



Ghid de bune practici pentru transportul Oilor



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 Oilor

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:978-92-79-87155-9	doi:10.2875/633597	EW-BI-18-005-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.spolder@wur.nl

Citare

Vă rugăm să faceți referire la acest document astfel: Consorțiul Proiectului Ghiduri pentru Transportul Animalelor (2017-rev1 Mai 2018). "Ghidul bunelor practici pentru transportul oilor"

Cuprins

0.	INTRODUCERE.....	8
0.1	ABORDARE ȘI MULȚUMIRI	8
0.2	SCOPUL ACESTUI GHID	11
0.3.	PRINCIPALELE RISCURI DE BUNĂSTARE ÎN TIMPUL TRANSPORTULUI OVINELOR.....	11
0.4	MĂSURĂTORI PE ANIMAL.....	12
0.5	STRUCTURA GHIDULUI.....	13
0.6	LISTA DE DEFINIȚII	14
1.	PROBLEME ADMINISTRATIVE.....	16
1.1	INTRODUCERE	16
1.2	ADMINISTRAȚIE	17
1.3	COMPETENȚĂ ȘI FORMARE	17
1.4	RESPONSABILITĂȚI.....	19
2.	PLANIFICAREA ȘI PREGĂTIREA CĂLĂTORIEI.....	21
2.1	INTRODUCERE	21
2.2	PLANIFICAREA CĂLĂTORIEI	21
	2.2.1 Durata călătoriei.....	22
	2.2.2 Planurile de urgență.....	23
2.3.	MIJLOACELE DE TRANSPORT	26
	2.3.1 Proiectarea și menținerea vehiculului	28
	2.3.2 Alocarea spațiului	29
	2.3.3 Așternutul din vehicul	30
	2.3.4 Monitorizarea și evaluarea	30
2.4.	PREGĂTIREA LEGATĂ DE ANIMAL	31
	2.4.1 Pregătirea animalelor și a echipamentului	31
	2.4.2 Aptitudinea animalelor pentru transport	32
3.	MANIPULAREA ȘI ÎNCĂRCAREA.....	34
3.1	INTRODUCERE	34
3.2	FACILITĂȚILE DE ÎNCĂRCARE.....	34
3.3	MANIPULAREA ANIMALELOR ÎN TIMPUL ÎNCĂRCĂRII.....	35
4.	CĂLĂTORIA	37
4.1	INTRODUCERE	37
4.2	CONDUCEREA	37
4.3.	CONTROLUL MICROCLIMATULUI	39
4.4.	ODIHNA, ADĂPAREA ȘI FURAJAREA	42
4.5.	ÎNGRIJIREA ANIMALELOR BOLNAVE SAU RĂNITE.....	43

4.6 URGENȚELE	47
5. DESCĂRCAREA ANIMALELOR	50
5.1 INTRODUCERE	50
5.2. ORGANIZAREA ZONEI DE DESCĂRCARE	50
5.3 MANIPULAREA ANIMALELOR ÎN TIMPUL DESCĂRCĂRII	51
5.4 ÎNGRIJIREA ANIMALELOR DUPĂ DESCĂRCARE	52
5.5 CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA	53
6. STAȚIONAREA LA POSTURILE DE CONTROL, PIEȚE ȘI CENTRE DE COLECTARE.....	55
6.1. INTRODUCERE	55
6.2 ADĂPOSTIREA	56
6.3 HRĂNIREA ȘI ADĂPAREA	58
6.4 BIOSECURITATEA, CURĂȚAREA ȘI DEZINFECȚIA	60
6.5 URGENȚELE	63
BIBLIOGRAFIE.....	65

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.

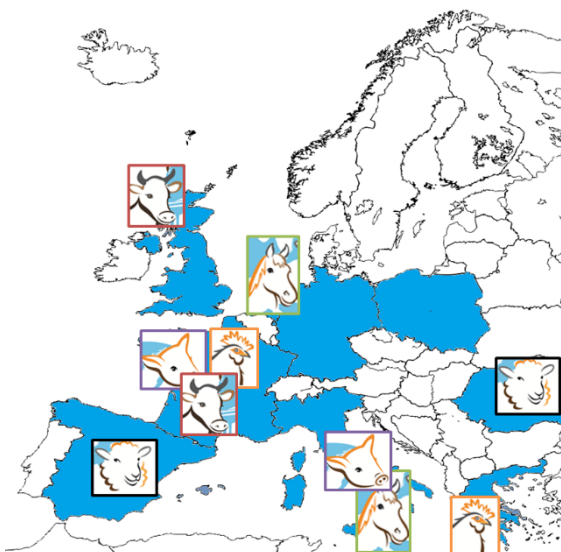
0.1 Abordare și mulțumiri

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. Echipa formată 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.

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

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.

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 oile, au fost elaborate 3 fișe informative: **transportul pe distanțe lungi, stresul de căldură și frig și aptitudinea animalelor pentru transport**. 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 animalelor în timpul transportului, oferind instrumente practice pentru a îndeplini cerințele Regulamentului și pentru a furniza practici care depășesc legislația.

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.

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.

0.3. Principalele riscuri de bunăstare în timpul transportului ovinelor

Transportul implică mai mulți potențiali factori de stres care pot afecta în mod negativ bunăstarea animalelor. Mediul nou și nefamiliar, restricțiile de circulație datorate confruntării, vibrațiile, zgomotele bruște și neobișnuite, starea de sănătate a animalelor, 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.

Efectele tuturor acestor factori asupra animalelor sunt influențate de experiența și condiția animalelor, de natura călătoriei și de durata transportului. Călătoriile lungi au fost identificate ca fiind potențial mai dăunătoare pentru starea generală de bunăstare a animalelor, datorită duratei mai lungi a expunerii la factorii de stres menționați mai sus. Prin urmare, este clar că deplasările stresante, inclusiv mediile sau condițiile de transport ostile, pot influența în mod negativ sănătatea și bunăstarea animalelor.

Manipularea și transportul necorespunzătoare pot fi asociate cu vătămări vizibile, stres fiziologic și psihologic, imunosupresie și tulburări metabolice. Acest lucru are un impact asupra productivității și profitabilității datorită modificărilor în greutatea corporală a animalelor, starea de hidratare și calitatea cărnii la animalele destinate sacrificării.

Pentru ca bunăstarea să fie deplină în timpul transportului, este important ca toți cei implicați să fie informați corespunzător cu privire la animale și cum să le evalueze bunăstarea [1.3 Competență și formare](#). Verificarea animalelor înainte de încărcare va reduce riscul expedierii animalelor pentru transport, care nu pot supraviețui călătoriei sau care suferă consecințe grave ale bunăstării [2.4.2 Aptitudinea pentru a călători](#). Planificarea călătoriilor [2.2 Planificarea](#) și a vehiculelor adecvate ar trebui să fie selectate cu grijă, cu accent pe înălțimea compartimentelor și partițiile utilizate [2.3.1 Proiectarea vehiculelor](#).

Spațiul trebuie să fie suficient pentru a lua în considerare greutatea corporală și prezența lânii și a grosimii cojocului de lână [2.3.2 Spațiul din vehicul](#). Călătoriile lungi ar trebui evitate ori de câte ori este posibil [2.2.1 Durata călătoriei](#) și condiții mult mai bune sunt necesare dacă călătoriile sunt lungi [6.3 Hrănire și adăpare](#). Vehiculele ar trebui conduse cu atenție și trebuie să se evite întoarcerea bruscă și frânarea, în special pe drumurile cu curbe ascuțite sau pe un drum drept în alte drumuri [4.2. Conducerea](#). Condițiile termice și managementul ventilației sunt importante pentru a reduce efectele stresului termic asupra oilor [4.3 Controlul microclimatului](#).

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.

Table 0.2 ABM care se pot utiliza pentru a monitoriza bunăstarea oilor pe timpul transportului

Parametru	Descriere
Mort la sosire	Animal care a încetat să respire și nu are puls (stop cardiac) la sosire.
Șchiopătură severă sau non-ambulator	Un animal este considerat cu șchiopătură severă atunci când prezintă imposibilitatea de a purta greutate pe unul sau mai multe membre atunci când nu este așezat.
Alunecare	Un animal este considerat non-ambulator dacă nu se poate ridica sau nu este în stare să stea în picioare fără ajutor, dar este încă în viață.
Cădere	Animalul care prezintă o pierdere a echilibrului în timpul încărcării / descărcării, fără ca o parte a corpului care nu este membru să atingă solul.
Tremurat, gâfâială, transpirație	Animal prezentând o pierdere a echilibrului în timpul încărcării / descărcării, cauzând alte părți ale corpului (în afara picioarelor) să atingă podeaua.
Curățenia	Tremuratul este definit ca vibrația lentă și neregulată a oricărei părți a corpului sau a corpului în ansamblu (mișcările pielii datorate muștelor nu sunt evaluate ca frisoane!). Gâfâiala este definită ca fiind respirația cu răsuflări scurte efectuate cu gura. Animalele cu semne vizibile de transpirație pe piele în timpul transportului (animale umede, pete de transpirație uscată, depozite de sare) sunt considerate animale care transpiră.
Epuizarea	Bovinele sunt considerate murdare dacă $\geq 25\%$ din suprafața corporală este acoperită de murdărie.
Alte probleme grave de sănătate	Semne de oboseală severă sau epuizare sunt de ex. bărbia sau membrele care se odihnesc sprijinite de pereți sau jgheaburi, ochii închiși, dorința mare de a se odihni în poziție întinsă.

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. Staționarea la posturile de control, piețe și centrele de colectare
6. Descărcarea animalelor

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 de definiții

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.

Tabelul 0.3 Lista termenilor folosiți în acest ghid

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.
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.
Organizator	(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 Un Organizator poate fi transportatorul, proprietarul vehiculului și/sau șoferul.
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.
Transportator	orice persoană fizică sau juridică care transportă animale în nume propriu sau în contul unei terțe părți.
Vehicul	un mijloc de transport echipat cu roți, care este propulsat sau tractat.
Oi tunse	Animale cărora li s-a îndepărtat lâna cu ajutorul unro foarfeci mecanici sau manuali.
Oi netunse / cu cojocul de lâna integral	Animale a căror cojoc de lâna nu a fost tăiat.

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 porcină (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 să îndeplinească 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 porcină, 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 ovinelor 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 Responsabilități

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, dezinfectiei**, 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 oilor 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 planificată 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 reformatate Rezervarea pentru descărcarea și **odihna animalelor în posturile de control** atunci când este cazul,
- 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.

2.2.1 Durata călătoriei

Durata călătoriei trebuie evaluată cu atenție și trebuie să includă opririle de odihnă și opririle programate la posturile de control. Luând în considerare durata călătoriei, ar trebui să se aleagă tipul corect de vehicul și echipamentul acestuia.

Bunele practici privind natura și durata călătoriei

26. Durata maximă permisă de călătorie este de 29 de ore pentru oile adulte și 19 de ore pentru mieii neînțărcați. Dacă este în interesul animalelor, durata călătoriei poate fi prelungită cu două ore, ținând seama, în special, de proximitatea destinației finale.
27. După această perioadă (maxim 29/19 ore), animalele trebuie să fie descărcate pentru o perioadă de odihnă de cel puțin 24 de ore într-un post de control înainte de a călători în continuare (a se vedea tabelul 2.1 de mai jos)

28. Organizatorul trebuie să **definească cu exactitate și realitate durata călătoriei**. Trebuie să pregătească o hartă a traseelor, cu opriri (în posturile de control pe călătorii lungi) și să prevadă întârzieri la vamă sau la frontiere.

Tabelul 2.1 Perioade de călătorie maxime permise pentru oi ([EC 1/2005](#)).

Categoria de animale	Durata călătoriei (ore) Etapă 1	Perioada de odihnă. Animalele rămân în vehicul	Durata călătoriei (ore) Etapă 2	Oprire la postul de odihnă autorizat (cod de autorizare)
Ovine adulte	14 ore	Perioada de repaus cel puțin 1 oră pentru adăpare și dacă este necesar hrană.	14 ore	Descărcarea pentru 24 de ore pentru hrănire, adăpare și odihnă.

Miei neînțărcați	9 ore	Perioada de repaus cel puțin 1 oră pentru adăpare și dacă este necesar hrană.	9 ore	Descărcarea pentru 24 de ore pentru hrănire, adăpare și odihnă.
---------------------	-------	--	-------	---

29. Organizatorul trebuie să **aleagă vehiculul** în funcție de durata călătoriei și de tipul și numărul de oi care urmează să fie transportate.
30. În cazul călătoriilor lungi, itinerariul trebuie să aibă punctele de control și opririle de odihnă identificate și înregistrate în planul de călătorie.
31. Toate documentele necesare trebuie să fie pregătite și aprobate **înainte de începerea călătoriei** (de exemplu, jurnalul de călătorie pentru călătorii mai lungi de 8 ore, ghidurile de sănătate, autorizația sanitară, declarația persoanei responsabile din fermă și certificatul de curățare și dezinfecție a vehicul).
32. **Comunicația clară și eficientă** este esențială între șofer / transportator și locația de încărcare și descărcare. Aceștia trebuie să-și schimbe în prealabil numerele de telefon, pentru a putea comunica prompt orice modificare a programului de transport programat înainte și în timpul călătoriei.
33. **Durata pauzelor de călătorie** ar trebui să fie suficient de mare 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 alimentare adecvată.
34. Trebuie să existe suficient timp în timpul opririlor pentru **tratarea individuală a animalelor**, dacă este necesar, după inspecție.
35. Planificați călătoria pentru a **evita întârzierile**, cum ar fi **traficul de ore de vârf, lucrările de drumuri, diversiuni, gheață și zăpadă sau inundații**.
36. Asigurați-vă că toate lucrările necesare (de exemplu numerele de animale, cerințele speciale și informațiile de contact de urgență) sunt completate și furnizate șoferului, astfel încât **vehiculul să poată pleca imediat** după încărcare.
37. Trebuie acordată atenție impactului **condițiilor termice** (căldura și frigul) și umidității pe TOATE călătoriile. Încercați să minimalizați riscul stresului termic.
38. **Evitați să călătoriți în cele mai fierbinți momente** ale zilei, planificați să călătoriți în perioadele mai răcoase

Practici mai bune privind natura și durata călătoriei

39. Planul de călătorie trebuie să garanteze că ovinele pot fi descărcate prompt la destinație în mai puțin de 30 de minute de la sosire.

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

40. 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.
41. 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**.
42. 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).
43. 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**.

44. 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.

45. 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.
46. 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.
47. **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.
48. 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

49. De asemenea, trebuie elaborat și pus în aplicare un plan de urgență pentru **transporturi scurte în termen de maximum 8 ore**.
50. 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.
51. Transportatorul ar trebui să **monitorizeze constant confortul și starea animalelor** în orice întârziere.
52. 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.
53. 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.
54. Procedurile de urgență sunt **periodic testate** și discutate cu personalul prin intermediul auditurilor interne și modificate după cum este necesar.
55. 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.
56. 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

Designul, întreținerea, pregătirea și funcționarea vehiculelor sunt factori cheie în asigurarea unor standarde ridicate de sănătate și bunăstare a animalelor în timpul transportului. Un risc major pentru bunăstarea animalelor este prezentat de mediul fizic experimentat pe vehicul, **în special în ceea ce privește mediul termic**. Prin urmare, este esențial să se asigure că regimurile de ventilație sunt eficiente în menținerea condițiilor

interne care nu numai că sunt conforme cu cerințele legale, ci sunt cât se poate de apropiate de cele termice optime pentru animalele transportate. Sistemele de ventilație adecvate sunt esențiale deoarece, în timpul călătoriilor de orice durată, condițiile meteorologice pot schimba impunerea diferitelor sarcini termice asupra animalelor transportate. Diferențele sezoniere în condițiile meteorologice vor constitui și un risc în ceea ce privește stresul termic.

În cazul călătoriilor lungi pe care animalele se pot deplasa în mai multe zonele climatice, riscul de stres termic crește. Ventilația mecanică trebuie să elimine căldura și umiditatea pentru a asigura un mediu în care orice risc de solicitare termică este minimizat. Proiectarea și funcționarea acestor sisteme ar trebui să se bazeze pe o înțelegere a cerințelor animalelor în plus față de specificațiile prevăzute de legislația în vigoare. Este esențial să se înțeleagă **principiile temperaturilor critice superioare și inferioare** și zonele neutre din punct de vedere termic pentru a asigura o specificare eficientă a cerințelor de ventilație și a strategiilor operaționale. Alți factori, inclusiv umiditatea și umezeala robei, pot influența, de asemenea, domeniul de temperatură acceptabil.

Sistemele de ventilație sunt **sisteme libere sau forțate**. Sistemele de ventilație libere sunt comune vehiculelor utilizate pentru călătorii scurte (mai puțin de 8 ore), în timp ce sistemele forțate sunt o cerință pentru vehiculele folosite la călătoriile de lungă durată. Conform Regulamentului, debitul minim de aer al ventilatoarelor nu trebuie să fie mai mic de 60 m³ / oră la 100 kg greutate vie. Eficacitatea sistemelor de ventilație forțată devine deosebit de importantă în ceea ce privește transporturile din **Europa de Nord spre regiunile mediteraneene** și climatul lor fierbinte. De exemplu, opririle frecvente din cauza traficului sau a controalelor de frontieră în zonele cu climă caldă pot duce la încălzirea interioarelor vehiculelor, ceea ce conduce la stres de căldură pentru animale. Ventilarea este, de asemenea, importantă în limitarea concentrațiilor de amoniac din fecale și urină și de dioxid de carbon din exhalările din interiorul vehiculului.

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.

Materialul adecvat pentru așternut trebuie să fie uscat, cu capacitatea ridicată de a absorbi lichidele. Cantitățile suficiente de așternut permit mai mult confort și facilitează odihna animalelor. Dacă nu există așternut adecvat (tip și / sau calitate și / sau cantitate) în combinație cu temperaturile extreme, bunăstarea animalelor ar putea fi afectată. Prezența materialului de așternut poate face ca și podeaua să nu alunece și acest factor este esențial pentru a preveni alunecarea și căderea.

Oamenii de știință recomandă faptul că, pe lângă parametrii necesari din punct de vedere legal, **monitorizarea parametrilor** cum ar fi umiditatea relativă, vibrațiile și greutatea totală încărcată ar putea oferi informații suplimentare 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. Controlul automat al ventilației mecanice prin temperatura monitorizată a unui sistem de control este fezabil din punct de vedere tehnic și noi dovezi sugerează că ar fi benefic în transportul animalelor.

2.3.1 Proiectarea și mentenanța vehiculului

Bunele practici privind proiectarea și mentenanța vehiculului

57. Materialele utilizate în construcția vehiculelor ar trebui să poată fi **curățate în mod eficient**. Ar trebui să existe un regim de curățare între fiecare călătorie.
58. Suprafețele interioare ale vehiculului trebuie să fie **netede pentru a reduce riscul de vătămare de presiune și de vânătăi**.
59. Porțile și instalațiile vehiculelor trebuie să fie **suficient de largi pentru a asigura mișcarea liberă** a oilor și a reduce la minimum rănilile.
60. Trebuie să fie posibilă **observarea animalelor în orice moment** din afara vehiculului, de ex. prin deschiderea clapetelor laterale sau a ușilor din spate, fără posibilitatea de scăpare a oilor
61. **Gazele de eșapament** ale vehiculului nu trebuie să intre în compartimentul pentru animale pentru a evita problemele respiratorii.
62. Vehiculul trebuie construit în așa fel încât oile să nu își poată **prinde membrele sau să se rănească**.
63. Suprafețele de podea trebuie proiectate astfel încât să **maximizeze aderența**, pentru a minimiza alunecarea și căderea. Proiectarea pentru a îmbunătăți aderența include șipci sau caneluri în suprafață. Dacă se vede că oile alunecă cad, motivul trebuie identificat și luate măsurile corespunzătoare.
64. Ar trebui să se acorde o atenție specială **vehiculelor pe mai multe niveluri**. Acestea ar trebui să fie proiectate, întreținute și gestionate în mod corespunzător, astfel încât animalele să fie protejate de elementele construite, iar animalele de pe planurile superioare să nu murdărească ovinele pe nivelurile inferioare.
65. **Despărțitoarele ar trebui să fie disponibile** atunci când se călătorește în zone deluroase sau cu trafic intens sau când se transportă un număr mic de oi, pentru a evita ca acestea să fie aruncate sau rănite. Partițiile ar trebui, de asemenea, utilizate pentru segregare atunci când este necesar.
66. La călătoriile lungi, vehiculul trebuie echipat cu minimum **patru sonde de temperatură pe punte**. Motivul este că temperatura din interiorul vehiculului variază în funcție de zona în care se află oile (cele mai ridicate temperaturi se întâlnesc probabil în partea din față a compartimentului pentru animale din partea de sus, cele mai scăzute temperaturi fiind probabil întâlnite la cel mai jos nivel în spate)
67. În timpul călătoriilor lungi, vehiculul este echipat cu un **sistem de navigație și un sistem global de poziționare** (GPS), ceea ce va permite autorității competente să urmărească vehiculele și să se asigure că planurile de călătorie sunt respectate.
68. Reparațiile mecanice esențiale (de exemplu schimbarea pneurilor) și întreținerea obișnuită trebuie efectuate cu promptitudine pentru a preveni întârzierile nejustificate.

Practici mai bune privind proiectarea și mentenanța vehiculului

69. Mieii și ovinele recent tunse (până la 10 zile după tundere) sunt susceptibili de frig datorat vântului și trebuie transportați în vehicule cu **fronturi închise sau prevăzute cu protecție în timpul vremii** nefavorabile, care ar putea provoca stres de căldură sau de frig. Oile tunse recent ar trebui transportate numai dacă au o creștere a lânii de cel puțin 7,0 mm (acest lucru se poate realiza fie prin re-creștere,

fie prin tundere la o lungime adecvată); și dacă oile nu au fost tunse mai puțin de 24 de ore înainte de începerea călătoriei

70. **Vehiculul trebuie verificat după fiecare călătorie.**
71. Dacă se produce un incident în timpul călătoriei, acesta **trebuie înregistrat** și toate problemele trebuie soluționate înainte de a începe următorul transport.
72. **Verificarea și întreținerea vehiculelor de rutină trebuie efectuate** cel puțin o dată pe an.

2.3.2 Alocarea spațiului

Bunele practici privind spațiul din vehicul

73. Vehiculele destinate animalelor trebuie să fie proiectate astfel încât **oile să se poată ridica în poziție verticală, fără a intra în contact cu structurile de deasupra capului** și să permită o ventilație optimă.
74. Oile netunse și mieii de peste 26 kg cu lână groasă ar trebui **să primească cu 25% mai mult spațiu decât oile tunse.**

Practici mai bune privind spațiul din vehicul

75. Pentru oi, **spațiul de deasupra celui mai înalt punct al animalului** trebuie să fie de cel puțin 15 cm pentru vehiculele cu ventilație forțată și 30 cm pentru vehiculele fără ventilație forțată.
76. Alocarea de spațiu pentru ovine ar trebui să fie diferențiate între oile netunse, mieii și oile tunse, așa cum sunt prezentate în tabelul 2.2

Tabelul 2.2 Alocarea de spațiu recomandată pentru ovine

	Oii netunse		Miei și oi tunse	
Greutatea vie (kg)	Călătorii scurte (m ²)	Călătorii lungi (m ²)	Călătorii scurte (m ²)	Călătorii lungi (m ²)
20	-	-	0,21	0,27
30	-	-	0,28	0,36
40	0,39	0,51	0,34	0,43
50	0,45	0,60	0,35	0,50
60	0,51	0,67	0,40	0,57
70	0,56	0,75	0,44	0,63
80	0,61	0,82	0,48	0,69

77. Suprafețele menționate în tabel ar trebui să crească dacă temperaturile sunt foarte ridicate sau călătoria este mai stresantă.

2.3.3 Așternutul din vehicul

Bunele practici privind așternutul

78. Materialele de așternut ar trebui să fie **confortabile, anti-alunecare și foarte absorbante** de apă și urină.
79. **Mieii sub 20 kg necesită o atenție deosebită.** Ei trebuie să primească așternut adecvat sau materiale echivalente care să garanteze un confort corespunzător numărului de animale transportate, duratei călătoriei și condițiilor meteorologice prognozate.

Practici mai bune privind așternutul

80. **Rumegușul de rășinoase** cu dimensiunea particulelor de 1 până la 2 mm poate fi folosit ca așternut. Cu toate acestea, evitați utilizarea rumegușului dacă animalele sunt transportate la abator, deoarece pot crește contaminarea carcasei. În contact cu urina și fecalele, se lipește de lâna animalelor, compromițând igiena operațiunilor de sacrificare. În acest caz, **paiele și cojile de orez** sunt opțiuni mai bune.
81. Pe **vreme rece, creșteți așternutul sau izolația și îndepărtați așternutul umed** după fiecare călătorie pentru a preveni înghețarea acestuia pe vehicul.
82. Pe **vreme caldă**, nu folosiți așternut de paie. Mai bine sunt **nisipul umed, talașul umed, rumegușul sau cojile de orez.**

2.3.4 Monitorizarea și evaluarea

Bunele practici privind monitorizarea și evaluarea

83. Vehiculele care efectuează deplasări lungi trebuie să fie **echipate astfel încât toate animalele transportate să poată fi accesate și inspectate.**

84. Vehiculul trebuie proiectat astfel încât în timpul călătoriei la fiecare oprire de inspecție șoferul să poată verifica:
 - o Starea de sănătate și bunăstarea oilor
 - o Orice vânătăi, răniri, cojoace de lâna umede sau schiopături
 - o Gâfâirea sau tremuratul animalelor
 - o Posibile deteriorări ale vehiculului
 - o

85. Trebuie să existe sisteme de urmărire care să monitorizeze și să înregistreze **timpul, poziția și parametrii, cum ar fi temperatura aerului.** Acestea vor îmbunătăți evaluarea de rutină a bunăstării în timpul transportului și vor reduce povara administrativă legată de jurnalul de călătorie.

Practicile mai bune privind monitorizarea și evaluarea

86. Monitorizarea parametrilor cum ar fi **umiditatea relativă, vibrațiile și greutatea totală încărcată** ar trebui să fie utilizată pentru a furniza informații suplimentare pentru evaluarea bunăstării în timpul transportului.

2.4. Pregătirea legată de animal

Câteva aspecte ale etapei de pregătire sunt legate de animalele care urmează să fie transportate. Acestea sunt destinate să facă față principalelor riscuri menționate la punctul 0.3 și au avut ca scop evitarea:

- o Timpului de încărcare prea lung, care ar putea fi deosebit de stresant în condițiile climatului cald în camionul staționar, în care ventilația poate fi critică.
- o Abilitatea slabă a ovinelor de a călători, care se poate înrăutăți în timpul transportului și devine dramatică și provoacă suferințe animalelor.

2.4.1 Pregătirea animalelor și a echipamentului

Punctele critice care pot influența bunăstarea animalelor înainte de a începe călătoria includ nivelul de **cunoaștere între animale**. Animalele obișnuite cu alte animale ar trebui să fie păstrate în aceeași boxă sau vehicul. Amestecarea animalelor care nu se cunosc din diferite grupuri sociale va crește stresul și poate duce la agresivitate și luptă.

O altă problemă importantă este **cantitatea de apă și de hrană** pe care animalele le primesc înainte de călătorie. Postul va reduce murdărirea animalelor în timpul transportului. Cu toate acestea, este important ca postul să nu fie prea lung, deoarece produce foamete la animale, diminuează nivelul de energie, poate provoca oboseală și deshidratare în timpul călătoriei și are efecte negative asupra calității cărnii (carne uscată, fermă și întunecată, DFD). Pentru deplasările lungi este necesar să se adape și să se hrănească animalele.

Bunele practici privind pregătirea animalelor

87. Organizați animalele în **grupuri sociale omogene** înainte de a începe încărcarea. Aceste grupuri ar trebui să fie animale de aceeași mărime și vârstă și, de preferință, grupul cu care oile au stat înaintea transportului. Acest lucru este important pentru a minimiza stresul oilor în timpul încărcării / descărcării și transportului.
88. Verificați și înregistrați **identificarea** (crotaliile, bolurile intra-ruminale etc.) tuturor animalelor care urmează să fie transportate.

Practici mai bune privind pregătirea animalelor

89. Nu este necesar **postul înainte de transportul scurt** (mai puțin de 2 ore). Perioadele de post în fermă nu trebuie să depășească 12 ore.
90. Oile doresc doar să mănânce **hrană cu care sunt obișnuite**. Prin urmare, fie utilizați hrana lor normală în timpul călătoriei, fie hrana pentru animale introdusă cu câteva zile înainte de plecare.
91. Oile trebuie hrănite cu **fân sau fibră înainte de transport** pentru a le susține pentru călătorie, mai ales dacă alăptează.

2.4.2 Aptitudinea animalelor pentru transport

Este necesar să se verifice gradul de adecvare pentru transport a fiecărei oi înainte de încărcare, ținând cont de specificațiile legislației. Animalele cu gestație avansată (> 90% gestație), imediat după naștere sau miei mai mici de o săptămână, nu trebuie transportate niciodată. În plus, animalele nu ar trebui să fie transportate dacă prezintă una dintre următoarele condiții.

- o Animale care suferă o durere severă atunci când se mișcă de ex. animale cu extremități rupte sau cu un bazin rupt.
- o Animale cu hemoragii severe.
- o Animale care sunt capabile să stea în picioare doar după ce au fost forțate (de exemplu animale foarte slabe, obosite sau epuizate).
- o Animale care sunt șchioape într-o asemenea măsură încât să-și poată pune puțin sau deloc greutatea pe unul din picioarele lor.
- o Animale care tocmai au fost ecorate și la care rănilor nu s-au vindecat încă.
- o Animale cu tulburări cardiovasculare sau respiratorii vizibile.
- o Animale cu lipsă de coordonare aparentă (de exemplu animale care întâmpină dificultăți în menținerea echilibrului).
- o Animale oarbe.

Animalele rănite sau inapte pentru a călători ar trebui să fie transportați numai în situații excepționale și sub o supraveghere atentă.

Bunele practici privind aptitudinea pentru transport

92. Oile trebuie evaluate pentru capacitatea lor de a efectua călătoria planificată, **înainte de încărcarea de către o persoană calificată.**
93. **Fermierul și transportatorul sunt responsabili** pentru a se asigura că animalul este apt pentru călătoria programată.
94. În cazurile în care deținătorul are îndoieli cu privire la condiția animalului, acesta trebuie să **contacteze un medic veterinar**, care va emite un certificat veterinar care să ateste starea de sănătate a animalului.
95. În cazul în care o oaie **nu este aptă pentru călătoria planificată**, ar trebui să se facă cât mai curând posibil aranjamente adecvate pentru îngrijirea, tratamentul sau uciderea umană a animalului.

Practicile mai bune privind aptitudinea pentru transport

96. Vârsta minimă la care miei pot fi transportați variază în funcție de durata călătoriei. Trebuie respectate recomandările din tabelul 2.3.

Tabelul 2.3 Vârsta minimă a mieilor pentru a putea fi transportați în funcție de durata călătoriei

Vârsta mieilor	Durata călătoriei
De la 10 la 15 zile	≤ 2h
De la 15 zile la 6 săptămâni	≤ 8h
Mai mult de 6 săptămâni Mai mult de 8 săptămâni (pentru unele animale întărcate mai târziu)	≥ 8h

97. Opțiunile de management eficient pentru oile considerate inapte pentru transportul prevăzut includ:
- o Odihna într-o zonă potrivită de cazare.
 - o Asiguraarea adăpostirii, furajelor și apei.
 - o Tratament veterinar dacă e necesar.
 - o Uciderea umană dacă e necesar.

3. Manipularea și încărcarea

3.1 Introducere

Încărcarea este una dintre cele mai stresante momente pentru oi. În timpul acestui proces, animalele sunt mutate boxele de colectare în vehicul și încărcate printr-o rampă sau lift. **Stresul cauzat animalelor este atât fizic, cât și psihic.** Animalul trebuie să facă un efort fizic suplimentar în timpul urcării sale în vehicul, iar stresul psihologic apare deoarece animalele părăsesc un mediu familiar, pentru a fi adăpostite într-un mediu complet diferit și nou. În plus, animalele sunt manipulate de personal necunoscut.

Pentru a reduce stresul în timpul încărcării, trebuie luate în considerare următoarele două puncte principale:

- o În primul rând, proiectarea facilităților din fermă și proiectarea rampelor din vehicule ar trebui să faciliteze mișcarea animalelor pentru a reduce stresul. Proiectarea incorectă a facilităților 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.
- o În al doilea rând, tratamentul brutal al animalelor trebuie evitat. Acest lucru necesită ca personalul implicat să aibă experiență în manipularea oilor, precum și cunoașterea comportamentului său normal. Oile sunt animale gregare și au un puternic instinct social, de aceea tind să meargă împreună. Oile suferă de stres grav atunci când sunt manipulate în grupuri mai mici de cinci indivizi și transportul unei singure oi este inadecvat. În acest sens, vocalizarea și scrîșnitul dinților pot fi observate la oile care suferă de izolare. Trebuie să fie acordat suficient timp pentru încărcare. Tratamentul dur este cauza principală a vânătăilor la oi.

Încărcarea începe când prima oaie care urmează a fi transportată iese din boxa de așteptare a unei ferme, un centru de colectare sau un post de control și se deplasează spre vehicul și se va termina când toate oile se află în vehicul (ultimul animal încărcat). Descărcarea și transportul (timpul) se termină când ultimul animal este descărcat din vehicul (destinația finală).

3.2 Facilitățile de încărcare

Bunele practici privind facilitățile de încărcare

98. Zonele de încărcare **trebuie pregătite înainte de transport.**
99. Balustradele pe rampă și alei trebuie să aibă o **înălțime adecvată**, astfel încât oile să nu poată sări peste ea, cu golurile suficient de înguste la partea inferioară pentru a preveni prinderea membrelor sau rănirea oilor sau alunecarea.
100. Rampa trebuie să aibă o **suprafață antiderapantă.**
101. Înclinațiile rampei nu trebuie să depășească un **unghi de 26 de grade**, ceea ce înseamnă că rampele ar trebui să aibă o înălțime maximă de **50 cm măsurată cu un metru înainte de sfârșitul rampei.**

102. Lățimea rampelor ar **trebui să permită animalelor să meargă împreună**. Oile sunt animale gregare și au un puternic instinct social, de aceea tind să meargă alături una de cealaltă.
103. Lățimea **docului de încărcare trebuie să fie cel puțin de lățimea vehiculului de transport**.
104. Un transportator trebuie să se asigure că rampa și vehiculul sunt **aliniat corespunzător** și că orice decalaj între rampă și vehicul este suficient de mic pentru a reduce la minimum probabilitatea de rănire a oilor în timpul încărcării.
105. În cazul în care panta este mai **abruptă decât 10 grade**, adică înălțimea de 17,6 cm pentru o lungime de 1 metru față de orizontală, **rampele trebuie să fie dotate cu șipci de picior** care să asigure că animalele urcă sau coboară fără riscuri sau dificultăți.
106. Platformele de ridicare și etajele superioare trebuie să aibă **bariere de siguranță** pentru a preveni căderea sau scăparea animalelor în timpul operațiunilor de încărcare și descărcare.
107. Dacă inspectarea vehiculului de face în timpul nopții sau în cazul în care lumina este insuficientă, **trebuie să existe o sursă portabilă de iluminare**.

Practici mai bune privind facilitățile de încărcare

108. **Înălțimea balustradelor pe rampe și alei ar trebui să fie de 1,2 m**, fără goluri care ar putea provoca rănirea oilor sau să le perturbe mișcarea spre locul în care sunt mânate.
109. **Extensiile solide de pardoseală** ar trebui utilizate pentru a acoperi eventualele spații dintre podeaua de încărcare și podeaua vehiculului prin care un animal sau o parte a unui animal ar putea aluneca.
110. **Un strat de paie** trebuie folosit pentru a acoperi podeaua rampei de încărcare pentru a mări aderența pe suprafață și a evita căderea sau alunecarea animalelor.
111. **Panta rampei** ar trebui să fie cât mai mică posibil (**adică mai mică de 10 °**) și se recomandă reducerea acestei înclinații în timpul descărcării, în special pentru miei. O cale de scădere a înclinării rampei este creșterea lungimii sale printr-o rampă mobilă care poate fi folosită ca o prelungire a rampei vehiculului.

3.3 Manipularea animalelor în timpul încărcării

Bunele practici la manipularea animalelor în timpul încărcării

112. Oile sunt animale sociale. Ele sunt mai puțin stresate când se află în compania altor oi. De aceea, **acestea ar trebui tratate în grupuri** într-un mod calm și silențios pentru a reduce la minimum stresul și leziunile.
113. Oile reacționează la pericol, deci acționați cu empatie față de ele și evitați să le panichezi. **Vor trebui evitate strigătele, zgomotul și mișcările bruște.**
114. Oile **fără loc de mișcare** nu ar trebui forțate, împinse cu bastonul, împinse sau manipulate excesiv.

115. Asigurați-vă că **rampa este lipsită de obiecte** sau de orice altceva de care oile se tem. În cazul în care este nevoie de eforturi excesive de manipulare, trebuie să se examineze proiectarea facilităților de încărcare.
116. Mutați animalele din zonele întunecate în zonele de lumină, deoarece animalele pot ezita când intră în zone mai întunecate.
117. O persoană care se ocupă de oi în procesul de transport trebuie să facă acest lucru **într-o manieră adecvată categoriei de ovine** pentru a minimiza durerea sau rănirea. Și anume:
 - o Oile nu trebuie ridicate de cap, de urechi, de coarne, de gât, de coadă, de picioare sau de lână.
 - o Ridicarea mecanică a oilor ar trebui să asigure oile să fie sprijinite sau fixate după cum este necesar.
 - o Oile nu trebuie aruncate sau lăsate să cadă.
 - o Oile nu trebuie lovite, împunse sau lovite cu piciorul.
 - o Verificați animalele de pe punțile superioare, înainte de a coborî acoperișul camionului.
 - o Verificați ambele părți ale camionului atunci când utilizați dispozitivul hidraulic pentru a evita blocarea membrilor animalelor.

Practici mai bune la manipularea animalelor

118. Tehnicile de manipulare ar trebui să folosească **instinctul de turmă al oilor**. Oile au un puternic instinct de urmărire și o "zonă de fugă" care trebuie înțeleasă și utilizată pentru o manipulare eficientă a oilor.
119. Pot fi folosite **stegulețe sau pungi de plastic** pentru a stimula animalele să se miște și pentru a facilita operațiile de încărcare. Aceasta este o metodă practică și utilă, în special pentru miei.
120. Ar trebui utilizate practici pentru deplasarea oilor care sunt pozitive pentru bunăstarea animalelor, condițiile de muncă și profit. Ele includ:
 - o **Utilizarea unei oi instruite** pentru a conduce restul animalelor în vehicul. Dacă nu este posibil, se poate folosi mielul unei mame care a fătat recent. În acest caz, mama urmează mielul, iar restul grupului urmărește mama.
 - o **Utilizarea unui stimulent pozitiv** în fața animalelor. Acest stimulent ar putea fi o găleată cu hrană pentru oi sau o sticlă de alăptare pentru miei. Este important ca animalele să fie familiarizate cu stimulul utilizat, dacă nu sunt obișnuiți cu aceasta, utilizarea lor va duce la stres pentru animale.
 - o **Utilizarea unei bariere opace ne-transparente mobile**, de un metru înălțime, în jurul zonei din care trebuie să fie mutate animalele, cu o singură deschidere pe partea laterală a camionului.
121. Încărcarea oilor trebuie făcută **dimineața devreme** când vremea este puțin probabil să fie caldă. Acest lucru va reduce riscul stresului la caldura al animalelor.

4. Călătoria

4.1 Introducere

Cu cât călătoria este mai lungă, cu atât este mai mare riscul ca bunăstarea să fie afectată negativ. Există patru aspecte principale ale transportului animalelor, care au un impact din ce în ce mai mare asupra bunăstării, pe măsură ce durata crește. Acestea se referă la starea fiziologică a animalului, hrănirea și adăparea, odihna și mediul termic. Dacă animalele sunt **bine pregătite să călătorească și călătoria a fost planificată bine**, este posibil ca acestea **să ajungă la destinație într-o bunăstare deplină** și să se poată recupera rapid după descărcare și un timp relativ scurt de odihnă.

4.2 Conducerea

Conducătorii auto joacă unul dintre cele mai importante roluri în transportul animalelor. De obicei, aceștia trebuie să-și asume singura responsabilitate pentru bunăstarea animalelor de pe șosea. Modul în care șoferii conduc vehicule, cât timp petrec pentru verificarea bunăstării animalelor și cât de bine sunt pregătiți să facă față situațiilor de urgență influențează în mare măsură rezultatul oricărui transport pe șosea.

În timp ce stau într-un vehicul în mișcare, toate animalele se luptă pentru a-și menține echilibrul și pentru a evita contactul cu alte animale. Dacă nu este asigurată conducerea fără probleme, este posibil ca acestea să nu reușească în acest efort. Mai mult decât atât, conducerea brutală are un impact negativ asupra bunăstării animalelor și vor crește, de asemenea, stresul și riscul rănirii animalelor. Principala deficiență de bunăstare legată de calitatea conducerii includ pierderea echilibrului. La oi, acesta este un factor de stres relevant pentru transport, **deoarece conducerea neregulată obligă oile să facă o ajustare posturală continuă** pentru a-și menține echilibrul și pentru a evita căderea.

Există o bună legătură între abilitățile de conducere, amplasarea stresului asupra animalelor și, de asemenea, rentabilitatea afacerii de transport. Obiceiurile obișnuite de conducere permit animalelor să se relaxeze mai mult în timpul unei călătorii decât o conducere greoaie, neregulată. Studiile științifice au arătat că nu numai că un stil greu de conducere crește stresul măsurabil asupra animalelor transportate, dar, de asemenea, scade semnificativ calitatea 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 întâlniți un șofer mai lent pe un drum fără oportunități de depășire, stați înapoi lui și luați un ritm constant, mai degrabă decât să vă aventurați într-o situație pe care nu o controlați.

Principiile menținerii rutiere a unui vehicul greu de marfă (vehicul greu de mărfuri) și capacitatea unui animal de a fi siguri pe picioare sunt aceleași. Cu toate acestea, șoferul are control complet asupra vehiculului, dar numai controlul parțial asupra animalului. Conducătorii auto compensează această lipsă parțială a controlului prin aplicarea cunoștințelor privind modul în care un animal se va comporta în anumite condiții. Animalele transportate au mai multă presiune asupra picioarelor decât încărcătura pe anvelopele vehiculelor și vor lucra din greu pentru a rămâne pe picioarele lor. Cu cât sunt necesare mai multe eforturi, cu atât mai mult va fi stresul.

Frânarea lină ajută la menținerea animalelor pe picioare cu un efort minim. Frânarea bruscă duce la mai mult stres, ceea ce poate duce la bunăstare precară și, la rândul său, duce la o calitate slabă a cărnii.

Bunele practici privind conducerea

122. Conducătorii auto trebuie să utilizeze tehnici de conducere lină, evitând mișcările bruște sau opriri bruște, pentru a minimiza mișcările excesive ale oilor și pentru a preveni rănilor, vânătăile, alunecările și căderea animalelor.
123. Conducătorii auto ar trebui să recunoască condițiile dificile în care lucrează. Există foarte puțini șoferi pe drum care necesită mai multe abilități decât cei care transportă efectivele de animale. Transportatorii de animale vii au un vehicul cu un centru de greutate ridicat și o încărcătură care este în viață și nu este legată.
124. **Evitați frânarea bruscă.**
125. Încercați să utilizați o **acclerație constantă**.
126. Verificați dacă frânele și **sistemele de frânare** sunt corect reglate.
127. Utilizați **frâna de motor** sau dispozitivul de întârziere dacă există.
128. Montați **frânarea anti-blocare** automată.
129. Cu toate că există un program de timp strâns pentru a fi păstrat, șoferii ar trebui să sune dacă întâmpină probleme pe șosea, în loc să facă presiuni asupra animalelor, a vehiculelor și asupra lor înșiși.
130. Șoferii care respectă următoarele proceduri vor ajuta la asigurarea sosirii animalelor în stare bună:
 - a) **Porniți încet** și evitați opririle bruște. Pornirea și oprirea bruscă, curbele luate prea repede etc., vor face ca animalele să cadă.
 - b) **Mențineți în mișcare vehiculele încărcate cu animale vii**, în special în timpul temperaturilor ridicate. Acest lucru va menține un flux constant de aer care va ajuta animalele să se răcorească și să împiedice acumularea de gaze provenind de la dejecțiile animale.
 - c) Planificați să faceți **opriri periodice în timpul transportului** pentru a verifica bunăstarea animalelor (Există vreun animal căzut? Pare un animal bolnav? Animalele sunt prea reci sau supraîncălzite?).
 - d) Efectuați **inspecții de securitate a vehiculelor** atunci când verificați animalele în timpul unei opriri. Asigurați-vă că despărțitoarele de încărcare sunt fixate și asigurate, că ușile remorcii sunt bine închise și că este suficient așternut.
 - e) Fiți pregătit să luați decizii sau să primiți instrucțiuni cu privire la modul de îngrijire a animalelor în funcție de **condițiile meteorologice în schimbare**.

Practici mai bune privind conducerea

Calitatea conducerii trebuie monitorizată și înregistrată utilizând accelerometrele instalate în vehicule.

131. Conducătorii auto ar trebui să încerce să minimizeze timpul în care orice remorcă care conține animale este **lăsată nesupravegheată**, în special în cazul în care există vreun risc perceput sau semnificativ pentru bunăstarea animalelor.
132. În cazul în care este posibil, conducătorii auto ar trebui să evite orele de **trafic rutier intens**.

133. Conducătorii auto trebuie să se asigure că în timpul **controalelor rutiere primesc prioritate față de alte vehicule**. Trebuie acordată prioritate în interesul bunăstării animalelor.
134. Șoferii ar trebui să **solicite prioritate în cazul întârzierilor** cauzate de accidente.
135. Ar trebui să se efectueze audituri de rutină a mijloacelor de transport și a practicilor transportatorilor, verificând dacă:
- Șoferul cunoaște **acțiunile de urgență** și le are la dispoziție în cabină.
 - Remorca este în stare bună** (laterale, podele, rampe și porți).
 - Șoferul **pleacă în 15 minute** de la încărcarea animalelor.
 - Șoferul cunoaște **cerințele exploatației** instalației pentru îmbarcare și așternut.
 - Există apă suficientă** pentru adăparea animalelor.
 - Conducătorul auto are **posibilitatea de a regla ventilația remorcii** în timpul călătoriei, dacă este necesar.
 - Comportamentul oilor este verificat** în timpul perioadelor de odihnă (de exemplu, comportamentul respirator, transpirația etc.).

4.3. Controlul microclimatului

Animalele transportate în călătorii lungi pot suferi expunere prelungită la căldură sau frig extrem sau pot suferi modificări climatice radicale care pot crește stresul de transport. **Microclimatul termic intern pe vehicule este un factor determinant al bunăstării animalelor** și poate reprezenta un pericol semnificativ în ceea ce privește riscul de căldură sau de stres la rece. Prin urmare, ar trebui acordată o atenție deosebită:

- o Debitului de aer în unitatea de transport
- o Viteza de deplasare
- o Numărul, locația și condițiile opririlor planificate
- o Alocarea de spațiu
- o Condiția oilor

În timpul **sezonului cald, ratele de ventilație ar trebui să fie ridicate** pentru a menține temperatura în zona termo-neutră a animalelor. Calitatea aerului nu trebuie să fie o problemă datorită ratelor ridicate ale fluxului de aer. În timpul **sezonului rece, ratele de ventilație vor fi mai mici** (pentru a menține o temperatură termo-neutră) și calitatea aerului este probabil să se deterioreze.

Pentru un anumit spațiu și un design al vehiculului, indicele de temperatură și umiditate (ITU) din interiorul vehiculului de transport crește, în general, când vehiculele staționează proporțional cu durata opririi. În timpul călătoriilor vara, perioadele de staționare și creșterea temperaturii climatice externe ($> 25^{\circ}\text{C}$) pot provoca stres termic. Soluționarea acestor probleme trebuie să implice **modificarea și îmbunătățirea regimului de ventilație, dezvoltarea unor sisteme active de control al mediului**.

În timpul călătoriei, șoferul trebuie să fie atent să observe ceva ce poate merge prost, să inspecteze animalele după cum este necesar și să ia măsuri dacă apare o problemă care afectează efectivele de animale. Pentru a realiza acest lucru, este preferabil **să facă opriri frecvente de inspecție** în timpul călătoriei, în special în cazul călătoriilor lungi. Adecvarea termică în camion poate fi evaluată prin observarea gâfâirii animalelor (ceea ce indică faptul că temperatura este prea mare). Acest lucru poate fi observat și în cazul

supraîncălzirii sau al ventilației necorespunzătoare a camionului. Îngheșuirea oilor indică faptul că animalele simt frig.

Bunele practice pentru controlul microclimatului

136. Temperatura în vehicul nu trebuie să scadă sub 5° C sau să crească peste 30° C, cu o toleranță de 5° C. **Prin urmare, temperatura trebuie să fie tot timpul între 0 și 35° C.**
137. Pe vreme caldă, evitați parcare în lumina directă a soarelui pentru perioade lungi de timp. Dacă este posibil, **parcați vehiculele ventilate pasiv în unghi drept față de direcția vântului**, cu deschideri suficiente pentru a optimiza mișcarea aerului prin remorcă.
138. **Ventilația suficientă trebuie să fie disponibilă în orice moment** în timp ce animalele se află pe un vehicul.
139. **Nu lăsați niciodată o remorcă / semiremorcă** cu animale aflate la bord undeva unde nu exista ventilație activă și un însoțitor în apropiere.
140. În condiții de temperatură ridicată, se recomandă **minimizarea numărului de opriri**. În caz contrar, atunci când este posibil, remorca ar trebui să fie parcată într-o zonă care asigură umbră și permite o briză să treacă prin părțile laterale ale remorcii și rampa de încărcare trebuie deschisă. Nu parcați lângă alte vehicule din cauza potențialului de reducere a fluxului de aer și a riscului crescut de transmitere a bolii.

Practici mai bune pentru controlul microclimatului

141. Temperatura **trebuie monitorizată împreună cu umiditatea**. Acest lucru permite unui sistem de urmărire să calculeze automat indicele de temperatură și umiditate (ITU). Acest sistem de monitorizare a temperaturii și umidității trebuie așezat în cabină pentru a facilita munca șoferului (figura 4.1).
142. Temperaturile minime și maxime din vehicul trebuie să țină cont de umiditatea relativă și de lâna oilor. **Valorile acceptabile minime și maxime sunt prezentate în tabelul 4.1.**



Figura 4.1 Un exemplu de echipament de monitorizare a microclimatului

Tabelul 4.1. Intervalele de temperatură recomandate pentru diferitele categorii de ovine ajustate la nivelurile de umiditate relativă (UR) din interiorul vehiculului (EFSA, 2004).

Tip	Temperatura recomandată cu ventilația mecanică		
	Minim (°C)	Maxim ajustat pentru umiditate (°C)	
		UR < 80%	UR > 80%
Ovine netunse	0	28	25
Ovine tunse	10	32	29

143. Conducătorii auto trebuie să se asigure că **ventilația este adecvată în orice moment** pentru a menține condițiile termice și calitatea aerului adecvate la bordul vehiculului / remorcii.
144. **Comportamentul animalelor și distribuția spațială** în interiorul remorcii trebuie monitorizate și orice comportament anormal asociat cu ventilația necorespunzătoare este corectat și înregistrat.
145. În cazul în care animalele prezintă **semne de supraexpunere la gaze nocive**, cum ar fi scurgeri oculare, scurgeri nazale și tuse, respirație, tulburări oculare / viziune se iau măsuri pentru a elimina animalele din situație sau pentru a îmbunătăți ventilația sau pentru a reduce în alt mod nivelurile de gaze nocive.

146. În timpul vremii reci, trebuie avut grijă să se evite stresul de frig și vântul rece, în special pentru oile și mieii recent tunși și pentru deplasările lungi. Acțiunile de remediere care ar trebui aplicate atunci când animalele prezintă semne de a fi prea reci includ:
- o Așteptați pentru temperaturi mai ridicate.
 - o Redu spațiul alocat dacă animalele au mai mult de minimum permis (de exemplu, animalele de reproducție).
 - o Furnizați hrana înainte de încărcare.
 - o Asigurați așternut suplimentar sau izolație.
 - o Crește protecția animalelor împotriva intemperiilor pe vehicule.
 - o Protejați animalele de răcirea vântului în timpul frigului prin ajustarea clapelor sau a ferestrelor și utilizarea foliilor protectoare, luând în considerare cerințele generale de ventilație.
 - o Restricționați circulația aerului prin camioane prin utilizarea unor prelate laterale pentru a bloca parțial circulația aerului prin remorci. Aveți grijă să mențineți o ventilație adecvată.
 - o Păstrați animalele cât mai uscate posibil. Transportul animalelor umede poate provoca moartea de la răcirea vântului. Chiar și lâna de oaie nu-i poate proteja de frigul vântului când este umedă.
 - o Protejați animalele de expunerea prelungită la ploaie și ploaie înghețată. Precipitațiile sub această formă poate fi fatală pentru animale.
 - o Vehiculele trebuie pre-încălzite prin utilizarea încălzitoarelor înainte de încărcare, în special pentru animalele tinere.
 - o Împiedică înghețarea adăpătorilor și / sau a liniilor de adăpare prin folosirea încălzitoarelor sau adăugarea de amestecuri (disponibile în comerț) cum ar fi glicerina și glucoza la alimentarea cu apă.

147. În condiții meteorologice toride, animalele trebuie inspectate la fiecare ocazie pentru semne de stres termic. Acțiunile de remediere care ar trebui aplicate atunci când animalele prezintă semne de a fi prea calde includ:
- o Întârzierea călătoriei până la temperaturi mai scăzute, de ex. noaptea.
 - o Încărcați și transportați oile în timpul orelor mai răcoroase ale zilei.
 - o Utilizarea vehiculelor cu climatizare.
 - o Creșteți spațiul alocat cu cel puțin 30% - o decizie care trebuie luată înainte de începerea reală a încărcării și luând în considerare riscul mai mare de pierdere a echilibrului.
 - o Asigurarea apei potabile animalelor cât mai des posibil.
 - o Asigurarea de apă sau de soluții electrolitice.
 - o Creșteți ventilația.
 - o Minimizați durata opririlor, atunci când este posibil.
 - o Opriti vehiculul la umbră și într-un loc cu suficienți curenți de aer.

4.4. Odihna, adăparea și furajarea

Oile adulte sănătoase, transportate în condiții bune, pot tolera deplasările lungi fără compromisuri nejustificate față de bunăstarea lor. Cu toate acestea, expunerea la stresul de căldură crește pierderea de apă în principal prin gâfâitul termic și acest lucru crește riscul de deshidratare semnificativă. **După o perioadă fără acces la hrană și apă în timpul transportului, ovinele trebuie să aibă acces la apă potabilă după hrănire și înainte de o călătorie ulterioară.** Acest lucru se datorează dificultății lor de a bea apă din surse necunoscute în medii noi. O oprire de odihnă de 24 de ore este suficientă pentru a asigura o adăpare și odihnă adecvate.

Bunele practici privind odihna, adăparea și furajarea

148. **La sfârșitul perioadei legale de călătorie maximă permisă** (29 de ore pentru ovine adulte și 19 de ore pentru mieii neîntărcați), animalele trebuie să aibă **o pauză de cel puțin 24 de ore înainte de a continua**. Acestea trebuie să fie descărcate și să aibă acces la hrană și apă înainte de reluarea călătoriei.
149. Înaintea sau în timpul călătoriilor lungi, animalelor neîntărcate ar trebui să li se ofere electroliti sau înlocuitori de lapte în timpul perioadei de odihnă.
150. Tetinele metalice sau jgheaburile nu trebuie considerate ca fiind adaptate pentru ca animalele neîntărcate să poată bea. **Numai vehiculele echipate cu găleți și tetine flexibile ar trebui considerate acceptabile** în acest scop.
151. Administrarea de alimente lichide mieilor în tranzit este considerată ca fiind nepractică. La călătoriile lungi (> 8 ore) se recomandă ca **mieii să fie duși la un post de control și să fie descărcați la sosire**. La postul de control mieii trebuie să fie alăptați (individual) cu lapte (sau electroliti) și apoi să se odihnească timp de 24 de ore, cu furnizarea corespunzătoare a laptelui / furajelor.

Practici mai bune privind odihna, adăparea și furajarea

152. Transportatorii ar trebui să **adape animalele manual în timpul temperaturilor ridicate** și în special în timpul întârzierilor. Aceasta este singura garanție că toate animalele primesc suficientă apă.

153. Oile ar trebui **monitorizate pentru a observa dacă beau** așa cum era de așteptat. Dacă nu beau, încercați să le încurajați să bea:
- o Asigurarea faptului că **toate** oile pot avea acces la instalațiile de apă și pot folosi adăpătorile (adică arată animalelor cum funcționează adăpătorile).
 - o **Verificarea calității apei** (de exemplu prin spălarea instalației, păstrarea jgheaburilor curate).
- Dacă după aceste acțiuni oile încă nu vor să bea, **goliți apa din rezervor** și înlocuiți-o cu apă proaspătă de băut.

4.5. Îngrijirea animalelor bolnave sau rănite

Animalele bolnave sau rănite în contextul transportului se încadrează în 3 categorii.

- a) Animale identificate ca fiind bolnave sau rănite **în punctul de plecare**.
- b) Animale care sunt identificate ca fiind bolnave sau rănite **în timpul unei călătorii**.
- c) Animale care sunt identificate ca bolnavi sau răniți **la punctul de destinație sau posturile de control**.

Animalele individuale pot cădea în unul sau mai multe grupuri. Cu toate acestea, în cazul în care animalele sunt identificate ca fiind bolnave sau rănite în timpul unei inspecții înainte de călătorie la originea lor, acestea ar trebui considerate necorespunzătoare transportului și nu ar trebui încărcate. (a se vedea și punctul [2.4.2 Aptitudinea pentru transport](#)). 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.

Numai animalele identificate ca bolnave sau rănite în timpul unei călătorii vor fi abordate aici. Aceste animale pot fi identificate în timpul pauzelor de călătorie de rutină sau opriri specifice de inspecție (de exemplu, opriri suplimentare pe vreme caldă) și se vor încadra probabil în una sau mai multe dintre următoarele categorii:

- o Animale care **au căzut sau au fost călcate** sau rănite, de ex. ca rezultat al agresiunii și au o leziune sau o fractură clară.
- o Animale care **prezintă o vătămare** cum ar fi o hernie, prolaps sau dislocare.
- o Animale care prezintă simptome de **stres de căldură sau frig și / sau deshidratare**.
- o Animale care par să fi dezvoltat **simptome ale unei boli sau infecții**.
- o Oi care **au avortat sau fătat în timpul călătoriei**.

Aceste animale trebuie evaluate și luate imediat decizii privind acțiunile de remediere sau tratamentele.

Animalele ar trebui transportate astfel încât fiecare animal să poată fi observat în timpul călătoriei pentru a se asigura siguranța și bunăstarea lor. Înregistrările video pot ajuta, de ex. rata de respirație (asociată stresului termic) poate fi observată direct, dar și din înregistrări video de bună calitate. În cazul în care animalele se află în vehicule cu mai multe niveluri care nu permit acces liber pentru observare, de exemplu în cazul în care acoperișul nivelului este prea mic, animalele nu pot fi inspectate în mod adecvat, iar rănilor sau bolile grave ar putea fi nedetectate.

Bunele practici privind îngrijirea animalelor bolnave sau rănite

154. O persoană care conduce un vehicul care conține animale va trebui **să verifice animalele din vehicul la intervale regulate pe parcursul unei călătorii lungi**. Intervalele dintre controalele regulate corespund intervalelor dintre perioadele de odihnă prevăzute de lege pentru șoferi.

155. Atunci când animale sunt verificate, șoferul trebuie să se uite la:

- o Starea de sănătate și bunăstarea oilor.
- o Orice vânătăie, rănire, cojoc umed sau șchiopătură.
- o Gâfâitul sau tremuratul animalelor.

156. **Condițiile de conducere necorespunzătoare** pot fi **detectate prin prezența vânătăilor**, a rănilor, a cojocului umed sau a șchiopăturilor. În timp ce vânătăile ar fi evidente doar post-mortem, leziunile, cojoacele umede și șchiopăturile devin vizibile în principal în timpul descărcării.
157. **Gruparea inadecvată a animalelor** sau cazarea necorespunzătoare în vehicul poate fi evaluată prin **examinarea leziunilor**. În plus, majoritatea animalelor se vor ridica de îndată ce vehiculul se va opri și o atenție deosebită ar trebui acordată celor care rămân culcate după ce motorul vehiculului este oprit (pot fi rănite sau bolnave).
158. **Adecvarea termică în vehicul** poate fi evaluată prin căutarea gâfâire (ceea ce indică faptul că temperatura este prea mare). Gâfâirea poate fi observată și în cazurile de supraîncălzire sau ventilație slabă în camion. **Tremuratul**, pe de altă parte, poate indica faptul că temperatura este prea mică.
159. De asemenea, ovinele ar trebui monitorizate pentru a **determina dacă consumă apă** conform așteptărilor și, dacă nu beau, trebuie luate măsuri pentru a încuraja consumul de apă.
160. Trebuie să fie **suficientă lumină** pentru a putea observa toate animalele în timpul inspecțiilor.
161. La identificarea unei **oi afectate sau rănite**, șoferul / însoțitorul trebuie să **furnizeze sau să solicite asistență** cât mai curând posibil.
162. Numai conducătorii auto sau însoțitorii care au certificatul de competență corespunzător și care au beneficiat de o pregătire specifică în domeniul îngrijirii de urgență a animalelor pot **îngriji animalele rănite** în timpul transportului.
163. Evidența trebuie păstrată și pusă la dispoziția autorității competente, pentru toate animalele bolnave, rănite sau moarte, inclusiv a celor eliminate în cursul unei călătorii. Atunci când animalele sunt transportate la sacrificare, abatorul, precum și proprietarul animalelor vor avea nevoie de o copie a înregistrării.
164. În cazul în care rănirea sau îmbolnăvirea este astfel încât **animalul nu poate finaliza călătoria**, de exemplu în cazul în care nu poate rezista fără ajutor, animalul ar trebui **să fie ucis sau descărcat de îndată ce este posibil**, într-un loc corespunzător.
165. **Oile slabe, bolnave sau rănite ar trebui să fie identificate** de persoana care le primește.

Practici mai bune privind îngrijirea animalelor bolnave sau rănite

166. Oile slabe, bolnave sau rănite care sunt capabile să meargă, nu au membre rupte și nu prezintă durere trebuie evaluate individual. Acestea **prezintă un risc mai mare de bunăstare precară** și ar trebui transportate numai dacă este necesar pentru o mai bună gestionare a animalului, sub supraveghere veterinară.

167. **Fiecare oaie trebuie să fie vizibilă**, astfel încât proiectarea vehiculelor, distribuția animalelor în vehicul și spațiu trebuie să permită acest lucru.
168. Conducătorii auto ar trebui **să inspecteze toate ovinele cât mai curând posibil** după orice drum sau condiții meteorologice neobișnuite sau dificile.
169. Verificarea animalelor ar trebui să implice **inspecția vizuală și conștientizarea indiciilor auditive și olfactive** în care animalele prezintă probleme. Indicatorii animalii privind efectele adverse potențiale asupra bunăstării oilor datorate transportului sunt prezentate în Tabelul 4.2.
170. Trebuie acordată o atenție specială **ovinelor slabe, bolnave sau rănite, care sunt încă apte pentru transport**. Aceasta poate include scurtarea călătoriei, transportând-le direct la o destinație alternativă, protejând-le de vremea excesivă, fără a le amesteca cu oile mai puternice și care nu se expediază în punctele de vânzare.
171. Transportatorii ar trebui să aibă **cunoștințe minime despre rănilor sau bolile comune** suferite de animale în timpul transportului și cum să acționeze în fiecare caz.
172. Transportatorul trebuie să **înregistreze rezultatele** inspecției ovinelor de-a lungul călătoriei.
173. În caz de vătămare, de îmbolnăvire sau de deces, poate fi relevantă informarea autorității competente a regiunii. Acest lucru este deosebit de important **dacă se suspectează orice boală infecțioasă majoră**. Planurile de călătorie includ adresele, adresele de e-mail și numerele de telefon ale autorităților competente din fiecare dintre regiunile prin care s-a trecut în timpul călătoriei.
174. Dacă se identifică o problemă cu oile în timpul tranzitului, chiar și atunci când problema este corectată, **ar trebui să se efectueze controale suplimentare**, dacă este necesar, pentru asigurarea bunăstării transportului. Conducătorii auto ar trebui să informeze în prealabil pentru asistență, dacă este necesar.

Tabelul 4.2 Indicatori animalii (observaționali și clinici) ale efectelor adverse potențiale ale transportului asupra oilor (EFSA, 2011)

Efectul advers	Indicatori clinici/observaționali	Efectul advers	Indicatori clinici/observaționali
Foame	Pierdere în greutate (la călătoriile lungi)	Boală	- Necoordonare - Postura - Șchiopătat - Scrâșnit/frecat din dinți - Incapacitate de a merge - Mers cu înclinarea capului - Scurgeri oculare și nazale - Respirație dificilă - Zgomote respiratorii - Tuse - Letargie - Apatie - Fecale anormale
Deshidratare	- Testul ciupitului pielii - Sete extremă	Durere	- Evidența durerii la palpare a zonei "rânite" - Rata cardiacă mărită - Scrâșnitul dinților - Gâfâit
Lipsa confortului la odihnă	- Animale obosite - Lipsa spațiului pentru așezarea tuturor animalelor în același timp - Comportamentul de așezare - Lipsa spațiului deasupra capului - Animale moarte datorită asfixiei	Probleme de locomoție	- Accidente de alunecare și cădere - Mers rigid - Viteză mică de mers - Pași mai mici - Șchiopături
Stres de căldură	- Gâfâit - Rata respirației (stres mic de căldură: 40-60 respirații/min, stres mediu de căldură: 60-80 respirații/min, stres ridicat de căldură: 80-200 respirații/min, stres sever de căldură: peste 200 respirații/min (Silanikove, 2000)) - Salivare - Poziționarea animalelor (indivizi izolați sau grup, înghesuit sau dispersat) - Temperatură corporală ridicată - Mortalitate - Sete extremă, dorință ridicată de a bea apă	Frică	- Creșterea ratei cardiace - Creșterea ratei respiratorii - Capul în alertă - Stă nemișcat - Comportament de scăpare - Întoarcere înapoi - Comportament de frig - Șovăială la mișcare - Mișcare spre înapoi - Urinare și defecare - Scrâșnit din dinți
Stres de frig	- Tremurat/dărdăit - Stau în contact fizic cu alte animale - Temperatură corporală scăzută	Stres de izolare	- Izolare - Vocalizări - Scrâșnit din dinți
Epuizare	- Letargie generală - Apatie - Lipsa reacției - Inabilitate/ezitare de a se ridica		
Rănire	Semne vizibile de rănire (semne de mușcătură, plăgi, vânătăi, zgârieturi)		

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.

Bunele practici în timpul urgențelor

175. **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.

176. În caz de accident, șoferul trebuie:

- a. **Apeleze 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. Recomandați operatorului:
 - o Localizarea accidentului,
 - o Faptul că aveți animale la bord,
 - o Starea animalelor libere,
 - o Orice pericol cunoscut.
- b. **Setați dispozitivele de avertizare de urgență** în 10 minute de la accident.
- c. **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.
- d. 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.
- e. Dacă capul tractor și / sau remorca sunt deteriorate și nu se pot deplasa, treceți la punctul g.
- f. 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 animalele din drum** și le adunați 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. 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.
- k. Animalele care s-au rănit în timpul transportului ar trebui să fie **omorâte uman pentru a preveni alte dureri sau suferințe**. Acest lucru este valabil în special în cazul în care este probabil să existe o întârziere inacceptabilă în tratarea sursei de durere, în care durerea este netratabilă sau în cazul în care transportul animalului ar agrava situația într-o măsură semnificativă. Un medic veterinar ar trebui sunat pentru a lua decizia și de a ucide animalele în mod omenos.

Practici mai bune privind urgențele

177. În caz de defecțiune mecanică a camionului sau în caz de accident, a se vedea capitolul [2.2.2 Planuri de urgență](#)
178. În cazul în care animalele se rănesc în timpul transportului, vezi [4.6 Îngrijirea animalelor bolnave sau rănite](#)
179. În timpul unor condiții climatice neașteptate de cald sau frig, trebuie întreprinse acțiuni adecvate, așa cum este descris în capitolul [4.3 Controlul microclimatului](#)

180. În caz de accident, transportatorul trebuie să efectueze următoarele acțiuni:
 - a. Numărul de urgență național de urgență este apelat în cazul în care accidentul are loc pe un drum public sau dacă asistența de urgență este necesară pentru un accident la fermă
 - b. Șoferul / operatorul indică:
 - Localizarea accidentului
 - Faptul că are animale la bord
 - Starea animalelor libere
 - Alte riscuri cunoscute
 - c. Dispozitivele de avertizare de urgență sunt pornite cât mai repede posibil (de preferat în 10 minute de la accident).
 - d. Se sună contactul desemnat al companiei. Dacă compania are o listă de verificare pentru accidente, se continuă cu trecerea prin listă. În caz contrar, dispecerul locului accidentului este informat dacă există vreo leziune, despre starea animalelor, poziția remorcii, numărul de vehicule implicate și dacă primii care au răspuns sunt încă la fața locului.
 - e. Alte persoane de contact desemnate sunt sunate conform protocolului companiei și li se dau aceleași informații. Aceste contacte ar putea include, dar nu se limitează la, companiile de asigurări pentru încărcătură și vehicul și destinația.
 - f. Dacă tractorul și / sau remorca sunt deteriorate și nu se pot deplasa: treceți la punctul următor. Dacă deteriorarea este minoră, remorca este în poziție verticală și nu există răni: se fac fotografii și se înregistrează numele și adresele altor persoane implicate și martorii.

- g. Orice oi libere sunt prinse de pe șosea și se adună într-o zonă cât mai departe de trafic.
- h. Localizați kitul de raportare a accidentelor și faceți fotografii cât mai curând posibil. Fotografiile ar trebui să includă fotografii ale condițiilor rutiere, daunele vehiculului, animalele, poziția remorcii, scena accidentului general, semnele de derapaj, curbe, intersecții și locul în care vehiculul a părăsit drumul.
- i. Pentru animale sunt oferite cât mai multă protecție și confort.
- j. Declarațiile se eliberează numai persoanelor reprezentante ale autorităților. Șoferul trebuie să-și amintească faptul că în acest moment el sau ea este cel mai vizibil reprezentant al companiei și al industriei și trebuie să se comporte ca atare.
- k. Când sosec primii respondenți, șoferul le detaliază accidentul, inclusiv orice leziuni umane, starea animalelor libere, toate pericolele cunoscute și planul de răspuns la situații de urgență al companiei. 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 în drum și timpul estimat de sosire. Transportatorii trebuie să respecte lanțul de comandă în orice moment.

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.

Descărcarea este o situație stresantă pentru animalele transportate datorită schimbărilor rapide ale mediului apropiat. Suprafețele de descărcare trebuie să fie securizate și să asigure o traiectorie largă, clară și dreaptă de la vehicul la boxa de primire.

La efectuarea descărcării, este de asemenea deosebit de important să se țină seama de starea mentală și de sănătate a animalului. Conducătorii auto și operatorii ar trebui să fie conștienți că unele animale s-au obosit după o lungă călătorie și ar trebui manipulate corespunzător pentru a evita orice stres suplimentar.

Competențele de manipulare necesare sunt similare cu cele pentru încărcare. Animalele trebuie verificate la sosire pentru a se asigura că acestea sunt bine, că nu au suferit de călătoria lor și că ar trebui să primească o atenție imediată. Dacă este necesar, trebuie să se obțină fără întârziere un ajutor veterinar.

5.2. Organizarea zonei de descărcare

Bunele practici privind organizarea zonei de descărcare

181. Rampa trebuie să aibă o **suprafață antiderapantă suficient de rezistentă**, cu panouri sau bare laterale suficient de mari pentru a preveni căderea sau scăparea animalelor în timpul descărcării.
182. Înclinațiile rampelor nu trebuie să depășească 26 de grade (ceea ce înseamnă că rampele ar trebui să aibă o înălțime maximă de **50 cm, măsurată cu un metru înainte de sfârșitul rampei**). Se recomandă reducerea înclinării în timpul descărcării, în special pentru miei. O modalitate de a reduce înclinația rampei este creșterea lungimii rampei.
183. Rampele cu mai mult de 10 grade trebuie să aibă niște **șipci de picioare pentru a împiedica alunecarea animalelor**.
184. Lățimea docului de descărcare trebuie să fie cel puțin cât lățimea vehiculului de transport.
185. Șoferul trebuie să se asigure că **rampa și vehiculul sunt aliniate corespunzător** cu zona de descărcare și că oile nu pot fi prinse sau rănite de decalajul dintre rampă și vehicul.
186. Platformele de ridicare și etajele superioare trebuie să aibă **bariere de siguranță** pentru a preveni căderea sau scăparea oilor în timpul operațiilor de încărcare și descărcare.

Practici mai bune privind organizarea zonei de descărcare

187. Având în vedere că animalele preferă să meargă ușor în sus, mai degrabă decât în jos, este recomandabil să se mențină **unghiurile mici în timpul descărcării**.
188. Unghiul optim de descărcare pentru toate animalele este "zero", deci trebuie adoptate diverse metode de menținere a unghiului cât mai mic posibil (înălțimea minimă a docului, în funcție de tipul de camion, de ridicare etc.).
189. **Extensiile solide de curte ar trebui utilizate pentru a acoperi eventualele decalaje** dintre podeaua rampei de descărcare și podeaua vehiculului prin care un animal sau o parte a unui animal ar putea aluneca.
190. Rampa de descărcare trebuie **acoperită cu paie** pentru a ascunde orice modificare a suprafeței.
191. **Asigurați-vă că animalele pot vedea unde se îndreaptă** și evitați să le mișcați în jurul unghiurilor ascuțite, în special în apropierea ușii vehiculului de unde sunt descărcate.
192. **Înălțimea balustradelor** pe rampe și alei ar **trebui să fie de 1,2 m**, fără goluri care ar putea cauza rănirea oilor sau să le perturbe mișcarea spre locul unde sunt mânate.
193. Rampele trebuie să fie suficient de largi pentru a asigura o mișcare nerestricționată și ar trebui să aibă o pantă adecvată pentru categoria de oi.
194. **Zonele de descărcare trebuie să fie echipate cu o rampă mobilă** pentru a mări lungimea rampei și, astfel, pentru a facilita operațiile de descărcare.
195. Zonele de descărcare trebuie să fie prevăzute cu **colțuri rotunjite / netede** pentru a preveni rănirea animalelor.

5.3 Manipularea animalelor în timpul descărcării

Bunele practici privind manipularea în timpul descărcării

196. Trebuie să se acorde **suficient timp** animalelor în timpul descărcării, astfel încât să se poată adapta la noua situație (lumină, mirosuri etc.). Încercarea de a grăbi oile în timpul descărcării poate fi o cauză a rănilor și a bunăstării proaste.
197. Oile ar trebui să fie descărcate în **același grup social** ca și în cazul în care au fost încărcate pe vehicul și în funcție de mărimea boxei în care intră.
198. Dacă un animal se află pe **camion**:
 - o Dacă animalul nu este bolnav / rănit sau blocat, verificați orice cauză de perturbare, **stimulați cu grijă și conduceți animalul** cu un baston de preferință din exteriorul camionului.
 - o În cazul în care animalul este bolnav / rănit sau încă nu se poate deplasa (în general, criterii similare celor pentru animalele nepotrivite transportului), **informați medicul veterinar oficial** sau ofițerul pentru bunăstarea animalelor (în abator) și urmați instrucțiunile acestuia.
 - o Dacă animalul este prins și trebuie eliberat, **luați în considerare siguranța** (atât pentru animale cât și pentru operator) pentru a rezolva problema înainte de a intra în vehicul.
199. Faceți o **prioritate descărcarea camioanelor cu ventilație slabă** sau alte complicații.

200. Opriți camionul într-o zonă **protejată de condițiile meteorologice nefavorabile** (acest lucru trebuie luat în considerare la amplasarea zonei de descărcare).
201. Luați măsurile adecvate pentru a limita întârzierea la **mai puțin de o oră** înainte ca animalele să poată fi adăpostite sau sacrificate.
202. În cazul în care animalele trebuie să rămână într-un post de control după ce camionul a plecat, de exemplu pentru că sunt răniți sau nu pot fi transportați în alt mod, **trebuie să beneficieze de îngrijire și tratament**.
203. În cazul în care un animal trebuie protejat împotriva vătămării din partea altor animale, animalele respective trebuie izolate într-o **boxă de izolare**.

5.4 Îngrijirea animalelor după descărcare

Descărcarea oilor poate cauza stres și disconfort grave. Este important să se acorde îngrijiri adecvate animalelor, în special atunci când au suferit un prejudiciu în timpul transportului.

Bunele practici privind îngrijirea după descărcare

204. Șoferul unui vehicul trebuie să se asigure că zona în care a descărcat oaia este în **siguranță și că nu va scăpa după ce a plecat** (acest lucru este important mai ales dacă nu există cineva care să primească animalele la destinație) .
205. Șoferul trebuie să se asigure că **toate documentele relevante** sunt lăsate cu animalele la locul de sosire.
206. Condițiile de bunăstare a fiecărui lot de animale **se evaluează în mod sistematic de către responsabilul cu bunăstarea animalelor** sau de către o persoană care raportează direct ofițerului pentru bunăstarea animalelor la sosire, pentru a identifica prioritățile, în special prin determinarea animalelor care au nevoi speciale de bunăstare și măsurile corespunzătoare care trebuie luate.
207. Animalele trebuie să **aibă acces la hrană și apă**, cu excepția cazului în care sunt descărcate într-un abator pentru a fi sacrificate într-un interval scurt de timp.
208. Animalele obosite, rănite sau bolnave ar trebui să fie ținute sub **contactul vizual și auditiv al grupului lor social** sau cu un animal însoțitor, deoarece izolarea oilor individuale de conspecificii lor este stresantă.
209. În cazul în care este necesar să se **ucidă de urgență oile**, aceasta se face rapid, în condiții de siguranță și uman.
210. Animalele care urmează a fi sacrificate ca urmare a rănilor sau a bolilor, detectate în momentul descărcării, trebuie să fie efectuate de **personal calificat și metode de ucidere prevăzute în [Regulamentul 1099/2009](#)**.
211. Personalul implicat în operațiunile de ucidere și operațiunile conexe și ofițerul pentru protecția animalelor trebuie să aibă un certificat de competență.
212. Dacă nu este sigur că o oaie este moartă, trebuie utilizată imediat o metodă aprobată pentru a **asigura moartea într-o manieră rapidă și umană**. Dacă este necesar, ar trebui folosită sângerare sau altă tehnică pentru a asigura moartea la oile inconștiente.
213. În cazul în care există îngrijorări cu privire la evaluarea aptitudinii pentru o călătorie ulterioară, **ar trebui să se solicite sfaturi veterinare**.

Practici mai bune privind îngrijirea după descărcare

214. După călătorie, șoferul **trebuie să furnizeze feedback-ul privind bunăstarea ovinelor** expeditorului oilor.

- 215. Un "responsabil de bunăstarea animalelor" ar trebui să verifice bunăstarea animalelor în timpul descărcării și **să păstreze înregistrările verificărilor**.
- 216. Uciderea umană ar trebui făcută cu **numărul minim de persoane prezente** pentru a evita distragerile.
- 217. Oile trebuie **manevrate cu grijă și trebuie să fie imobilizate în mod coresponsuzător**, astfel încât să nu fie stresate sau alarmate în mod inutil. În cazul în care oile sunt în măsură să meargă, ar trebui să fie manipulate pe un culoar sau cu ajutorul răcolului.

5.5 Curățarea și dezinfecția

Măsurile de bio-securitate sunt necesare pentru a preveni răspândirea bolilor. Un vehicul curat este, de asemenea, necesar deoarece stresul în timpul transportului poate afecta sistemul imunitar al animalelor și le face mai sensibile la boli.

Bunele practici pentru curățarea și dezinfecția camioanelor

- 218. Camioanele trebuie **curățate imediat după descărcare** și înainte de a intra în spațiul de parcare peste noapte.
- 219. Înainte de curățare și dezinfectare, **așternutul murdar trebuie scos** și transportat în instalația de tratare a gunoiului de grajd sau în zona de depozitare a gunoiului de grajd. Compartimentul camionului trebuie curățat, de preferință, cu apă caldă de înaltă presiune (> 70 bari)
- 220. În timpul curățării, operatorul trebuie să poarte **îmbrăcăminte de protecție impermeabilă**
- 221. Pereții și despărțitoarele compartimentelor care sunt curate, dar încă ude, trebuie dezinfectate folosind **produse dezinfectante autorizate**
- 222. Zona de curățare și dezinfectare trebuie să aibă **suficientă apă caldă și rece** disponibilă pentru a curăța numărul maxim de camioane care pot rămâne în fiecare zi
- 223. Zonele de curățare și dezinfecție trebuie să nu conțină obstacole în jurul camionului într-un perimetru de 2 metri. Iluminarea trebuie să fie disponibilă în timpul nopții
- 224. **La nivelul obiectelor ce urmează a fi curățate ar trebui prevăzute 400 de lucși**
- 225. Toate echipamentele și produsele de spălat trebuie să fie depozitate în siguranță și protejate împotriva intemperiei
- 226. **Punțile superioare trebuie curățate mai întâi**
- 227. Conducătorul auto trebuie să țină o evidență a fiecărei curățări / dezinfecții, indicând denumirea comercială a produsului dezinfectant utilizat și dozele.

Practici mai bune pentru curățarea și dezinfecția camioanelor

- 228. Șoferul ar trebui să aibă acces la o **listă a zonelor armonizate de spălare și dezinfecție** din Europa, inclusiv condițiile lor de utilizare, orele de funcționare, disponibilitatea apei proaspete și a gunoiului proaspăt.
- 229. Zonele de spălare a camioanelor ar trebui să aibă o lungime de 25 m pentru a se adapta la camioane, cu o pantă de 5 până la 7% pentru a evacua apa reziduală în sistemul de colectare relevant
- 230. Trebuie să existe o listă de verificare a camionului cu punctele principale necesare pentru o curățare adecvată, inclusiv materialul de așternut utilizat, calitatea apei,

- programul aprobat de curățare și dezinfecție, metoda de inspecție, măsurile corective, detergentul și agenții dezinfectanți aprobați și folosiți.
231. Trebuie să existe o procedură standard de operare pentru curățare și dezinfecție la locurile de descărcare și aceasta trebuie aplicată.
232. Trebuie acordată o atenție deosebită **dezinfecției anvelopelor și a părților de jos ale camionului**, în special înainte de a se deplasa înapoi în zone / țări cu statut redus de boală
233. Trebuie să existe o platformă sau un elevator extern, astfel încât părțile superioare ale camionului + acoperișul să poată fi curățate din exterior.
234. Ar trebui să existe **protecții laterale în spațiile de dezinfecție deschise**, astfel încât nici o poluare din camion să nu contamineze împrejurimile îndepărtate.

6. Staționarea la posturile de control, piețe și centre de colectare

6.1. Introducere

Timpul maxim permis de călătorie este de 29 de ore pentru oi și de 19 de ore pentru mieii neîntărcați, cu o toleranță în toate cazurile de 2 ore suplimentare pentru a ajunge la destinația finală. Aceste două ore suplimentare sunt excepționale (de exemplu, în cazul unor blocaje de trafic) și nu trebuie incluse în planificare. La sfârșitul perioadei legale de călătorie maximă permisă, animalele trebuie să ajungă la destinația finală și trebuie să fie descărcate pentru sacrificare (în cazul animalelor destinate sacrificării) sau pentru o perioadă de odihnă de 24 de ore, care trebuie să aibă loc în timpul călătoriilor aprobat de Postul de Control înainte de a merge 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 (tabelul 6.1).

Tabelul 6.1 Durata maximă permisă de călătorie pentru oi și miei neîntărcați (Regulation EC 1/2005).

	Durata maximă a primei perioade, inclusiv încărcarea	Durata minimă a perioadei de odihnă	Durata maximă a celei de-a doua perioade, inclusiv descărcarea
Ovine adulte	14 ore	1 oră cu acces la apă	14 ore
Miei neîntărcați	9 ore	1 oră cu acces la apă	9 ore

Posturile de control sunt facilități care pot fi frecventate și inspectate de un medic veterinar oficial și care au fost aprobate de autoritățile competente pe baza cerințelor UE specifice (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, în care animalele din exploatații diferite 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 **Răspândirea transfrontalieră a bolilor infecțioase.** Riscurile se datorează amestecării în același loc a animalelor de origine diferită, nu numai datorită prezenței simultane a animalelor în postul de control, ci și datorită unor proceduri de curățare și dezinfecție proaste între loturile succesive. Regulamentul european stabilește reguli și proceduri care se aplică unei liste de boli. Cu toate acestea, proprietarul și personalul de control, transportatorii și medicul veterinar oficial responsabil ar trebui, de asemenea, să fie conștienți de posibilitatea ca bolile neincluse în Regulament să se răspândească și, prin urmare, să fie bine informați și instruiți, astfel încât să poată detecta bolile neincluse, precum și simptome sau modificări ale comportamentului animalelor care ar putea indica probleme de sănătate.
- 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).

Bunele practici privind posturile de control și centrele de colectare

235. 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.
236. 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).
237. 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

Bunele practici privind cazarea

238. **Izolarea clădirilor** este necesară în cazul în care adăpostul trebuie încălzit și dezghețat (în special în adăposturile cu pardoseală complet din grătare).
239. Sunt recomandate materiale izolante, cum ar fi **cărămizi**, deoarece **animalele foarte tinere sunt foarte sensibile la frig**.
240. Pentru a menține temperatura internă peste nivelul minim indicat, poate fi aplicată o **încălzire suplimentară** dacă este necesar, în special pentru animalele tinere. Dacă

temperatura este mai mare decât maximul indicat, trebuie luate măsuri suplimentare pentru **răcirea animalelor**, cum ar fi suprafață mai mare de pardoseală alocată, ventilatoare suplimentare pentru ventilație.

241. Instalațiile de cazare din interior trebuie să aibă **ventilație mecanică sau naturală** adecvată pentru a asigura aer curat și pentru a menține cât mai mult posibil temperatura efectivă a mediului în zona de confort a animalelor (a se vedea și tabelul 6.2 pentru o mai bună practică). Aerul trebuie să poată circula liber deasupra capetelor animalelor.
242. Un grup de oi va produce în mod spontan o cantitate mare de căldură, astfel încât temperatura adăpostului lor trebuie **monitorizată la intervale regulate**.
243. Numărul exact al oilor pe care fiecare boxă poate să le găzduiască trebuie specificat în mod clar.
244. Boxele folosite în adăposturi trebuie construite astfel încât oile din **aceleași grupuri sociale** înainte de încărcare să poată fi ținute împreună.
245. Adăpostul trebuie să fie dotat cu **bariere mobile** pentru a permite menținerea grupurilor separate de animale în funcție de proveniență și pe specii de animale. Aceste bariere trebuie construite astfel încât să nu poată afecta sau leza animalele.
246. Toate materialele din boxă trebuie să fie **netoxice, curățabile și care pot fi dezinfectate**.
247. Materialul din care este construită pardoseala trebuie să fie **anti-alunecos, ușor de curățat, suficient de drenat** și adecvat pentru speciile de animale.
248. Trebuie asigurat așternut de paie în boxe.
 - o **Oi: 0,5 kg / cap**
 - o **Miei: între 0,20 și 0,25 kg / cap.**
249. **Iluminarea artificială adecvată sau naturală difuză** ar trebui să fie asigurată de-a lungul întregii zone de descărcare / încărcare până în zona de odihnă.
250. Iluminatul ar trebui să fie de **aproximativ 40 de lucși în boxele obișnuite** (este posibilă citirea unui ziar), dar trebuie să fie mai puternică în **boxele de creșă (250 de lucși)**, sala de muls și **zona de descărcare (100 până la 150 de lucși)**.
251. Trebuie să se acorde atenție pentru a **evita orice contrast luminos**, reflexia luminii pe echipamentul metalic sau o luminozitate ridicată, deoarece aceasta face ca animalele să se oprească și, uneori, să se întoarcă.
252. Cel puțin un **stingător de incendiu** (solid, lichid, gaz) trebuie să fie disponibil în fiecare clădire, în funcție de cantitatea și tipul de materiale combustibile prezente.

Practici mai bune privind cazarea

253. Temperatura din adăpost trebuie **menținută în limitele zonei termo-neutre**, vezi tabelul 6.2.

Tabelul 6.2 Practici mai bune pentru limitele de temperatură în adăposturile de animale, care minimizează problemele de sănătate ale animalelor.

Categoriile de animale	Temperatură minimă	Temperatura maximă
Oi	6°C	26°C
Miei	14°C	21°C

254. **Alocarea de spațiu** în fiecare boxă trebuie să fie conformă cu specia de animal cazată. Valorile recomandate sunt redată în tabelul 6.3.

Tabelul 6.3 Practici mai bune pentru minimul de spațiu alocat în zona de odihnă.

	Categoria de animale	(m ² /cap)
Ovine	Oi	1
	Miei	0,5

6.3 Hrănirea și adăparea

Bunele practici privind hrănirea și adăparea

255. **Furajele trebuie să fie de bună calitate, gustoase și adecvate** speciei și vârstei animalelor.
256. Echipamentele de hrănire trebuie să fie construite și instalate astfel încât **contaminarea furajelor și concurența** între animale **să fie reduse la minimum**.
257. Echipamentele de hrănire **nu trebuie să fie un obstacol sau o cauză de rănire** a animalelor și trebuie curățate și, dacă este necesar, dezinfectate.
258. Furajele trebuie depozitate într-o facilitate **curată, uscată și etichetată (identificabilă vizual)**.
259. Instalațiile de depozitare a furajelor sunt utilizate **numai pentru hrana animalelor**, cu excepția cazului în care furajele sunt depozitate în recipiente / materiale de ambalaj închise
260. Nu există **substanțe chimice** (de exemplu, pesticide, biocide, produse farmaceutice veterinare) în instalațiile de depozitare a furajelor pentru animale.
261. Animalele trebuie să aibă acces liber la **apă potabilă proaspătă**, livrată ad libitum.
262. Dispozitivul de băut trebuie să fie **proiectat și poziționat într-o manieră adecvată** speciei, vârstei și mărimii animalelor.
263. Pentru a evita înghețarea, **conductele de apă trebuie să fie izolate** și verificate în timpul frigului, pentru a se asigura că apa este disponibilă. Acest control ar trebui să se efectueze și înainte de sosirea ovinelor și în mod regulat în timpul vizitei lor în condiții foarte reci.
264. Adăpătorile trebuie să fie **golite și curățate în mod regulat**, în special în condiții meteorologice calde.
265. **Adăpătorile nu ar trebui să creeze obstacole** pentru animale, lucrători, mașini și sisteme mecanice.
266. Adăpătorile nu trebuie amplasate în **apropierea zonelor de hrănire sau de odihnă**, pentru a preveni udarea alimentelor și a așternutului prin scurgerile de apă.
267. **Reîncărcarea vehiculului cu apă și furaje** la postul de control trebuie făcută înainte de a continua călătoria.
268. Condiția și starea animalelor trebuie să fie **inspectate de către un membru al personalului** din exploatare la sosirea lor și cel puțin o dată la fiecare 12 ore în timpul șederii lor.
269. Oile trebuie **evaluate** de o persoană calificată, independentă, înainte de a continua călătoria.
270. În cazul în care există dubii cu privire la aptitudinea de fi transportate una sau mai multe ovine, **trebuie să se solicite asistență veterinară** pentru a lua o decizie înainte de a continua călătoria.
271. În cazul în care o oaie este apreciată ca fiind **necorespunzătoare pentru călătoria ulterioară prevăzută**, ar trebui luate măsuri adecvate pentru îngrijirea, tratamentul sau uciderea umană a animalului.

Practici mai bune privind hrănirea și adăparea

272. **Numai înlocuitorii de lapte special formulați pentru miei** trebuie utilizați în locurile în care animalele se odihnesc temporar
273. Volumele necesare de înlocuitori de lapte **cresc cu vârsta și mărimea mieilor**, vezi tabelul 6.4.

Tabelul 6.4 Programe de alăptare recomandate pentru miei, folosind înlocuitori de lapte* (FAO, 2011).

Vârsta (zile)	Greutatea la naștere	Volum (ml) pe tain	Tainuri/zi
5-14	2,0 to 2,5 kg	250	2 sau 3 tainuri egale
	2,6 to 4,0 kg	400	2 sau 3 tainuri egale
15-28	2,0 to 2,5 kg	350	2 sau 3 tainuri egale
	2,6 to 4,0 kg	600	2 sau 3 tainuri egale
29-42	2,0 to 2,5 kg	250	2 sau 3 tainuri egale
	2,6 to 4,0 kg	400	2 tainuri egale
43-56	2,0 to 2,5 kg	150	2 sau 3 tainuri egale
	2,6 to 4,0 kg	200	2 tainuri egale

*Amestecați 1 parte de înlocuitor de lapte praf cu 4 părți de apă caldă (39°C) pentru miei imediat înainte de administrare.

274. Se recomandă **retragerea treptată a înlocuitorului de lapte** de la ziua 43 până la oprirea completă până în ziua 56.
275. Oferiți **furaj starter începând cu a 5-a zi de viață până la 5 luni** sau continuați atât timp cât este necesar.
276. **Fân de bună calitate** trebuie administrat **începând cu ziua 10**. Cantitatea minimă de fân disponibilă trebuie să fie cea necesară pentru întreținerea organismului, așa cum se arată în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5 Cantitatea de fân necesară pentru întreținere.

Categoria de animale	Kg/tain	Tainuri/zi
Oi	3	1
Miei	1 la 2	1

277. În cazul în care animalele sunt **hrănite ad libitum**, cel puțin **un loc de hrănire pentru 10 animale** trebuie să fie disponibil în cazul întreținerii în grupuri.
278. Dacă animalele **nu sunt hrănite ad libitum**, toate animalele din boxă **trebuie să poată mânca în același timp**. Spațiul minim de hrănire pe cap este redat în tabelul 6.6.

Tabelul 6.6 Spațiul de furajare recomandat pe cap de animal pentru a minimiza competiția între animale.

Categorია de animale	Spațiul la iesle/hrănit (m/cap)	
	Liniar	Circular
Oi	0,40	0,40
Miei	0,30	0,30

279. **Înălțimea adăpătorii** trebuie să fie adecvată mărimei fiecărei categorii de animale care sunt permise a fi cazate în postul de control, vezi tabelul 6.7.

Tabelul 6.7 Înălțimea recomandată a adăpătorilor, de la pardoseală

Categoria de animale	Înălțimea adăpătorii (m)
Oi	0,50
Miei < 30 kg	0,30
Miei > 30 Kg	0.40

280. Însoțitorul **verifică bunăstarea animalelor la fiecare 12 ore** în timpul șederii lor la punctul de așteptare și păstrează înregistrările controalelor lor. El stabilește care animale au nevoi speciale de bunăstare și ia măsurile necesare.
281. Oile care se odihnesc într-o călătorie nu vor bea frecvent, decât dacă au fost hrănite, astfel încât hrănirea oilor în timpul unei perioade de odihnă poate fi **esențială pentru a stimula consumul de apă**.
282. Trebuie să se ia în considerare **cerințele speciale pentru animalele neîntărcate** atunci când se hrănesc mieii la sosire. Alimentația lichidă a mieilor neîntărcați necesită observarea și, adesea, manipularea fiecărui animal individual. De asemenea, este necesară o atenție deosebită pentru prezentarea igienică a furajului, care trebuie adaptată la temperatura și concentrația corectă a soluției, pentru a evita problemele digestive.
283. Atunci când oile sunt adunate într-un punct de reținere înainte de încărcare, **acestea trebuie să rămână fără hrană și apă timp de maximum 18 ore**. Pentru oile cu miel sau gestante, aceasta este de maxim 14 ore.
284. **Toate animalele trebuie să primească furaje și apă** imediat după sosirea la destinație, dar acest lucru este esențial pentru oile cu gestație mai mare de trei luni (al treilea trimestru).

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 riscul sanitar și pericolele. Proprietarul locației (dar și transportatorul) trebuie să asigure **respectarea criteriilor de securitate biologică 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 practici privind biosecuritatea la posturile de control

285. 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 gunoiiului 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.
286. 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 dejecții (vezi Figurile 6.1 și 6.2).
287. 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.

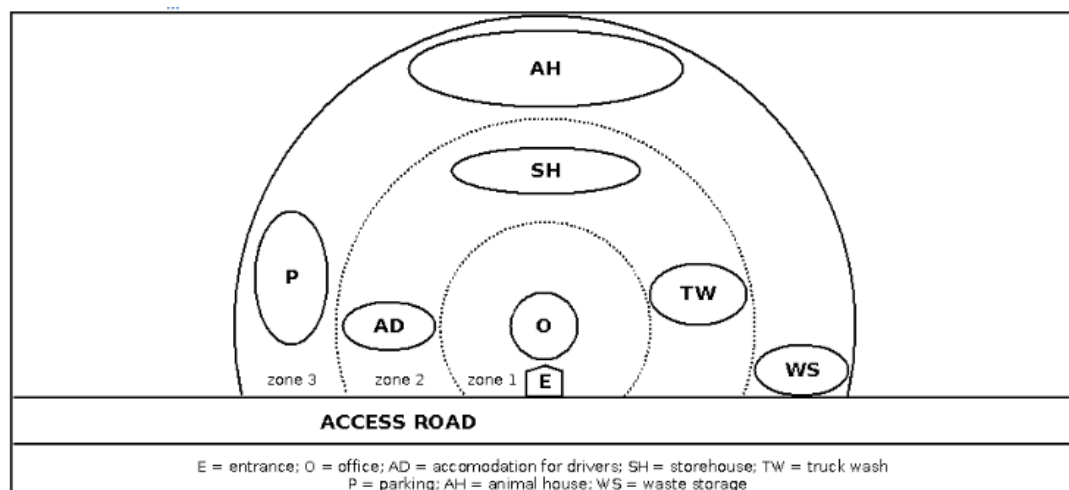


Figura 6.1 Exemplu de organizare a unui post de control pentru optimizarea biosecurității. Acces Road – Drum de acces, E – intrare, O – birou, AD – cazare șoferi, SH – magazie, TW – spălătorie camioane, P – parcare, AH – adăpost animale, WS – depozit dejecții

288. **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.
289. 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 dezinfecta 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.

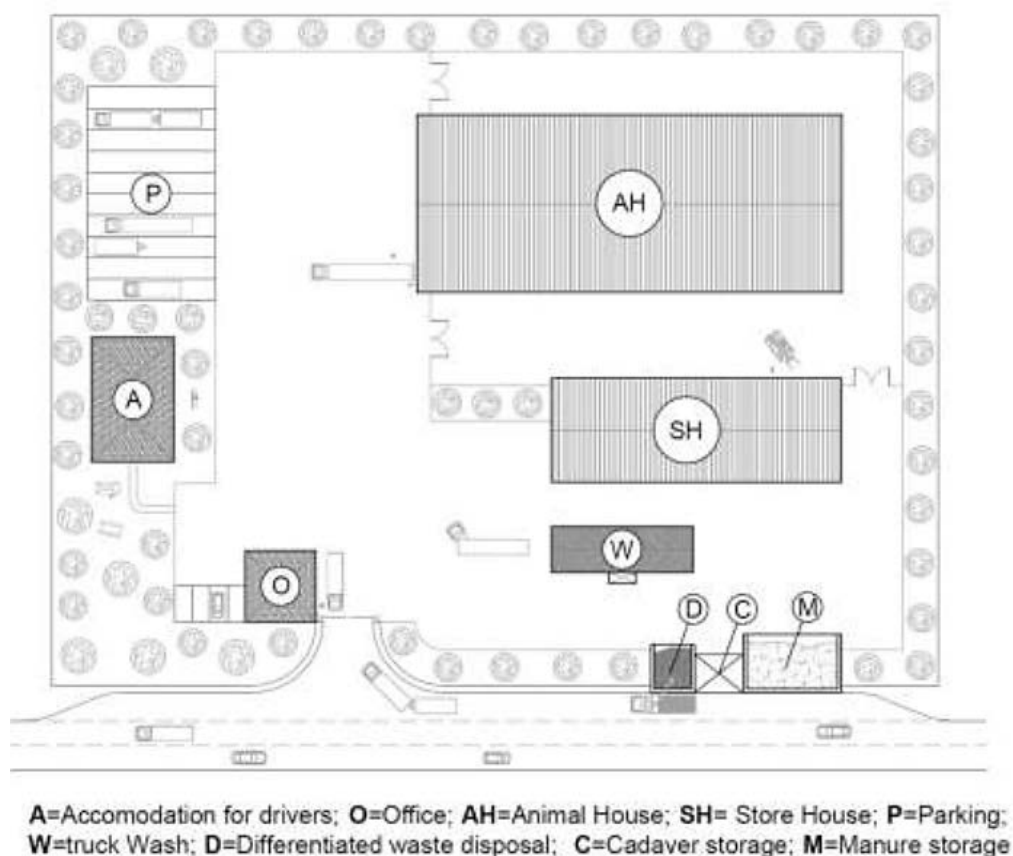


Figura 6.2 Posibila dispunere organizatorică a unui post de control. A – cazare șoferi, O – birou, AH – adăpost animale, SH – magazie, P – parcare, W – spălătorie camioane, D – Evacuare diferențiată a resturilor, C – Depozit cadavre, M – depozit dejecții

290. **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).
291. **Apa caldă cu detergent este recomandată special pentru barierele metalice.** Curățarea adăpătorilor 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.
292. **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

293. 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.**
294. **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.
295. 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.**
296. 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

297. 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
298. 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.
299. 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.
300. 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

301. **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.

Bibliografie

Pentru lectura suplimentară, pot fi recomandate următoarele documente.

- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website <http://www.controlpost.eu/joomla>. Accessed 26 May 2017.
- Broom D.M., Goode J.A., Hall S.J., Lloyd D.M. & Parrot R.F. 1996. Hormonal and physiological effects of a 15 hour road journey in sheep: comparison with the responses to loading, handling and penning in the absence of transport. *Br Vet J*, 152: 593-605.
- Broom, D.M. 2008. The welfare of livestock during road transport. In: Long distance transport and welfare of farm animals. Michael C. Appleby, V. Cussen, L. Lambert, J. Turner. Ed. CABI International, Wallingford, UK ; Cambridge, MA.
- Caporale V., Alessandrini B., Dalla Villa P. & Del Papa S. 2005. Global perspectives on animal welfare: Europe. *Rev Sci Tech Off Int Epiz*, 24: 567-577.
- Carbajal S. & Orihuela A. 2001. Minimal number of conspecifics needed to minimize the stress response of isolated mature ewes. *J Appl Anim Welfare Sci*, 4: 249 – 255.
- Cockram M.S., Kent J.E., Jackson R.E., Goddard P.J., Doherty O.M., McGilp I.M., Fox A., Studdert Kennedy T.C., McConnell T.I. & O'Riordan T. 1997. Effect of lairage during 24h of transport on the behavioural and physiological responses of sheep. *Anim Sci*, 65: 391 – 402.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O' Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O' Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- EFSA (2009) Final report on Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport. Project developed on the proposal CFP/EFSA/AHAW/2008/02. Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Abruzzo e del Molise "G. Caporale", Teramo, Italy. <http://onlinelibrary.wiley.com/store/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21/asset/efs321e.pdf?v=1&t=j35jkwqrq&s=331287e59dc176a14b73c5dc5d98ee41bb810eb9>. Accessed 26 May 2017.
- Fiore G., 2006. An example of an independent recording system on animal in road transportation. Presentation at the 1st OIE International Conference "Use of GIS in Veterinary Activities", 8- 11 October 2006, Silvi Marina (TE), Italy.
- Fisher A.D., Niemeyer, D.O., Lea, J.M., Lee, C., Paul, D.R., Reed, M.T. and Ferguson, D.M. (2010). The effects of 12, 30 or 48 hours of road transport on the physiological and behavioural responses of sheep. *J Anim Sci* 88, 2144-2152.
- Fraser A.F., and Broom D.M. 1990. Farm animal behaviour and welfare. 3rd edition; CAB International, Wallington UK. 437 pp.
- Grandin T. 1987. Animal handling. In: Farm Animal Behavior. (E.O. Price ed.). The Veterinary Clinics of North America: Food Animal Practice. Vol. 3. W.B. Saunders, Philadelphia, PA, USA, pp. 323 – 339.
- Hitchcock D.K. & Hutson G.D. 1979. The movement of sheep on inclines. *Aust J Exp Agr*, 19: 176-182.
- Hutson G.D. 1985. The influence of barley food rewards on sheep movement through a handling system. *Appl Anim Behav Sci*, 14: 263 – 273.
- Kilgour R. 1978. Minimising stress on animals during handling. In Proceedings of the 1st World Congress on Ethology and Applied Zootechnics, Madrid, pp. 303 – 322.
- Knowles T.G. 1995. A review of post transport mortality among younger calves. *Vet Rec*, 137: 406-407.
- Knowles T.G. 1998. A review of the road transport of slaughter sheep. *Vet Rec*, 143: 212–219.
- Krawczel, P.D., Friend, T.H., Caldwell, D.J., Archer, G. And Ameiss, K. (2007). Effects of continuous versus intermittent transport on plasma constituents and antibody response of lambs. *J Anim Sci* 85, 468-476.
- Parrot R.F., Hall S.J.G. & Lloyd D.M. 1998. Heart rate and stress hormone responses of sheep to road transport following two different loading procedures. *Anim Welfare*, 7: 257 –267.
- Rushen J. 1986. Aversion of sheep to electro – immobilization and physical restraint. *Appl Anim Behav Sci*; 15: 315 – 324.
- Rushen J. 1990. Use of aversion - learning techniques to measure distress in sheep. *Appl Anim Behav Sci*, 28: 3 – 14.

SCAHAW, 2002. The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle). *Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, European Commission, 130 p.* https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com_scah_out71_en.pdf. Accessed 26 May 2017.

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>).