". A intrat în vigoare la 1 ianuarie 2007 și vizează asigurarea unor condiții echitabile pentru operatori, asigurând în același timp o protecție suficientă pentru animalele transportate. Conținutul și impactul regulamentului au făcut obiectul unui aviz științific din partea Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară ([EFSA, 2011](#)), urmat în 2011 de un raport de impact al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu ([Anon., 2011](#)). În acest raport au fost formulate trei recomandări cheie:

1. Regulamentul a avut un impact benefic asupra bunăstării animalelor în timpul transportului, dar **există loc de îmbunătățire** a situației;
2. O **modificare** a regulamentului nu este abordarea cea mai potrivită pentru rezolvarea problemelor identificate;
3. În ceea ce privește diferența dintre cerințele legislației și dovezile științifice disponibile, Comisia consideră că aceasta este cel mai bine abordată prin **adoptarea ghidurilor de bune practici**.

Comisia Europeană a salutat elaborarea "unor orientări clare și simple pentru evaluarea capacității de transport" elaborate de grupurile de părți interesate pentru [bovine](#) în 2012, [ecvide](#) și [porci](#) în 2016. S-a considerat apoi important să se extindă această abordare pentru a aborda toate aspectele legate de bunăstarea animalelor în timpul transportului.

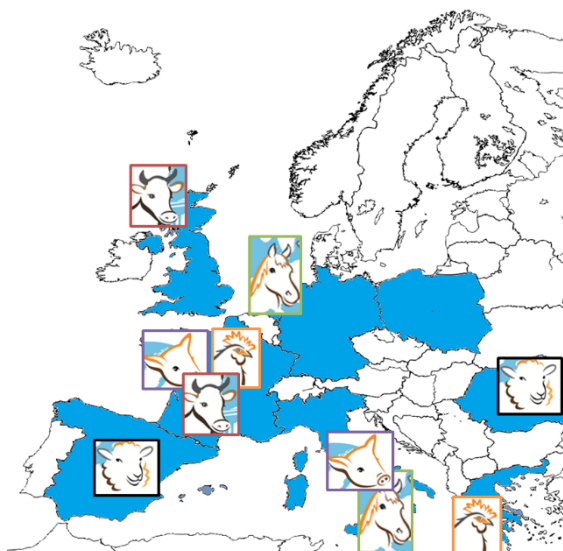
0.1 ABORDARE ȘI MULȚUMIRI

Acest ghid a fost elaborat în cadrul proiectului Ghiduri pentru Transportul Animalelor, comandat de DG SANTE în baza contractului SANCO / 2015 / G3 / SI2.701422. Proiectul a demarat la 10 mai 2015, iar **scopul său principal a fost dezvoltarea și diseminarea bunelor practici și a celor mai bune practici pentru transportul animalelor**. Fundația pentru acest ghid a fost pusă în primul an de proiect, printr-o căutare extensivă a literaturii și o prezentare generală a unui număr semnificativ de practici disponibile. Aceste informații privind practicile sugerate pot fi găsite pe site-ul web al ghidurilor pentru transportul animalelor: <http://animaltransportguides.eu/>. Există un raport pentru fiecare dintre cele cinci specii de animale (porci, păsări, cai, oi și taurine). În al doilea an, aceste liste foarte largi și diverse au fost discutate și rescrise în mare măsură, pentru a dezvolta prezentele cinci Ghiduri de bune practici. Aceasta a implicat un proces intensiv de consultare a părților interesate.

Primul pas în trecerea de la colectarea de practici la un proiect al Ghidului de bune practici a fost făcut la nivelul statelor membre. Echipe formate din parteneri universitari din două țări pe specie ("**Țările Duo**") au preluat conducerea.

- ✓ Ovine: Spania și România
- ✓ Păsări: Grecia și Franța
- ✓ Porcine: Italia și Franța
- ✓ Cai: Italia și Olanda
- ✓ Taurine: Marea Britanie și Franța

Partenerii academici au identificat practici care se află la nivelul legislației UE actuale ("bune practici") și al practicilor care aspiră mai mult ("Practici mai bune decât legislația UE" sau pur și simplu "**practici mai bune**"). Partenerii au continuat să solicite grupurilor naționale ale părților interesate din țările lor să reflecteze asupra acestor sugestii de bune practici și de practici mai bune. Pentru a susține acest proces și pentru a ajunge la un consens, a fost utilizată o procedură iterativă Delphi de colectare de date anonimizate. Peste 100 de părți interesate au fost implicate în acest pas, reprezentând o varietate de medii. Cel mai mare număr de părți interesate au indicat că au fost agricultori (19 persoane), transportatori (27), personal de abator (13), ONG-uri (12) și autorități competente (27). La acest proces de consultare au participat, de asemenea, reprezentanți ai comerțului cu animale, ai mediului academic și ai producătorilor de vehicule. Toate discuțiile au fost purtate în limba națională a statului membru implicat. Rezultatele finale ale acestei proceduri Delphi au fost cinci "Proiecte de ghid pentru bune practici". Acestea nu au fost publicate, ci utilizate ca bază pentru ghidurile finale.



Ghidurile finale pentru fiecare dintre cele cinci specii de animale au fost dezvoltate printr-o a doua rundă de construire a consensului la nivel european, cu ajutorul "**grupurilor de interese**". Aceste grupuri de discuții au avut o bază internațională: delegațiilor li s-a cerut să reprezinte cunoștințe, experiențe și opinii dincolo de cele ale țării lor. Tabelul 0.1 de mai jos prezintă compoziția acestor cinci grupuri de interese.

O primă serie de întâlniri a celor cinci grupuri de interese a fost organizată la sfârșitul lunii mai 2016. În cadrul acestor întâlniri, proiectele de ghiduri au fost prezentate de către partenerii academici. O foaie de parcurs pentru transformarea ghidurilor de proiect în versiunile finale actuale a fost apoi convenită cu părțile interesate. Toate grupurile de discuții au organizat reuniuni ulterioare la Bruxelles, pentru a discuta și pentru a ajunge la un consens cu privire la modul de redactare a fiecărei practici care să fie inclusă în ghidurile finale. Diferitele grupe pe specii au avut un număr diferit de întâlniri, iar ultimele au avut loc în martie 2017.

Tabelul 0.1 Componenta Grupurilor Internaționale Interese, implicate în elaborarea ghidurilor finale de bună practică. Numerele indică numărul de reprezentanți pe categorii de părți interesate.

	Ovine	Păsări	Porcine	Cai	Taurine	Total
Fermieri	3	5	3	1		12
Producători de vehicule			2			2
Comercianți de animale	1				2	3
Transportatori		3	2	3	5	13
Abatoare	2	5		1		8
Veterinari oficiali		2	1	2	2	7
Oameni de știință în zootehnie	2	3	2	2	2	11
Organizații de bunăstare animală	2	3	2	4	5	16
Total	10	21	12	13	16	72

Pentru a sprijini și a ajuta la îndrumarea procesului de scriere, echipa de proiect Ghiduri de Transport al Animalelor a creat o "**platformă a părților interesate**". Acest grup de persoane a oferit consultanță pe parcursul primilor doi ani ai proiectului cu privire la modul de abordare a problemelor care afectează toate cele cinci ghiduri pe specii. Platforma a fost compusă din reprezentanți din 13 organizații internaționale sau grupuri de părți interesate: Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), Federația Veterinară a Europei (FVE), Eurogrupul pentru animale, Copa-Cogeca, Asociația procesatorilor de păsări și comerțului cu păsări (AVEC), Organizația germană a crescătorilor de animale (ADT), Ochi pe animale, Ministerul irlandez al agriculturii, producătorul de vehicule Pezzaioli, Uniunea Europeană de Comerț cu Animale și de Comercializare a Cărnii (UECBV), Forumul european al crescătorilor de animale de fermă (EFFAB), Organizația Germană a Transportatorilor (BDT) și Ministerul Agriculturii din Grecia. Platforma s-a întrunit de 5 ori la Bruxelles timp de doi ani.

Ca parte a dezvoltării celor cinci ghiduri, grupurile de discuții și Platforma părților interesate aleg 17 domenii tematice care merită o atenție deosebită. Aceste practici au fost compilate în 17 așa-numite "**Fișe informative**", cu scopul de a rezuma și ilustra cele mai vulnerabile aspecte ale animalului. Conectate la prezentul protocol privind caii, au fost elaborate 3 fișe informative: **alocarea de spațiu, manipularea și hrănirea și adăparea**. Aceste trei și cele legate de celelalte ghiduri sunt publicate în opt limbi europene.



Publicul țintă pentru fișele informative sunt fermierii, șoferii, veterinarii locali și personalul abatorului. Publicul țintă pentru Ghidul de bune practici este organizatorii de transport, autoritățile competente și factorii de decizie politică. Ghidurile și fișele informative pot fi găsite pe site-ul proiectului: <http://animaltransportguides.eu/>.

Dezvoltarea fișelor informative și a ghidurilor nu ar fi fost posibilă fără discuțiile extrem de constructive la nivel național și internațional cu multitudinea de grupuri interesate menționate mai sus. **Ajutorul lor în acest proces este esențial, iar autorii sunt recunoscători pentru timpul și cunoștințele cu care au contribuit la scrierea Ghidurilor.**

0.2 SCOPUL ACESTUI GHID

Prezentul Ghid de Bune Practici vizează **îmbunătățirea bunăstării cailor destinați sacrificării în timpul transportului**, oferind instrumente practice pentru a îndeplini cerințele Regulamentului și pentru a furniza practici care depășesc legislația.

Practicile din acest ghid vizează numai transportul de cai destinați sacrificării. Nu se va ocupa în mod specific de caii de sport, măgari sau alte ecvide, dar multe dintre aceste practici se pot aplica și acestor animale.

Transportul este o situație stresantă pentru animale. Acest ghid enumeră practicile care urmăresc să sprijine întreprinzătorii în creșterea calității transportului de animale în conformitate cu Regulamentul, limitând astfel stresul la animale și promovând bunăstarea animalelor. Practicile din acest ghid se bazează pe cunoașterea științifică, literatură științifică, experiențe și informații de la părțile interesate. Nu se face nicio distincție de sursă, cu excepția cazului în care acest lucru este considerat relevant pentru o mai bună înțelegere sau verificare a fundamentului. Acestea pot fi folosite pentru a elabora linii directoare specifice întreprinderii sau proceduri standard de operare pentru transportatori și alte părți interesate sau ca sursă de referință pentru abordarea aspectelor legate de transport într-un mod practic și care să sprijine bunăstarea animalelor.

0.3 PRINCIPALELE RISCURI DE BUNĂSTARE ÎN TIMPUL TRANSPORTULUI CAILOR ¹

Acest document nu are caracter obligatoriu din punct de vedere juridic și nu afectează cerințele legislației UE privind transportul animalelor sau alte acte legislative relevante. Nici nu angajează Comisia Europeană. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să interpreteze în mod autoritar dreptul Uniunii. Prin urmare, cititorul este invitat să consulte acest ghid în legătură cu **dispozițiile relevante ale legislației și să facă referire, atunci când este necesar, la autoritățile competente relevante.**

Majoritatea pericolelor potențiale identificate pentru animalele transportate sunt comune pentru speciile de bovine, porcine, păsări, ovine și cai ([Van Reenen et al. \(2008\)](#)). EFSA a identificat următoarele pericole principale pentru caii transportați pentru sacrificare ([EFSA, 2011](#)):

¹ Riscurile de bunăstare specific transportului cailor pentru scopuri de relaxare nu sunt acoperite în acest ghid, datorită concentrării asupra transportului cailor pentru sacrificare

1. Inspecție slabă a cailor înainte de transport, care conduce la transportul de animale bolnave, rănite sau în alt mod improprii călătoriei;
2. Lipsa unei cazări individuale adecvate, care duce la agresiuni între cai, rănire și epuizare;
3. Lipsa unei cazări adecvate, care duce la o ventilație redusă care duce la stres, epuizare și boli;
4. Lipsa unei cazări adecvate, care duce la incapacitatea de a echilibra sau a menține postura care duce la vătămare, epuizare și boală;
5. Lipsa unei cazări adecvate, care provoacă vătămări corporale directe și epuizare;
6. Aprovizionare necorespunzătoare cu apă în toate etapele procesului de transport care duce la deshidratare, stres termic și epuizare;
7. Lungimea călătoriei cu durată mare care duce la boală, rănire și epuizare.
8. Condiții slabe de conducere și / sau condiții ale șoselelor / mării care determină ajustări posturale continue, care duc la boală, rănire și epuizare.

Observațiile practice ([World Horse Welfare, 2011](#)) au arătat că, de obicei, cailor destinați sacrificării nu sunt obișnuiți cu transportul (similar cu alte specii, în contrast cu mulți cai de sport), făcând transportul mai stresant. Prin urmare, distincția între **cailor domesticiți și cei nedomesticiți** este importantă. Cailor nedomesticiți, care nu pot fi conduși cu o frânghie, vor avea probabil mai mult stres decât cailor domesticiți care au experiența transportului. De asemenea, s-a observat că, de multe ori, cailor nu sunt apți complet fizic. Aceasta subliniază necesitatea evaluării critice a capacității de deplasare la locul de plecare. Cailor destinați sacrificării au fost adesea recunoscuți pentru a demonstra **semne de bunăstare și sănătate slabă**, cum ar fi boala pre-existentă, rănire, epuizare (pe baza unor indicatori comportamentali, cum ar fi sprijinul capului, motivație ridicată sau odihna în poziție culcată), deshidratare (pe baza indicatorilor comportamentali cum ar fi cei enumerați în [World Horse Welfare et al., 2014](#)), durere sau disconfort (bazate pe indicatori comportamentali precum tensiunea facială, poziția etc.) și stres (pe baza indicatorilor comportamentali). Cauzele fundamentale ale problemelor identificate și, prin urmare, și măsurile preventive sunt interconectate. Deshidratarea poate fi prevenită prin furnizarea adecvată de apă ([World Horse Welfare, et al., 2014](#)) și prevenirea stresului termic. Nevoia de echilibru pe un vehicul în mișcare, care necesită din partea cailor cheltuirea unei cantități substanțiale de energie, poate duce la oboseală sau chiar epuizare. Există mai multe recomandări pentru a împiedica acest lucru (vezi, de exemplu, capitolul [4.2 Driving](#)). Accidentele pot fi, de asemenea, prevenite prin minimizarea stresului prin proiectarea corectă a vehiculului ([2.3 Means of transport](#)) și prin manevrarea corectă ([2.4 Animal related preparation](#)).

În acest ghid sunt prezentate mai multe alte măsuri pentru prevenirea sau reducerea stresului. Cele mai multe pericole legate de transport ar trebui atenuate prin buna pregătire și planificare. Este necesară pregătirea prealabilă și competențele adecvate atunci când conduceți cu cai vii și pentru o manipulare corectă a animalelor.

0.4 MĂSURĂTORI PE ANIMAL

Scopul final al asigurării condițiilor adecvate în timpul conducerii ar trebui să fie asigurarea unei bune bunăstări, **astfel încât animalele să fie sănătoase și apte când coboară din camion** la destinație. Legislația actuală, recomandările existente privind aptitudinea de a călători ([Eurogroup for Animals et al., 2012](#)), cele mai multe scheme de asigurare a calității și ghidurile actuale oferă multe sugestii cu privire la aceste condiții. Ei recomandă, de exemplu, alocarea de spațiu, frecvența și durata odihnei și cerințele privind hrana și apa pentru animale. Acest sfat se bazează pe anii de experiență sau pe o cercetare amănunțită care a identificat riscurile de bunăstare asociate abaterilor de la

acest sfat: dacă alocarea de spațiu este prea mică, animalele nu pot avea acces la apă, pot fi mai ușor rănite și pot să nu fie capabile a se odihni; dacă animalele nu se odihnesc suficient, ele vor deveni epuizate, cu efecte dăunătoare asupra bunăstării și calității cărnii; etc.

Este important să se înțeleagă că recomandările bazate pe "**condiții**" (resursele privind camioanele sau manipularea și gestionarea animalelor de către operatori) **nu garantează neapărat bunăstare bună**: ele oferă doar sfaturi pentru a maximiza șansa ca bunăstarea animală să fie maximă. Efectul pe care condițiile le exercită asupra stării reale de bunăstare este influențat de alți factori, deoarece multe dintre condițiile (recomandate) interacționează între ele. Exemplele evidente sunt efectele interactive ale robei umede și ale temperaturii ambientale: dacă este prea cald, poate fi de dorit stropirea, dar dacă este ger atunci doriți să păstrați animalele uscate. Un alt exemplu este relația dintre condițiile de condus și durata călătoriei: în urma unei călătorii accidentate, beneficiile odihnei animalelor în afara vehiculului depășesc stresul de descărcare. Cu toate acestea, în cazul în care călătoria a fost lină și în condiții optime la bord, beneficiile descărcării vor fi mult mai mici și, în unele cazuri, ar fi mai bine să lăsați animalele pe camion.

Având în vedere aceste limitări ale gestionării și a practicilor legate de resurse, este evident că **măsurătorile pe animal pot fi un instrument util de monitorizare** pentru a ajuta operatorii economici să asigure bunăstarea și, dacă este necesar, să ia măsurile corective adecvate. Măsurătorile pe animale (ABM), cum ar fi leziunile, gâfâielile, tremurul, condiția corpului și a pielii, pot fi interpretate ca indicatori direcți ai bunăstării animale. Utilizarea ABM în timpul transportului animalelor vii nu este la fel de nouă și inovatoare pe cât se pare. Astfel de indicatori au fost incluși în instrumentele pentru transportatori cu mult timp în urmă, **iar șoferii și fermierii profesioniști își bazează deja acțiunile pe "semnalele" pe care le primesc de la animalele** cu care lucrează. În timpul controalelor de rutină, acestea nu vor (doar) să se uite la indicatorul de temperatură pentru a vedea dacă ventilația este adecvată: vor privi animalele pentru semne de gâfâire sau tremurat. Ei nu judecă oboseala după lungimea călătoriei, ci privesc poziția animalului și comportamentul de odihnă.

Măsurătorile pe animale pot fi utile **înainte, în timpul și după** o călătorie. Acestea pot fi utilizate în timpul controalelor de rutină pentru a evalua modul în care se desfășoară transportul și dacă este necesară o acțiune pentru îmbunătățirea bunăstării animale. Acestea pot fi folosite și după o călătorie, când animalele sunt descărcate, pentru a ști cum au resimțit animalele transportul. Știind acest lucru, va ajuta transportatorul (și alții care se ocupă de animale) la îmbunătățirea condițiilor în timpul călătoriei următoare cu un transport diferit.

Pentru a atinge obiectivul de transport "bun" în ceea ce privește bunăstarea cailor, următoarele ABM ar putea fi utilizate ca instrumente de monitorizare.

Table 0.2 ABM relevante pentru transportul cailor

Parametru	Descriere
Disconfort abdominal	Un animal lovindu-și burta, învârtindu-și în mod repetat capul spre burtă sau rostogolindu-se. Disconfortul abdominal poate fi cauzat de ex. colică.
Condiția corporală	Condiția corporală este marcată pe o scară de la 0 la 5 (BCS 0 = foarte slab; BCS 5 = foarte gras, Ref 005). Un animal cu scorul 0 sau 1 este considerat prea slab, un animal cu scorul 5 este considerat prea gras.
Sufocare	Sufocarea este o obstrucție a esofagului: animalele avea senzația de vomă și se vor întinde, ceea ce pare foarte tulburător.
Tuse	Tusea este definită ca o expulzare bruscă și zgomotoasă a aerului din plămâni.
Mort la sosire	Un animal care și-a oprit respirația și nu are puls și nici un reflex de mișcare la sosire. Verificați cel puțin 1 minut.
Echilibru perturbat	Un animal este considerat a avea un echilibru perturbat atunci când prezintă semne de poticnire sau se clatină în timp ce staționează.
Cădere	Un animal care prezintă o pierdere a echilibrului în timpul descărcării, cauzând alte părți ale corpului (în afară de picioare) să atingă podeaua.
Rănit	O rănire este definită ca o deteriorare fizică a corpului. Un animal cu răni prin piele care implică deteriorarea țesuturilor mai adânci (mușchi, tendoane), o tăietură prin piele atât de mare încât în mod normal ar fi cusută sau cu leziuni extinse și grave care pot cauza pierderea funcției pe o perioadă lungă de timp (de exemplu, daune grave la un tendon sau articulație, fractură) este considerată <u>grav rănit</u> .
Respirație dificilă	Respirație excesiv de adâncă sau rapidă și superficială.
Șchiopătură	Șchiopătura este o anomalie în modul în care un animal se mișcă, reducând capacitatea sa de a folosi una sau mai multe picioare în mod normal. Un animal este considerat a fi <u>grav șchiop</u> atunci când arată imposibilitatea de a purta greutatea pe una sau mai multe membre în timp ce nu este culcat, și <u>ușor șchiop</u> când prezintă semne de durere (de exemplu, reticența de a purta greutatea pe un membru), dar utilizează toate picioarele în timpul mersului.
Letargie	Când un animal își ține capul în jos sau și-l odihnește pe jgheaburi sau bare sau nu răspunde.
Non-ambulator	Un animal este considerat non-ambulator dacă nu se poate ridica sau nu poate sta și rămâne în picioare fără ajutor, dar este încă în viață.
Alte probleme severe de sănătate	Orice problemă clinică severă de sănătate, care este ușor vizibilă și poate fi inițiată sau afectată de transport (management), dar nu este deja acoperită de parametrii de mai sus. Exemplu: laminită.
Alunecare	Un animal care prezintă o pierdere a echilibrului în timpul descărcării fără ca o parte a corpului care nu este piciorul să atingă solul.
Transpirație	Un animal cu semne vizibile de transpirație pe piele în timpul transportului (piele umedă, pete de sudoare uscate, depozite de sare).
Suferință comportamentală severă	Când un animal se zbate în lesă, lovește, sau prezintă lovituri repetate în pământ în timp ce transpiră.

0.5 STRUCTURA GHIDULUI

Transportul cuprinde un **lanț de evenimente** de la pregătire până la descărcare. Pentru a facilita utilizarea ghidului în practica zilnică, acesta va fi structurat în funcție de șase etape ale călătoriei:

1. Probleme administrative
2. Pregătirea și planificarea
3. Manipularea și încărcarea animalelor
4. Călătoria
5. Descărcarea animalelor
6. Staționarea la posturile de control, piețe și centrele de colectare

Etapele 2 - 6 urmăresc activitățile de transport în ordine cronologică. Se adaugă prima "etapă" deoarece competențele tuturor părților interesate implicate sunt importante pentru executarea aproape a tuturor activităților în timpul transportului animalelor. Fiecare etapă este subîmpărțită într-o serie de aspecte, iar pentru fiecare dintre acestea, acest ghid face trimitere la cerințele legale, urmate de "bune practici", precum și de "practici mai bune dincolo de legislația UE". Vedeți mai jos definițiile.

Practicile nu sunt la fel de importante în ceea ce privește impactul preconizat al acestora asupra bunăstării animalelor. Prin urmare, acest ghid sugerează domenii tematice care sunt foarte importante și domenii relevante, dar mai puțin importante. Subiectele foarte importante vor fi "încadrate" în acest ghid.

Versiunea digitală a acestui Ghid include cuvinte sau referințe cu așa-numitele "**hyperlink-uri**". Dacă faceți clic pe aceste linkuri (de obicei, cu "Control" + "click stânga al mouse-ului"), veți fi condus la o altă parte a acestui Ghid sau pe site-uri web, cu condiția ca cititorul să aibă acces la internet.

0.6 Lista definițiilor

În scopul acestui ghid,

- o "**Bunele practici**" sunt definite ca: proceduri și procese care asigură respectarea cerințelor legislației sau regulamentelor, menite să protejeze bunăstarea animalelor.
- o "**Practicile mai bune dincolo de legislația UE**" sunt definite ca furnizând îndrumări suplimentare privind modul în care procedurile și operațiunile pot fi îmbunătățite pentru a depăși orice cerință minimă de bunăstare definită legal și pentru a spori statusul bunăstării animalelor în timpul perioadelor și procedurilor relevante. Acestea vor fi abreviate la "**practici mai bune**" în tot documentul

În plus față de definițiile operaționale de bune practici și de practici mai bune, prezentăm în continuare o listă a termenilor utilizați în acest ghid care ar putea necesita o descriere precisă pentru a evita confuzia. Acolo unde este potrivit, au fost preluate din regulament.

Centru de colectare	locuri cum ar fi exploatațiile, centrele de colectare și piețele în care ecvideele domestice sau animalele domestice din speciile de bovine, ovine, caprine sau porcine care provin din exploatații diferite sunt grupate pentru a forma loturi
Însoțitor	este persoana responsabilă în mod direct de bunăstarea animalelor care le însoțește în timpul unei călătorii.
Autoritatea competentă	autoritatea centrală a unui stat membru care are competența să să efectueze controale privind bunăstarea animalelor sau orice autoritate căreia aceasta i-a delegat competența respectivă.
Post de control	locurile în care animalele se odihnesc timp de cel puțin 12 ore în conformitate cu normele privind timpul de călătorie și perioadele de odihnă stabilite de regulament. Acestea trebuie să fie aprobate de autoritățile competente.
Cai destinați sacrificării	caili transportați direct sau imediat după transitul printr-o piață sau centru de triere, la ujn abator pentru sacrificare.
Călătorie	întreaga operațiune de transport de la locul de plecare până la locul de destinație, inclusiv orice descărcare, cazare și încărcare care au loc la punctele intermediare în timpul călătoriei
Deținător	orice persoană fizică sau juridică, cu excepția transportatorului, care răspunde de sau manipulează animalele, fie permanent, fie temporar.
Călătorie lungă	o călătorie care depășește 8 ore, începând de la încărcarea primului animal din lot (observați că durata este cea care distinge transportul lung, și nu distanța parcursă).
Sisteme de navigație	infrastructuri prin satelit care furnizează servicii globale, continue, precise și garantate de sincronizare și poziționare sau orice altă tehnologie care furnizează servicii considerate echivalente în sensul prezentului regulament.
Medic veterinar oficial	medicul veterinar desemnat de autoritatea competentă a statului membru.
Organiser	persoana responsabilă pentru transport de la plecare la destinație (i) un transportator care a subcontractat cel puțin un alt transportator pentru o parte dintr-o călătorie; sau (ii) o persoană fizică sau juridică care a contractat mai mult de un transportator pentru o călătorie; sau (iii) o persoană care a semnat secțiunea 1 a jurnalului de călătorie prevăzut în anexa II la regulament
Locul de plecare	locul în care animalul este încărcat pentru prima dată într-un mijloc de transport, cu condiția ca acesta să fi fost adăpostit acolo timp de cel puțin 48 de ore înainte de ora plecării. Cu toate acestea, centrele de colectare aprobate în conformitate cu legislația veterinară comunitară pot fi considerate loc de plecare, cu condiția îndeplinirii anumitor condiții (a se vedea articolul 2 r din Regulament).
Locul de destinație	locul în care un animal este descărcat dintr-un mijloc de transport și adăpostit timp de cel puțin 48 de ore înainte de plecare; sau sacrificat
Armăsar	toți caili masculi integri (necastrăți) care au atins maturitatea sexuală.
Transportator	orice persoană fizică sau juridică care transportă animale în nume propriu sau în contul unei terțe părți.
Cai neîmblânziți	caili care nu pot fi legați sau conduși cu o frânghie fără a provoca excitare, durere sau suferință.
Vehicul	un mijloc de transport echipat cu roți, care este propulsat sau tractat.
Animale înțârcate	înțârcarea este procesul (gradual) prin care un mânz primește numai harnă vegetală și este îndepărtat de la lapyele matern. După acest process mânzul este un animal înțârcat.

1. PROBLEME ADMINISTRATIVE

1.1 INTRODUCERE

O serie de **documente sunt impuse de legislația UE pentru transportul animalelor vii**, care trebuie să însoțească loturile și pot fi solicitate de autoritățile competente. Fiind pregătite în mod corespunzător, documentele cerute vor preveni **întârzierile nedorite** și verificările suplimentare din partea autorităților.

În plus, **buna păstrare a înregistrărilor** reprezintă piatra de temelie a monitorizării calității; ea contribuie la transparență și susține **evaluarea calității**. Înregistrările pot fi utilizate pentru a evidenția aspectele care au funcționat bine și a identifica punctele slabe care trebuie abordate. Astfel de evaluări se pot realiza la nivelul unui eveniment unic, cum ar fi o singură călătorie, și, de asemenea, prin agregarea datelor la nivelul transporturilor multiple. Evidența este esențială pentru **menținerea și promovarea standardelor adecvate**.

Este important ca datele **să fie clare, ușor de înțeles** și ușor de înregistrat. Acestea ar trebui să poată fi evaluate în mod obiectiv și să fie justificate și proporționale cu scopurile vizate, adică bunăstarea animalelor transportate. Înregistrările nu trebuie să fie mai lungi decât este necesar și ceea ce "trebuie să știți" să prevaleze față de ceea ce este "bine să știți". Promovarea și utilizarea **înregistrărilor electronice** facilitează îndeplinirea cerințelor administrative. În plus, sinergia poate fi realizată prin conectarea înregistrărilor privind bunăstarea animalelor cu înregistrările privind sănătatea și siguranța alimentară.

Transportatorii ar trebui să poarte **documentația corespunzătoare cu ei în timpul călătoriei**. Este posibil ca aceste documente să fie verificate de autoritățile competente fie în timpul transportului, fie în orice transfer sau sosire.

În special, **certIFICATELE DE COMPETENȚĂ** trebuie să fie deținute de conducătorii auto sau de participanții responsabili pentru transportul la peste 65 km de ecvidee domestice, de animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină sau porcină și de păsări. În statele membre ale UE, calificările specifice speciei și duratei călătoriilor implicate sunt, în principal, evaluate în mod independent.

După cum este indicat în regulament, **șoferii profesioniști** și însoțitorii trebuie să obțină **cunoștințe despre legislație** în legătură cu următoarele subiecte:

- o transportul animalelor,
- o fiziologia animală (în special nevoile de adăpare și hrană)
- o comportamentul animalelor și conceptul de stres,
- o aspecte practice ale manipulării animalelor,
- o impactul comportamentului de conducere asupra bunăstării animalelor transportate și asupra calității cărnii,
- o îngrijire de urgență pentru animale și considerente de siguranță pentru personalul care manipulează animale.

Conducătorii auto și însoțitorii trebuie să poată traduce în mod adecvat aceste cunoștințe în practică. Cunoașterea insuficientă a acestor aspecte este considerată drept principalul risc de deteriorare a bunăstării animalelor în timpul transportului.

Autoritățile competente trebuie să se asigure că cerințele din anexa IV la Regulament au fost incluse într-o **examinare teoretică a solicitanților**. Conținutul și durata cursurilor de formare, calificările profesionale care pot fi luate în considerare și tipul de examinare sunt responsabilitatea fiecărui stat membru.

1.2 ADMINISTRAȚIE

Bunele practici privind Administrația

1. Oricine transportă animale trebuie să aibă cu el **documente cu privire la mijloacele de transport** care precizează originea și proprietatea, locul de plecare, data și ora plecării, locul de destinație și durata prevăzută a călătoriei planificate.
2. În plus, ar putea fi necesar ca următoarele documente să însoțească animalele transportate în UE:
 - o **O autorizație de transport** pentru transporturi care depășesc 65 km și până la 8 ore (tip I) și peste 8 ore (tip II),
 - o **Certificat de omologare pentru vehicule** de transport de peste 8 ore,
 - o **Certificarea de competență** a conducătorilor auto și a celor care însoțesc transportul de ecvidee domestice sau animale domestice din speciile de bovine, ovine, caprine sau porcine sau păsări,
 - o **Un jurnal de călătorie** pentru călătoriile lungi care transportă ecvidee domestice sau animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină sau porcine (nu și pentru păsări),
 - o **CertIFICATELE DE SĂNĂTATE ANIMALĂ (atunci când este necesar, de exemplu, comerțul între statele membre sau atunci când se exportă către țări din afara UE)**
 - o **Informații despre lanțul alimentar** cu privire la animalele destinate sacrificării.
3. Transportatorul înaintează jurnalul de călătorie autorității competente înainte de începerea călătoriei și este ținut și îndeplinit de conducătorul auto în timpul călătoriei.
4. Certificatul de sănătate animală și jurnalul de călătorie se depun prin intermediul aplicației electronice TRACES.
5. În cazul călătoriilor lungi ale ecvidelor domestice sau animale domestice din speciile bovină, ovină, caprină sau porcine, transportatorii utilizează un **sistem de navigație** care respectă legislația în vigoare.
6. Organizatorii arhivează toate înregistrările de transport, certificatele de sănătate animală și jurnalele de parcurs ale fiecărui transport, timp de cel puțin **trei ani**.

Practici mai bune privind Administrația

7. Mijloacele de transport furnizează informații despre **suprafața utilizabilă netă** pentru fiecare punte de încărcare.
8. Datele din jurnalul de călătorie sunt prezentate într-un **format electronic** care trebuie transmis autorităților competente.
9. **Categoriile de animale** din cadrul speciilor sunt indicate în partea superioară a speciilor (de exemplu berbeci, miei, oi).
10. Organizatorii transporturilor păstrează contractele de transport și jurnalele de călătorie în arhivă timp de **cel puțin 5 ani**.

1.3 COMPETENȚĂ ȘI FORMARE

În general, numai lucrătorii calificați pot realiza transportul animalelor cu un impact minim asupra bunăstării animale. Competența și experiența de lucru în lanțul de transport al animalelor permit fiecărui operator:

- o Să dispună de cunoștințele necesare cu privire la **impactul** muncii lor asupra stresului, fricii și leziunilor conexe ale **animalelor**
- o Să cunoască **impactul** muncii lor asupra **calității cărnii** animalelor transportate
- o Să recunoască principalele semne fiziologice pentru a **juđeca starea animalelor** înainte de încărcare, în timpul fazelor de încărcare și transport și la descărcare (de exemplu, postură, nervozitate și stres etc.)
- o Să adapteze călătoria la condițiile specifice (sensibilitatea variabilă a raselor transportate la stres și mortalitate, condițiile meteorologice, evenimente care pot apărea în timpul călătoriei)
- o Să cunoască regulile de **biosecuritate**.

Bunele practici privind Competența și formarea profesională

11. Operatorii de transport ar trebui să se asigure că persoanele care manipulează efectivele de animale au o înțelegere de bază, dar detaliată, a comportamentului și a nevoilor fizice ale animalelor. Pentru o imagine de ansamblu a nevoilor biologice ale cailor în timpul călătoriilor, a se vedea [Capitolul 2.4 Pregătirea animalelor](#).
12. Formatorii ar trebui să imprime deținătorilor **efectele potențiale ale acțiunilor lor** asupra animalelor pentru care sunt responsabili.
13. Operatorii de transport trebuie să se asigure că există un **angajament pentru o manipulare adecvată** de către toți, de sus în jos, implicați în transportul animalelor.
14. Operatorii de transport ar trebui să asigure conformitatea cu programul minim legal de formare cerut pentru Certificatele de Competență în Europa, în conformitate cu Regulamentul și cu cerințele naționale dacă acestea există.

Practici mai bune privind Competența și formarea profesională

15. În societatea de transport este numit un **Ofițer pentru Bunăstarea pe timpul transportului** responsabil cu pregătirea, certificatele și verificarea calității transportului.
16. **Capacitățile** practice ale transportatorului sunt **înregistrate și controlate** (de exemplu prin audituri și verificări în teren).
17. **Parametrii cheie** sunt identificați și **înregistrați** pentru a evalua calitatea transportului (de exemplu, incidența mortalității, rănilor și a oricăror măsurători pe animal ale bunăstării animale).
18. Companiile de transport ar trebui să se asigure că conducătorii auto (și deținătorii) au primit o **formare continuă și actualizată**.

1.4 RESPONSABILITAȚI

Bunele practici privind Responsabilitățile

19. **Deținătorii și însoțitorii** (inclusiv proprietarii și administratorii) animalelor sunt responsabili pentru:
- a) **sănătatea** generală, **bunăstarea** generală și **aptitudinea** animalelor pentru călătorie; acestea trebuie evaluate și înregistrate prin **inspecții de rutină periodice**.
 - b) asigurarea conformității cu orice certificare cerută, fie veterinară, fie de altă natură.
 - c) **prezența unui deținător / îngrijitor de animale** competent pentru specia transportată pe parcursul călătoriei cu autoritatea de a lua măsuri prompte; în cazul transportului cu camioane individuale, șoferul camioanelor poate fi singurul deținător de animale în timpul călătoriei.
 - d) prezența unui număr adecvat de deținători de animale în timpul încărcării.
 - e) asigurarea faptului că **echipamentul și asistența veterinară** sunt furnizate corespunzător speciei și călătoriei.
20. **Agenții de afaceri** sau agenții de cumpărare / vânzare sunt responsabili pentru:
- a) selectarea **animalelor care sunt apte să călătorească**.
 - b) disponibilitatea **facilităților** adecvate la începutul și la sfârșitul călătoriei pentru colectarea; încărcarea, transportul, descărcarea și reținerea animalelor, inclusiv pentru orice oprire la punctele de odihnă în timpul călătoriei și pentru situații de **urgență**.
21. În plus, **deținătorii sau îngrijitorii de animale** sunt responsabili pentru manipularea și îngrijirea umană a animalelor, în special în timpul încărcării și descărcării, precum și pentru menținerea unei înregistrări a evenimentelor și a problemelor de călătorie și completarea jurnalului de călătorie pentru călătoriile lungi. Pentru a-și îndeplini responsabilitățile, ar trebui să aibă **autoritatea de a lua măsuri prompte**. În absența unui deținător de animale separat, șoferul este deținătorul de animale
22. "**Organizatorul**" este responsabil de planificarea călătoriei pentru a asigura îngrijirea animalelor. Acesta poate fi transportatorul, proprietarul vehiculului și / sau șoferul. În special, aceștia sunt responsabili pentru:
- a) alegerea **vehiculelor corespunzătoare** pentru speciile transportate și călătorie;
 - b) asigurarea disponibilității **personalului instruit** corespunzător pentru încărcarea / descărcarea animalelor;
 - c) asigurarea competenței adecvate a șoferului în materie de bunăstare animală pentru specia transportată;
 - d) elaborarea și menținerea la zi a unor **planuri de urgență** pentru toate tipurile de călătorii (chiar și atunci când acestea nu sunt obligatorii) pentru a aborda situațiile de urgență (inclusiv condițiile meteorologice nefavorabile);
 - e) realizarea unui **plan de călătorie** pentru **toate** călătoriile (inclusiv obligatorii), care include un plan de încărcare, durata călătoriei, itinerariul și locația locurilor de odihnă;
 - f) încărcarea numai a animalelor care sunt **apte să călătorească**, pentru încărcarea lor corectă în vehicul și inspecția lor în timpul călătoriei și pentru răspunsurile adecvate la problemele apărute; în cazul în care capacitatea animalului de a călători este îndoielnică, acesta ar trebui să fie examinat de un medic veterinar care este apoi responsabil pentru declararea oricărui animal inapt pentru a călători;
 - g) bunăstarea animalelor în timpul transportului efectiv;
 - h) **planificarea călătoriei** ar trebui să țină seama de orice diferență în ceea ce privește cerințele privind timpul de transport al animalelor și cerințele

reglementărilor sociale privind orele șoferilor (EC 561/2006), inclusiv numărul de conducători auto necesari pentru călătoriile lungi. Acest lucru va asigura respectarea ambelor seturi de reglementări. Acest lucru se poate referi atât la timpul de odihnă al șoferului, cât și la timpul de odihnă al animalelor și la decizia privind numărul de conducători auto necesari pentru deplasările lungi.

23. **Administratorii facilităților** de la începutul și de la sfârșitul călătoriei și în punctele de repaus sunt responsabili pentru:
- a) punerea la dispoziție a unor **spații adecvate** pentru încărcarea, descărcarea și reținerea în siguranță a animalelor, cu apă și furaje atunci când este necesar și cu protecție împotriva condițiilor meteorologice nefavorabile până la transport, vânzare sau altă utilizare (inclusiv creșterea sau sacrificarea);
 - b) asigurarea unui **număr adecvat de îngrijitori de animale** pentru încărcarea, descărcarea, conducerea și reținerea animalelor într-o manieră care provoacă minimul de stres și răniri;
 - c) **minimizarea** oportunităților de **transmitere a bolilor** prin acordarea unei atenții deosebite **curățării, dezinfecției**, igienei și controlului de mediu a vehiculelor și instalațiilor, precum și furnizarea de așternut curat;
 - d) asigurarea unor facilități adecvate pentru a face față situațiilor de **urgență**;
 - e) asigurarea de facilități și personal competent pentru a permite **uciderea umană** a animalelor atunci când este necesar;
 - f) asigurarea timpilor de odihnă adecvați și a întârzierilor minime în timpul opririlor.

Practici mai bune privind Responsabilitățile

24. Asigurați-vă că există **definiții clare ale responsabilităților** deținătorilor, însoțitorilor, comercianților, organizatorilor de transport, fermierilor, managerilor centrelor de colectare, șoferilor, proprietarilor de posturi de control și a personalului de la abatoare și că acestea sunt enumerate în contractul de transport și oferă o listă de control accesibilă întregului personal, inclusiv conducătorul auto sau însoțitori
25. **Procedurile standard de operare** (SOP) ar trebui stabilite pentru fiecare activitate / sarcină de către agentul definit ca fiind responsabil. Acestea ar trebui să descrie **protocoale precise** privind hrănirea, adăparea, reînnoirea și înlocuirea așternutului, inspecția și monitorizarea animalelor, precum și **definirea persoanelor responsabile** pentru fiecare sarcină. SOP-urile ar trebui să fie actualizate în permanență în conformitate cu noile sfaturi și / sau orientări

2. PLANIFICAREA ȘI PREGĂTIREA CĂLĂTORIEI

2.1 INTRODUCERE

Pregătirea și planificarea bună pentru transportul cailor este una dintre cele mai importante etape ale călătoriei. Este cheia succesului în ceea ce privește transportul animalelor, respectarea legislației, a celor mai bune practici și a standardelor înalte de bunăstare a animalelor și de beneficii economice. **O bună planificare promovează bună execuție a transportului** și este necesară pentru a minimiza riscul ca implicarea diferitelor părți să fie slab sincronizată. Complexitatea întregului proces de transport al animalelor necesită o **integrare bine structurată a fiecărei activități**, în funcție de seturile definite de obiective, responsabilități și sarcini de monitorizare. **Anticiparea evenimentelor** și a problemelor neașteptate și **furnizarea de planuri de urgență** care să completeze procedurile de operare standard bine definite sunt esențiale. Pe lângă preocupările imediate privind bunăstarea animalelor, planificarea ar trebui să includă considerente de sănătate animală (biosecuritate), aspecte legate de sănătatea și siguranța oamenilor și consecințele economice. Importanța planificării și a pregătirii este, de asemenea, recunoscută de legislatorii UE, iar **jurnalele de călătorie cu o secțiune de planificare sunt obligatorii pentru deplasările lungi**.

Din punct de vedere al bunăstării animalelor, etapa de "pregătire și planificare" include următoarele aspecte:

- o Planificarea călătoriei
- o Pregătirea vehiculului
- o Pregătiri legate de animal
- o Administrare

Aceste aspecte sunt descrise în paragrafele de mai jos.

2.2 PLANIFICAREA CĂLĂTORIEI

Călătoria trebuie să fie **cât mai lină și mai rapidă posibil** pentru a limita expunerea la stresul de transport. Acesta trebuie planificat cu atenție pentru a asigura condițiile de bunăstare a ovinelor pe întreaga durată a transportului. Ca parte a planificării fiecărei călătorii, **se vor lua măsuri pentru a gestiona orice întârziere**, defecțiune sau alte situații de urgență pentru a reduce la minim riscurile de deteriorare a bunăstării în timpul transportului.

Călătoria va fi **planificată și pregătită cu atenție** după anunțarea de către fermier sau comerciant a datei și locului de plecare și a destinației către clientul final. Planurile de călătorie includ aranjamente scrise privind locurile de pornire și descărcare, planurile de urgență și detalii privind foile de transport sau aranjamentele care există pentru opririle de odihnă, în special pentru deplasările lungi.

Acestea includ în special:

- o **Descrierea rutei de călătorie** și estimarea duratei acesteia
- o Analiza previziunilor **meteorologice**
- o Alegerea **societății de transport** și a camioanelor (de exemplu, tipul I sau II) și / sau navei, în funcție de durata și condițiile meteorologice, numărul și categoriile de animale, respectiv oile de reproducție, miei, animalele reformate Rezervarea

pentru descărcarea și **odihna animalelor în posturile de control** atunci când este cazul,

- o Rezervarea pentru descărcarea și **odihna animalelor în posturile de control** atunci când este aplicabil,
- o Un **plan de urgență**
- o **Numărul planificat de șoferi**
- o Prevederi pentru **materialul de așternut**
- o Prevederi pentru **apa și hrana** pentru animale care trebuie livrate la postul de control, în funcție de durata călătoriei
- o Asigurarea că **camionul este pregătit** la locul și ora stabilită pentru plecare.

Rutele călătoriei și planificarea opririlor (inclusiv posturile de control pe călătorii > 8 ore) sunt optimizate utilizând **software-ul comercial și sistemele comerciale** corespunzătoare. Pe lângă Regulamentul privind protecția animalelor în timpul transportului, șoferii trebuie să respecte legislația privind orele de conducere (**Regulamentul 561/2006**). Vezi [Rabitsch and Wessely \(2012\)](#) pentru o prezentare generală. În timpul fazei de planificare a transportului, aceste două cerințe legale sunt luate în considerare. În afara sincronizării perioadelor de odihnă, locul în care se va opri vehiculul este abordat în faza de planificare, ținând cont de biosecuritate. Un rezumat al duratelor maxime de călătorie admise de regulament este prezentat în tabelul de mai jos:

Tabelul 2.1 Duratele maxim de călătorie premise de regulament.

	Vehicul standard de bază	Vehicul cu standarde ridicate		
Cai și ponei	8	24 (atunci când se administrează lichide, și furaj ar dacă e necesar, la fiecare 80 ore)		
	Vehicul standard de bază	Vehicul cu standarde ridicate		
		Călătorie	Odihnă	Călătorie
Neînțărcați	8	9	1	9

Durata totală estimată a călătoriei pentru ruta planificată este determinată realist, luând în considerare timpul necesar încărcării și descărcării. Dacă după această perioadă de călătorie animalele nu au ajuns la destinație, acestea trebuie să fie descărcate, hrănite și adăpate și să se odihnească timp de cel puțin 24 de ore la un post de control aprobat de UE, a se vedea [Capitolul 6. Stționarea la posturile de control](#).

În practică, numărul de ore în care caii pot fi transportați este limitat de numărul de conducători auto care însoțesc animalele. Timpul net de conducere poate fi mărit cu doi șoferi atunci când, datorită unui sistem de adăpat mai sofisticat, animalele pot fi adăpate în mai puțin de o oră. Aceste restricții ar trebui luate în considerare pentru o planificare reală a rutei.

2.2.1 Durata călătoriei

Bunele practici privind natura și durata călătoriei

26. Pentru **încărcarea** animalelor este luată în considerare o perioadă suficientă de timp pentru ca acest lucru să se facă într-o manieră calmă și liniștită.
27. Compania de transport este aleasă în funcție de autorizarea, capacitatea și experiența sa, de către partea care solicită transportul unui cal (clientul).
28. **Durata călătoriei** este definită cu exactitate de către organizatorul de transport în acord cu clientul (de exemplu harta rutei, perioadele de repaus pentru șofer, opririle în posturile de control, cerințele de export și de import în cazul călătoriilor către / din țări terțe, cerințele de viză ale conducătorilor auto). Timpul petrecut pe un camion încărcat pe o navă este considerat timpul călătoriei, și nu ca perioadă de odihnă.
29. Transportatorul se asigură că planificarea călătoriei este **comunicată** în mod clar cu locurile de încărcare și descărcare înainte de începerea transportului și că **se confirmă aranjamentele necesare** (de exemplu la posturile de control sau la feriboturi).
30. Este esențială **comunicarea efectivă** între șofer și persoanele responsabile pentru încărcarea și descărcarea în locurile de plecare și de destinație; pentru a realiza acest lucru, aceștia înaintează în timp detaliile de contact pentru a comunica prompt orice **modificare** a programului de transport programat înainte sau în timpul călătoriei.
31. Pentru călătoriile în care animalele trebuie descărcate la un post de control, autoritatea competentă solicită **dovada unei rezerve** și a unei **dovezi de acceptare** a animalelor în punctele de control de pe ruta menționată în secțiunea 1 a jurnalului de călătorie. Această procedură face parte din controalele efectuate de autoritatea competentă înainte de deplasările lungi.
32. Durata pauzelor este suficient de lungă pentru a verifica animalele pentru orice semne de sănătate sau bunăstare compromise și pentru a verifica sistemele de alimentare și de adăpare pentru a asigura o aprovizionare adecvată.
33. Se alocă timp pentru **tratarea individuală a animalelor**, dacă este necesar, după inspecție în timpul opririlor.
34. Durata de călătorie și opririle, precum și procedurile de încărcare și expedierea vehiculului sunt planificate în funcție de sarcina reală (de ex. cerințele de spațiu, durata maximă a călătoriei, timpul de furajare și de adăpare etc.).
35. Transportatorul alege vehiculul în funcție de tipul și numărul de cai care urmează să fie transportați și de durata călătoriei (cu echipamentul pentru camioane în conformitate cu autorizația de tip I sau II).
36. Toate **documentele** și înregistrările necesare pentru "încărcătură" sunt pregătite și colectate, iar șoferul și îngrijitorul sunt direcționați în mod corespunzător.
37. În cazul călătoriilor lungi, **jurnalul de călătorie** este prezentat cu cel puțin 48 de ore înainte de plecarea programată la serviciul veterinar competent.
38. Călătoria se desfășoară cu suficienți șoferi pentru a evita întârzierile cauzate de perioadele de odihnă ale șoferilor cerute de legile sociale care nu se potrivesc cu perioadele de odihnă a animalelor.
39. Încărcarea și transportul sunt programate astfel încât caii să poată fi descărcați prompt la destinație.



40. Toate **actele necesare** (de exemplu, pașapoartele animalelor, facturi de încărcare, informații de contact de urgență) sunt completate și furnizate conducătorului auto de către organizatorul de transport astfel încât vehiculul să poată pleca imediat după încărcare.

Practici mai bune privind natura și durata călătoriei

41. Reprezentanții abatoarelor și transportatorii stabilesc dispoziții clare privind **alocarea responsabilităților** și le comunică conducătorilor auto și personalului abatorului.
42. **"Indicele de siguranță climatică a animalelor"** (a se vedea punctul [4.3 Controlul microclimatului](#)) este folosit pentru a planifica orarele de călătorie, luând în considerare condițiile meteorologice. Dacă poate apărea un stres termic în timpul zilei, călătoriile sunt planificate să profite de condițiile de răcoare pe timp de noapte și să se evite călătoriile în perioadele fierbinți ale zilei. Călătoria este amânată dacă este necesar.
43. Timpul de călătorie este limitat la maximum 12 ore pentru toți caii.
44. Atunci când planificați traseele, evitați drumurile proaste și / sau șerpuite dacă există rute alternative pe drumuri bune pentru a crește confortul.
45. Sunt evitate **întârzierile cunoscute sau previzibile**, cum ar fi lucrările rutiere și deturnările, în special în timpul orelor de vârf, dacă există alternative rezonabile.

2.2.2 Planurile de urgență

Scopul principal al transportatorului este livrarea animalelor în timp util și în bune condiții de bunăstare, în ciuda riscurilor de întârziere pe șosea. Pot apărea urgențe chiar și atunci când a avut loc o pregătire și o planificare optimă. **Planul de urgență urmărește să ajute șoferul și compania de transport să asigure securitatea și bunăstarea animalelor în caz de urgență.** Regulamentul reglementează aceste cerințe pentru autorizația transportatorilor de lungă durată, dar acestea sunt, de asemenea, utile pentru deplasările pe distanțe scurte. Planurile de urgență sunt cele mai utile atunci când sunt instruite și actualizate în mod regulat de către transportator. Acestea ar trebui să răspundă la 4 întrebări: ce **riscuri potențiale** pot provoca o urgență, **ce se poate face** atunci când acestea apar, **cine urmează să facă ce** și **cum vor fi întreprinse acțiunile atenuante**. Fiind pregătit, transportatorul va fi capabil să răspundă într-o manieră eficientă și să reducă impactul unei întârzieri sau a unui accident asupra animalelor. Figura 2.1 oferă un exemplu preluat din [Ghidul Practic pentru Evaluarea Aptitudinii pentru Transport a Ecvidelor \(2016\)](#).

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

Address:

Contact Telephone Number Email Address

Section 2 – In case of an emergency:

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

Transporter Signature

Name in BLOCK LETTERS Date

Figura 2.1. Structura unui plan de urgență (așa cum este prezentat în Ghidul practic pentru evaluarea aptitudinii pentru transport a ecvidelor, 2016)

Bunele practici privind planurile de urgență

46. În cazul în care se **produce o întârziere**, bunăstarea și siguranța animalelor trebuie să fie considerate în orice moment primordiale. Este responsabilitatea conducătorului auto de a menține animalele confortabile și în condiții de siguranță și de a se asigura că timpul de călătorie este redus la minimum.
47. Conducătorul auto trebuie să depună toate eforturile rezonabile pentru a minimiza întârzierea și pentru a asigura că **apa, umbra într-o zi fierbinte și o ventilație adecvată sunt disponibile**.
48. Dacă este necesar, **șoferul ar trebui să solicite ajutorul poliției** pentru ca deplasarea să poată continua cât mai curând posibil în timpul unei perioade lungi de blocare a traficului (adică dacă drumul este închis din cauza unui accident).
49. În cazul unei **defecțiuni mecanice** a vehiculului, ar trebui determinată natura defecțiunii și ar trebui să se estimeze durata lucrărilor de reparații. În cazul în care reparațiile nu pot avea loc la locul defectării sau vor dura o perioadă mai lungă de timp, vor fi necesare **măsuri pentru un alt vehicul**.

50. În vehicul trebuie să existe un plan de urgență. Un exemplu este prezentat în figura 2.1. Planul trebuie să fie cunoscut și înțeles de toți cei implicați în transportul animalelor în timpul oricărei călătorii. Trebuie să descrie cum să se ocupe de incidente și întârzieri neprevăzute pentru a se asigura că animalele nu suferă un prejudiciu semnificativ. Întârzierile pot fi cauzate de condițiile meteorologice, de trafic, accidente, construcții de drumuri, defecțiuni mecanice sau închiderea întreprinderilor. Planul de intervenție trebuie să includă, printre altele, prevederea de facilități pentru menținerea animalelor în situații de urgență.

51. În situații de urgență, planul de urgență este activat de conducătorul auto și / sau de transportator, oricare ar fi fost prima dată conștient de situația de urgență.
52. Planul de urgență trebuie să **includă următoarele elemente**:
 - a. Soluții privind modul în care poate fi organizat un contact constant între transportator și șofer / șoferi.
 - b. Soluții privind modul în care se poate garanta un **contact cu autoritățile** (polițiști / veterinari).
 - c. O listă cu **numerele de telefon de contact** ale tuturor părților implicate,
 - d. Soluții privind modul în care pot fi organizate **servicii de depanare locală**, cum poate fi organizată preluarea transportului (înlocuitori).
 - e. Soluții pentru a **efectua reparații** în caz de deteriorare a vehiculului,
 - f. Soluții pentru **descărcarea animalelor** în caz de urgență sau de întârziere: **locurile în care pot fi descărcate animalele** sunt identificate pe tot traseul planificat și aceste informații sunt disponibile imediat conducătorului auto,
 - g. Soluții privind modul în care pot fi organizate furnizarea de **apă, furaje și așternut** pentru animale în cazul întârzierilor neprevăzute (de exemplu la trecerile de frontieră).
 - h. **Alte aspecte** necesare pentru a asigura că animalele nu suferă un prejudiciu semnificativ ca urmare a întârzierilor în timpul transportului.
53. **Animalele se pot răni** în timpul transportului și poate fi necesar să se omoare un animal înainte de a ajunge la destinație pentru a împiedica animalul să îndure mai multă durere sau suferință. Prin urmare, transportatorul ar trebui să aibă la

dispoziție datele de **contact ale unui medic veterinar** sau a de la unui om abator licențiat competent în uciderea umană în locații de-a lungul călătoriei sau la destinație.

54. Numai conducătorii auto sau însoțitorii care au un certificat de competență și care au beneficiat de o formare specifică în domeniul îngrijirii de urgență a animalelor **pot avea grijă de animalele rănite** în timpul transportului.

Practici mai bune privind planurile de urgență

55. De asemenea, trebuie elaborat și pus în aplicare un plan de urgență pentru **transporturi scurte în termen de maximum 8 ore**.
56. Pentru a fi pregătiți corespunzător pentru un accident, fiecare vehicul de transport trebuie să conțină următoarele:
 - a. **Fișă de contact de urgență** cu numere de telefon de 24 de ore pentru expediere, punct de destinație și autorități locale competente, medici veterinari disponibili, servicii de urgență, operatori de instalații de urgență și companii de asigurări
 - b. Dispozitive de **avertizare de urgență** (de exemplu rechetă de semnalizare, triunghiuri de urgență) în conformitate cu cerințele europene
 - c. **Camera foto / telefon mobil**.
 - d. **Fișa cu informații** despre accidente.
 - e. **Fișa de polițe privind accidentele de companie** / procedurile standard de operare.
 - f. **Stingator de incendiu**.
 - g. **Kitul de reținere** sau curățare a scurgerilor.
57. Transportatorul ar trebui să **monitorizeze constant confortul și starea animalelor** în orice întârziere.
58. Transportatorul, în caz de întârziere, ar trebui să **contacteze persoanele de contact de la origine și / sau de la destinație** pentru a le informa despre natura întârzierii și pentru a stabili cel mai bun plan de acțiune pentru ei înșiși și pentru bunăstarea animalelor.
59. Trebuie să existe dispoziții pentru un **acces convenabil și simplu în caz de urgență** pentru vehicule, pentru a facilita inspecția ovinelor și acordarea de asistență animalelor aflate în dificultate.
60. Procedurile de urgență sunt **periodic testate** și discutate cu personalul prin intermediul auditurilor interne și modificate după cum este necesar.
61. Echipamentele păstrate pentru **eutanasia de urgență** sunt bine întreținute și pot fi operate eficient; au fost păstrate înregistrările documentate de instruire și întreținere a echipamentului.
62. Informațiile privind transportul animalelor (inclusiv problemele legate de situații de urgență) sunt **împărtășite între transportatori**, iar ceea ce funcționează sau nu funcționează este evaluat în mod regulat.

2.3 MIJLOACELE DE TRANSPORT

Circumstanțele în care animalele sunt transportate într-o mare măsură sunt determinate de mijloacele de transport (de regulă un vehicul) cu care sunt transportate. Posibilitățile pentru conducătorul auto de a regla **mediul de la bord** depind de facilitățile cu care este echipat camionul. Proiectarea vehiculului este foarte importantă pentru călătoriile scurte și

lungi, însă există standarde mai ridicate pentru camioanele utilizate pentru deplasările lungi. Riscul de defecțiuni tehnice este redus printr-o **întreținere** adecvată, care constituie o parte esențială a pregătirii vehiculului.

Există mai multe aspecte legate de proiectarea și întreținerea vehiculelor care pot influența bunăstarea animalelor în transport și care reprezintă pericole potențiale. Deoarece animalele sunt ținute într-un spațiu relativ mic, este nevoie de răcirea continuă a aerului, atât pentru a limita acumularea de amoniac și dioxid de carbon, cât și pentru a preveni acumularea de căldură. Cu toate acestea, în timpul călătoriilor sunt frecvente game largi de condiții meteorologice și temperaturi ambientale, iar viteza vehiculului este schimbabilă. Opririle prelungite din cauza traficului sau a controalelor de frontieră în zonele cu climă caldă pot duce la încălzirea interioarelor vehiculelor, ceea ce duce la pericole pentru animale. Astfel, sunt esențiale **sistemele de ventilație** adecvate capabile să mențină o bună calitate a aerului, dar și să mențină temperaturile compartimentelor în **zona termoneutră** a animalelor.

Zonele neutre din punct de vedere termic sunt caracterizate de temperaturi critice inferioare și superioare ale aerului. Vezi și [4.3 Controlul microclimatului](#). Deși pentru cai nu există criterii absolute acceptate pentru cerințele termice datorită capacității lor de a se adapta, transferul brusc către medii diferite poate provoca **stres termic** acut. Alți factori precum umiditatea și umezeala robei pot influența de asemenea domeniul de temperatură acceptabil. Sistemele de ventilație sunt naturale (acestea depind de mișcarea vehiculului pentru funcționarea lor) sau **sisteme forțate** (care pot funcționa atunci când vehiculul este în staționare). Sistemele de ventilație naturale sunt comune vehiculelor utilizate pentru călătorii scurte (mai puțin de 8 ore), în timp ce sistemele forțate sunt necesare pentru vehiculele de lungă durată.

Conform Regulamentului, capacitatea nominală minimă a debitului de aer al ventilatoarelor este de 60 m³ / oră la 100 kg greutate vie. În plus, sistemul de ventilație ar trebui să poată funcționa timp de cel puțin 4 ore atunci când motorul vehiculului este oprit. Eficacitatea sistemelor de ventilație forțată este foarte importantă pentru transporturile din Europa de Nord spre regiunile mediteraneene în timpul verii.

De asemenea, **suspensia slabă** poate afecta bunăstarea animalelor. Vibrațiile excesive pot duce la simptome variind de la greață până la oboseală musculară. Suprafețele de pardoseală **nealunecoase** sunt esențiale pentru prevenirea căderilor și sunt cerute de regulament. Un strat de material de așternut nu va rezolva problemele de pe o suprafață alunecoasă. Scopul principal al materialului de **așternut** (necesar numai pentru deplasările lungi) este absorbția apei împrăștiată, a fecalelor și a urinei produse de animale în timpul călătoriei. Prin urmare, materialul adecvat pentru așternut trebuie să fie uscat, cu o capacitate ridicată de a absorbi lichide. Cantitățile suficiente de așternut permit mai mult confort și pot facilita odihna animalelor, deși caii rămân de obicei în picioare în timpul transportului. Deși așternutul poate fi comestibil, supra-consumul este rar. Materialele murdare sau mucegăite trebuie evitate.

Regulamentul prevede că vehiculele de standarde mai înalte (dispoziții suplimentare pentru călătorii lungi) dispun de echipamente pentru **monitorizarea** și înregistrarea temperaturii. Un exemplu este prezentat în figura 2.2.



Figura 2.2 Echipament de monitorizare a microclimatului

Riscurile stresului termic în tranzit sunt semnificative și este esențial să se asigure **detectarea timpurie** a condițiilor termice care ar putea reprezenta un risc pentru bunăstarea animalelor. Cu toate acestea, cu prezența majorității sistemelor de monitorizare, intervenția conducătorului auto sau a însoțitorului este încă necesară. **Controlul automat și reglarea ventilației mecanice** sunt fezabile din punct de vedere tehnic, iar noi dovezi sugerează că ar fi benefic în transportul animalelor.

EFSA recomandă ca pe lângă temperatură și alți parametri precum umiditatea relativă, vibrațiile și greutatea totală încărcată să fie monitorizați pentru evaluarea bunăstării în timpul transportului. Cu toate acestea, o mare parte a echipamentului (de exemplu, pentru măsurarea umidității relative) nu este încă suficient de robust sau suficient de precis pentru aplicarea de rutină în transportul comercial. Mai mult, acești parametri sunt, probabil, deosebit de utili pentru **evaluarea ulterioară**, dar mai puțin pentru adaptarea în timpul călătoriei. Vibrația este probabil strâns legată de stilul de conducere și este abordată în paragraful [4.2 Conducerea](#) a acestui document.

Caii nu trebuie să fie transportați în vehicule cu mai multe punți, cu excepția cazului în care animalele sunt încărcate pe puntea inferioară fără animale pe puntea superioară. În plus, înălțimea compartimentului intern trebuie să fie cu cel puțin 75 cm mai mare decât înălțimea grebănelului celui mai înalt animal. Îmbarcarea necorespunzătoare este considerată un risc major de bunăstare în timpul transportului de cai. Prin urmare, vehiculele destinate transportului de cai ar trebui să aibă pereți despărțitori solizi și siguri. Acestea ar trebui să asigure echilibrul atunci când este necesar, să prevină rănilile și să evite interacțiunea negativă între animalele vecine. Regulamentul nu definește dimensiunile partițiilor, ci trebuie:

- o Să fie suficient de puternic pentru a rezista greutateii animalelor.
- o Să aibă echipamente concepute pentru o funcționare rapidă și ușoară.

La vehiculele utilizate pentru deplasări de peste opt ore, partițiile trebuie să fie:

- o Montate astfel încât să se poată forma compartimente separate.
- o Reglabile pentru a se potrivi nevoilor specifice ale animalelor transportate.

Atunci când se transportă o iapă și un mânz împreună, pereții despărțitori trebuie să aibă înălțime și lățime maximă, pentru a se asigura că mânzii nu sunt prinși în goluri. **Alocarea insuficientă de spațiu** este privită ca un risc major pentru bunăstarea animalelor, dar deoarece caii pot avea dificultăți în menținerea echilibrului lor, prea mult spațiu poate fi, de asemenea, o problemă. Atunci când caii sunt transportați în standuri individuale, spațiul este determinat în primul rând de plasarea corectă a partițiilor. Cerințele legale privind cantitatea de spațiu sunt destul de generale și ignoră diferențele de mărime a corpului animalelor din fiecare categorie. Deoarece caii sunt plasați în mod individual, o **alocare mai mare a spațiului specific** poate îmbunătăți situația animalelor. Mai mult decât atât, temperatura ambientală poate fi luată în considerare, oferind animalelor mai mult spațiu atunci când sunt transportate în condiții de temperatură ridicată. Sistemul de ventilație trebuie proiectat astfel încât să poată ventila bine toate boxele individuale.

În timpul călătoriilor lungi, animalelor ar trebui să li se permită accesul la **apă potabilă** și oportunități de a **mânca** și de a se **odihni** în timpul călătoriei. Practic, acest lucru se poate face numai în timpul opririlor și numai dacă echipamentul necesar este disponibil. Regulamentul prevede ca cailor să li se administreze lichid la fiecare 8 ore, deși un interval de cel mult 4,5 ore este sugerat a fi biologic mai justificat. Calitatea apei și a echipamentelor utilizate sunt importante. În mod similar, dacă caii trebuie hrăniți, aceștia ar trebui să fie obișnuiți cu tipul de hrană furnizată.

2.3.1 Proiectarea și mentenanța vehiculului

Bunele practici pentru proiectarea și mentenanța vehiculului

63. Fumul de eșapament al motorului nu intră în zona ocupată de animale.
64. **Senzorii de temperatură** sunt plasați pe partea din față și din spate în interiorul fiecărei unități de transport, pentru a oferi o imagine clară a temperaturii medii. Senzorii de temperatură sunt plasați la o înălțime deasupra capului calului, dar nu pe tavan. Aceștia nu sunt afectați de ventilație pentru a asigura corectitudinea măsurărilor. Ei sunt de o construcție robustă, capabili să tolereze un mediu dur și să producă citiri care să reflecte cu exactitate temperatura reală a aerului în care sunt situați.
65. Vehiculul este proiectat astfel încât să poată fi aplicată o ventilație adecvată deasupra cailor, iar căldura poate fi scoasă din standurile individuale.
66. Șoferul poate monitoriza temperatura compartimentului animalelor din cabina camionului. **Sistemul de monitorizare** este clar și simplu de operat și interpretat și oferă avertizări în cazul unor devieri majore în afara domeniului termic acceptat pentru animalele transportate.



Figura 2.3 Monitorizarea compartimentului animal cu o cameră.

67. Se realizează un **plan de încărcare** și vehiculul este pregătit corespunzător astfel încât următoarele categorii de animale (după caz) să poată fi manipulate și transportate separat:
 - a) Animale de diferite specii,
 - b) Animale cu dimensiuni sau vârste diferite,
 - c) Armăsarii adulți,
 - d) Masculi și femele mature sexual,
 - e) Animale ostile unul față de celălalt,
 - f) Animalele legate și animalele nelegate (cu excepția iepei cu mînz).
68. Caii neîmblânziți sunt încărcăți în grupuri de maxim patru animale. Caii neîmblânziți sunt transportați numai pe călătorii scurte.
69. Vehiculul este inspectat de șofer înainte de încărcarea animalelor.
70. Valabilitatea licenței și protocoalelor vehiculelor este verificată înainte de expediere (întreținere, dezinfecție), iar starea punții de încărcare, a rampelor și a echipamentului tehnic este controlată fizic.
71. Foliile aerodinamice instalate pe capetele tractoare ale camioanelor pentru a spori eficiența combustibilului nu limitează fluxul de aer în remorcă, care este necesar pentru ventilație și răcire.

Practici mai bune pentru proiectarea și mentenanța vehiculului

72. **Presiunea în anvelope** este verificată înainte de a transporta animalele: se evită presiunea excesivă în anvelope (așa cum se face pentru a prelungi durata de umflare a anvelopei "utile") pentru a reduce vibrațiile.
73. **Suspensiile** sunt bine întreținute pentru a reduce vibrațiile, reducând stresul la animale.
74. Grinzile pe camioane și semiremorci cu o singură punte sunt de cel puțin 2 m înălțime și căptușite de-a lungul întregii lor lungimi până la o grosime de 2 cm cu material moale.
75. Pereții, podelele și plafoanele sunt căptușite sau construite folosind un material adecvat pentru a evita frecarea sau rănirea.
76. Dacă pardoseala este dintr-o suprafață metalică ștanțată, aceasta trebuie să fie adâncă de cel puțin 3 mm.

77. Legătura dintre container și șasiu este proiectată pentru a minimiza vibrațiile.
78. **Partițiile** utilizate între standuri sunt proiectate astfel încât să protejeze și să izoleze (fizic, dar nu și social) fiecare animal. Partițiile sunt solide, încep de la podea, acoperă lățimea totală a vehiculului și sunt cât se poate de ridicate, fără a afecta ventilația.

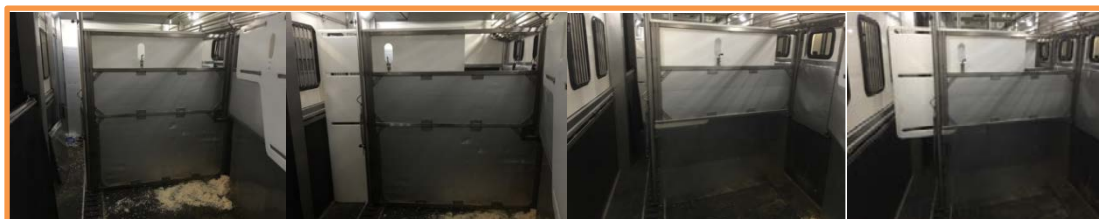


Figura 2.4 Exemple de partiții bine proiectate pentru un camion destina transportului cailor

79. Pentru a facilita circulația animalelor, atât pereții cât și podeaua au o culoare deschisă, iar podeaua rampei de încărcare se potrivește cu podeaua unității de transport. Se evită contrastul puternic între culori.
80. Indiferent de timpul de călătorie, caii sunt plasați în standuri individuale (dar nu izolate social), cu excepția cazului în care este posibil ca acestea să provoace stres sever, de ex. pentru animalele neexperimentate.
81. Toate vehiculele (de asemenea cele utilizate numai pentru călătorii de scurtă durată) sunt echipate cu ventilație forțată, sunt de culoare deschisă și au un acoperiș izolat.
82. **Starea tehnică** a vehiculelor și a remorcilor pentru transportul de cai este monitorizată prin inspecție anuală și aprobare de către personal calificat.
83. **Capacitatea de ventilație** este de cel puțin $60 \text{ m}^3 / \text{h} / \text{KN}$ de greutate vie pentru călătorii scurte și lungi. Pentru deplasările de peste 8 ore, aceasta este o cerință legală (anexa I capitolul VI articolul 3) și, prin urmare, o bună practică.
84. Echipamentul de ventilație forțată se utilizează atunci când temperatura ambiantă pe parcursul călătoriei este probabil să scadă sub -5°C sau să crească peste 25°C pentru mai mult de 0,5 ore.
85. Funcționarea sistemului de ventilație este verificată zilnic.
86. Pentru transportul de cai se folosesc numai vehicule cu o singură punte.
87. Animalele pot fi observate din afara vehiculului în orice moment, fie direct, fie prin intermediul unui sistem de camera video.
88. Armăsarii și iepele nu sunt transportate pe același vehicul decât dacă pot fi separați în compartimente cu spații de aer diferite

2.3.2 Alocarea spațiului

Bunele practici privind alocarea spațiului

89. Sunt luate în considerare alocarea de spațiu minim prevăzută în Regulament (capitolul VII).

Tabelul 2.2 Alocarea de spațiu pentru cai

Categoria de cai	Alocarea minimă de spațiu	Lărgimea și lungimea minime
Cai adulți	1,75 m ²	(0,7 × 2,5 m)
Tineret (6 — 24 luni) (călătorii până la 48 ore)	1,2 m ²	(0,6 × 2 m)
Tineret (6 — 24 luni) (călătorii peste 48 ore)	2,4 m ²	(1,2 × 2 m)
Ponei (sub 144 cm)	1 m ²	(0,6 × 1,8 m)
Mânji (0 — 6 luni)	1,4 m ²	(1 × 1,4 m)

Notă: În timpul călătoriilor lungi, mânji și tineretul cabalin trebuie să poată sta jos.

Practici mai bune privind alocarea spațiului

90. Cailor li se alocă un spațiu adecvat pentru a preveni problemele de echilibru, rănirea și deteriorarea vehiculului. Unii cai au nevoie de mai mult spațiu decât alții datorită mărimii, rasei sau poziției lor: ei "stau larg". O orientare este de a oferi între 10 și 20 cm din spațiul total între animal și partiții.
91. Pentru o balansare cât mai bună și asigurarea unui spațiu adecvat pentru caii care urmează să fie transportați, aceștia trebuie plasați în diagonală, cu boxele înclinate cu 30-40 cm.
92. Dacă sunt plasați în diagonală, animalele sunt plasate cu trenul posterior în direcția de deplasare.
93. Alocarea de spațiu este crescută peste valorile stabilite în regulament în timpul sezonului cu temperaturi ridicate, iar conducerea se efectuează în principal seara. Spațiul este menținut la valorile stabilite în regulament în timpul sezonului cu temperaturi scăzute, iar conducerea se efectuează în principal de dimineața târziu până seara devreme.

2.3.3 Pardoseala și așternutul din vehicul

Practici mai bune privind pardoseala și așternutul

94. Înainte de încărcare, verificați podeaua vehiculului dacă nu este alunecoasă.
95. Pentru a îmbunătăți aderența, se folosește o pardoseală moale cu strat superior elastic (comparabilă cu covorașele din cușetele pentru vaci).
96. Există **așternut uscat și curat** care este capabil să absoarbă toată umiditatea produsă până la descărcare. Cantitatea de așternut va depinde de durata călătoriei: cu cât este mai lungă călătoria, cu atât este nevoie de mai mult așternut.
97. Talașul (fără așchii și praf și nu sunt făcute din lemn de esență tare) și mai multe tipuri de paie tocate (fără praf și care nu pot provoca obstrucție intestinală atunci când sunt consumate) sunt materiale adecvate pentru așternut. Se recomandă o grosime de 1 cm la 100 km pentru talaș.
98. Așternutul este curățat sau reîmprospătat cel puțin o dată la 24 de ore.
99. În cazul vehiculelor care transportă cai care prezintă semne de boală pulmonară obstructivă cronică (dar sunt considerați apți pentru călătorie), sunt aprovizionate cu **așternut fără praf**.

2.3.4 Intervalele de adăpare și hrănire

Bunele practici privind intervalele de odihnă, adăpare și hrănire

100. Înainte de plecare, mijlocul de transport este echipat cu un rezervor plin cu apă curată.
101. Dacă vehiculul este echipat cu un rezervor de apă (obligatoriu pentru transportul lung), nivelul apei este verificat înainte de pornire și la fiecare punct de control și este umplut dacă este necesar.
102. Pentru a furniza apă proaspătă sunt disponibile containere curate fără protuberanțe sau muchii ascuțite care ar putea răni caii în timp ce beau.
103. Vehiculele utilizate pentru călătorii lungi sunt prevăzute cu **jgheaburi de adăpare** care permit accesul tuturor animalelor legate individual. Jgheaburile sunt proiectate și construite astfel încât animalele să nu se poată răni.
104. Pentru deplasările lungi, șoferii transportă echipamentul necesar pentru a umple rezervorul de apă al vehiculului (furtun, adaptor la robinet).

Practici mai bune privind intervalele de odihnă, adăpare și hrănire

105. Sunt luate, dacă este necesar, dispozitive adecvate pentru a adăparea manual a animalelor.
106. Se planifică accesul cailor la apă și hrană la fiecare 4,5 - 5 ore, timp de cel puțin 30 de minute.

2.4 PREGĂTIRI LEGATE DE ANIMAL

Câteva aspecte ale etapei de pregătire sunt legate de animalele care urmează să fie transportate. Acestea sunt abordate în următoarele paragrafe.

Este recunoscut faptul că încărcarea în vehicul a **animalelor apte fizic** este un factor extrem de important pentru menținerea unui nivel adecvat de bunăstare în timpul transportului. Selectarea animalelor pentru transport este un factor major în asigurarea bunăstării animalelor în timpul transportului. Împreună cu regulamentul, ghidul OIE privind bunăstarea animalelor specifică criteriile pentru animalele inapte, cum ar fi animalele bolnave, rănite, slabe, cu handicap sau obosite sau iepele într-o stare avansată de gestație și mânjii nou-născuți cu cordonul ombilical necicatrizat.

Așa cum este clar descris în Ghidul practic privind adăparea ecvinelor transportate pe șosea ([World Horse Welfare et al., 2014](#)), caii trebuie să fie **complet hidratați** înainte de a călători pentru a preveni dezvoltarea problemelor de sănătate și bunăstare. Chiar și în vreme foarte rece, toți caii trebuie să bea apă. Dacă au ocazia să bea frecvent, în medie aproximativ o dată la 1-2 ore. Caii transportați pot necesita 50-100 de litri de apă pe zi. Temperaturile ambientale ridicate, umiditatea ridicată și transpirația măresc cerințele de apă.

Asigurarea de **furaje de bună calitate** poate ajuta la crearea unui rezervor de lichid în intestinul calului care ajută la evitarea deshidratării. În plus, furajele oferă o sursă de

energie pentru ca animalul să facă față provocărilor transportului. Furajul de bună calitate este, de asemenea, necesar pentru a menține starea de sănătate a sistemului digestiv și pentru a evita colicile. Administrarea unor cantități mari de concentrate poate provoca probleme grave de sănătate și, prin urmare, ar trebui evitată.

Înainte de transport, caii trebuie ținuti într-un mediu liniștit, cu spațiu suficient și cu acces la apă și furaj, astfel încât să fie **odihniți** când sunt încărcati. Dacă trebuie să fie transportați în grup, aceștia ar trebui să se obișnuiască unul cu altul înainte de încărcare. Durata transportului de la începerea încărcării trebuie să fie cât mai scurtă posibil. Tot ceea ce se poate face înainte de încărcare va contribui la minimizarea duratei de transport. Un exemplu este aplicarea de căpestre pentru animalele care trebuie să le poarte. Altul este de a ține animalele în zone ușor accesibile și aproape de zona de încărcare.

Una dintre cerințele pentru transportul animalelor este că animalele sunt **apte pentru călătoria dorită**, și anume că sunt capabile să facă față provocărilor transportului, menținând în același timp un nivel bun de bunăstare. Aceasta implică faptul că impactul potențial al călătoriei trebuie luat în considerare. Ghidurile privind aptitudinea calului pentru transport au fost recent convenite și prezentate de un consorțiu de părți interesate în "Ghidul practic pentru evaluarea capacității de transport a ecvidelor" ([World Horse Welfare et al, 2016](#)). În mod legal, un cal nu trebuie transportat decât dacă se consideră că acesta este suficient de sănătos pentru a rezista stresului întregii călătorii așteptate (inclusiv opririle intermediare). O capacitate redusă de a rezista la transport (adică necorespunzătoare) poate fi cauzată de vătămare, oboseală, infirmitate, stare de sănătate precară, suferință, fătare iminentă sau orice altă cauză. Fiecare caz trebuie judecat individual. Dacă nu este sigur dacă un cal este potrivit pentru călătorie, trebuie contactat un medic veterinar. Atunci când un animal este nepotrivit pentru transport, tratamentul trebuie asigurat până când animalul este pregătit pentru călătorie și poate fi transportat. Dacă este necesar, animalul ar trebui să fie eutanasiat.

2.4.1 Pregătirea animalelor și a echipamentului pentru călătorie

Bunele practici privind pregătirea animalelor și a echipamentului

107. Animalele sunt obișnuite cu mijloacele de hrană și de adăpare care trebuie utilizate în timpul călătoriei.
108. Este elaborată și implementată o **listă de verificare** care urmează să fie semnată de șofer înainte de transport.
109. **Căpestrele** pe care le poartă caii în timpul transportului sunt plate (și nu sunt realizate din frânghie) pentru a evita rănilor. Se aplică, de preferință, înainte de începerea încărcării.
110. Caii transportați în grupuri sunt nepotcoviți și obișnuți unul cu celălalt.

Practici mai bune privind pregătirea animalelor și a echipamentului

111. În orele anterioare plecării, **fânul și apa** sunt administrate ad libitum. Pentru caii care primesc hrană concentrată, cantitatea se reduce treptat înainte de plecare.
112. Înainte de călătorie, caii pot să se **odihnească** timp de cel puțin 48 de ore, într-o zonă adecvată și liniștită, cu acces ușor pentru personal, suficient spațiu pentru a se

întoarce și a se culca și în care există o cantitate adecvată de material curat pentru așternut.

113. Dacă sunt transportate mânjii, aceștia au vârsta de cel puțin 5 luni și au fost înțărcați cu cel puțin o săptămână înainte de a fi transportați, cu excepția cazului în care sunt transportați cu mamele lor.

2.4.2 Aptitudinea animalului pentru călătorie

Bunele practici pentru determinarea aptitudinii animalului pentru călătorie

114. O listă de verificare, de ex. așa cum este descris în "Ghidul practic pentru evaluarea aptitudinii pentru transport al ecvidelor", este disponibilă și utilizată pentru a determina capacitatea fizică înainte de încărcare.

115. Se iau măsuri adecvate în cazul în care se observă unul dintre următoarele semne în timpul evaluării aptitudinii pentru transport:

- o Scurgere: din ochi, gură, nas, rect, vulvă sau penis
- o Respirație anormală: de ex. nări inflamate, respirație rapidă, superficială, laborioasă sau zgomotoasă
- o Tuse frecventă;
- o Transpirație abundentă sau tremur
- o Postură sau mers anormal
- o Comportament anormal: de ex. lipsa de reacție, letargie, rulare repetată a limbii, mușcăături, lovituri cu picioarele, agresiune
- o Fecale anormale: diaree, tari, absente, rare sau acoperite cu mucus
- o Urină anormală: groasă, închisă la culoare, eliminate în cantități mici sau absentă
- o Apetit/sete: reticența sau refuzul de a mânca și/sau bea, sau comportament de băut excesiv

116. În plus, este **necesară o evaluare suplimentară** atunci când sunt observate următoarele condiții de sănătate: Ezitarea de a sta sau de a se mișca, Șchiopătură ușoară, Schimbarea greutateii de pe un picior pe altul, Postura anormală, Răni multiple sau o rană care poate fi redeschisă și în care transportul poate agrava rana, Sângerări pe nas sau alte sângerări care s-au oprit, Abdomen mărit, Uterul plin sau mărit, Neliniștea, Transpirația abundentă sau Tensiunea facială.

Practici mai bune pentru determinarea aptitudinii animalului pentru călătorie

117. Verificările pe animale înainte de încărcare sunt efectuate de un veterinar specializat în ecvine.

3. MANIPULAREA & ÎNCĂRCAREA

3.1 INTRODUCERE

Încărcarea animalelor pe un vehicul cu un **minim de stres** îmbunătățește bunăstarea animalelor, deoarece ușurează procedura de încărcare și reduce riscurile de alunecare, cădere sau rănire a animalelor. Este mai dificilă mutarea animalelor stresate decât a animalelor lipsite de stres, deoarece acestea pot refuza să meargă mai departe, să încerce să scape și, în general, să fie mai greu de manevrat. Poate fi riscant pentru manipulator dacă calul se întoarce și fuge. **Calitatea manipulării** în timpul încărcării și descărcării cailor are un impact major asupra bunăstării lor. Este deosebit de important să se țină seama de starea fiziologică și de sănătate a animalelor. Sunt necesare abilități de manipulare pentru ca manipulantul să înțeleagă comportamentul calului și să poată detecta semnele similare cu cele descrise pentru aptitudinea la transport. Pentru astfel de cazuri, ar trebui prevăzute proceduri de operare adaptate. Conducătorii auto și operatorii ar trebui să fie conștienți de faptul că anumite animale pot suferi în urma condițiilor de transport și ar trebui tratate corespunzător pentru a evita orice stres suplimentar.

Împreună cu starea fiziologică și de sănătate a animalului și manipularea necorespunzătoare, riscurile de bunăstare precară la încărcare sunt legate în principal de:

- o **Proiectarea necorespunzătoare a drumului și porților** (în special dimensiunile și forma necorespunzătoare, prezența obstacolelor vizuale) care ar putea provoca vânătași, răniri, reticență în mișcare,
- o Suprafața alunecoasă a **podelei, inclusiv rampa**, care va conduce la efecte adverse similare,
- o Prezența **muchiilor ascuțiți** care vor cauza răniri,
- o **Mediul de iluminare** (contraste ale luminii) care poate determina dezorientarea și teama,
- o **Zgomote** nefamiliare sau puternice.

Ca urmare, încărcarea este una dintre cele mai stresante faze de transport. Încărcarea începe când primul animal care urmează a fi transportat iese din boxa de reținere la locul de plecare (o fermă, un centru de colectare sau un post de control) și se deplasează spre vehicul și se termină atunci când toate animalele se află în vehicul. Utilizarea bunelor practici și a practicilor mai bune și a echipamentului adecvat pentru manipularea în această etapă au o importanță deosebită pentru reducerea acestor efecte negative. Este important să înțelegeți efectele potențiale pe care interacțiunile umane le au asupra cailor și a comportamentului calului. Manipularea rapidă poate să nu fie înțeleasă de cai și poate crea frică și / sau o reacție negativă la un manipulant. În plus, caii care au avut interacțiuni regulate, pozitive cu oamenii vor fi de obicei mai puțin temători și mai ușor de manevrat.

3.2 FACILITĂȚILE DE ÎNCĂRCARE

Deficiențele de proiectare, construcție, întreținere sau exploatare a instalațiilor de încărcare și descărcare, în special atunci când sunt combinate cu manipularea necorespunzătoare, pot cauza alunecări, căderi, vânătași și, eventual, vătămări și stres mai accentuat asupra animalelor, producând astfel o calitate slabă a cărnii și pierderi economice. O proiectare și construcție corectă a platformelor și a ramelor de încărcare va facilita încărcarea și descărcarea cu suferințe și vânătași minime la animale. Aspecte importante ale facilităților de încărcare sunt aspectul, înclinația rampei, rezistența la alunecare a podelei și a rampei

și protecțiile laterale. Nivelurile de lumină și zgomot au și ele un impact asupra procesului de încărcare. Următoarele practici se aplică tuturor instalațiilor de încărcare și descărcare.

Bunele practici privind facilitățile de încărcare

118. Zona de încărcare este proiectată și menținută astfel încât să se evite cât mai mult posibil exaltarea, suferința, rănirea sau suferința în timpul mișcărilor animalelor.
119. Întreținerea zonei de încărcare / a echipamentului și a boxelor de conținție (ușile, lumina, ventilația, curățenia și calitatea pardoselii) sunt verificate înainte de a introduce caii în ele, pentru a evita riscul de alunecare, răsturnare sau rănire a cailor.
120. Drumurile și zona de încărcare sunt **accesibile** pentru toate tipurile de vreme care pot apărea în locație, iar zona de încărcare este construită, utilizată și întreținută astfel încât să se evite exaltarea, suferința, rănirea sau stresul în timpul mișcărilor animalelor.
121. Facilitatea de încărcare are o rampă cu un gradient de max. 36,4% cu parapetei de protecție și sunt echipate cu suprafețe antiderapante și anti-alunecare
122. În cazul unei încărcări libere, este stabilită în prealabil o alocare corespunzătoare a spațiului și sunt transportați împreună numai cai pre-socializați.
123. **Durata de încărcare** este redusă la minimum, asigurându-se în același timp că este suficient timp pentru ca animalele să fie încărcate fără a se grăbi sau a cauza stres suplimentar.
124. O pardoseală antiderapantă este utilizată cu un design care asigură reducerea la minim a scurgerii materiilor fecale și a urinei.
125. Există o sursă de lumină adecvată pentru procedurile de încărcare și descărcare
126. Zona de încărcare este ușor de **curățat și dezinfectat**.
127. Protecțiile laterale (bariere laterale) se utilizează atunci când animalele sunt încărcate / descărcate.



Figura 3.1 Protecțiile laterale a unui camion pentru cai

- 128.
129. Rampa este acoperită cu paie, nisip sau rumeguș pentru a preveni alunecarea și pentru a reduce zgomotul.

- 130. Rampa este construită astfel încât să nu se balanseze sau să se miște în timp ce animalele o trec.
- 131. Iluminarea în compartimentul vehiculului și în zona de încărcare poate fi operată pe întreaga durată de încărcare /descărcare cu motorul camionului oprit.

Practici mai bune privind facilitățile de încărcare

- 132. O bara de cauciuc este folosită pentru a preveni rănirea în cazul vehiculelor care determină caii să urce.
- 133. **Șipcile transversale** sunt de 25 mm înălțime și distanțate la 20-35 cm.
- 134. Pentru îmbunătățirea încărcării/descărcării se utilizează o platformă de încărcare plată sau una cu un unghi mai mic de 10 grade. Sunt depuse eforturi pentru a atinge unghiul de încărcare/descărcare optim de "zero" grade, (de exemplu, prin reducerea presiunii în anvelope, platforma de încărcare mai înaltă, platforma de ridicare etc.).
- 135. Spațiile de circulație și căile de circulație între intrare (ferme, centre de colectare, posturi de control, abatoare etc.), zonele de încărcare și descărcare și parcare sunt planificate în funcție de dimensiunea maximă pentru camioane, remorci și semiremorci și raza lor de curbură.
- 136. În timpul încărcării/descărcării, animalele sunt **mutate dintr-o zonă mai întunecată în cea mai luminoasă**, iar contrastele ușoare, cum ar fi umbrele, sunt evitate sau limitate cât mai mult posibil.
- 137. În cazul luminilor puternice, se folosește un capac pentru atenuarea luminilor.
- 138. Este prevăzută iluminarea părții interioare a compartimentului pentru animale în camion. Lumina adecvată în această zonă va ușura intrarea cailor în camion. În plus, este mai confortabil pentru animale, va îmbunătăți inspecția interiorului camionului și a animalelor în timpul unei opriri și va ușura încărcarea și descărcarea pentru manipulatori.

3.3 MANIPULAREA ÎN TIMPUL ÎNCĂRCĂRII

Operațiunile de încărcare și descărcare trebuie efectuate în mod calm de către personalul cu experiență, înțelegând comportamentul cabalinelor. În faza de încărcare, distincția între caii domesticiți și sălbatici este importantă, deoarece aceștia din urmă nu pot fi conduși de un căpăstru în timpul încărcării și nu trebuie transportați în grupuri de mai mult de patru indivizi sau în călătorii de peste 8 ore. Armăsarii maturi sexual care nu se cunosc nu trebuie grupați și trebuie ținuți separat de iepe.

Caii au **viziune largă** și pot vedea aproape 360° în jurul lor. Persoanele care manipulează cai și alte animale care pășunează trebuie să aibă cunoștințe despre principiile zonei de fugă. **Zona de fugă sau zona de siguranță** este spațiul din jurul unui animal în care animalul se simte în siguranță. Dacă animalul se îndepărtează de un manipulator care se apropie, înseamnă că manipulatorul a intrat în zona de fugă și animalul încearcă să restabilească o distanță confortabilă. Dimensiunea zonei de fugă depinde de gradul de îmblânzire al animalului: atunci când un cal devine mai înspăimântat, zona de fugă a sa va crește. Centrul zonei de fugă ("**punctul de echilibru**") este de obicei la umărul animalului. Toate speciile de animale vor merge mai departe dacă manipulatorul se află în spatele punctului de echilibru. Animalele vor merge în spate în cazul în care manipulatorul se află în fața punctului de echilibru. O aproximare a zonei de fugă poate fi făcută prin apropierea de animal și observând la ce distanță animalul se îndepărtează. Animalele au un punct orb care se lărgeste spre spatele lor și unul care se îngustează în față. Dacă un manipulator se poziționează în **zona oarbă**, animalele pot deveni nervoase deoarece nu văd ce se întâmplă. Persoanele care manipulează ar trebui să încerce întotdeauna să evite acel loc "orb" atunci când se apropie de un cal. Vezi figura 3.2 pentru o ilustrare a zonelor de fugă și viziunea calului. Cunoașterea comportamentului calului și răspunsul la om se realizează prin instruire și experiență practică.

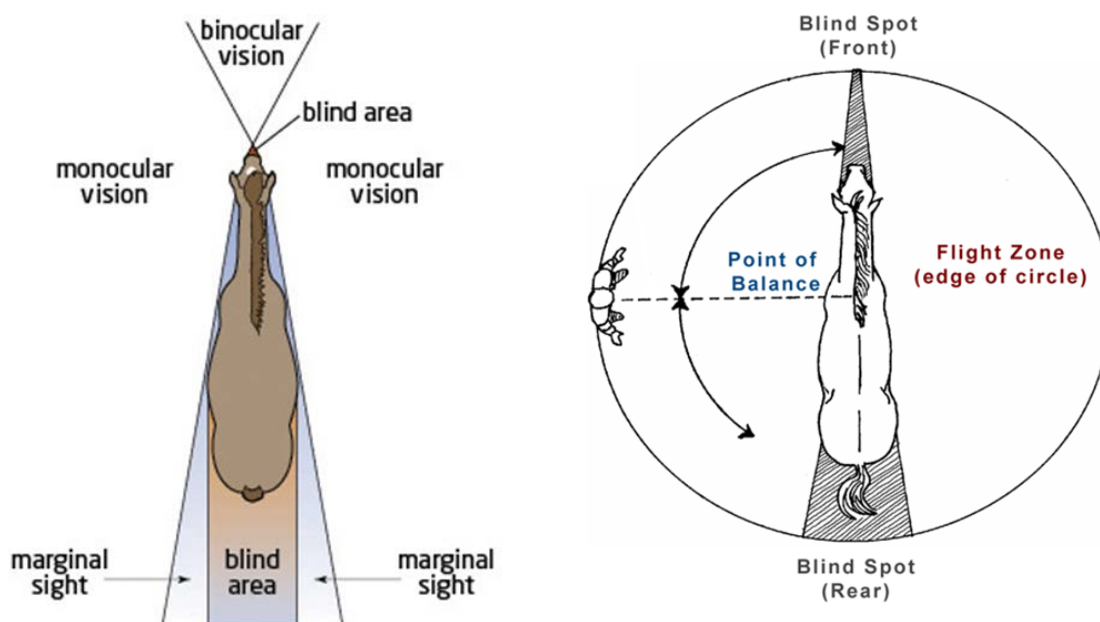


Figura 3.2 Viziunea calului și zona de fugă

Bunele practici privind manipularea în timpul încărcării

139. Manipularea și încărcarea sunt efectuate într-o manieră **calmă și liniștită**.
140. Dacă un cal este **îmblânzit** sau nu, se determină prin următoarele verificări:
 - a) O discuție cu deținătorul animalului,
 - b) Luați în considerare vârsta și originea animalelor,
 - c) Fiind capabil să se apropie de cal fără a provoca excitare,
 - d) Fiind capabil să pună un căpăstru fără a provoca excitare,
 - e) Să fie capabil să conducă calul de căpăstru fără a provoca excitare (acest lucru nu înseamnă neapărat că acest cal poate fi legat)
 - f) Să poată lega calul prin intermediul căpăstrului fără a provoca excitare (deși unii cai îmblânziți se pot retrage violent când sunt legați).

141. Pentru a evita stresul, lupta sau un alt comportament dăunător, animalele potențial ostile ar trebui să fie ținute la distanță de alții cai.
142. În cazul în care caii trebuie legați, lungimea frânghiei este astfel încât animalele să poată sta în poziție verticală, dar și să-și miște capul în sus și în jos și sunt legați astfel încât să se poată prinde cu un picior / copită din față.
143. Mâinile de până la 6 luni nu sunt legați, chiar dacă pot fi conduși (adică sunt îmblânziți).
144. Animalele nu pot mușca calul vecin, de ex. prin utilizarea partițiilor cu secțiuni pentru cap.

Practici mai bune privind manipularea în timpul încărcării

145. Procesul de încărcare este **documentat și supravegheat** de un responsabil desemnat și / sau de un veterinar oficial.
146. Mâinile sunt ridicate dacă nu se pot urca pe rampă.
147. Câinii se țin departe de zona de încărcare în timpul încărcării.
148. Pentru călătoriile de până la 8 ore, caii nu sunt ținuți individual atunci când prezintă semne de frică și / sau suferință datorită izolării, dar sunt grupați cu animale familiar lor.
149. Animalele neexperimentate sau neîmblânzite sunt tratate cu o atenție deosebită și se acordă mai mult timp pentru a se adapta la împrejurimile lor.
150. Caii încărcăți de căpăstru sunt pregătiți în prealabil pentru a fi încărcăți. Cai bine pregătiți pentru căpăstru sunt învățați procedurile de încărcare cu mult timp înainte de data anticipată a transportului. Cai neîmblânziți ținuți în grupuri mici pot fi învățați pentru încărcare prin hrănirea lângă vehicul, la rampă și în etapa finală în vehicul. Cai care au avut o experiență pozitivă de încărcare sunt adesea mai puțin fricoși decât caii încărcăți pentru prima dată.
151. În cazul în care caii sunt legați, se utilizează un **dispozitiv de siguranță cu eliberare rapidă**.
152. Sunt disponibile partiții și sunt utilizate pentru a permite sau nu vizibilitatea între animalele vecine
 - a) Opacitatea între animale este necesară atunci când un animal este agresiv față de vecinul său.
 - b) Vizibilitatea între animale este necesară atunci când un animal este stresat atunci când acesta este izolat.

4. CĂLĂTORIA

4.1 INTRODUCERE

Transportul implică mai mulți potențiali factori de stres care ar putea afecta negativ bunăstarea animalelor. **Mediul nou și nefamiliar, restricțiile de circulație datorate legării, vibrațiile, zgomotele bruște și neobișnuite, amestecarea cu alte animale, variațiile de temperatură și umiditate, împreună cu ventilația necorespunzătoare și, adesea, restricțiile privind hrana și apa**, toate au un impact asupra stării animalelor. Impactul tuturor acestor factori asupra animalelor este influențat de experiența animalelor privind transportul, de starea lor fizică și de natura și durata călătoriei. Călătoriile lungi au fost considerate ca având un impact special asupra stării generale a animalelor, datorită duratei mai lungi a stresorilor menționați mai sus. Călătoriile stresante și mediile sau condițiile de transport ostile pot influența sănătatea și bunăstarea animalelor. Manipularea și transportul necorespunzătoare pot fi asociate cu vătămări vizibile, stres fiziologic și psihologic, imunosupresie și tulburări metabolice. Aceste reacții pot avea un impact asupra productivității și profitabilității datorită schimbărilor în greutatea corporală a animalelor, starea de hidratare și calitatea cărnii la animalele destinate sacrificării.

Șoferul (și însoțitorii) au o responsabilitate exclusivă pentru bunăstarea animalelor pe șosea și joacă astfel un rol crucial în această etapă a transportului. Aceștia nu numai că operează vehiculul, dar monitorizează și îngrijesc animalele și rezolvă situațiile de urgență în cazul în care acestea apar. Ei ar trebui să facă acest lucru prin asigurarea unui climat adecvat, a unei cantități suficiente de apă și alimente și oportunități de odihnă. Competențele conducătorilor auto sunt realizate prin instruire (paragraful [1.2 Competență și instruire](#)) și experiența practică.

4.2 CONDUCEREA

În timp ce stau într-un vehicul în mișcare, toate animalele se străduie să-și **mențină echilibrul** și să **evite contactul cu alte animale** dacă se află într-un grup. Datorită centrului lor de greutate înalt și deoarece, de obicei, caii rămân în picioare în timpul călătoriei, acest lucru este deosebit de dificil pentru ei. Cu cât vehiculul se mișcă mai ușor (adică cu accelerații sau decelerații minime în orice direcție), cu atât este mai ușor ca caii să-și păstreze echilibrul. Principalele deficiențe ale bunăstării legate de deplasările brutale (opuse călătoriilor fără probleme) sunt:

- o Pierderea echilibrului care duce la vânătași sau căderi.
- o Necesitatea unei **ajustări posturale continue** pentru a-și menține echilibrul și a evita căderea, rezultând în oboseală.

Călătoriile dificile pot fi cauzate de un stil de conducere neregulat, dar și de drumuri accidentate. Acestea din urmă ar trebui evitate cât mai mult posibil și dacă nu pot fi evitate, șoferul ar trebui să conducă cu foarte mare atenție și să încetinească suficient.

Există o relație puternică între abilitățile conducătorilor auto, cantitatea de stres asupra animalelor și rentabilitatea afacerilor de transport. Obiceiurile de conducere constantă și lină permit animalelor să se relaxeze mai mult în timpul unei călătorii decât o conducere greoaie, neregulată. Un stil dur de conducere crește stresul măsurabil asupra animalelor transportate, dar poate duce la scăderi semnificative ale calității cărnii. S-a estimat că există o diferență de 20% a eficienței consumului de combustibil între condusul pe un drum plat la viteze neuniforme de până la 100 km / h în comparație cu o viteză sigură, uniformă, controlată de croazieră de 80 km / h. Dacă un șofer întâlnește un șofer mai lent pe un drum fără oportunități de depășire, este recomandabil să stați liniștit și să conduceți cu un ritm constant în loc să vă agitați și să provocați o situație necontrolată. Un alt aspect al conducerii line este frânarea lină. Acest lucru ajută la menținerea animalelor pe picioare cu un efort minim. Frânarea bruscă duce la mai mult stres, mai mult stres înseamnă bunăstare precară, iar proasta bunăstare duce la o calitate slabă a cărnii.

Principiile menținerii pe drum a unui vehicul greu de marfă (vehicul greu de mărfuri) și capacitatea unui animal de a fi sigur pe picioare sunt aceleași. Cu toate acestea, șoferul are control complet asupra vehiculului, dar numai controlul parțial asupra animalului. Este important ca cunoștințele despre experiența cailor și modul în care aceștia se vor comporta în anumite condiții să fie abordate în cursurile de pregătire a conducătorilor auto. Un cal transportat are probabil mai multă presiune pe picioare decât o are încărcătura pe pneurile vehiculelor: pentru un vehicul încărcat cu animale cu 18 roți, încărcătura pe anvelope este de 4,7 kg pe centimetru pătrat pe anvelope; un cal de 600 kg are patru picioare în contact cu solul, iar sarcina pe picioarele calului este de aproximativ 10-12 kg pe centimetru pătrat. În ciuda acestei încărcături mari, caii vor încerca să rămână în picioare. Cu cât este nevoie de mai mult efort, cu atât mai mare va fi stresul.

Nu există cerințe legale stricte în ceea ce privește conducerea vehiculelor, dar în conformitate cu regulamentul, mijloacele de transport sunt operate astfel încât să se evite rănilor și suferințele și să se asigure siguranța animalelor. Pentru a atinge acest obiectiv, ar trebui urmate câteva bune practici generale și simple atunci când conduceți un vehicul care transportă cai vii. Aceste practici se aplică călătoriilor scurte și lungi.

Bunele practici de conducere

153. Atunci când conduce un vehicul de transport cai, șoferul:
- o Pornește lin,
 - o Evită frânările bruște,
 - o Ia ctubele cu grijă (în special în sensurile giratorii),
 - o Schimbă viteza ușor,
 - o Folosește, când este posibil, autostrăzile (condițiile proaste ale șoselelor determină vibrații crescute în vehicul). Dacă șoseaua se află în condiție proastă, se ajustează viteza. Condițiile șoselei trebuie luate în considerare în faza de planificare ([2.2 Planificarea călătoriei](#)) pentru ca ruta să nu fie determinată ad hoc.

Practici mai bune de conducere

154. Se utilizează un accelerometru pentru a monitoriza și îmbunătăți stilul de condus, și datele colectate prin intermediul sistemului de navigație sunt analizate și înregistrate pentru identificarea celor mai bune practici de condus. Acestea pot fi parte a unui posibil Sistem de Control a Calității.

4.3 CONTROLUL MICROCLIMATULUI ÎN TIMPUL CONDUCERII

Microclimatul din interiorul vehiculelor este un factor determinant al bunăstării animalelor. Acest mediu este modificat de producția de **căldură metabolică** și de **umiditate** și de **schimbul de gaze** al animalelor menținute în interiorul vehiculului. Acestea depind de numărul, categoria și vârsta animalelor transportate. O asigurare constantă de aer proaspăt pentru toate animalele de pe un vehicul este esențială pentru a susține sănătatea normală. Acest lucru va elimina excesul de umiditate și căldură care provine de la corpurile animalelor și furnizează oxigen. Condițiile climatice externe (vremea) determină proprietățile aerului care intră în vehicul pentru ventilație și, prin urmare, ar trebui luate în considerare.

Un **sistem de ventilație** adecvat are deschideri suficient de mari pentru ventilație, care traversează întreaga lungime a vehiculului la înălțimea animalului și are setări reglabile. Provocarea este aceea de a asigura o ventilație adecvată atunci când un vehicul este staționar în timpul căldurii, dar și atunci când este condus cu 80 km / h într-o dimineață rece.

După cum s-a indicat deja în introducerea punctului [2.3 Mijloace de transport](#) monitorizarea transportului reprezintă un element esențial al controlului microclimatului. Deși pentru călătoriile lungi sunt obligatorii **sistemele de monitorizare și atenționare** a temperaturii, în regulament nu sunt prevăzute cerințe specifice privind utilizarea sistemelor de ventilație. Cheia prevenirii stresului termic este aceea de a monitoriza mediul termic intern al vehiculelor și de a regla setările sistemului de ventilație pe baza parametrilor de mediu măsurați în interiorul compartimentelor (de exemplu temperatura reală) și circumstanțele relevante, cum ar fi viteza de deplasare și temperatura ambiantă. Nu este vorba de prezența echipamentelor de ventilație și de monitorizare, ci de utilizarea adecvată a acestora, care poate avea un impact asupra animalelor și poate avea un impact pozitiv asupra bunăstării animalelor. O importanță deosebită în acest sens este să se determine când trebuie făcut ceva și să se pună în aplicare măsuri corecte dacă monitorizarea indică faptul că trebuie făcut ceva (adică ce ar trebui făcut).

În plus față de înregistrarea și monitorizarea temperaturilor, inadecvarea termică în camion poate fi evaluată prin observarea excesului de transpirație pe animalelor sau a respirației dificile, dar acest lucru poate fi aplicat doar în timpul opririlor, în timp ce temperatura se poate schimba dramatic în timpul călătoriei (de ex. datorată zonei geografice, momentul zilei, vreme, viteza de condus). Mai mult decât atât, deoarece atât transpirația cât și respirația dificilă indică stresul de căldură, acești parametri sunt deosebit de utili pentru a verifica dacă sistemul de ventilație este utilizat corespunzător (adică la fiecare verificare aceste semne ar trebui să fie absente), dar nu pentru a împiedica stresul termic.

Pericolele primare asociate microclimatului din autovehicule sunt **stresul de căldură** ca răspuns la condițiile meteorologice caniculare și la **stresul de frig** provocat de vremea rece. Se presupune că, în practică, căldura excesivă este probabil o problemă mai mare pentru cai decât frigul extrem și că stresul termic deosebit de prelungit afectează bunăstarea cailor. Răcirea convectivă locală sau umezirea excesivă a animalelor datorită pătrunderii apei, ploii sau zăpezii pot provoca stres de frig. Călătoriile lungi trebuie evitate atunci când, de exemplu, se așteaptă temperaturi ambientale, astfel încât temperatura în mijlocul de transport să nu poată fi menținută între 5 °C și 30 °C. Conducătorii auto trebuie să țină seama de ventilație în orice moment în timp ce există animale în interiorul camioanelor, inclusiv în cazul în care vehiculul este în staționare și în timpul pauzelor legale ale șoferului.

Zona termo-neutră (intervalul temperaturilor în care un animal menține temperatura corpului pe termen scurt, cu o cheltuială mică sau fără cheltuieli suplimentare de energie) pentru cai este estimată a fi undeva între 5 °C și 25 °C. Aceasta implică faptul că, la temperaturi sub 5 °C sau peste 25 °C, reglarea termică costă energie suplimentară (de exemplu, pentru transpirație, gâfâit sau frisoane), dar atâta timp cât temperaturile sunt în limitele capacității de termoreglare, animalul își poate menține temperatura corpului. Alte cercetări au arătat că există diferențe între rase, iar pierderea de căldură este afectată de ex. de grosimea stratului de păr și condiția corporală. Mai mult, confortul termic este determinat atât de temperatură, cât și de umiditate, iar efectele lor sunt influențate de mișcarea aerului și de umectarea directă a animalelor. Umiditatea ridicată exacerbează efectul temperaturilor extreme. Efectele combinate ale umidității și temperaturii sunt prezentate în **figura 4.1**.

Livestock Weather Safety Index						
Dry Bulb Temp (°C)	Relative humidity (%)					
	50	60	70	80	90	100
25,6	22,2	23,3	23,9	23,9	25	25,6
26,7	23,3	23,9	25	25,6	26,1	26,7
27,8	23,9	24,4	25,6	26,1	27,2	27,8
28,9	25	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9
30	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9	30
31,1	26,7	27,2	27,8	29,4	30,6	31,1
32,2	27,2	28,3	28,3	30,6	31,1	32,2
33,3	28,3	28,9	30	31,1	32,2	
34,4	28,9	30	31,1	32,2		
35,6	30	31,1	32,2			
36,7	30,6	31,7				
37,8	31,1	32,8				

Good!

Danger

Alert

Emergency

Figura 4.1 Efectele combinate ale temperaturii și umidității asupra animalelor.

Bunele practici pentru controlul microclimatului

155. Temperatura în compartimentele pentru animale este monitorizată de conducătorul auto din cabina camionului.
156. În tot timpul când animalele se află pe un vehicul, compartimentele pentru animale sunt suficient ventilate.
157. Dacă temperatura în camion atinge 35 de grade Celsius, șoferul pornește procedurile de urgență de la punctul [4.6 Urgențe](#) pentru a reduce temperatura.

158. În cazul condițiilor caniculare (temperaturi peste 25 °C), atunci când animalele dezvoltă transpirație excesivă și prezintă o respirație crescută, se iau în considerare următoarele măsuri:
 - o Activarea sistemului de ventilație,
 - o Dacă este nevoie să oprești (de ex. să adapi animalele): parchează la umbra, deschide complet clapele de ventilație, durata opririi să fie cât mai scurtă posibil,
 - o Derpasați-vă spre destinație fără întârzieri inutile,
 - o Pregătește operatori la locul de destinație pentru a descărca imediat ce ajungi,
 - o Dacă nu se poate ajunge la destinație în două ore și temperature din camion nu poate fi redusă suficient, activează planul de urgență și descarcă animalele în cea mai apropiată unitate de descărcare de urgență.

159. Dacă se prevăd condiții extreme de căldură sau frig pe parcursul rutei planificate, care va determina imposibilitatea șoferului de a menține temperature în interiorul compartimentelor în limitele legale de 5-30 (± 5)°C, atunci caii nu vor fi transportați.

Practici mai bune pentru controlul microclimatului

160. Dacă este necesar să parcați vehiculul în condiții de **vreme rece**, atunci când este posibil, acesta este parcat într-o zonă care asigură protecție împotriva vântului. Se adaugă panouri suplimentare, dacă este necesar, pentru a evita pătrunderea vântului sau a ploii înghețate, în special dacă caii sunt încălziți datorită menținerii echilibrului lor în timpul călătoriei anterioare. Ventilația este menținută adecvată pentru a evita respirația dificilă și transpirația abundentă.
161. În condiții de **temperatură ridicată**, când este posibil, remorca este parcată într-o zonă care asigură umbră și permite o briză să treacă prin părțile laterale ale remorcii. Se evită parcare în apropierea altor vehicule transportoare de animale din cauza potențialului de reducere a fluxului de aer și de risc crescut de transfer de boli.
162. Dacă temperatura din camion atinge 30 de grade Celsius, șoferul pornește procedurile de urgență de la punctul [4.6 Urgențe](#) pentru a reduce temperatura.

4.4 CERINȚELE DE APĂ ȘI HRANĂ

Asigurarea apei și a hranei în orele anterioare încărcării (a se vedea punctul [2.4.1 Pregătirea animalelor și a echipamentului pentru călătorie](#)) reduce probabilitatea ca cerințele nutriționale să nu fie îndeplinite în timpul transportului. Principiul general prevăzut în Regulamentul 1/2005 este că: "apa, hrana și odihna sunt oferite animalelor la intervale adecvate și sunt adecvate calitativ și cantitativ pentru speciile și dimensiunile lor". Restricțiile privind alimentația și hrănirea sunt mai mult sau mai puțin inevitabile în timpul transportului. În cazul vehiculelor standard este adesea dificil să se furnizeze lichide sau furaje, prin urmare durata maximă de deplasare este stabilită la 8 ore atunci când se utilizează astfel de vehicule.

Întrucât apa și furajele sunt nevoi de bază pentru toate animalele, aceste restricții reduc bunăstarea animalelor. În special în timpul transportului lung, animalelor ar trebui să li se ofere posibilitatea de a bea și (dacă este necesar) să mănânce în timpul transportului cel puțin o dată la 8 ore în timpul **opririlor** planificate în faza de pregătire și de preferință la fiecare 4,5 ore. Dacă starea de hidratare a cailor indică faptul că apa este necesară mai devreme decât la intervalele planificate, atunci trebuie administrată. Opririle sunt necesare în principal pentru adăparea, hrănirea și verificarea animalelor, dar și pentru odihnă.

Nu există nicio cerință specifică cu privire la durata opririlor, cu excepția mânjilor sugari. Acești mânji trebuie să beneficieze de o perioadă de odihnă de cel puțin o oră după nouă ore de călătorie, în timpul căreia li se poate da lichid și, dacă este necesar, hrană. Deoarece opririle mai lungi prelungesc durata totală a călătoriei, opririle nu ar trebui să dureze mai mult decât este necesar pentru a avea grijă de toți mânjii individual, dacă este mai mult de o oră. Cea mai bună verificare pentru a determina dacă este necesară hrănirea este să oferi animalelor posibilitatea de a mânca. Pentru cai la 100 kg greutate vie, se oferă o cantitate de hrană de minimum 2 kg și o cantitate de 1,6 kg de furaj concentrat pe zi și 45 de litri de apă pe animal pe zi. Camioanele folosite pentru transportul lung al cailor trebuie să fie echipate astfel încât hrănirea și băutul animalelor la bord să fie posibilă și apa și furajele să poată fi transportate în timpul călătoriei.

Bunele practici pentru călătoriile lungi privind adăparea și hrănirea

163. Se asigură apă fără presiune, cu acces individual.

Practici mai bune pentru călătoriile lungi privind adăparea și hrănirea

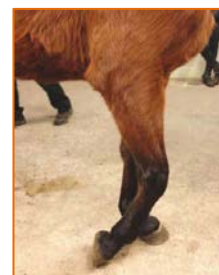
- 164. Cailor li se permite accesul la apă și furaje de bună calitate la fiecare 4,5-5 ore timp de cel puțin 30 de minute.
- 165. Caii sunt hrăniți cu același tip de furaje înainte, în timpul și (după caz) după călătorie.
- 166. Animalele predispuse la laminită nu sunt hrănite cu furaje cu conținut ridicat de amidon și / sau zahăr.
- 167. Nivelul de apă din adăpătoare este suficient de mare pentru a permite animalului să vadă peste marginea adăpătorii.

4.5 ÎNGRIJIREA ANIMALELOR BOLNAVE SAU RĂNITE

Regulamentul permite numai transportul animalelor care sunt apte pentru călătoria dorită, atât la încărcarea inițială, cât și după șederea într-un post de control. Prin urmare, animalele sunt verificate pentru capacitatea de a călători înainte și în timpul încărcării. Cu toate acestea, există riscul ca animalele să se îmbolnăvească sau să se rănească în timpul transportului, chiar dacă circumstanțele de mediu sunt monitorizate și reglementate corect, se aplică practici bune privind stilul de conducere, animalele sunt hrănite și adăpate după cum este necesar și li se oferă oportunități suficiente de odihnă. Aceste animale pot fi identificate în timpul pauzelor de călătorie de rutină sau a opririlor speciale de inspecție (de exemplu opriri suplimentare în timpul temperaturilor ridicate). Animalele vor fi împărțite probabil în 4 grupe:

- a) Animale care au căzut sau au fost călcate sau rănite, de ex. ca rezultat al agresiunii și au o leziune sau o fractură clară;
- b) Animale care prezintă o vătămare cum ar fi hernie, prolaps sau dislocare;
- c) Animale care prezintă simptome de stres de căldură sau frig / sau deshidratare;
- d) Animale care par să fi dezvoltat simptome ale unei boli sau infecții;

Șoferul este responsabil pentru bunăstarea animalelor în timpul călătoriei. Regulamentul prevede că **animalele care se îmbolnăvesc sau care sunt vătămate în timpul transportului** trebuie să fie separate de celelalte și (după ce primesc primul ajutor cât mai curând posibil) să beneficieze de un tratament veterinar adecvat și, dacă este necesar, să fie supuse sacrificării sau uciderii de urgență într-un mod care nu le provoacă orice suferință inutilă. Practic, posibilitățile de intervenție ale șoferului sunt limitate, iar consecințele pentru bunăstarea animalului (animalelor) necorespunzătoare și celelalte animale trebuie evaluate cu atenție. Destinația ar trebui să fie informată că unul dintre animale va fi necorespunzătoare, astfel încât aceștia să poată fi pregătiți. O descriere clară a modului preferat de acțiune este prezentată în Ghidul de evaluare a capacității de transport a ecvidelor.



Apariția **animalelor grav afectate** este o situație de urgență și, prin urmare, trebuie implementat și planul de urgență (a se vedea punctul [4.6 Urgențe](#)). Animalele identificate ca fiind bolnave sau rănite la sfârșitul călătoriei vor fi tratate de către autoritatea competentă la destinație, de ex. medicul veterinar la un abator sau un post de control. Este foarte important ca un șofer sau un însoțitor să verifice efectiv starea de sănătate a animalelor în timpul călătoriei (în special pentru călătoriile lungi cu opriri intermediare) și că acțiunile limitate care pot fi realizate în cazul în care unul sau mai multe animale prezintă anomalii sunt de fapt făcute.

Bunele practici privind îngrijirea animalelor bolnave și rănite

168. În timpul opririlor animalele sunt verificate pentru semne de slăbiciune. În cazul în care există anormalități este activat planul de urgență și se iau măsurile corespunzătoare, în concordanță cu lista de verificare pentru aptitudinile de transport a animalelor (prezentate în paragraful [2.4.2 Aptitudinea de transport](#); și referința 005).

Practici mai bune privind îngrijirea animalelor bolnave și rănite

169. Conducătorii auto și însoțitorii au în permanență o listă cu numerele de telefon ale medicilor veterinari oficiali și ale altor puncte de contact de urgență.
170. Un "responsabil de bunăstare" din cadrul companiei este responsabil cu gestionarea și organizarea situațiilor de urgență.

4.6 URGENȚELE

Situațiile de urgență sunt, prin definiție, neașteptate și necesită acțiuni imediate. Este important ca conducătorii auto sau alte persoane responsabile **să aibă un plan cu privire la ce să facă**, în cazul în care survine o situație de urgență. Planul trebuie să includă o serie de numere de telefon de urgență, de ex. pentru a obține asistență veterinară.

Practici mai bune în timpul urgențelor

171. **În cazul unei defecțiuni mecanice** a capului tractor, trebuie să se determine natura defecțiunii și să se estimeze durata lucrărilor de reparații. **În cazul în care reparațiile nu pot avea loc** la locul defectării sau vor dura o perioadă mai lungă de timp, vor fi necesare **măsuri pentru un alt cap tractor**. Numeroși factori trebuie luați în considerare atunci când se stabilește cât timp pot fi lăsate în siguranță animalele pe o remorcă staționară:
- o Vremea - (de exemplu, oile se vor descurca bine pe o remorcă timp de patru ore pe vreme rece, cu umiditate scăzută. În căldura și umiditatea extremă de vară, vor experimenta stresul de căldură destul de repede);
 - o Condiția a animalelor,
 - o Vârsta animalelor,
 - o Timpul de la ultima hrănire și adăpare,
 - o Localizarea întârzierii (de ex. zona rurală vs. autostrada);
 - o Ora din zi,
 - o Siguranța animalelor în locația actuală.
172. În caz de accident, sunt luate măsurile prevăzute în tabelul 4.1.

Tabelul 4.1 Acțiunile necesare în cazul unui accident atunci când se transport animale

- a. **Se apelează numărul național de urgență** în cazul în care accidentul apare pe o șosea publică sau dacă asistența de urgență este necesară pentru un accident la fermă.
- b. Operatorul trebuie să știe:
 - o Localizarea accidentului,
 - o Faptul că aveți animale la bord,
 - o Starea animalelor libere,
 - o Orice pericol cunoscut.
- c. **Setați dispozitivele de avertizare de urgență** în 10 minute de la accident.
- d. **Sunați la contactul desemnat al companiei.** Dacă compania are o listă de verificare pentru accidente, treceți prin listă. În caz contrar, informați dispecerul despre localizarea accidentului, dacă există răni, starea animalelor, poziția remorcii, numărul de vehicule implicate și dacă cei care au răspuns prima dată sunt încă la fața locului.
- e. Apelați alte persoane de contact desemnate conform protocolului companiei. Acestea ar putea include, dar nu se limitează la societățile de asigurare pentru încărcătură și vehicul și la destinație și să le furnizeze aceleași informații.
- f. Dacă capul tractor și / sau remorca sunt deteriorate și nu se pot deplasa, treceți la punctul următor. Dacă daunele sunt minore, remorca nu este răsturnată și nu există vătămări, se fac fotografii și se înregistrează numele și adresele altor persoane implicate și martori.
- g. **Mânați caii liberi din drum** și adunați-i într-o zonă cât mai departe de trafic.
- h. **Localizați setul de raportare a accidentelor și camera de fotografiat.** Faceți fotografii ale accidentului cât mai curând posibil. Fotografiile ar trebui să includă fotografii ale condițiilor rutiere, pagube ale autovehiculului, poziția remorcii, scena accidentului general, marcajele de curse, curbe, intersecții și locul în care vehiculul a părăsit drumul.
- i. Asigurați cât mai multă **protecție și confort animalelor.**

- j. Declarațiile se fac doar către autorități. Șoferul trebuie să țină cont în acest moment că el este cel mai vizibil reprezentant al companiei și al industriei și trebuie să se comporte ca atare.
- k. Când sosesc primii respondenți, transportatorul trebuie să-i informeze cu privire la detaliile accidentului, inclusiv orice leziuni umane, starea oricărui animal pierdut, orice pericole cunoscute și planul de răspuns al companiei în situații de urgență. Dacă este disponibil, transportatorul ar trebui să permită autorităților să știe dacă o remorcă de salvare a companiei și un personal de manipulare a animalelor sunt pe drum și timpul estimat de sosire. Transportatorii trebuie să respecte lanțul de comandă în orice moment.

173. Șoferii beneficiază de o pregătire periodică care să le permită să răspundă într-o manieră eficientă și să reducă impactul oricăror întârzieri sau accidente asupra animalelor și asupra lor. Animalele care se îmbolnăvesc sau se rănesc în timpul transportului sunt separate și primesc atenție veterinară fără întârziere. În cazul în care medicul veterinar nu consideră că tratamentul unui animal este posibil, acest animal este omorât pe loc.

5. DESCĂRCAREA ANIMALELOR

5.1 INTRODUCERE

La sosirea la destinația finală sau la postul de control, descărcarea animalelor trebuie efectuată cât mai curând posibil. Descărcarea face parte din călătorie și călătoria este completă numai când ultimul animal a fost descărcat la destinația finală. Este important să se optimizeze ușurința și eficiența descărcării pentru a se evita întârzierea nejustificată și animalele să nu rămână în vehicul mai mult decât este necesar. Aceleași principii privind **manipularea** cailor menționate la punctul [3.3 Manipularea în timpul încărcării](#) se aplică și fazei de descărcare, iar abilitățile de manipulare necesare sunt similare cu cele raportate pentru încărcare. Însoțitorii și personalul care primește ar trebui să poată **detecta semnele animalelor necorespunzătoare, bolnave sau rănite** similare cu cele descrise pentru capacitatea de a transporta și pentru astfel de cazuri ar trebui planificate proceduri de operare adaptate sau modificate. Manipularea incorectă a animalelor în timpul descărcării poate avea efecte dăunătoare asupra bunăstării animalelor. Caii care sunt încărcăți și transportați individual, ar trebui, de asemenea, să fie descărcați și cazați individual după aceea.

Regulamentul impune ca echipamentele de încărcare și descărcare, inclusiv podele, să fie proiectate și operate astfel încât să se evite rănilor și suferințele, să se reducă la minimum exaltarea și suferința și să se asigure siguranța animalelor. Proiectarea incorectă a instalațiilor de încărcare și descărcare, combinată cu manipularea necorespunzătoare, poate provoca alunecări, căderi, vânătăi și, eventual, leziuni și mai mult stres la animale, producând astfel o calitate slabă a cărnii și pierderi economice. Un design precis al platformelor și a ramelor de încărcare va facilita încărcarea și descărcarea cu suferință și vânătăi minime la animale.

La efectuarea descărcării, ar trebui să se țină seama de starea fiziologică și de sănătate a animalelor. Conducătorii auto și operatorii ar trebui să fie conștienți de faptul că unele animale ar fi putut suferi din cauza condițiilor de transport și ar trebui tratate în consecință pentru a evita orice stres suplimentar. Odată cu starea fiziologică și der sănătate a animalului și manipularea necorespunzătoare, **riscurile de bunăstare slabă la descărcare** sunt legate în principal de:

- o Design inadecvat al accesului și porților (în special lățimea) care ar putea provoca vânătăi, răniri, reticență în mișcare,
- o Suprafață aluneacoasă, inclusiv rampă, care ar putea conduce la efecte adverse similare,
- o Prezența unor proeminențe ascuțite care ar putea cauza răniri,
- o Mediul de iluminare care poate provoca dezorientare și teamă.

5.2 ORGANIZAREA ZONEI DE DESCĂRCARE

Zonele de descărcare trebuie să fie securizate și să asigure o traiectorie largă, clară, dreaptă de la vehicul la boxa de cazare. Bunele practici și practicile mai bune legate de proiectarea instalațiilor pentru descărcarea de cai sunt descrise la punctul [3.2 Facilitățile de încărcare](#). Sunt disponibile practici bune și practici mai bune suplimentare pentru descărcarea cailor la abator, dar, în principiu, pot fi aplicate și în alte locuri unde sunt descărcați un număr mare de cai.

Bunele practici privind organizarea zonei de descărcare

174. În jurul zonei de descărcare sunt prevăzute **garduri închise** pentru a evita intruziunea și evadarea animalelor în caz de incidente în timpul descărcării
175. Zonele de circulație și căile de circulație între intrare (ferme, centre de colectare, posturi de control, abatoare), zone de încărcare și descărcare și parcare sunt planificate în funcție de dimensiunea maximă pentru camioane, remorci și semiremorci și cu raza lor de curbura.
176. Este prezentă o **semnalizare clară și identificarea docului** (de exemplu, în funcție de tipul de camion).
177. Podelele rampelor și docurilor nu sunt alunecoase, iar compoziția podelelor asigură scurgerea minimă de fecale și urină
178. Se efectuează **curățarea și întreținerea** regulată a pardoselii
179. Există o sursă de lumină adecvată pentru procedurile de descărcare
180. În timpul descărcării, animalele se deplasează dintr-o zonă mai întunecată spre o zonă mai luminoasă, contrastul luminii, cum ar fi umbrele, este evitat.
181. Iluminarea din compartiment și din zona de descărcare poate funcționa pe toată durata întregii etape de descărcare cu motorul camionului oprit.
182. **Unghiul optim de descărcare** pentru toate animalele este "zero", deci este adoptată o metodă de menținere a unghiului cât mai redusă posibil (înălțimea minimă a docului în funcție de tipul de camion, echipamente de ridicare etc.).
183. Deoarece animalele preferă să meargă ușor la deal, mai degrabă decât la vale, este recomandabil să se mențină unghiurile foarte mici în timpul descărcării.
184. Docul trebuie să fie lat de 2,75 m pentru camioane și echipat cu protecții laterale (cu înălțimea >1,7 m).

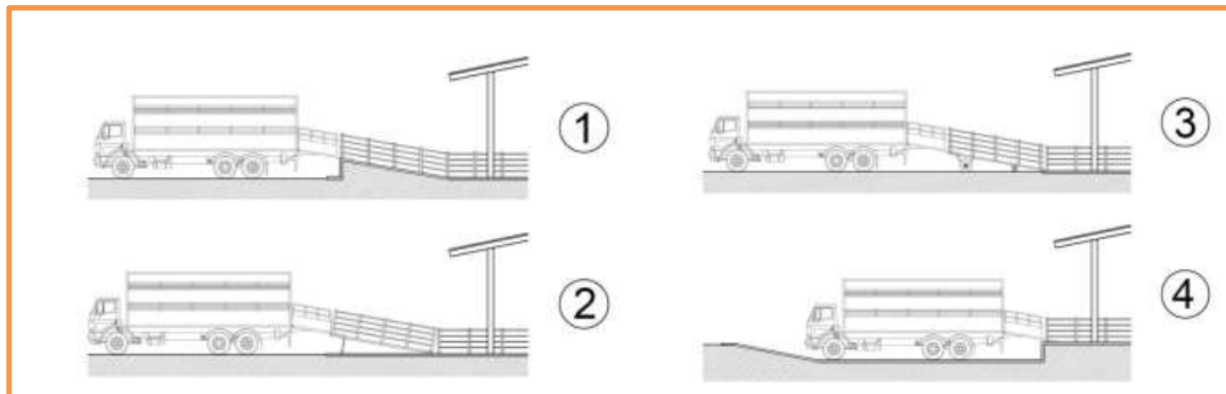


Figura 5.1 Caracteristici posibile recomandate pentru încărcarea/descărcarea animalelor.

Practici mai bune privind organizarea zonei de descărcare

185. Zona din fața docului de descărcare este de aproximativ două ori mai lungă decât lungimea camioanelor.
186. Zona de descărcare este acoperită și protejată de condițiile meteorologice nefavorabile.
187. Ușa camionului, de preferință, nu este deschisă într-o direcție estică atunci când descărcarea are loc dimineața devreme, deoarece acest lucru va ajuta la limitarea comportamentului nedorit năvălaș atunci când se confruntă cu soarele de dimineață.
188. Docul include pasaje pentru om pentru a securiza zona pentru manipulanți.

5.3 ÎNGRIJIREA ANIMALELOR ÎN TIMPUL ȘI DUPĂ DESCĂRCARE

Descărcarea cailor poate provoca stres și disconfort grave. Este important să se acorde îngrijiri adecvate animalelor, în special atunci când au suferit un prejudiciu sau s-au îmbolnăvit în timpul transportului.

Bunele practici privind îngrijirea animalelor la și după descărcare

189. La locul de destinație există o procedură de îngrijire a **animalelor bolnave sau rănite**.
190. Camioanele cu ventilație slabă sau alte complicații sunt **descărcate cu o prioritate**
191. În cazul în care un animal bolnav sau rănit poate fi descărcat prin punerea greutății sale pe toate cele patru picioare și să coboare din vehicul, atunci animalul este separat de celelalte într-o boxă de așteptare și este **evaluat de un veterinar** cât mai curând posibil.
192. Dacă un animal bolnav sau rănit nu poate merge pe patru picioare, el nu este forțat să părăsească vehiculul, dar un veterinar este consultat imediat înainte de a lua alte măsuri.
193. Un **dispozitiv de asomare** este prezent la abator care poate ajunge la camion și boxa de separare. Acest dispozitiv este utilizat în cazul în care un animal trebuie ucis la bordul vehiculului la sosire sau în boxa de separare. Personalul instruit corespunzător pentru a manipula dispozitivul este prezent la fața locului. Animalele asomate sunt ucise înainte de a-și recăpăta conștiința.
194. Dacă un animal care urmează să fie ucis nu este destinat consumului uman, el este eutanasiat de un veterinar sau ucis de urgență de către o persoană calificată la fața locului.

5.4 CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA

Biosecuritatea este importantă în călătoriile animalelor pentru a preveni răspândirea bolilor. Stresul în timpul transportului poate, de asemenea, să aibă un impact asupra sistemului imunitar și să facă animalele mai sensibile la boli. După descărcarea animalelor, vehiculul poate transporta și răspândi agenți patogeni, prin urmare este obligatoriu să îl curățați și să îl dezinfecțați după fiecare transport. Practicile de mai jos se aplică atât transporturilor scurte cât lungi.

Bunele practici pentru curățarea și dezinfecția camionului

195. Camioanele sunt curățate **imediat după descărcare**, înainte de a intra în spațiul de parcare peste noapte.
196. **Așternutul** murdar se scoate din camion în instalația de tratare a gunoiului de grajd sau în zona de depozitare a gunoiului de grajd.
197. Compartimentul camionului este curățat, folosind **apă caldă la presiune înaltă** (> 70 bari).
198. Vehiculul este dezinfectat folosind **produse dezinfectante autorizate** după ce pereții și partițiile de compartimentare sunt curate, dar încă umede. Dezinfectantul se aplică în conformitate cu recomandările producătorului.

199. Există suficientă apă caldă și rece disponibilă (volum și presiune) în locul curățării și dezinfecției pentru a curăța numărul maxim de camioane care pot fi descărcate zilnic.
200. Toate spațiile și produsele de spălare sunt ținute închise și protejate de vreme.
201. Se **ține o înregistrare** de către șoferii a fiecărei curățiri / dezinfecții, inclusiv denumirea comercială a produsului dezinfectant utilizat și concentrația aplicată.

Practici mai bune pentru curățarea și dezinfecția camionului

202. Îmbrăcămintea de protecție impermeabilă este purtată de șofer în timpul curățării.
203. Zonele de spălare a camioanelor au o lungime de 25 m, cu o pantă de 5 până la 7% pentru a conduce apa reziduală către sistemul de colectare relevant.
204. Zona de curățare și dezinfectare este liberă de obstacole de cel puțin 2 metri în jurul camionului.
205. Lumina este disponibilă în timpul nopții; se asigură 400 de lux la nivelul obiectelor care urmează să fie curățate.

6. STAȚIONAREA LA POSTURILE DE CONTROL, PIEȚE ȘI CENTRE DE COLECTARE

6.1 INTRODUCERE

Perioada maximă permisă de călătorie este de 24 de ore pentru cai și ponei pe un vehicul cu standard mai înalt, cu o toleranță în toate cazurile de 2 ore suplimentare pentru a ajunge la destinația finală. Cele 2 ore suplimentare sunt excepționale (de exemplu, în cazul unor blocaje de trafic) și nu trebuie incluse în planificare. La sfârșitul perioadei de călătorie maximă legală permisă, animalele trebuie fie să fi ajuns la destinația finală și să fie descărcate acolo, fie să fie descărcate pentru o perioadă de odihnă de 24 de ore, care trebuie să se desfășoare în timpul călătoriilor în curs într-un post de control aprobat înainte de călătorie mai departe. De asemenea, regulamentul stabilește o durată maximă pentru deplasările lungi, care variază în funcție de specie și de vârsta animalelor și necesită o perioadă specifică de odihnă pentru mânji (tabelul 2.1).

Posturile de control sunt unități care pot fi frecventate și inspectate de un medic veterinar oficial și care au fost aprobate de autoritățile competente pe baza unor cerințe specifice ale UE (Regulamentul (CE) nr. 1255/97 al Consiliului). La postul de control, animalele pot să se odihnească, să fie hrănite, adăpate și îngrijite în timpul călătoriilor lungi. **Centrele de colectare** sunt locuri cum ar fi exploatațiile, centrele de colectare și piețele, la care animale de origine diferită pot fi vândute și grupate pentru a forma loturi. În ceea ce privește bunăstarea și sănătatea animalelor, principalele riscuri sunt similare pentru posturile de control, piețele și centrele de colectare (a se vedea mai jos).

Posturile de control trebuie să fie proiectate, organizate și gestionate pentru a găzdui animalele pentru odihnă, hrănire, adăpare și îngrijire în timpul transportului pe distanțe mari. Condițiile de cazare și personalul care lucrează la posturile de control ar trebui să garanteze că animalele transportate beneficiază de îngrijiri adecvate în funcție de starea lor și că își continuă călătoria în condiții de bunăstare, inclusiv respectarea cerințelor de sănătate animală și a măsurilor de securitate biologică. **Prin urmare, perioadele de odihnă în posturile de control trebuie să asigure posibilitatea ca toate animalele să se odihnească, să se hrănească și adape la nivelul nevoilor lor.** Apoi, utilizarea posturilor de control este un mijloc eficient de îmbunătățire a bunăstării animalelor și creșterii beneficiilor pentru operatorii economici în timpul transportului foarte lung. Posturile de control pot fi aprobate pentru porci, bovine, ovine și / sau cai. Rezervarea postului de control trebuie efectuată **înainte de începerea transportului** și trebuie menționată în jurnalul de călătorie. O listă actualizată de posturi de control poate fi găsită pe internet la următoarea adresă:

https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf

Principalele riscuri de bunăstare precară la posturile de control, precum și la centrele de colectare și în piețe sunt legate de:

- o **Proceduri de descărcare / încărcare necorespunzătoare / brutale / improvizate** care pot provoca stres și leziuni
- o **Alocare neadecvată de spațiu** și / sau dimensiuni nepotrivite ale boxei din Postul de control care pot compromite condițiile de odihnă și pot determina comportamentul agresiv și concurența dintre animale.
- o **Hrănire / adăpare necorespunzătoare** și facilități care ar putea provoca frustrarea animalelor sau probleme de sănătate datorate foamei și / sau deshidratării

Recomandări relevante pot fi găsite în Manualul de posturi de control de înaltă calitate (www.controlpost.eu).

Good practices regarding Control Posts

206. Toate posturile de control trebuie să aibă **o zi de închidere pentru curățare și dezinfecție** după 6 zile de utilizare. Este o practică bună să o realizați în timpul oricărei pauze de ocupare disponibile chiar și după mai puțin de 6 zile de utilizare continuă.
207. **O dovadă a numirii și o dovadă a acceptării** animalelor de către postul de control trebuie prezentată "veterinarului de încărcare" (ofițerul veterinar care aprobă călătoria).
208. În timpul călătoriilor lungi se utilizează **numai un singur centru de colectare**, iar orice perioadă de odihnă legală necesară în timpul transportului foarte lung trebuie să fie de 24 de ore la un post de control aprobat.

6.2 ADĂPOSTIREA

Although the purpose of their stay differs for control posts (resting and recovery from the previous journey), markets (bringing together sellers and buyers with the intention to sell animals) and assembly centres (to collect animals for more efficient further transportation), each of these three need to **provide the animals the resources they need** to become prepared for (further) transportation. The risk is that, if the animals are not accommodated with essential resources available (water, food, rest and social comfort), their fitness will be impaired. **What horses need is a quiet and comfortable environment where they feel secure and relaxed to rest and where water and feed are available at their needs.** Flooring should be non-slippery, the animals should be protected from adverse weather conditions and constructions where the animals can get injured should be avoided. Moreover, it should be able to separate animals when needed and they should be easily inspected. For comfort, a sufficient amount of suitable dust free bedding should be provided and the floor should be drained. The following practices apply.

Good practices for housing in control posts, markets and assembly centres

209. The **floor material** is non-slippery, easily cleaned, and has sufficient drainage to allow the run-off of liquid. Suitable bedding material is provided to help absorb urine and water.
210. Appropriate types and numbers of **fire extinguishers** are available in every building as recommended by fire safety experts/personnel/consultants.
211. The **roof and side protections** are such that they provide the animals an environment within their thermal comfort zone (see paragraph [4.3 Climate control](#)) even during adverse weather conditions.

Better practices for housing in control posts, markets and assembly centres

- 212. The control post has adequate mechanical or natural **ventilation** to provide fresh air and keep the effective environmental temperature within the comfort zone of the animals. Air circulation takes place above the heads of the animals.
- 213. The control post is divided in **pens of appropriate size**, their number allows the animals to be parted within the same groups or individual setting as in the truck. Mobile barriers enable flexible adjustment of pen sizes for each transport and are therefore recommended. Separations are constructed such that they cannot harm or injure the animals and all materials used are non-toxic, cleanable and can be disinfected.
- 214. **Lighting of the facilities** is such that it avoids stressing the animals with light contrast, or darkness or high luminosity. Diffuse natural or proper artificial lighting is provided along the whole from the (un)loading area to the resting area. A light intensity of around 40 lux is sufficient in the regular pens (reading a newspaper is possible), but it must be higher in the unloading area (100 to 150 lux).

6.3 HRĂNIREA ȘI ADĂPAREA

During transport, animals have no easy access to food and intake of food and water may be affected by circumstances during travelling. Therefore, it is important that they can drink and eat during the resting period at control post, market or assembly centre. When animals are resting, their **biological needs** should be covered. Free access to water is essential to maintain good health. Offering food (particularly at a control post) is essential for animal welfare as it helps them to recover from the preceding transport, but care should be taken to the type, amount and quality of feed. Main risks of poor welfare related to watering and feeding are linked with:

- o Inadequate amounts of food and water,
- o Inadequate quality or presentation.

Potential adverse effects are stress (hunger, thirst, social), weight loss and impaired health (that can result in illness or in severe cases in mortality). Economic losses can increase with poorly designed and managed feeding and watering procedure of animals at control post.

Good practices for feeding and watering

- 215. Animals are fed a **sufficient quantity** of feed to maintain body condition. Feed is of good quality for horses, preferably forage that is not dusty or mouldy.
- 216. Feeding equipment is **adapted to the type of feed provided**. Feeding installations are regularly cleaned and if necessary disinfected.
- 217. All animals have **free access to fresh drinkable water**, delivered ad libitum. Drinking devices are designed and positioned in such a way that the animals can drink in a natural posture.
- 218. The **drinkers can easily be emptied completely and cleaned** between shipments of animals to avoid spread of disease.

Better practices for feeding and watering

- 219. Feed is stored in a (closed) clean, dry and labelled (visually identifiable) facility. Feed storage facilities are used for feed only, unless feed is stored in closed containers/packaging material. No chemicals (for instance pesticides, biocides, veterinary pharmaceuticals) are present in feed storage facilities. The feed storage facility is included in the pest control program.
- 220. To avoid freezing, water pipes are buried between 0.50 to 1.0 m deep and protected against freezing by isolating thermal protection when in the building if otherwise freezing is possible.
- 221. The drinkers do not create obstacles for animals, workers, machines and mechanical systems.
- 222. Water flow at the drinker is adjusted to the species. For horses, recommended values are 1.0 l/min for a bowl.
- 223. The Control Post can provide additional feed to supply transporters before they continue the journey.

6.4 BIOSECURITATEA, CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA

Condițiile de transport impun un contact strâns între animale și pot crește riscul de răspândire a agenților patogeni. Biosecuritatea se bazează pe bunele practici de igienă menite să limiteze dezvoltarea și răspândirea agenților patogeni, gestionarea logistică pentru a preveni contactele între diferitele loturi și gestionarea globală a locației pentru a minimiza riscurile și pericolele sanitare. Proprietarul locației (dar și transportatorul) trebuie să asigure respectarea **criteriilor de biosecuritate pentru a proteja animalele găzduite**. [Regulamentul \(CE\) 1255/97](#) stabilește cerințele privind amplasarea, construirea și funcționarea posturilor de control care vizează atingerea unui nivel adecvat de biosecuritate. Autoritățile competente locale verifică dacă aceste cerințe sunt îndeplinite înainte de aprobarea posturilor de control.

Bunele practice privind biosecuritatea la posturile de control

- 224. Trebuie organizată rutarea igienică a transportului pentru a împiedica ca transportul extern (livrările de furaje pentru animale, eliminarea deșeurilor) să se intersecteze cu transportul intern (animale). Diferite rute pot fi marcate pe trotuar pentru a **separa rutele "curate" și "murdare"** față de: adăposturile de animale, stația de spălare a camioanelor, depozitarea furajelor și așternutului și depozitarea gunoiului de grajd. Dacă separarea fizică nu este posibilă, aceste transporturi trebuie separate în timp. Trebuie pus la dispoziție un plan pentru a arăta mișcarea tuturor acestor vehicule sau separarea lor în timp.
- 225. Postul de control este **împărțit în zone** pentru a permite proprietarului postului de control să planifice modele de trafic, organizarea muncii și măsuri de biosecuritate. Zonele sunt suficient de mari pentru a permite o extindere ulterioară fără a interveni în alte zone. Posturile de control pot fi împărțite în trei inele concentrice sau zone de activitate: biroul din zona 1 și intrarea principală; Zona 2 pentru șoferi, spații de depozitare și spălătorii de camioane; Zona 3 de adăposturi de animale, parcare camioanelor și depozitele de dejectii (vezi Figurile 6.1 și 6.2).
- 226. Zonele de circulație și căile de rulare a camioanelor între intrare, zonele de încărcare/descărcare, spălarea și parcare camioanelor trebuie planificate în funcție

de dimensiunea maximă pentru camioane, remorci și semiremorci și cu raza lor de curbura.

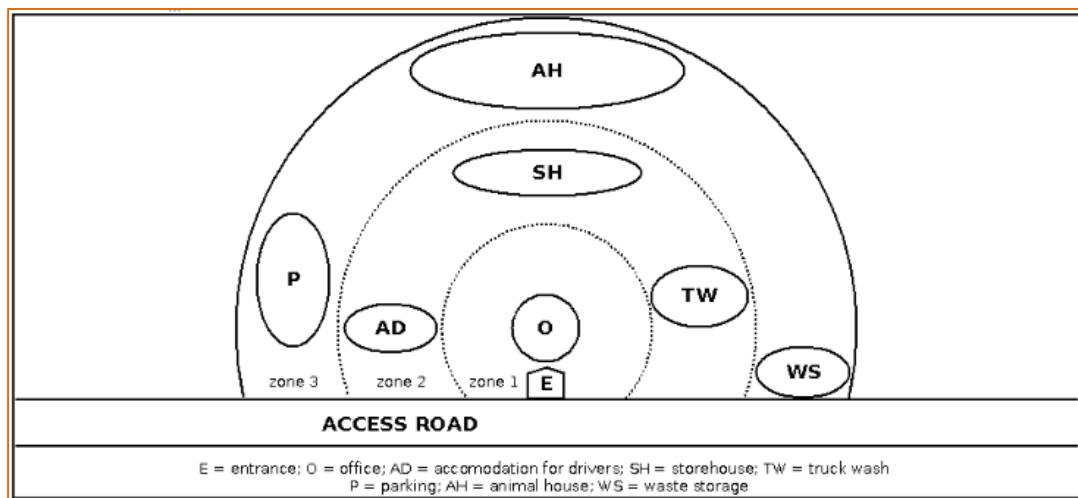


Figura 6.1 Exemplu de organizare a unui post de control pentru optimizarea biosecurității. Acces Road – Drum de acces, E – intrare, O – birou, AD – cazare șoferi, SH – magazie, TW – spălătorie camioane, P – parcare, AH – adăpost animale, WS – depozit deșeurii

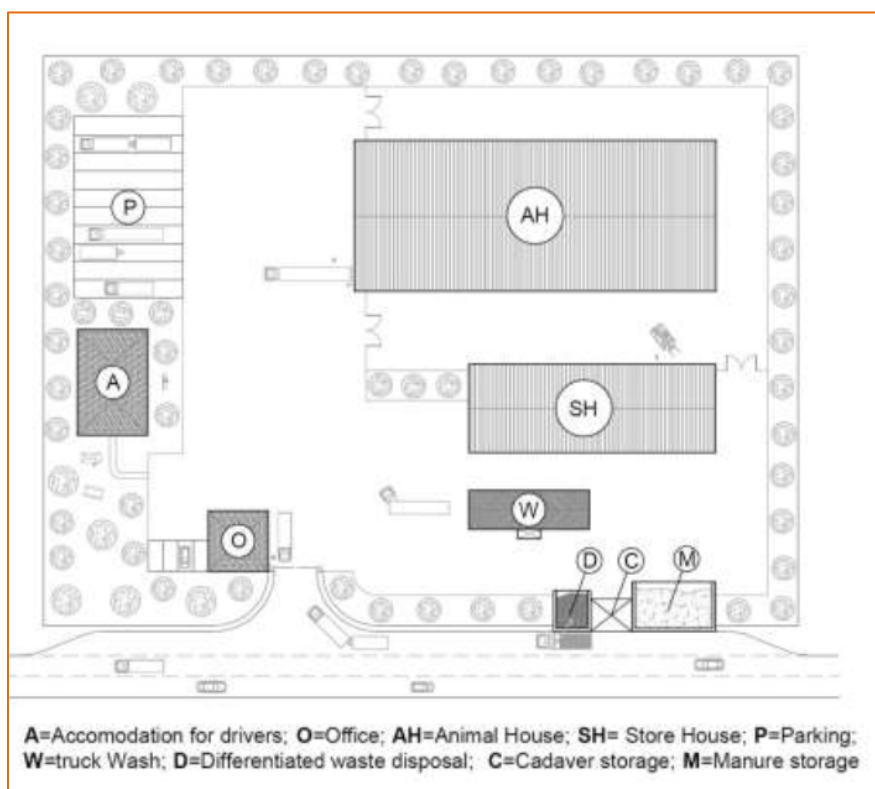


Figura 6.2 Posibila dispunere organizatorică a unui post de control. A – cazare șoferi, O – birou, AH – adăpost animale, SH – magazie, P – parcare, W – spălătorie camioane, D – Evacuare diferențiată a resturilor, C – Depozit cadavre, M – depozit deșeurii

227. **Animalele moarte trebuie depozitate într-o clădire separată sau într-un container etanș (răcit), iar aceste instalații trebuie pavate sau pardosite cu material adecvat. Carcasele ar trebui transferate vehiculelor pentru a fi transportate**

- la locul de eliminare sau incinerare într-o manieră care să garanteze că aceste vehicule nu trebuie să intre în incintele postului de control (Regulamentul (CE) nr. 1774/2002). Așternutul și deșeurile din aceste clădiri trebuie îndepărtate și eliminate în mod corespunzător.
228. Adăposturile pentru animale trebuie să fie **marcate în mod clar**. Personalul postului de control ar trebui să fie singurele persoane autorizate să intre în aceste clădiri ale ale postului de control. Toți cei care intră în clădire trebuie să poarte îmbrăcăminte și pantofi curată și cu utilizare doar în postul de control (sau articole de îmbrăcăminte de unică folosință) sau să treacă prin băi pentru picioare pentru a dezinfecă încălțăminte înainte de a intra în postul de control. Șoferul trebuie să îndeplinească această procedură pentru a manipula animalele în postul de control. Baia trebuie să fie disponibilă vizitatorilor și șoferilor pentru a-și spăla mâinile și pe ei înșiși.
229. Curățarea, **îndepărtarea deșeurilor solide, spălarea și dezinfectia clădirii și a echipamentului trebuie să se realizeze în termen de 24 de ore** de la scoaterea animalelor din boxe. Clădirile și echipamentele ar trebui să fie uscate înainte ca un nou lot de animale să poată fi adăpostit din nou. Curățarea despărțitoarelor de boxe și a pardoselilor (boxe și alei) trebuie efectuată cu ajutorul apei de înaltă presiune (40-200 bari, de la 25 la 70 l / min).
230. **Apa caldă cu detergent este recomandată special pentru barierele metalice.** Curățarea adăptorilor și ieslelor se poate face la fel ca și a pereților despărțitori, pardoselilor și pereților prin utilizarea apei calde de înaltă presiune sau, dacă este posibil, prin înmuierea echipamentului în apă caldă și detergent înainte de curățarea cu presiune, timp de 20-30 de minute. Spumarea poate îmbunătăți spălarea. Atunci când peretele și barierele sunt curate și încă umede, trebuie făcută dezinfectarea.
231. **Produsele dezinfectante autorizate** trebuie pulverizate în conformitate cu recomandările producătorilor. Numai produsele autorizate (în baza acordurilor naționale) pot fi utilizate: pentru listele naționale de produse, consultați medicul veterinar oficial și verificați referința AFNOR (NFT 72-150 / 151, 72-170 / 171, 72-200 / 201, 72-180 / 181).

Practici mai bune privind biosecuritatea la posturile de control

232. Sala de schimbare separată de clădirea în care sunt ținute animalele trebuie să fie disponibilă atât pentru muncitori, șoferii și vizitatorii (medicii veterinari, inspectori etc.). Un bazin cu apă caldă și rece, săpun, dezinfectanți, prosoape curate sunt disponibile în sălile de schimb. **Postul de control trebuie să aibă dușuri, toalete și încăperi de petrecere a timpului liber pentru șoferi și un kit de prim ajutor bine păstrat.**
233. **Postul de control trebuie să dispună de facilități de comunicare** pentru șoferi (telefon, fax, internet) și un site web care să includă: numele persoanei de contact a postului de control, numărul de telefon, adresa de e-mail, adresa, disponibilitatea facilităților, limba vorbită, serviciul disponibil pentru șofer (salubritate, facilități de agrement etc.) și serviciul de sănătate. Trebuie să fie disponibilă o listă de telefoane locale, spitale, poliție, pompieri, medic veterinar.
234. Sursa de apă a animalelor ar trebui să fie potabilă și să nu fie contaminată. Orice rezervor de stocare a apei trebuie să fie acoperit și să poată fi dezinfectat, dacă este necesar. **Sistemele de alimentare cu apă trebuie să poată fi spălate cu un dezinfectant, dacă este necesar.**
235. Depozitarea furajelor pentru animale și a așternutului trebuie să se facă în siguranță și să nu poată fi contaminată. **Tractoarele și alte echipamente mecanice**

utilizate pentru hrănire și așternut trebuie curățate și dezinfectate după fiecare utilizare.

6.5 URGENȚELE

În situațiile de urgență care apar în timp ce animalele se află la postul de control, se activează planul de urgență al postului de control și cel al transportatorului.

Bunele practici în timpul urgențelor la posturile de control

236. Dacă nu există destule boxe în funcție de numărul de boxe din camion, **nu se amestecă mai mult de două boxe din camion**. Comportamentul este observat și animalele rănite sau stresate sunt izolate
237. Dacă un animal prezintă **semne de colică** (de ex. transpirație profundă, rostogolire continuă, întoarcerea capului spre burtă, mișcare persistentă și ridicarea și răsturnarea violentă, întinzându-se frecvent), una dintre cele mai frecvente probleme, se solicită **asistență veterinară imediat**. Se evită, pe cât posibil, stresul animalului.
238. Dacă **mai multe camioane sosesc împreună** la postul de control cu animale de diferite condiții sanitare:
 - o **Autoritățile competente** sunt contactate pentru recomandări oficiale, de asemenea, atunci când unul sau mai multe camioane creează un pericol de biosecuritate.
 - o **Animalele cu statut sanitar diferit** sunt izolate în diferite zone ale sitului.
239. Dacă apare o **criză sanitară locală** când se așteaptă animale la postul de control:
 - o **Autoritățile competente** sunt contactate pentru recomandări oficiale, de asemenea, atunci când unul sau mai multe camioane creează un pericol de biosecuritate.
 - o **Șoferul și proprietarul** animalelor transportate sunt informați înainte de sosire. În cazul în care camionul intră în postul de comandă, se utilizează sisteme de dezinfecție mobilă (stropitoare).

Practici mai bune în timpul urgențelor la posturile de control

240. **În cazul în care animalele trebuie să rămână** în postul de control după ce camionul a plecat, de exemplu, deoarece acestea sunt rănite sau sunt altfel inapte pentru a fi transportate, acestea sunt ținute într-o **zonă separată**. Autoritățile competente locale sunt informate cu privire la aceste animale. Nicio boxă nu este dezinfectată în timp ce animalele sunt încă în interiorul ei. Se iau măsuri pentru a nu provoca stresul evitabil.

REFERINȚE

Pentru lectura suplimentară, pot fi recomandate următoarele documente.

- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website.
<http://www.controlpost.eu/joomla/index.php/en/>
- EFSA, 2011. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), European Food Safety Authority (EFSA), Parma, Italy. EFSA Journal, 2011, 9(1):1966.
<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>
- Morgan, 1998. Thermo-neutral zone and critical temperatures of horses. J. therm. Biol. Vol. 23, No. 1. pp. 59-61.
- Rabitsch, A. and W. Wessely, 2012. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 19. Jahrgang – 2. Pp. 99-109. http://www.rabitsch-vet.com/fileadmin/user_upload/Publikationen/lrz-vo_tt-vo_rabitschwessely_en_eurogroupforanimals080612.pdf
- Van Reenen K, Reimert H, Gerritzen M, Leenstra F and Lambooij B 2008. Hazard identification and characterization of welfare aspects during transport of farm animals. Report 152. <http://edepot.wur.nl/121065>
- World Horse Welfare, 2011. Recommendations for amendments to EU Council Regulation (EC) No. 1/2005. Dossier of Evidence, Second Edition Part 1: Journey Times. <file:///C:/Users/spool001/Downloads/Dossier-Summary.pdf>
- World Horse Welfare, FEEVA, Animals' Angels, ATA, BCP-CBC, Eurogroup for Animals, FVE, FISE, COPA-COGECA, UECBV, Austrian Federal Chamber of Veterinary Surgeons, FFE, 2016. Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae (Horses, Ponies, Donkeys and their Hybrids). https://gallery.mailchimp.com/428b0154e1c13a5bc295b148d/files/2016_final_horse_guidelines.pdf
- World Horse Welfare, FVE, FEEVA, ATA, Animals' Angels, The Donkey Sanctuary, 2014. Practical Guidelines on the watering of Equine animals transported by road. <http://www.animaltransportationassociation.org/Resources/Documents/Best%20Practices/Watering-guidelines-equines%2026June15.pdf>

CUM SĂ OBȚII PUBLICAȚIILE UE

Publicațiile gratuite:

- o copie:
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- mai mult de o copie sau postere/hărți:
de la reprezentanțele Uniunii Europene (http://ec.europa.eu/represent_en.htm);
de la delegațiile din țările non-UE (http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm);
prin contactarea serviciului Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_en.htm) sau sunând la 00 800 6 7 8 9 10 11 (număr fără taxare din orice parte a UE) (*).

(*) Informațiile sunt furnizate gratuit, precum și convorbirile telefonice (dar unii operatori, cutii telefonice sau hoteluri pot să vă taxeze).

Publicațiile contra cost:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

doi: 10.2875/78628

ISBN: 978-92-79-87135-1



Publications Office