



ANIMAL TRANSPORT GUIDES

Ръководство за добри практики при транспорт на птици

2017



За повече информация:
www.animaltransportguides.eu



Благодарности



Цитиране

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

Кореспонденция

При въпроси по този проект, съобщение трябва да се изпрати до: hans.spoolder@wur.nl

Права

Това ръководство е превод на „Ръководство за добри практики при транспорт на птици“, публикувано на английски език от Европейската комисия (DG SANTE, 2017). Отговорността за правилния превод е единствено на преводача (доц. д-р Симона Лазарова), към когото трябва да се обърнат всички въпроси.



Съдържание

0. Въведение	5
0.1 Подход и благодарности	5
0.2 Цел на ръководството.....	7
0.3 Основни ключови области на хуманното отношение към животните по време на транспорт	8
0.4 Мерки, свързани с животните.....	9
0.5 Структура на ръководството.....	10
0.6 Списък на дефинициите.....	10
1. Административни въпроси.....	12
1.1 Въведение	12
1.2 Администрация.....	13
1.3 Компетентност и обучение	14
1.4 Отговорности	15
2. Планиране и подготовка за пътуване.....	17
2.1 Въведение	17
2.2 Планиране на пътуването	17
2.2.1 Продължителност на пътуването	18
2.2.2 Планове за непредвидени обстоятелства	19
2.3 Транспортни средства	22
2.3.1 Пространство в превозното средство	23
2.3.2 Площ в превозното средство.....	25
2.4 Подготовка, свързана с животните	26
2.4.1 Подготовка на животните за пътуване	26

2.4.2	Годност за пътуване	27
3.	Обработка и натоварване на животните	27
3.1	Въведение	27
3.2	Товароподемни съоръжения	28
3.3	Грижа за животните по време на товарене	28
4.	Пътуване	33
4.1	Въведение	33
4.2	Шофиране.....	34
4.3	Поене, хранене и почивка	34
4.4	Спешни случаи	35
5.	Разтоварване на животните	37
5.1	Въведение	37
5.2	Проектиране на площта за разтоварване	37
5.3	Грижа за животните след разтоварване	38
5.4	Биосигурност, почистване и дезинфекция	39
	Източници	41

0. Въведение

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

1. Регламентът има благоприятно въздействие върху хуманното отношение към животните по време на транспорта, но **има възможност за подобряване** на ситуацията;
2. Изменението на Регламента **не е най-подходящият подход** за справяне с установените проблеми;
3. Що се отнася до разликата между изискванията на законодателството и наличните научни доказателства, Комисията счита, че това е най-добре да се разреши с приемането на **ръководства за добри практики**.

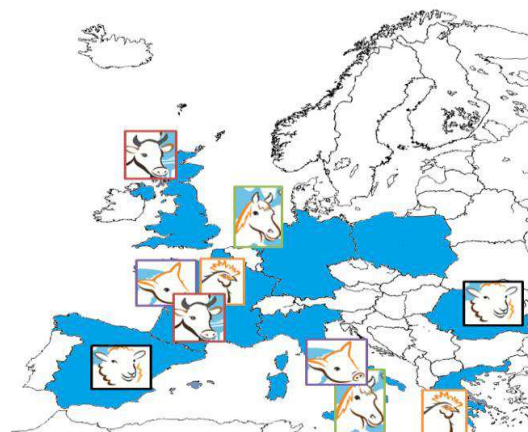
Европейската комисия приветства изготвянето на "ясни и прости насоки за оценка на годността за транспорт", подготвени от групите заинтересовани страни за говеда през 2012 г., и еднокопитни и свине през 2016 г. След това бе отчетено важно да се разшири този подход, за да се обърне внимание на всички аспекти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

0.1 Подход и благодарности

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

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

- ✓ Овце: Испания и Румъния
- ✓ Птици: Гърция и Франция
- ✓ Свине: Италия и Франция
- ✓ Коня: Италия и Холандия
- ✓ Говеда: Обединено кралство и Франция



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

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

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

	Овце	Птици	Свине	Коне	Говеда	Общо
Земеделски производители	3	5	3	1		12
Производители на автомобили			2			2
Търговци на животни	1				2	3
Превозвачи		3	2	3	5	13
Кланици	2	5		1		8
Официални ветеринарни лекари		2	1	2	2	7
Учени ветеринари	2	3	2	2	2	11
Организации за грижи за животните	2	3	2	4	5	16
Общо	10	21	12	13	16	72

Първата серия от срещи на петте фокус групи бе организирана в края на май 2016 г. По време на тези срещи проектните ръководства бяха представени от академичните партньори. След това бе постигнато съгласие със заинтересованите страни за изготвяне на пътна карта за преобразуване на проектните ръководства в актуалните окончателни версии. Всички фокусни групи организираха последващи срещи в Брюксел, за да обсъдят и постигнат консенсус относно формулировката на всяка отделна практика, която да бъде включена в

окончателните ръководства. Различните групи от видове са имали различен брой срещи, а последните - през март 2017 г.

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

Като част от разработването на петте ръководства, видовете фокус групи и платформата на заинтересованите страни избират 17 тематични области, които заслужават допълнително внимание. Практиките в тези области бяха събрани в 17 т.нар. "Информационни таблици", целящи да обобщят и илюстрират по достъпен начин най-критичните аспекти на пътуването или най-уязвимите категории животни. Свързани с настоящия протокол за домашни птици, са изготвени 3 информационни листа:



Подготовка на превозното средство, водача и натоварване за домашни птици, Подготовка на улова на птици и Подготовка улова на кокошките в края на яйценосенето. Тези три и тези, свързани с другите ръководства, се публикуват на осем европейски езика.

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

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

0.2 Цел на ръководството

Ръководствата за добри практики имат за цел да подобрят благосъстоянието на домашните птици по време на транспортиране, като предоставят практически инструменти,

за да отговорят на изискванията на регламента и да предоставят практики, които надхвърлят законодателството.

Настоящият документ се отнася главно до практики, свързани с **еднодневни пилета, ярки, бройлери, кокошки-носачки (*Gallus gallus*) и пуйки (*Meleagris palopavo*)**. Тези практики могат да се прилагат и за други видове "домашни птици" като патици, гъски, пъдпъдъци и гълъби. Читателят обаче трябва да знае, че ако подобни принципи останат приложими, може да е необходимо известно адаптиране поради специфичните нужди на всеки вид.

Добрият транспорт е важен за комфорта и благосъстоянието на птиците. В това ръководство са изброени практики, които имат за цел да подпомогнат предприемачите в повишаването на качеството на транспортирането на домашни птици в съответствие с Регламента, като по този начин осигуряват добър комфорт на животните и насърчават хуманното отношение към животните.

Практиките в този доклад се основават на научни знания, научна литература, опит и информация от заинтересованите страни. Не се прави разграничение от източника, освен ако това не се счита за релевантно за по-добро разбиране или проверка на фона. Те могат да се използват за разработване на специфични за дружеството насоки или стандартни оперативни процедури за превозвачи и други заинтересовани страни или като източник за справяне с аспектите на транспорта по практичен начин, който подкрепя хуманното отношение към животните.

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

0.3 Основни ключови области на хуманното отношение към животните по време на транспорт

По време на транспортирането, за да се осигури комфорта на птиците и хуманното отношение към тях, от значение са различни аспекти, които са различни при транспортирането на пилета в сравнение с транспортирането на кокошките в края на яйценосенето или бройлерите.

Трябва да се обърне специално внимание, за да се избегнат увреждания на костите при кокошки в края на яйценосния период, поради лоши условия на улавяне и манипулиране (вж. 3.3 Работа с животни по време на товарене). Тъй като пуйките са тежки, е важно да ги хващате правилно и внимателно (вж. 3.3 Работа с животни по време на товарене). Друг важен аспект е осигуряването на добро функциониране на вентилационните системи, тъй като те са от съществено значение за предпазване на възрастните птици от стрес, вследствие на топлина или студ по време на транспортиране, което може да се отрази особено при кокошки с лошо оперяване (виж 4. Пътуване). Контролът на температурата на въздуха е особено важен за пилетата. Например, хипотермията, причиняваща простудяване поради

лошо контролираните режими на вентилация на клетките за пилета, може да доведе до смърт. Ограниченията за водата и фуражите по време на транспортирането оказват влияние, особено върху възрастните птици. Кокошките в края на яйценосенето често се транспортират повече от 12 часа. В зависимост от времето, транспортирането може да бъде много стресиращо за тези птици. Тези ограничения също оказват отрицателно въздействие върху бройлерите, дори ако продължителността на транспортирането е по-кратка.

0.4 Мерки свързани със животните

Крайната цел на осигуряването на подходящи условия по време на транспортиране трябва да бъде осигуряването на добро състояние, така че **животните да са здрави и пригодни, когато излязат от камиона по местоназначение**. Настоящото законодателство, повечето схеми за осигуряване на качеството и настоящото ръководство предлагат няколко предложения за това, какви трябва да бъдат тези условия. Те съветват, напр., относно пространствените квоти и изискванията за храна и вода на животните. Този съвет се основава на дългогодишен опит или задълбочено проучване, които са идентифицирали рисковете за благосъстоянието, свързани с отклонения от този съвет.

Важно е да се разбере, че препоръките, базирани на "условия" (ресурсите на камиона или управлението на животните от страна на операторите), не винаги **гарантират добро благосъстояние**, но предлагат съвети, за да се увеличат максимално шансовете за хуманно отношение към животните. Условието въздействат върху действителния статус на животните и се влияят от други фактори, тъй като много от (препоръчителните) условия взаимодействат помежду си. **Мерките, свързани със животните (МСЖ) са мерки, които се отнасят директно до животното**. Те включват поведение, клинични признаци на заболяване, смъртност, появата на перата и т.н. МСЖ могат да се използват преди, по време и след пътуването.

Преди пътуването мерките свързани с животните помагат да се оцени пригодността на животните за транспортиране. В [глава 2.4.2 Годност за пътуване](#) се споменава за най-често срещаните. Втората полезна причина да огледате животните в кафезите преди товаренето, е да получите информация за практиките за улов. Има икономически смисъл да се подобри благосъстоянието по време на улавянето и лошите практики се идентифицират с голям брой животни, хванати за крилата, пръстите, главите, разперени крака (крака са разтворени настрана) или птици, лежащи на гърб (Jacobs et al., 2016). Това са признаци, че птиците са хванати грубо или че контейнерите са били подредени неправилно. В резултат на това тези животни ще почувстват болка или дискомфорт по време на пътуването и дори могат да умрат.

По време на транспортирането оценката на МСЖ е по-трудна. Птиците се подлагат на масово транспортиране в щайги, контейнери или кутии за пилета, така че проверката на всяко отделно животно не е осъществимо. Въпреки, че много камиони са оборудвани със **странични врати** за достъп до отделните контейнери, а някои имат проход в средата, за да подобрят въздушния поток, това също може да позволи на шофьорите да видят някои от птиците в центъра на камиона (Eyes on Animals, 2017). Ако този проход не е налице, птиците в средата на камиона не могат да се видят. Въпреки това птиците във външните редове все още могат да се видят (при условие, разбира се, че страничните капаци не се използват).

Наблюдавайки ги по време на пътуването, напр. по време на почивка на водача, е полезно да се определи дали те не са твърде горещи или студени. Птиците, които се задъхват, показват признаци на топлинен стрес, докато при скупчване - те показват признаци на студов стрес. В зависимост от метеорологичните условия и поведението на птиците (напр. задъхване, свиване), водачът може да коригира страничните капацити, ако е необходимо, или да предприеме други мерки, за да избегне влошаване на състоянието им и смърт.

По време на разтоварването, управлението на МСЖ може да бъде полезно за оценка на качеството на транспорта. По-специално нивото на DOA (Dead on Arrivals - смърт при пристигането) ще предостави информация, която трябва да се използва за подобряване на следващото пътуване на превозвача.

0.5 Структура на ръководството

Транспортът обхваща поредица от събития от подготовката до разтоварването. За да се улесни използването на ръководството в ежедневната практика, той е структуриран според петте етапа на пътуването:

1. Административни въпроси;;
2. Подготовка и планиране;
3. Обработка и товарене на животни;
4. Пътуване;
5. Разтоварване на животни;

Етапите 2-5 следват транспортните дейности в хронологичен ред. Първият "етап" се добавя, тъй като административните въпроси, включително компетентността на персонала, обучението и т.н., са важни за изпълнението на почти всички дейности по време на транспортирането на животни. Всеки етап се подразделя на няколко аспекта, като за всеки от тях това ръководство представя "добри практики", както и "добри практики извън законодателството на ЕС". Вижте по-долу за определения.

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

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

0.6 Списък с дефиниции

За целите на настоящия доклад:

- **"Добри практики"** са дефинирани като: процедури и процеси, които гарантират съответствие с изискванията на законодателството или регламентите, предназначени да защитят хуманното отношение към животните.

• "По-добри практики извън законодателството на ЕС" се определят като допълнителни насоки за това как могат да се подобрят процедурите и операциите, за да се надхвърли всяко законово определено минимално изискване за хуманно отношение и които имат за цел да увеличат благосъстоянието на животните през съответните периоди и процедури. Те ще бъдат съкратени до "по-добри практики" в целия документ.

В допълнение към горепосочените оперативни определения за добри и практики извън законодателството на ЕС (по-добри), е посочен списък от понятия, използвани в настоящия доклад, които се нуждаят от точно описание, за да се избегне объркването.

Участник	Лице, което отговаря директно за благосъстоянието на животните и което ги придружават по време на пътуване
Бройлери	От търговските ферми за отглеждане до кланицата
Компетентен орган	Централният орган на държава-членка, компетентен да извършва проверки на хуманното отношение към животните или всеки орган, на който е делегирал тази компетентност
Контейнер	Всяка клетка, бокс, контейнер или друга твърда конструкция, използвана за превоз на животни, която не е транспортно средство
Компетентен орган	Централен орган на държава-членка, компетентен да извършва проверки на хуманното отношение към животните или всеки орган, на който е делегирал тази компетентност
Еднодневни пилета	- От люпилни до ферми за комерсиални производители (бройлери) - От люпилни до ферми за търговски производители (пуйки, "домашни птици") - От люпилни до стопанства за отглеждане в стопанства (кокошки носачки) - От люпилни до ферма за разплод (животновъдство)
Кокошки в края на яйценосенето	Кокошки носачки за производство на яйца за консумация от стопанство за отглеждане до кланица
Пътуване	Цялата транспортна операция от мястото на заминаване до местоназначението, включително всяко разтоварване, настаняване и натоварване, настъпило в междинни точки на пътуването
Пазач	Всяко физическо или юридическо лице, с изключение на превозвача, отговарящо или работещо с животни, независимо дали е постоянно или временно
Дълго пътуване	Пътуване, което надвишава 8 часа, започвайки от момента на преместване на първото животно от пратката
Официален ветеринарен лекар	Ветеринарният лекар, назначен от компетентния орган на държавата-членка
Място на отпътуване	Мястото, където животното е заредено за първи път в транспортното средство, при условие, че е било настанено там най-малко 48 часа преди момента на отпътуване
Мястото на местоназначение	Мястото, където животното се разтоварва от транспортно средство и се настанява най-малко 48 часа преди отпътуването, или е заклано
Ярки	Кокошки носачки за производство на яйца за консумация от отглеждане на стопанства до снасяне
Транспортър	Всяко физическо или юридическо лице, което транспортира животни за своя сметка или за сметка на трета страна
Пуйки	От търговските ферми за отглеждане до кланицата
Превозно средство	Транспортни средства, оборудвани с колела, които са задвижвани или теглени



1. Административни въпроси

1.1 Въведение

Серия от документи се изисква от законодателството на ЕС за транспортиране на живи животни, което трябва да придружава пратките и може да бъде изисквано по всяко време от компетентните органи. Подготовката на необходимите документи ще предотврати ненужните закъснения и допълнителните проверки от страна на властите.

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

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

Шофьорите трябва да носят **необходимата документация с тях по време на пътуването**. Вероятно те ще бъдат проверени за тези документи от компетентните органи по време на транспортиране или при всяко прехвърляне или пристигане.

По-специално **сертификатите за компетентност** трябва да се притежават от шофьорите или обслужващите лица, които отговарят за транспортирането на домашни животни от рода на едрия рогат добитък, домашни животни от рода на еднокопитните, овце, кози или свине и домашни птици над 65 км. В държавите-членки на ЕС те са главно независимо оценени квалификации, специфични за вида и продължителността на пътуванията.

Както е посочено в регламента, професионалните шофьори и придружителите трябва да имат познания по законодателството по отношение на следните теми:

- транспортиране на животни,
- физиология на животните (по-специално потребности от пиене и хранене),
- поведението на животните и понятието стрес,
- практически аспекти на боравенето с животни,
- въздействието на поведението при шофиране върху благосъстоянието на транспортираните животни и върху качеството на месото,
- спешна помощ за животните и съображения за безопасност за персонала, който обработва животни.

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

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

1.2 Администрация

Добри практики по отношение на администрацията

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

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

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

- **удостоверяване на правоспособност** на шофьорите и обслужващите лица, които транспортират домашни птици,

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

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

3. Ветеринарно-санитарният сертификат се представя чрез електронната заявка TRACES

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

По-добри практики по отношение на администрацията

5. Транспортните средства предоставят информация за **нетната използваема площ** за всяка товарна платформа.

6. Данните от дневника на пътуването са представени в **електронен формат**, който се предава на държавата по местоназначението.

7. **Категориите животни** в рамките на вида са посочени върху видовете (например жребци, кончета, кобили).

8. Информацията за пътуването се предава в реално време на системата за контрол на търговията и експертната система (TRACES). Изискваната информация за пътуването се отнася до:

- Дата и час на **натоварване на първото животно** от пратката в мястото на тръгване;
- Дата и час на **разтоварване на последното животно** от пратката в местоназначението;
- **Видове и брой** животни в пратката;
- Видове и брой животни, **пострадали и умрели** по време на пътуването;

- Дата и час на **прикачване и разкачване** на ремаркетото. Оборудването трябва да се монтира на ремаркетата, а не на теглещото превозно средство;
 - Прогнозно **общо тегло** на пратката в мястото на заминаване или на мястото на натоварване на пратката;
 - Дата, час и местоположение на **местата за почивка или трансфер**;
9. Организаторите на транспорта водят транспортни договори и дневници за пътуване в архив **най-малко 5 години**.

1.3 Компетентност и обучение

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

- Да имат необходимите знания за **въздействието** на тяхната работа върху стреса на животните, страха и свързаните с тях наранявания;
- Да се знае за въздействието на тяхната работа върху **качеството на месото** на транспортираните животни;
- Да се разпознаят основните физиологични признаци, за да **преценят състоянието на животните** преди натоварването, по време на фази на натоварване и транспортиране и при разтоварване (например поза, нервност и стрес и т.н.)
- Да се **адаптира пътуването** към специфичните условия (променлива чувствителност на транспортираните породи, към стрес и смъртност, метеорологични условия, събития, които могат да възникнат по време на пътуването);
- Да познава правилата за биосигурност;

Добри практики по отношение на компетенциите и обучението

10. Транспортните оператори гарантират, че лицата, които обработват животните, имат основно, но подробно разбиране за поведението и физическите нужди на животните. За преглед на биологичните нужди на птиците по време на пътуване (вж. Глава 2.4 Подготовка на животните).

11. Обучителите впечатляват притежателите на потенциалните **ефекти от действията си** върху животните, които отговарят за тях.

12. Транспортните оператори гарантират, че има **ангажимент за правилно боравене** с всеки, от горе до долу, свързан с превоза на животни.

13. Транспортните оператори гарантират спазването на минималната програма за юридическо обучение, изисквана за Сертификатите за компетентност в Европа съгласно Регламента и националните изисквания, ако има такива.

По-добри практики в областта на компетентността и обучението

14. В транспортната компания се назначава **служител по транспорта**, отговарящ за обучението, удостоверенията и проверката на качеството на превоза;

15. Практическите способности на превозвача се **записват и контролират** (например чрез одити и проверки на място);

16. Определят се и записват **ключовите параметри**, за да се оцени качеството на транспорта (например, честотата на смъртността, нараняванията и всякакви мерки за хуманно отношение към животните);

17. Транспортните дружества гарантират, че водачите (и стопаните) получават непрекъснато и **актуализирано обучение**.

1.4 Отговорности

Добри практики по отношение на отговорностите

18. **Пазачите и придружителите** (включително собствениците и ръководителите) на животните отговарят за:

а) общото **здравословно състояние**, общото **благосъстояние** и **годността** на животните за пътуването; те се оценяват и записват чрез редовна рутинна проверка,

б) осигуряване спазването на всяко изисквано сертифициране, ветеринарно или друго,

в) наличието на **животновъд/придружител**, компетентен за превозвания вид по време на пътуването, и с правомощието да предприема незабавни действия; в случай на превоз по отделни камиони водачът на камиона може да бъде единственият животновъд по време на пътуването,

г) наличието на **достатъчен брой животновъди** по време на натоварването и

д) гарантиране, че са предоставени оборудване и **ветеринарна помощ**, в съответствие с видовете животни и пътуването.

19. **Търговските агенти** или агентите за покупка/продажба са отговорни за:

а) подбора на животните, които **са годни да пътуват**, и

б) наличността на подходящи съоръжения в началото и в края на пътуването за събирането, товаренето, транспортирането, разтоварването и държането на животните, включително за всякакви спирки на места за почивка по време на пътуването и при **извънредни ситуации**.

20. В допълнение, **животновъдите** или помощниците са отговорни за хуманното боравене и грижи за животните, особено при товарене и разтоварване, както и за поддържане на запис на пътните събития и проблеми и попълване на дневника за пътуване при дълги пътувания. За да изпълняват своите отговорности, те имат **правомощието да предприемат бързи действия**. При липса на отделен животновъд, водачът на превозното средство е животновъд.

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

а) избора на **подходящи превозни средства** за транспортираните видове и пътуването,

б) осигуряване на наличие на **подходящо обучен персонал** за товарене/разтоварване на животни,

в) осигуряване на адекватна компетентност на водача по отношение на хуманното отношение към животните за транспортирания вид,

г) разработване и поддържане на **актуални планове за действие** при извънредни ситуации за всички видове пътувания (дори когато не са задължителни) и за справяне с извънредни ситуации (включително неблагоприятни метеорологични условия),

д) изготвяне на **план за пътуване** за **всички** пътувания (включително когато е задължително), който включва план за натоварване, продължителност на пътуването, маршрут и място за почивка,

е) натоварване само на **животните**, които са **годни да пътуват**, за правилното им натоварване в превозното средство и инспекцията им по време на пътуването и за подходящите отговори на възникналите проблеми (при съмнение за годност за пътуване животното трябва да бъде прегледано от ветеринарен лекар, който впоследствие е отговорен за обявяването на каквито и да било животни за негодни за пътуване),

ж) благосъстоянието на животните по време на действителния транспорт и

з) **планиране на пътуването**, което следва да отчита различията в изискванията за времето за пътуване на животни и изискванията на **трудова-правните разпоредби, свързани с часовете на шофьорите**, включително броя на водачите, изисквани за дълги пътувания, за да се постигне пълно съответствие. Това ще гарантира спазването на двата набора от регламенти. Това може да се отнася както за времето за почивка на водача, така и за времето за почивка на животните и да се вземе решение за броя на водачите, изисквани за дълги пътувания

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

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

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

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

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

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

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

По-добри практики по отношение на отговорностите

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

24. Стандартните оперативни процедури (SOP) се установяват за всяка дейност/задача от служителя, определен за отговорник. Те съставят точни протоколи за хранене, поене, подновяване и подмяна на постелката, инспекция и мониторинг на животните и определяне на лицата, отговарящи за всяка задача. SOP се актуализират непрекъснато в съответствие с новите съвети и/или насоки.

2. Планиране и подготовка на пътуването

2.1 Въведение

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

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

- Планиране на пътуването;
- Подготовка на камиона;
- Подготовка, свързана с животните;

Тези аспекти са описани в параграфите по-долу.

2.2 Планиране на пътуването

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

Пътуването се планира и подготвя внимателно след обявяването от земеделския стопанин или търговеца на датата и мястото на тръгване и местоназначението на крайния клиент. Плановете за пътуване включват писмени договорености относно местата за товарене и разтоварване, плановете за действие при извънредни ситуации и подробности за пратките или договореностите, които съществуват за местата за почивка, особено за дълги пътувания.

По-специално, те включват:

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

- избор на **транспортното предприятие** и на камиона (например тип I или II) и / или кораб в зависимост от продължителността на пътуването и метеорологичните условия, брой и категории птици;
- **план за извънредни ситуации**;
- планиран **брой шофьори**;
- уверенията, че **камионът е готов** на мястото и часа, определени за заминаване

2.2.1 Продължителност на пътуването

Продължителността на пътуването има пряко въздействие върху хуманното отношение към животните и е пряко свързана с продължителността на ограниченията за птиците. Така че продължителността на пътуването (включените стъпки за товарене и разтоварване) трябва правилно да се оцени, за да се гарантира, че периодът на ограничаване на фуража ще бъде възможно най-кратък.

Глава V от Регламент 1/2005 гласи, че домашните птици могат да се транспортират без храна и вода до 12 часа, без да се отчита времето за товарене и разтоварване, или 24 часа за пилетата (при условие че пътуването е завършено до 72 часа след излюпването).

Добри практики за продължителността на пътуването.

25. Целта на всеки, участващ в процеса на планиране (производител, превозвач, директор на доставка и диспечер) е да **сведе до минимум времето** и да оптимизира комфорта на птиците, когато останат на ремаркетото.

26. Водачът трябва да кара внимателно и гладко. **Той избира оптималния път, като взема предвид разстоянието, времето, качеството на пътя и възможните пътни трудности** (например задръстване, пътни работи).

27. Ако се сведе до минимум времето, през което птиците, прекарани на ремарке, не са възможни за дълги пътувания от стопанство до клане при екстремни метеорологични условия (горещи или студени), **операциите по улавяне трябва да се извършват през нощта**.

28. Ефективната комуникация между водача и лицата, отговорни за товаренето и разтоварването на местата на отпътуване и местоназначение е от съществено значение; те трябва предварително да споделят телефонен номер и имейл адрес, за да могат незабавно да се **съобщят евентуалните промени** в планираната транспортна програма преди и по време на пътуването. Например, кланицата е информирана за часа на пристигане и за всяко закъснение по време на транспортирането. Следователно времето за изчакване в кланицата може да бъде намалено.

По-добри практики за продължителността на пътуването

29. Пилетата и пуйките, предназначени за клане, ярките и кокошките-носачки за производство на яйца в края на яйценосенето, **не трябва да се държат в контейнери за повече от 6 часа** в кланицата.

30. Доколкото е възможно, когато пътуването е по-дълго от 9/10 часа, **планирайте да имате двама водачи, за да избегнете продължителни прекъсвания в съответствие с практиката 32**.

31. С изключение на едномдневните пилета, където подемно-транспортното средство се отоплява и вентилира, организаторът на транспорта трябва да **избягва пътуването си през горещите части на деня**, като планира пътуването, за да се възползва от по-хладните условия, напр. през нощта.

32. Доколкото е възможно, организаторът на транспорта трябва да **избягва трафика в градовете** в застроени градски зони.

2.2.2 Планове за непредвидени обстоятелства

Основната цел на превозвача е да достави животните навреме и в добро благосъстояние, въпреки рисковете от забавяне на пътя. Могат да настъпят извънредни ситуации, дори когато е извършена оптимална подготовка и планиране. **Планът за действие при извънредни ситуации има за цел да помогне на водача и транспортната компания да осигурят сигурността и благосъстоянието на животните в случай на непредвидени обстоятелства.** Регламентът споменава това като изискване за разрешение за превоз на дълги пътувания, но те са полезни и за кратки пътувания. Плановете за извънредни ситуации са най-полезни, когато редовно се изучават и актуализират от превозвача. Те трябва да се занимаят с 4 въпроса: **какви потенциални рискове** могат да предизвикат извънредна ситуация; **какво може да се направи**, когато възникнат; **кой какво трябва да направи** и **как ще се предприемат** коригиращите действия. При подготовката превозвачът ще може да реагира по ефективен начин и да намали въздействието на забавяне или злополука върху животните. На фигура 2.1 е даден пример, взет от [Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae \(2016\)](#).

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 euthanased?
- 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

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

Добри практики по отношение на плановете за извънредни ситуации

33. **Ако възникне закъснение**, благосъстоянието и безопасността на животните трябва да се считат от първостепенно значение по всяко време. Отговорност на водача е да поддържа условията за животните удобни и безопасни и да гарантира, че времето за пътуване е сведено до минимум.

34. Водачът трябва да направи всичко необходимо, за да сведе до минимум забавянето и да осигури **наличието на вода, сянка в горещ ден и подходяща вентилация**.

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

36. В случай на **механична авария** на превозното средство, трябва да се определи характерът на разбивката и да се прецени колко време ще отнемат ремонтните работи. Ако ремонтите не могат да се извършат на мястото на аварията или те ще отнемат продължителен период от време, трябва да се направят договорености за осигуряването на друго превозно средство.

37. В камиона трябва да има план за непредвидени обстоятелства. Пример е даден на фигура 2.1. Планът трябва да бъде известен и разбран от всички участници в превоза на животни по време на всяко пътуване. Той трябва да съдържа описание как да се справят с непредвидени ситуации и забавяния, за да се гарантира, че животните няма да понесат значителни вреди. Забавянията могат да бъдат причинени от метеорологични условия, трафик, злополуки, пътно строителство, механични аварии или затваряне на пътища. Планът за действие в извънредни ситуации трябва, наред с другото, да включва осигуряване на съоръжения за настаняване на животни в извънредни ситуации.

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

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

- а) Решава се как може да се организира постоянен **контакт между превозвача и водача/ите**;
- б) Решения как може да се гарантира **контакт с властите** (полиция / ветеринарни лекари),
- в) списък на **телефонните номера** за контакт на всички участващи страни, включително телефонния номер на застрахователната компания за птиците;
- г) Решения как да се организират **местните офиси за услуги**, как да се организира поемането на пратката (заместители);
- д) Решения за **организиране на ремонти** в случай на повреда на превозното средство;
- е) Решения за **разтоварване на животните** в случай на авария или забавяне: местата, където могат да бъдат разтоварени животни, се идентифицират по време на планирания маршрут и тази информация е лесно достъпна за водача;
- ж) Решения как да се осигурят **водата, храната и постелята** за животни в случай на непредвидими дълги закъснения (например на граничните пунктове);

з) **Други въпроси**, необходими, за да се гарантира, че животните няма да понесат значителни вреди в резултат на закъснения по време на транспортирането.

40. Животните могат да се наранят по време на транспортиране и може да е необходимо хуманно да се убие животното преди да стигне до местоназначението си, за да предотврати по-нататъшната болка или страдание на животното. Следователно превозвачът трябва да разполага с леснодостъпни данни **за контакт на ветеринарен лекар** или лицензиран кланичен работник, компетентен за хуманно убиване на място по време на пътуването или на местоназначението.

41. Само шофьори или придружители, които имат сертификат за компетентност и са получили специално обучение в областта на спешната помощ при животните, могат да оказват помощ на **животните, които са били ранени** по време на транспортирането.

42. За еднокласните билети, в случай на повреда на двигателя, организирате още еднокласни билети за презареждане.

По-добри практики по отношение на процедурите за извънредни ситуации

43. Необходимо е да се изготви план за действие при извънредни ситуации и да се въведе **за кратки превози до 8 часа**

44. За да бъде подходящо подготвено за произшествие, всяко транспортно средство трябва да съдържа следното:

а) Аварийен **лист за контакти** с 24-часови телефонни номера за изпращане, дестинация и местни компетентни органи, налични ветеринарни хирурзи, аварийни служби, оператори на аварийни централи и застрахователни компании;

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

в) **Камера** / мобилен телефон;

г) **Информационен лист** за произшествия;

д) Формуляр за **дейността на пътна полиция** / Стандартни оперативни процедури;

е) **Пожарогасител**;

ж) **Контейнер за пренатоварване** или кит за почистване;

45. Превозвачът трябва постоянно да следи на **монитор комфорта и състоянието** на животните по време на всяко закъснение. За пиленца и птици за клане, по време на всяко закъснение, **водачът трябва да проверява птиците**, за признаци на задушаване и да предприеме подходящи коригиращи действия.

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

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

48. Процедурите за извънредни ситуации се **проверяват периодично** и се обсъждат с персонала чрез вътрешни одити и при необходимост се изменят.

49. Оборудването, което се осигурява за **спешна евтаназия**, да е добре поддържано и да може да се използва ефективно; да са налице документите за работа и поддръжка на оборудването.

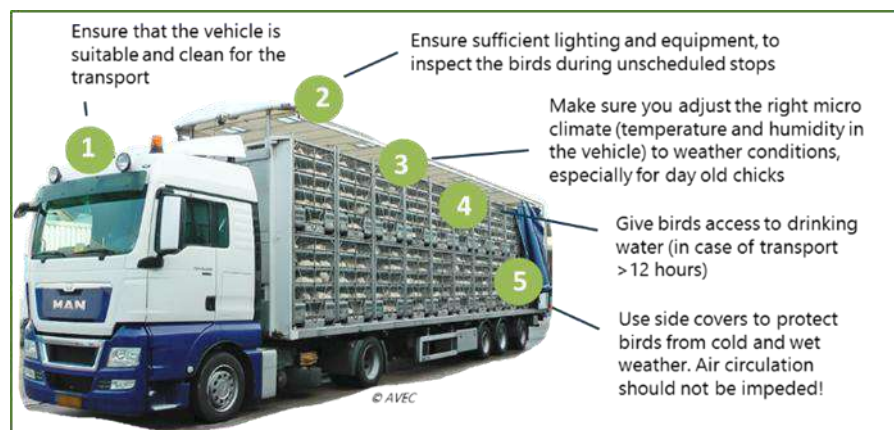
50. Информация за транспортирането на животни (включително въпроси, свързани с извънредни ситуации) се **споделя между превозвачите** и да се обсъжда и оценява редовно, което работи или не работи.

51. За еднодневните пилета, изложени на риск от топлинен стрес при условия на ниска влажност, **водата трябва да се пръска на пода** на камиона.

52. В случай на повреда на двигателя при транспортиране на еднодневни пилета, трябва да има **авариен генератор** - така че вентилаторите да могат да работят и да се контролират температурата, въздушният поток и кислорода.

2.3 Транспортни средства

Превозното средство и по-специално контейнерите трябва да събират птиците по време на пътуването. Има голямо разнообразие от камиони и контейнери, но всички те трябва да са подходящи за видовете и възрастта на птиците. Проектирането и поддръжката на превозното средство трябва да осигури безопасността на животните и доброто им благосъстояние, както е обобщено на фигура 2.1. Освен това трябва да се използват пространство и конфигурация на завесите, подходящи за атмосферните условия.



Фигура 2.1 Проектиране и поддръжка на превозното средство

Когато се транспортират птиците, трябва да се поддържа оптимален температурен баланс. Обаче, слабо контролираните режими на пасивна вентилация излагат бройлерите, пуйките и кокошките на стрес от прекомерна топлина или студ. За кокошки в края на яйценосенето външните температури по-ниски от 15° C могат да причинят топлинен стрес в пасивно проветриви отворени превозни средства.

За разлика от тях, пилетата се транспортират в затворени камиони с контролирани режими на вентилация. Пилетата понякога се излагат на топлинен или студов стрес поради лошо контролираните режими на вентилация в кутиите за пилета, което може да застраши тяхното благосъстояние и бъдеща производителност.

Размерът на пространството в контейнерите трябва да се адаптира към видовете птици, възраст и климат, за да се осигури техният физически и топлинен комфорт, тъй като пространството в превозното средство оказва пряко влияние върху условията на живот на транспортираните домашни птици. Ограниченото пространство може да доведе до сътресения, наранявания, счупени крака или крила и дори асфиксия. Обаче, кокошките в крайна сметка са с лошо покритие от пера и са по-склонни да проявяват студов стрес, ако

пространството е твърде голямо. Тъй като хипотермията е основен проблем за пилетата, този риск от студов стрес също ги засяга, когато площта е твърде голяма, защото те не могат да се затоплят.

2.3.1 Пространство в превозното средство

Добри практики за проектиране и поддръжка на превозни средства

53. Камионите трябва да са проектирани да транспортират животни. Те трябва да бъдат добре поддържани, **чисти, да функционират добре и да осигуряват защита** на птиците от климатичните условия (напр. брезентови покривала, които позволяват циркулацията на въздуха, така че покритията/брезентите да могат лесно да се коригират при променливи метеорологични условия по време на продължително пътуване)

54. Трябва да се използват твърди, безопасни и чисти контейнери.



Фигура 2.2 Използване на твърди, безопасни и чисти контейнери

55. **Не трябва да се използват повредени контейнери.** Те трябва да бъдат ремонтирани или заменени.

56. Подът на контейнерите трябва да е проектиран така, че да **предпазва птиците от подхлъзване** (напр. против хлъзгане) и от изпражнения.

57. Трябва да има **осветление и оборудване** (например, подвижни стълби, фенерче), за да може водачът да **инспектира животните** по време на транспортиране при всяка спирка.

58. **Страничните капаци трябва да се използват в случай на студено време**, особено за птиците в задната част на автомобила, които са по-изложени на студено въздушно течение. Въпреки това, циркулацията на въздуха не трябва да се възпрепятства. Тези капаци трябва да са достатъчно дълги, за да предпазят и птиците от първия ред.

58. За пътувания, които траят повече от 12 часа за яреби и птици за клане, камионите трябва да бъдат оборудвани с напълно работещи хранилки и водопроводни системи. Всички животни трябва да имат достъп до хранилки и водопроводни системи. Трябва да се предотвратят течове на вода, тъй като те могат да намократ оперението на птиците.

59. Ако има механична вентилация (например при камиони за еднокдневни пилета), **системите за вентилация трябва редовно да се проверяват и поддържат.**

60. За **еднокдневните пилета** трябва да се калибрират температурите и (ако има такива) **сензорите за влажност** съгласно препоръките на производителя на подемно-транспортното средство.

61. За еднокдневните пилета, сензорите за температура и влажност (ако има такива) **трябва да бъдат разположени на стратегически места**, съобразени с препоръките на камиона.

62. За еднокдневните пилета контейнерите трябва да бъдат **правилно обезопасени**, за да се предотврати движение и смущения на птиците по време на транспорта.

По-добри практики за проектиране и поддръжка на превозни средства

63. За да имат достъп до птици и да им предоставят спешна помощ, контейнерите трябва да имат **странични врати за достъп**.

64. **Големите врати за достъп отстрани на контейнерите са за предпочитане** при натоварването на отлежали кокошки носачки, те трябва да бъдат с достатъчен размер, за да могат контейнерите да се подреждат, преди да се натоварят върху превозното средство.

65. **Контейнерите трябва да се подобрят с:**

- **Големи плъзгащи се горни врати;**
- **Твърдата основа на дъното**, за да не се травмират пръстите на краката;
- Отворите да не са толкова големи, че да си провират главите;
- **Пролуките на затварящите се врати на контейнерите** да не предизвикват риск.

66. Водачът трябва да проверява стабилността на контейнерите при натоварване и да следи за поведението на птиците при всяка спирка, която прави. Това не трябва да засяга биосигурността.

67. За да предотвратите топлинен стрес - камионите трябва да бъдат снабдени с покривала (Фигура 2.3), които могат да бъдат повдигнати, така че топлия въздух да напусне подемно-транспортното средство. Тези покриви могат също така да имат вентилатори / решетки или отвори, за да предотвратят натрупването на топлина.



Фигура 2.3 Камионите могат да имат покриви, които могат да бъдат повдигнати, за да се предотврати топлинен стрес.

68. При наличие на принудителна вентилация за яйца и птици за клане, тя трябва да се използва за минимизиране на топлинния стрес, когато е необходимо, и за преходи от 4 часа или повече. В случай на отказ на двигателя трябва да има аварийен генератор.

69. За транспортиране на едnodневни пилета бройлери, сензорите за влажност трябва да се поставят според специфичните изисквания на камиона. Алармата трябва да спре, когато концентрациите са в опасна зона.

70. Хартията или други подходящи материали трябва да се поставят на пода на дневния контейнер за пиле, но не и на дъното на пластмасовите кутии, тъй като това може да попречи на въздушния поток.

2.3.2 Площ в превозното средство

Регламентът изисква минимални размери на етажите, както следва:

Категории	Площ в cm ²
Еднодневни пилета	21 – 25 за птица
Домашни птици, различни от еднодневните пилета (тегло в kg)	Площ (в cm ² за kg)
< 1.6	180 - 200
1.6 to <3	160
3 to 5	115
5	105

Тези цифри могат да варират в зависимост не само от теглото и размера на птиците, но и от физическото им състояние, от външните климатични условия и от възможното време за пътуване.

Добри практики за пространството на превозното средство

71. Контейнерите за бройлери, кокошки-носачки, ярки и пуйки, не трябва да имат височина, която позволява на птиците да стоят прави, тъй като това може да доведе до падане и причиняване на наранявания. Височината трябва да им позволява да **седят удобно**, с повдигнати глави, по време на транспортиране.

72. За пътувания над 12 часа, **животните трябва да имат достъп до вода** чрез регулиране на височината на контейнера, така че всички да имат достъп до поилките.

73. Обемът на пространството трябва да **бъде регулиран**, за да се избегне **термичен стрес** в случаите на горещо и влажно време или в случай на студено време.

74. Птиците трябва да бъдат натоварени хомогенно, с **един и същ брой птици** във всеки контейнер.

75. Контейнерите трябва да са добре подредени, осигуряващи достатъчна циркулация на въздуха.

76. За еднодневните пилета транспортното средство трябва да се нагрее предварително в студено време, следвайки препоръките на производителя.

По-добри практики в пространството на превозното средство

77. **Всяко предприятие трябва да предвиди праг на температурата и относителната влажност**, над която трябва да предприеме действия, за да избегне термичния стрес и по този начин да предотврати смъртта при пристигане (DOA). Такова действие може да включва например увеличаване на площта, намаляване на плътността в контейнери, поставени на топли места, регулиране на микроклимата в камиона, нощен транспорт. Трябва да се вземат предвид спецификациите на камиона.

78. Водачът трябва да информира екипа за уловяне **за броя животни, които трябва да поставят във всеки контейнер**, за да се съобрази с изчисленото пространство, което е предвидил, с получената от него информация относно теглото и броя на животните.

2.4 Подготовка, свързана със животните

Преди пътуването бройлери, пуйки и кокошки в края на яйценосенето, се ограничава храненето за да се ограничат рисковете от замърсяване по време на процеса на клане и да се намали продуцирането на изпражнения в контейнерите. Дори ако домашните птици обикновено са толерантни към умерено лишаване от храна (около 10 часа), това винаги води до стрес. **Стресът не е добър за благополучието на птиците и може да доведе до лошо качество на месото** - и двете са причини за оптимизиране на пътуването, така че птиците да не се ограничават твърде дълго. Това важи особено за кокошките: след няколко месеца производство на яйца, забавеното изтегляне на фуража ще ги направи по-уязвими по време на транспорта. За да се ограничи времето за изтегляне на фуража, по-добра практика е **да не се изтегля фуража повече от 24 часа преди очакваното време за клане**.

Преди натоварването е важно **да се оцени годността на птиците, преди да бъдат уловени и заредени** в контейнерите. Улавянето и транспортирането на неподходящи птици сериозно влошава съществуващите болезнени състояния и трябва да се избягва.

При оценяване на годността за транспортиране на птиците основните рискове не са еднакви за всички птици. Например, тъй като билетата след излюпването редовно се скриват при и по време на поставянето им в контейнери, рискът от натоварване на една негодна птица е нисък. Положението обаче се различава за кокошките в края на яйценосенето. Тъй като кокошките-носачки произвеждат много яйца по време на яйценосенето костите им са отслабени, така че е важно да се наблюдават кокошки със счупени кости, преди да се уловят и да се обработват внимателно при товарене и разтоварване. Овцете със счупени кости са негодни за транспортиране и трябва да бъдат хуманно евтаназирани във фермата.

Практиките по-долу целят да посочат какво е негодна за транспорт птица и какво да правите с тези птици.

2.4.1 Подготовка на животните за пътуване

Добри практики за подготовка на животни за пътуването

79. Животните, транспортирани до кланиците (бройлери, пуйки, кокошки от края на яйцеснасянето), трябва да бъдат гладни, така, че да се сведе до минимум производството на фекалии. **Това време на ограничаване не трябва да надвишава 24 часа**. Продължителността зависи от времето за транспортиране и времето за изчакване в кланицата. В случай на пътуване по-малко от 12 часа, то трябва да е най-малко 4 часа преди заминаването, за да се сведе до минимум изпражненията, попадащи в по-ниските отдели.

80. За бройлерите фуражът не трябва да се изтегля повече от 12 часа преди очакваното време за клане.

81. Водата трябва да бъде на разположение до началото на процедурата за уловяне.



Фигура 2.4 Водата трябва да бъде на разположение до началото на процедурата за улов.

82. Превозвачът трябва да е наясно с броя и теглото на птиците преди транспортиране, за да предвиди броя на контейнерите и камионите. **Фермерите трябва да съобщават съответната информация 48 часа преди улавянето.**

По-добри практики за подготовка на животни за пътуването

83. За кокошки в края на яйцеснасянето, пуйки и ярки, **фуражите не трябва да се изтеглят повече от 24 часа** преди очакваното време за клане.

2.4.2 Годност за пътуване

Добри практики за годност за пътуване

84. Земеделският стопанин или номинираният представител трябва да провери годността на представените за транспортиране животни преди пристигането на екипа за улавянето им и да наблюдава работата по улавянето, за да се избегне всякакви проблеми при пътуването, поради неправилно улавяне.

85. Водачът да е обучен и компетентен да разпознава негодни птици.

86. Състояния на животните, при които се забранява транспорт (определение за негодни за транспортиране животни) са птици:

- о със счупени кости (крила, крака);
- о с тежки трудности при придвижване

Негодните животни не трябва да се натоварват и трябва да бъдат **евтаназирани от обучено лице без забавяне.**

86. **Не трябва да се транспортират влажни птици.** Най-напред трябва да се оставят да изсъхнат във фермата. В случай на непреодолима сила (например наводняване на ферма) мокрите птици могат да бъдат транспортирани само, ако са взети мерки за осигуряване на подходящ топлинен комфорт.

88. **Ако животните станат негодни** по време на товаренето на подемно-транспортното средство (например, паднат стени от контейнери), те трябва да бъдат разтоварени и да се погрижат за тях.

3. Обработка и натоварване на животните

3.1 Въведение

Фазите на улавяне и натоварване са от решаващо значение за благосъстоянието на птиците. Лошото качество при манипулиране и натоварване може да доведе до наранявания, счупени кости и дори смърт. Добрите практики за манипулиране ще намалят честотата на тези нежелани последици и също така ще извлекат ползи от други аспекти на животинското производство, като например качеството на крайния продукт. Правилното обучение на екипажа за улов и товарене е от съществено значение за постигането на това. Освен това съоръженията за улавяне и товарене трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че да позволяват бързо и безпрепятствено манипулиране на птиците. Основните точки на внимание (насочени към основните рискови фактори) трябва да се съсредоточат върху:

- начинът, по който уловният екип хваща птиците;
- начинът, по който екипът за улов поставя птиците в контейнерите;
- начина, по който екипът за улов натоварва контейнерите в превозното средство;
- Съществуващото оборудване за фазата на натоварване (например автоматизирани машини за улавяне и натоварване на птици, повдигане на машини за поставяне на контейнери в превозните средства);
- Подът, светлината и повърхностите в превозното средство и в стопанството, които трябва да са подходящи както за птиците, така и за работните екипи.



Фигура 3.1 Добре обучен екип за улавяне е необходим за постигане на най-добри резултати.

3.2 Товароподемни съоръжения

Неправилната конструкция или неподходящата поддръжка на съоръженията и оборудването за товарене и разтоварване могат да причинят инциденти при пренасяне на птици или подвижни съдове, което води до наранявания или наранявания на животните. Следователно качеството на месото може да бъде засегнато, което води до икономически загуби.

Добри практики по отношение на съоръженията за товарене

89. Оборудването, използвано в товарната зона, трябва да се поддържа добре.

90. Птиците трябва да бъдат защитени от намокряне по всяко време и особено когато е студено. Зареждането трябва да се извършва възможно най-близо до помещението, като се предпазва пространството между камион и птицефермата от дъжд, например с брезент.

91. Контейнерите трябва да се доближават възможно най-близо до птиците, напр. с помощта на количка. Колкото по-малки са птиците, толкова по-добре трябва да се гледат.

По-добри практики за товаренето

За бройлери, пуйки и кокошки в края на яйценосенето:

92. Трябва да се разработи и използва контролен списък за улов на птици, който включва необходимите условия във фермата и процедурата за улавяне и натоварване.

93. В случай на частично обезлюдяване на птици за клане, силно се препоръчва използването на преграда като завеси или бали за слама, за да се отделят уловени птици от останалите в бараката. Ако се използват разделители, те трябва да бъдат без риск. Примери не са да се използва остър материал или въжета, в които животните могат да се забият.

3.3 Работа с животните по времена товаренето

Основната грижа във фазата на натоварване е свързана с обгрижване на птиците от работния екип. **Подходящото боравене с тях не ги стресира и не уврежда животните.** Следва да се гарантира, че прехвърлянето от фермата в контейнерите и след това вътре в превозното средство се извършва спокойно и предпазливо.

Внезапното влизане на няколко човека в помещението неизбежно води до стрес и активно раздвижване на птиците. Колкото по-малко шум се вдига, толкова по-малко нервни ще бъдат птиците. Правилната техника за улавяне и пренасянето им е важна. Фигура 3.2 илюстрира по-добри практики за улов за кокошки в края на яйценосенето и за бройлери.



© Eyes on Animals



© Eyes on Animals



© GTC Agricultural

Фигура 3.2 Илюстрационни снимки за по-добри практики съгласно законодателството на ЕС за работа с животни по време на товарене

Пилетата и пуйките понякога се улавят механично. Неправилното настройване или поддръжка на машината за улов може да навреди на хуманното отношение към животните. По-специално, когато скоростта на натоварване не се регулира по подходящ начин при други обстоятелства при натоварването, могат да предизвикат наранявания, фрактури и претоварване.

Добри практики за боравене с животни по време на товаренето

За бройлери, пуйки, ярки и кокошки от края на яйценосенето:

94. Дейностите по улавяне и натоварване трябва да се извършват или от упълномощено и лицензирано предприятие, или от подходящо обучени хора. Моля, обърнете се и към глава 1.3 "Компетентности обучение" и глава 2.4.2 „Годност за пътуване“.

95. Процедурата по улавяне и натоварване трябва да се планира предварително с правилния брой уловители, за да се даде достатъчно време за улавяне и обработка на птиците по професионален и лек начин (без да се бърза).

96. Добрите условия за улов трябва да включват:

- **Пряк достъп** до подемно-транспортното средство;
- **Синя светлина през нощта** или намалена интензивност на светлината;
- **Добра поддръжка на цялото оборудване;**
- **Подходящи дрехи за работниците** (например работно облекло, хигиенни шапки, ботуши, маски за лице, предпазно облекло);
- **Почиствайте и дезинфекцирайте ръцете си.**

97. Екипите по улавяне трябва да поддържат добро поведение по време на работа. Те трябва да се движат бавно, мълчаливо и постоянно през стадото и да избягват резки движения. Хората, които улавят птиците, трябва да бъдат добре позиционирани в птицефермата. Те не трябва да хващат животни далеч от контейнера. При поставянето на птиците в горния етаж трябва да се внимава.

98. Птиците трябва да бъдат улавяни и пренасяни по такъв начин, че да не се увреждат нито на крилата, нито на краката.

99. Птиците **не** трябва да бъдат улавяни и носени за шията и да не се удрят в околни предмети, докато се пренасят.

100. Пилетата може да се уловят за единия крак, но ако трябва да се носят, телата им трябва да се поддържат, за да се сведе до минимум рискът от наранявания.

101. Кокошките от края на яйценосенето могат да бъдат хващани за единия крак, ако за двата крака не е удобно, но и в двата случая животните трябва да бъдат поддържани под гърдите / коремната област, за да се сведат до минимум нараняванията.

102. Ако пилетата бройлери се товарят на ръка, до 5 пилета, по-малко от 2 кг на птица, се носят в една ръка и до 3 пилета, когато те са по-тежки от 2 кг. Другата ръка се използва за поддържане на тялото.

103. При методът за ръчно улавяне на пуйки трябва да вземе предвид теглото и размера на птиците и да бъде съответно коригиран. По-конкретно:

o Птици, тежащи по-малко от 10 кг, трябва да бъдат улавяни и носени за двата крака с не повече от 1 птица във всяка ръка; птиците трябва да се поставят в контейнера едно по едно;

o Птиците с тегло 10 кг и повече трябва да бъдат улавяни и носени поотделно, като се хване раменната част на крилата, докато другата ръка се използва за придържане на двата крака.

104. Птиците трябва да се повдигат и държат близо до тялото и да се поставят внимателно в контейнера.

105. Лицата, които отговарят за товаренето на животните в контейнерите, трябва да се уверят, че броят на животните в контейнер отговаря на законовите изисквания и на изчисленията на водача.

106. Животните се поставят в контейнера по такъв начин, че да се избегне ненужно натоварване или нараняване. Животните, които лежат на гърба си, трябва да се изправят.

107. Животните се разпределят равномерно в контейнера, за да се предотврати задушаване.

108. При механично улавяне отговорност на персонала е да извършат проверки за поддръжката на машините, така че те да функционират правилно по време на цялата операция по улавяне. Това трябва да включва отчитане на производителя, който съветва за скоростта на поемане и цялостната поддръжка.



Фигура 3.3 При механично улавяне проверете правилно машините. Снимка: © GTC Agricultural

109. Механичното хващане на птиците трябва да се извършва от служител, който е добре обучен за работата с машините и има познания за поведението на птиците. Използването на машини за улов не отменя отговорностите на производителя, фермера и превозвача във връзка с оценката на годността на птиците.



Фигура 3.4 Дори по време на механичното улавяне, винаги продължете проверката на годността на птиците. Снимка.: © GTC Agricultural

110. В случай на механично улавяне на пуйки, птиците трябва да бъдат хвърлени към конвейерните ленти спокойно в малки групи, за да се предотврати задушаване.

111. Всеки контейнер трябва да се проверява за захванати части на тялото.

112. Контейнерите се зареждат внимателно в подемно-транспортното средство.

113. Контейнерите не трябва да се накланят или падат.

За едnodневни пилета:

114. Осигурете добри условия на натоварване в люпилнята:

- Трябва да се носят подходящи предпазни дрехи;
- Кутиите трябва да бъдат затворени правилно, за да се избегне падането на едnodневните пилета;
- Трябва да се извършват редовни проверки в помещенията за насипни едnodневни пилета, които трябва да бъдат уловени и отведени до подходящо място.

По-добри практики при боравенето с животни по време на товаренето

115. **Челните лампи**, използвани от екипа, трябва да са сини.

116. **Птиците, скрити зад обекти като стелажи, гнезда, водопроводи или тръби за подаване на храна, трябва да бъдат хванати внимателно**, за да се предотврати нараняване при удряне на тези предмети. Едната ръка трябва да бъде поставена около двата крака, а другата трябва да поддържа гърдите, така че птиците да могат да бъдат внимателно пренесени без никакви рискове.

117. **Плъзгачите трябва да се използват за поддържане гърдите на кокошките в края на яйценосенето**, тъй като това значително ще намали увреждането на гърдите. Плъзгачите са пластмасови листове, поставени в хранилките, които осигуряват гладка безъглова повърхност, върху която птиците могат да се плъзгат към клетката с другите животни.

118. Кокошките трябва да бъдат улавяни **поотделно и за двата крака**, за да се избегне нараняване или страдание, а гърдите може да се придържат с другата ръка по време на изваждането им от общата клетка или стелажите във волиерите. Броят на пренасяните птици зависи от размера на птиците, но **не трябва да се превишава максимално 3 птици на ръка**.

119. **Като алтернатива, кокошките в края на яйценосенето** могат да бъдат хванати изправени - около крилата и гръдния кош - и най-много 2 животни едновременно.

120. **Не трябва да се носят повече от 3 бройлери в една ръка**.

121. **Товаренето на пуйки трябва да се извършва възможно най-внимателно**, като се използват транспортни ленти или подобни средства, за да се намали натоварването при работа на животното. **Пуйките трябва да се придвижат** към товарната зона и, ако е възможно, в контейнера или превозното средство. Птиците трябва да се задържат в близост до товарните модули, което ограничава разстоянието, което те трябва да пренасят. Големите стада трябва да бъдат разделени с прегради в по-малки групи от 50 до 100 птици (в зависимост от размера на птиците). Това улеснява улавянето на птиците, тъй като те се намират в по-малка площ, а птиците могат да се задържат по-близо до модулите, което ограничава разстоянието, което те трябва да пренасят. **Преградите трябва да са подвижни**, тъй като са преместени няколко пъти по време на процеса на улавяне.

122. Ако пуйките трябва да бъдат натоварени механично, **машината за транспортните ленти трябва да бъде внесена в помещението** за няколко часа и за предпочитане дни преди да започне улавянето. По този начин пуйките имат време да разследват машината и се страхуват по-малко, след като зареждането започне.

123. За да накарат птиците да не се колебаят и да се придвижат към транспортния сектор, трябва да се постави тор или слама върху тях - така им се придава позната миризма.

4. Пътуване

Колкото по-дълго е пътуването, толкова по-голям е рискът, че благосъстоянието е отрицателно засегнато. Топлинният комфорт е основният аспект на транспорта на животни, който има нарастващо въздействие върху благосъстоянието, тъй като продължителността се увеличава. Ако птиците са годни, добре подготвени да пътуват и пътуването е планирано добре, те вероятно ще пристигнат в местоназначение в добра социална държава и ще могат бързо да се възстановят след разтоварване и сравнително кратко време за почивка.

4.1 Въведение

Транспортът включва няколко потенциални стреса, които могат да окажат отрицателно въздействие върху хуманното отношение към животните. Новата и непозната среда, ограниченията за движение поради ограниченията, вибрациите, внезапните и необичайни шумове, смесването с други животни, вариации на температурата и влажността, заедно с неадекватна вентилация и често ограничения във фуражите и водата, оказват влияние върху благосъстоянието на животните. Въздействието на всички тези фактори върху домашните птици е повлияно от състоянието на птиците и продължителността на транспорта. Колкото по-дълго е пътуването, толкова по-вероятно е стресорите да имат отрицателни последици върху благосъстоянието. В допълнение, те са по-склонни да повлияят на здравето на животните, напр. поради повишената чувствителност към болести при животните чрез потискане на имунитета и високи нива на кортизола. И накрая, продължителните стресори предизвикват икономически загуби, свързани със загуба на тегло, късното пристигане и понижено качество на месото (синини, PSE-бледо, меко и ексудативно и DFD - тъмно твърдо месо).



Фигура 4.1 Транспортът включва няколко потенциални стресови фактора, като например нова и непозната среда. Снимка: © AVEC

Водачът (и всички присъстващи) носят пълната отговорност за благосъстоянието на животните по време на пътя и по този начин играят решаваща роля на този етап от транспорта. Те не само оперират с автомобила, но също така наблюдават и се грижат за животните и се справят с извънредни ситуации, ако се случат.

Важно е да се контролират условията вътре в автомобила, за да се избегнат нежелани ситуации, които могат да повлияят на здравословното състояние на птиците. Основните фактори, които намаляват риска от нараняване и лошо благосъстояние включват:

- начина, по който клетките се поставят в превозното средство, което трябва да е безопасно и удобно за птиците;
- пространството между линиите на клетките;

- достъпът до храна и вода по време на продължително пътуване.

Гладкото шофиране влияе пряко върху рентабилността на пътуването. Изчислено е, че има разлика от 20% в горивната ефективност между шофиране по гладък път при неравномерна скорост до 100 км/ч в сравнение с еднакво, контролирана по време на пътуване безопасна скорост от 80 км/ч. Последният е по-удобен за транспортираните животни. По този начин има добра връзка между начина, по който водачът управлява превозното средство, нивото на стрес върху птиците, както и рентабилността на транспортния бизнес. Навиците за гладко и равномерно шофиране позволяват на птиците да се отпуснат по време на пътуване повече, отколкото рязкото и непостоянно шофиране. Твърдият стил на шофиране не само увеличава измеримия стрес върху транспортираните животни, но също така значително намалява качеството на месото.

4.2 Шофиране

Добри практики при шофиране

124. Водачът трябва да управлява внимателно и гладко. Водачът избира най-добрата опция, като взема предвид разстоянието, времето, качеството на пътя и възможните трудности по пътя.

125. Трябва да се следват някои общи и прости практики при управление на превозно средство, превозващо живи животни:

- **Тръгвайте бавно;**
- **Избягвайте внезапното спиране;**
- **Вземайте внимателно завоите (по-специално при кръговото движение);**
- **Променяйте плавно скоростта;**
- **Използвайте магистралите, когато е възможно, тъй като лошите пътни условия увеличават вибрациите в автомобила.**

4.3 Поене, хранене и време за почивка

Добри практики по време на вода, хранене и почивка

126. За птиците, пътуващи повече от 12 часа (без да се взема предвид товаренето и разтоварването), трябва да се предоставят вода и храна или хидрогелове за бройлери, ярки, пуйки и кокошки в края на яйценосенето.

127. За едnodневните пилета, осигурете вода или хидрогел и храна за пътувания, продължаващи повече от 24 часа.

По-добри практики по отношение на водата, времето за хранене и почивката

128. Спиранията трябва да се избягват, особено в най-горещите часове на деня

129. Птиците трябва да се проверяват по време на всички спирки.

130. За прасенца и птици, изпратени за клане в горещи дни, превозното средство трябва да бъде паркирано на сянка и разположено перпендикулярно на вятъра, когато е възможно, за да се позволи естествената циркулация на въздуха.

4.4 Спешни случаи

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

По-добри практики по спешни случаи

131. В случай на механична авария на превозното средство, трябва да се определи естеството на повредата и да се прецени колко време ще отнеме ремонта. Ако ремонтите не могат да се извършат на мястото на аварията или те ще отнемат продължителен период от време, трябва да бъдат направени договорености за друго превозно средство. Многобройни фактори трябва да бъдат взети предвид, когато се определя колко дълго животните могат безопасно да бъдат оставени на неподвижното ремарке:

- Времето (например птиците ще се справят добре на ремаркетото в продължение на четири часа на хладно, слабо влажно време, при екстремни летни горещини и влажност ще изпитат топлинен стрес доста бързо);
- Годността на животните;
- Възраст на животните;
- Време на последното хранене и поене;
- Местоположение на закъснението (например, селски район срещу магистрала);
- Време през деня;
- Безопасност на животните на текущо място;

132. В случай на авария превозвачът следва:

а. При пътнотранспортно произшествие, обадете се на националния номер за спешни случаи, ако аварията се появи на обществено място или ако е необходима спешната помощ при инцидент във фермата. Консултирайте се с оператора за:

- Местоположението на аварията;
- Фактът, че имате животни в превозното средство;
- Състоянието на всякакви разпръснати животни;
- Всички известни опасности;

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

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

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

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

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

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

з. Локализирайте мястото на инциденти с камерата. Направете снимки на аварията колкото е възможно по-скоро. Снимките трябва да включват снимки на пътните условия, повредата на превозното средство, местоположението на ремаркетото, обща сцена на авария, маркировки, криви, кръстовища и къде автомобилът е напуснал пътя (ако е така);

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

к. Изявления се дават само на държавните органи. Превозвачът трябва да помни, че в този момент той или тя е най-очевидният представител на фирмата и съответната промишленост, и превозвачът трябва да се държи като такъв;

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

134. Птиците, които са ранени по време на транспортиране, трябва да бъдат убити хуманно, за да се предотврати по-нататъшна болка или дистрес.

5. Разтоварване на животните

5.1 Въведение

Разтоварването започва, когато подемно-транспортното средство навлезе в зоната на крайната дестинация и завърши, когато всички контейнери се намират на платформата. Основните рискови фактори включват:

- Дизайнът на зоната за разтоварване, която трябва да бъде добре проветрена, добре осветена, почистена и дезинфекцирана за безопасност и комфорт на животните;
- Нивото на чистота на автомобила. Превозните средства трябва да се почистват и дезинфекцират, за да се избегнат проблеми с биологичната безопасност.

5.2 Проектиране на площта за разтоварване

За да се предпазят птиците от екстремни температури и атмосферни условия, местата за изчакване трябва да бъдат покрити. По-специално, кокошките в края на яйценосенето и едnodневните пилета могат да страдат най-много от тези обстоятелства. Зоната за разтоварване трябва да бъде проектирана така, че да предотвратява ненужния дискомфорт на птиците.

Добра практика при проектирането на зоната за разтоварване

За бройлери, пуйки и кокошки в края на яйценосенето:

133. Защитни и покрити зони за разтоварване са необходими, за да се предпазят птиците от екстремни температури и метеорологични условия, като се използва система за отопление или охлаждане, ако е необходимо.



Фигура 5.1 Трябва да се използват добре проектирани съоръжения, които защитават зоната за (раз)товарване. Снимка:©AVEC

По-добри практики за проектиране на зоната за разтоварване

134. Трябва да се използва допълнителна вентилация преди разтоварване, ако температурата е твърде висока.

135. Когато съоръженията нямат защита от атмосферните влияния, преживелите птици или чакащите разтоварване за клане, не могат да останат в паркирано превозно средство повече от два часа. В такава ситуация е препоръчително да управлявате автомобила, за да постигнете по-добра циркулация на въздуха.

136. Паркингът трябва да има дървета или покриви, които осигуряват сянка.

5.3 Грижа за животните по време на разтоварването

При пристигането си в крайната си дестинация от операторите се изисква да действат внимателно и да се грижат за птиците. Удълженото време на изчакване върху камиона / контейнерите предполага допълнителен период на гладуване за птиците, което е нежелателно. Забавянията в кланицата следва да бъдат сведени до минимум.

Добри практики за грижи за животните след разтоварване

137. Нивата на шума от всички източници трябва да бъдат сведени до минимум по време на разтоварването.

138. Пилетата и ярките трябва да бъдат снабдени с храна и вода и подходящо настаняване, когато са разтоварени във фермата.

139. Ярките, пристигащи в неподходящо място за отглеждане или довършване, напр. когато са куци, уморени, ранени или болни, трябва да бъдат убити възможно най-бързо.

140. В кланицата трябва да се вземат подходящи мерки за създаване на подходящ климат за изчакващите птици. При топло време камионът трябва да бъде паркиран на сянка, позволяващ циркулацията на въздуха.

141. За бройлерите, пуйките и кокошките, ако размерът на мъртвите при пристигане е над границата, кланицата трябва да информира превозвача и земеделския производител, който трябва да предостави информация за условията на транспортиране и улов.

За еднокдневни пилета:

142. Преди да паркирате транспортното средство и преди да разтоварите еднокдневни пилета, водачът трябва да обмисли ориентацията в зависимост от температурата и вятъра.

143. Водачът трябва да избягва теченията при разтоварване, като спазва спецификациите на транспортното средство относно вентилацията.

144. Разтоварването трябва да се извършва по бърз, но подреден начин, с достатъчен брой служители и в среда без прекомерни температурни колебания.

145. Празните кутии за пилета за многократна употреба трябва да бъдат презареждани върху камиона и да бъдат почистени и дезинфекцирани в люпилнята, преди да бъдат използвани отново. Хладилните кутии за хартия не се презареждат върху транспортното средство.

146. Всички смъртни случаи и наранявания, които са настъпили по време на транспортирането на пилета, трябва да бъдат записани и съобщени в люпилнята.

По-добри практики относно грижите за животните след разтоварването

147. Пострадалите птици, мокрите птици или пратките с висок процент смърт при пристигане трябва да бъдат отделени от другите и да бъдат заклани първи.

148. Членовете на екипа трябва да получат обратна информация за средния процент на нараняванията и смъртните случаи, което им позволяват да сравняват резултатите си и да правят заключения.

149. Ако в даден ден смъртността от транспорта надвиши критичните прагове, установени на национално равнище:

- Докладът за това наблюдение трябва да се съхранява от превозвача за по-нататъшна оценка на изпълнението на превозвачите;

- Трябва да има разследване на причината или причините за смърт от превозвача;

•Необходимо е незабавно да се предприемат превантивни мерки за отстраняване на проблема при следващите пътувания.

150. Преди да се събере следващата пратка от същия източник, всички смъртни случаи и наранявания трябва да бъдат записани и съобщени на:

- Шофьорът;
- Превозвачът;
- Отговорникът по хуманното отношение към птиците;
- Екипът по улова, така че да може да го сравни със средния процент на смъртността и нараняванията;
- Управителят на фермата;
- Фермерската организация.

За еднокдневни пилета:

151. Паркирайте подемно-транспортното средство възможно най-близо до вратата, за да улесните процеса на разтоварване.

152. Височината, от която се изпразват кутиите на еднокдневните пилета, трябва да се поддържа възможно най-ниска и във всеки случай да не надвишава 3 пъти височината на птиците.

5.4 Биосигурност, почистване и дезинфекция

Биозащитата е важна за пътуващите животни, за да се предотврати разпространението на болести. В допълнение, стресът по време на транспортирането може да повлияе на имунната им система и да ги направи по-чувствителни към болестта. След разтоварването на животните, превозното средство все още може да носи и разпространява патогени, поради което е задължително след всяко транспортиране да се почисти и дезинфекцира. Следните практики се отнасят както за кратки, така и за дълги превози.

Добри практики за почистване и дезинфекция

153. За птиците за клане, камионите и контейнерите трябва да бъдат почистени и дезинфекцирани в преработвателното предприятие, преди да напуснат отново.

154. За кокошките и/или еднокдневните пилета, доставени в стопанства, камионите, клетките за многократна употреба и контейнерите трябва да бъдат измити на място или да се върнат в транспортната компания или в люпилнята, за да бъдат измити, преди да бъдат използвани отново за следващо натоварване.

155. На мястото за почистване и дезинфекция трябва да има топла и студена вода, за да се почисти максималният брой камиони, които могат да останат всеки ден.

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

157. Трябва да се осигури достатъчно светлина на нивото на почистваните предмети.

158. Водачът трябва да води отчет за всеки случай на почистване и дезинфекция, като посочва търговското наименование на използвания дезинфектант и дозите.

По-добри практики за почистване и дезинфекция

159. Пунктовете за измиване на камионите трябва да са с дължина 25 m, за да се поберат камионите, с наклон от 5 до 7%, за да се отцеди отпадъчната вода в съответната система за събиране.

160. Трябва да има стандартна процедура за работа на транспортното средство или на съоръженията за разтоварване, която включва основните точки, необходими за адекватно почистване. Това включва качеството на водата, одобрената и използвана програма за почистване и дезинфекция, методът за проверка, корективните мерки, детергент и дезинфектанти.

Източници

За по-нататъшно разпространение се препоръчват следните документи:

Anonymous, 2012. Livestock Welfare - decision tree, 2012 www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf

Anonymous, 2006. PISC report 91, Land of poultry 2nd edition / Land Transport of Poultry, Second Edition, Model Code of Practice for the Welfare of Animals, Primary Industries Ministerial Council (2006). CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia.

Anonymous, 2012. Pratiques exemplaires recommandées en matière de soins aux animaux dans la Chaîne canadienne d'approvisionnement de volaille, du producteur au transformateur (avril 2012) http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques_exemplaires_recommandees_avr2012_Fr.pdf?v=01-2013

ARMCANZ, 1998. Land Transport of Poultry. SCARM Report 65, pp. 1-13. Agriculture and Resource Management Council of Australia and New Zealand. CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia

AVEC, 2015. European poultry transport guide, Poultry health and welfare during transport, from farm to slaughterhouse

Burton, C.H., R.T. Whyte, V.M. Allen and D.B. Tinker, 2005. Reducing microbial contamination from poultry transport crates by improved cleaning and disinfection systems based on better water use. <http://www.food.gov.uk/science/research/foodborneillness/m01prog/m01list/m01023>

Guillou, 2011. Formation convoyeurs d'animaux vivants et volailles d'un jour. Avipole Formation. <http://www.avipole-formation.fr/system/assets/files/catalogue1112.pdf>

Hubbard, 2008. Bonnes Pratiques Logistiques.

<http://www.hubbardbreeders.com/fr/engagements/bien-etre-animal/>

ITAVI, 2004. Les conditions de transport des volailles en France : les pratiques actuelles et les aspect réglementaires, 2004

Knowles, T.G. and D.M. Broom, 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. Appl. Anim. Behav. Sci., 28: 75-91, 1990.

Mitchell, M.A. and P.J. Kettlewell, 1998. Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! Poultry science 77 (002) 1803-1814

Mitchell, M. A., P.J. Kettlewell, R.R. Hunter and A.J. Carlisle, 2001. Physiological stress response modelling - application to the broiler transport thermal environment. In: Proceedings of the 6th International Livestock Environment Symposium, Louisville, Kentucky, U.S.A., 21st-23rd May 2001. Edited by Stowell, R. R., Bucklin, R. & Bottcher, R. W. pp 550-555.

Monleon, R., 2012. Gestione della pre-macellazione dei Broilers

National Reference Centre for Animal Welfare. Protezione dei polli allevati per la produzione di carne. http://www.izsler.it/izs_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10

Perrone, V. et al, 2014. Procedure operative per la protezione degli avicoli durante il trasporto e le operazioni correlate. Manuale operativo. SIVeMP, UNAITALIA, Quaderni di Veterinaria Preventiva 04 2014

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2013. Welfare standards for chickens.

<http://www.rspca.org.uk/ImageLocator/LocateAsset?asset=document&assetId=1232734135010&mode=prd>

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2012. Welfare standards for turkeys. <http://industry.freedomfood.co.uk/media/9324/turkeys.pdf>



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