



ТЕХНИЧЕСКАЯ ТЕМА I

Перевозка живых животных на дальние
расстояния: стандарты ВОЗЖ и
рекомендуемые практики, общественное
восприятие и вопросы коммуникации

Др Даниэла Морелли
22/09/2022

ТЕХНИЧЕСКАЯ ТЕМА I

Перевозка живых животных на дальние расстояния: стандарты ВОЗЖ и рекомендуемые практики, общественное восприятие и вопросы коммуникации

Др Даниэла Морелли

Глава лаборатории исследований и развития, Научный институт зоофилактики Абруццо-э-Молизе, Терамо
Референтный специалист Международного Центра сотрудничества по благополучию животных ВОЗЖ

Оригинал на англ. языке

Резюме: На 88^{-й} Генеральной сессии Всемирной организации по охране здоровья животных (ВОЗЖ, ранее МЭБ), состоявшейся в виртуальном формате (май 2021 г.), Региональная комиссия по Европе утвердила тему “Перевозка живых животных на дальние расстояния: стандарты ВОЗЖ и рекомендуемые практики, общественное восприятие и вопросы коммуникации” в качестве темы Технического доклада I к включению в повестку 30^{-й} Конференции Региональной комиссии, которая состоится в Катании (Италия) 3-7 октября 2022 г. Онлайн-вопросник был составлен и разослан Членам Европейской региональной комиссии ВОЗЖ в период 21 июня - 8 июля 2022 г. (с незначительными исправлениями от 2 августа 2022 г.). Ответственность за заполнение вопросника в 47 Странах-Членах была возложена, главным образом, на Делегатов ВОЗЖ, Национальных координаторов по благополучию животных и Национальных контактных специалистов по перевозкам на дальние расстояния. Анализ представленной информации был проведён путём группировки сходных ответов, по необходимости применялась геосхема ООН для пространственной кластеризации результатов. Подавляющее большинство Стран-Членов (46 из 47) заявили о наличии специального законодательства о благополучии животных при транспортировке, и большинство стран считает, что оно «в целом соответствует» стандартам ВОЗЖ, при этом в Европейском регионе имеется немало стран, в которых отдельные важные требования до сих пор не обязательны. Планы рейсов и порядок действий в нештатных ситуациях обычно входят в законодательство о благополучии животных при транспортировке, равно как и мониторинг и проверка соблюдения правил перевозки животных со стороны Компетентного органа или иного сертифицирующего органа. О недостаточности бюджетных ресурсов и/или выделяемых средств, и нехватке квалифицированного персонала сообщила почти половина респондентов (21 из 47). Что касается информированности общественности о проблемах благополучия животных во время транспортировки, то 11 стран сообщили о «низком» уровне осведомленности, что относится главным образом к странам Южной Европы, Западной и Центральной Азии. Большая часть стран-респондентов, заявивших о «высокой осведомленности», относится к Северной и Западной Европе. Страна-Членам было предложено назвать возможные инициативы, с которыми мог бы выступить ВОЗЖ для повышения уровня соблюдения стандартов. Большинство респондентов предложило организовать учебные тренинги и разработать дополнительные рекомендации в форме обновлённых и/или новых стандартов Наземного кодекса и/или в форме наставлений ВОЗЖ.

Благодарность

Автор благодарит С. Д'Альбенцио (S. D'Albenzio) и Л. Яннетти (L. Iannetti) из Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Abruzzo e del Molise "G. Caporale", и Э. Амлена (E. Hamelin) и Т. Грудника (T. Grudnik) из Субрегионального представительства ВОЗЖ в Брюсселе за вклад в подготовку настоящего доклада.

ВВЕДЕНИЕ

На 88-й Генеральной сессии Всемирной организации по охране здоровья животных (ВОЗЖ, ранее МЭБ), состоявшейся в виртуальном формате в мае 2021 г., Региональная комиссия по Европе признала исключительную важность внедрения стандартов ВОЗЖ по перевозке животных, в первую очередь, на дальние расстояния во всех Странах-Членах. Было решено внести тему «Перевозка живых животных на дальние расстояния: стандарты ВОЗЖ и рекомендуемые практики, общественное восприятие и вопросы коммуникации» в качестве темы одного из двух технических докладов 29-й Конференции Европейской региональной комиссии. Вследствие ограничений, вызванных пандемией COVID-19, 29-я Конференция прошла в формате онлайн с сокращённой повесткой дня, по причине чего было решено перенести этот доклад на следующую 30-ю Конференцию Европейской региональной комиссии, которая была запланирована к проведению на октябрь 2022 г. в Катании (Италия) в качестве Технической темы I.

КОНТЕКСТ

Одним из мандатов ВОЗЖ является разработка международных стандартов безопасной международной торговли, профилактики и контроля болезней животных, включая зоонозы, и обеспечение здоровья и благополучия животных.

ВОЗЖ признаёт разрыв между стандартами благополучия животных и реальным положением во многих странах. Он поддерживает разработку и воплощение региональных стратегий и платформ в области защиты животных и глобальной стратегии благополучия животных ВОЗЖ. Организация привлекает свои Страны-Члены к участию в нормотворческом процессе и взаимодействует с широким кругом заинтересованных сторон для повышения информированности на всех уровнях о международных стандартах благополучия животных ВОЗЖ и для укрепления сотрудничества частных и государственных партнёров с целью эффективного соблюдения этих стандартов.

*Кодекс здоровья наземных животных ВОЗЖ (далее *Наземный кодекс*) содержит комплекс положений для поддержания здоровья животных в ходе международной торговли и перемещения животных (Раздел 5. Торговые меры, процедуры при импорте и экспорте, ветеринарная сертификация) и рекомендации по благополучию животных при наземной (10), морской (11) и воздушной перевозке (9).*

В Главах 7.2 (11) и 7.3 (10) *Наземного кодекса* содержатся положения и рекомендации о минимизации нарушений благополучия животных в процессе обращения и транспортировки. Они касаются: поведения животных; отвлекающих факторов и их исключения; профессиональных обязанностей и набора компетенций персонала; планирования рейса; документации; периода перед отправкой, погрузки, рейса, выгрузки, обращения после рейса; протокола действий в случае отказа в завершение рейса.

Глобальная стратегия ВОЗЖ по благополучию животных обеспечивает руководство и согласованность мер в вопросах благополучия путём разработки соответствующих стандартов, укрепления потенциала и обучения специалистов, коммуникации с правительственными органами, организациями и общественностью и поддержки соблюдения стандартов и реализации политики благополучия животных.

Европейская Региональная платформа по благополучию животных, запущенная в 2014 г., облегчает применение стандартов благополучия в Европе, укрепляет потенциал и помогает Ветеринарным службам в соблюдении стандартов ВОЗЖ. Благополучие животных при транспортировке было определено в качестве одного из приоритетных пунктов в первом (2014-2016 гг.), во втором (2017-2019 гг.) и в третьем (2020-2023 гг.) Рабочих планах европейской Платформы по благополучию животных ВОЗЖ. Осуществлена серия масштабных и взаимодополняющих мероприятий, начало которой положила разработка программы учебных модулей по тематике наземной и морской перевозки животных, что позволило организовать несколько региональных семинаров для специалистов, проследить мероприятия в странах, наконец внедрить новую концепцию семинаров, основанных на легенде рейса, и провести их как на региональном (европейском), так и межрегиональном уровне (европейском и ближневосточном).

В апреле 2019 г. ВОЗЖ организовал в Париже второй Всемирный форум, темой которого стала «Транспортировка животных: общая ответственность». Он послужил площадкой для открытого обмена идеями, опытом и знаниями о благополучии животных во время транспортировки по суше, морю и воздуху, позволив обсудить с представителями

стран ВОЗЖ, международных организаций, бизнеса, НПО и общественности способы скорейшего внедрения международных стандартов ВОЗЖ.

В числе основных пунктов этого форума были: необходимость установления коллективной ответственности всех участников транспортной цепи, и в тоже время – индивидуальную ответственность в каждой из точек этой цепи, а также необходимость создания механизма передачи ответственности между участниками цепи; важность коммуникации и согласованности действий специалистов, на которых возложена ответственность за поддержание благополучия животных; потребность в разработке нормативно-правовой базы и поиск путей привлечения заинтересованных сторон; значение междисциплинарного подхода в планировании стратегии благополучия животных на научных основах и с учётом социально-экономических аспектов.

Признавая актуальность проблемы, в ноябре 2020 г. Региональная комиссия по Европе утвердила «Функциональные обязанности Национального контактного специалиста по перевозкам на дальние дистанции». Сеть Контактных специалистов и Национальных Координаторов по благополучию животных обеспечивает поддержку Делегатов в ВОЗЖ в этой сфере.

Среди главных вопросов, поднятых в ходе мероприятий, организованных европейской Платформой по благополучию животных ВОЗЖ, были выделены следующие: во-первых, необходимость укрепления связей и сотрудничества между Компетентными органами и всеми участниками цепи перевозки живых животных; а во-вторых – необходимость тщательного планирования и подготовки процедур реагирования в нештатных ситуациях (включая процедуры их контроля). Участники призвали к дальнейшему укреплению сотрудничества между Компетентными органами, к межрегиональному сотрудничеству и деятельности по внедрению стандартов ВОЗЖ по перевозке животных (Региональная сеть национальных контактных специалистов по перевозкам на дальние расстояния и организация учебных семинаров).

Транспортировка вызывает стресс у выращиваемых животных, куда бы они не перевозились: на бойню, в новые места выращивания или для размножения, при этом угроза нарушения благополучия животных возрастает по мере увеличения расстояния, на которое их перевозят. Степень благополучия животных во время и после перевозки может быть оценена с использованием ряда поведенческих, физиологических, патологических показателей и показателей качества туш, а также на основе выявления заболеваний, травм или гибели животных, вызванных транспортировкой (что важно, ибо здоровье является частью благополучия) **(1)**.

Перевозка на дальние расстояния в контексте Европейского региона ВОЗЖ: (i) может осуществляться среди стран ЕС в рамках единой нормативно-правовой базы; (ii) может включать в себя внутристрановые перевозки, принимая во внимание значительный размер некоторых стран; (iii) может осуществляться между странами ЕС и странами, не входящими в его состав, включая вопросы международной торговли и пограничного контроля, которые могут сказываться на сроках перевозки; (iv) помимо транспортировки в границах региона живых животных перевозят на дальние расстояния между европейскими странами и странами Ближнего Востока и Северной Африки.

Благополучие животных во время транспортировки – сложная и комплексная тема, включающей научные, этические, экономические, социальные и политические аспекты. Забота о благополучии животных при перевозке, особенно на большие расстояния создаёт трудности для всех вовлеченных сторон, фермеров, менеджеров, перевозчиков, но прежде всего – для Компетентных органов. Пристальный интерес общественности к вопросам благополучия животных во время транспортировки и влияние соответствующей информации на состояние рынка мяса требуют внимательного изучения и учёта.

Точных статистических данных о количестве перевезённых в европейском регионе животных не имеется. Важность вопросов перевозки может быть обоснована статистическим показателем, согласно которому в 2019 г. в государствах в составе ЕС было продано около 1,4 млрд крупного рогатого скота, свиней, птиц, овец, коз и лошадей, а около 230 млн животных разных видов было вывезено из ЕС в другие страны.

Следует отметить, что перевозка животных в ЕС (27 из 53 Стран-Членов в составе Европейского региона ВОЗЖ) регулируется единой правовой базой в соответствии с Регламентом ЕС 1/2005 о защите животных в ходе транспортировки, гарантирующей равные условия для операторов в части, касающейся обеспечения достаточной защиты перевозимых животных.

Благополучие животных, в том числе во время транспортировки, вызывает серьёзную озабоченность общественности и НПО, превратившись в предмет политических дискуссий в европейских странах, особенно в ЕС,

примером чему может послужить недавний запрос Парламента ЕС (Комитет ANIT) с требованием о повышении защиты животных во время транспортировки. В ЕС политическая готовность добиться улучшения благополучия животных при перевозках выражается в форме различных действий, в числе которых: регулирование посредством сети национальных контактных групп, подготовка наставлений, мониторинг и оценка соблюдения регулирующих актов ЕС.

Как было сказано, Члены Региональной комиссии по Европе подтвердили важность обеспечения благополучия животных во время транспортировки путём внедрения стандартов ВОЗЖ. Европейская Платформа по благополучию животных ВОЗЖ с соответствующими мерами по укреплению потенциала в предыдущие годы оказывала поддержку европейским странам (главным образом, странам Восточной Европы и Западной и Центральной Азии), а ныне продолжает расширять сотрудничество и обмен опытом не только между странами Европейского региона, но и с ближневосточными и североафриканскими государствами.

Настоящее исследование послужит подспорьем Региональной комиссии по Европе в планировании деятельности по устранению недостатков в вопросах соблюдения стандартов с учётом потребностей каждой из Стран-Членов. Поскольку Комиссия по стандартам здоровья наземных животных включила в свою рабочую программу пересмотр глав *Наземного кодекса* о перевозке животных, результаты настоящего доклада могут обеспечить её актуальной информацией о состоянии дел в Европейском регионе, которая будет принята во внимание в процессе обновления положений *Наземного кодекса*.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Вопросник в форме онлайн был составлен междисциплинарной группой, состоящей из экспертов, назначенных Правлением ВОЗЖ, Субрегиональным представительством в Брюсселе и объединением Центров по сотрудничеству ВОЗЖ. Вопросник, созданный с помощью веб-платформы Microsoft Forms, был распространён брюссельским Субрегиональным представительством среди 53 Членов Региональной комиссии по Европе с целью выяснения степени внедрения международных стандартов ВОЗЖ и рекомендуемых практик перевозки животных на дальние расстояния морским **(11)** и наземным транспортом **(10)**.

Вопросник имел несколько тематических разделов:

- Законодательная база по нескольким ключевым аспектам, таким как внедрение стандартов ВОЗЖ или иных регламентов и стандартов; выдача разрешений на инфраструктуру и транспортные средства; официальное распределение ответственности; профессиональная сертификация персонала; планы рейсов и протоколы реагирования в нестандартных ситуациях; оценка и мониторинг соблюдения законодательных требований; способность Компетентного органа добиваться соблюдения стандартов и требований по перевозке животных.
- Основные недостатки в том, касается способности Компетентного органа соблюдать стандарты и требования к перевозке животных.
- Информированность общественности и бизнеса о проблемах благополучия животных при перевозке на дальние расстояния в свете защиты животных.
- Ожидаемые от ВОЗЖ действия и ведущаяся им деятельность по оказанию помощи Компетентному органу в соблюдении стандартов и требований по перевозке животных.

Анализ полученных от респондентов данных проводился путём группировки сходных ответов и выражения полученного результата в форме комментария, или в процентах, или в виде абсолютного значения. При анализе части информации, для пространственной кластеризации результатов использовалось географическое распределение согласно геосхеме ООН (созданной исключительно для статистического анализа).

Согласно перечню Стран-Членов Региональной комиссии по Европе, геосхема ООН позволяет следующее деление:

Восточная Европа (10 стран): Белоруссия, Болгария, Чехия, Венгрия, Польша, Молдавия, Румыния, Россия, Словакия, Украина

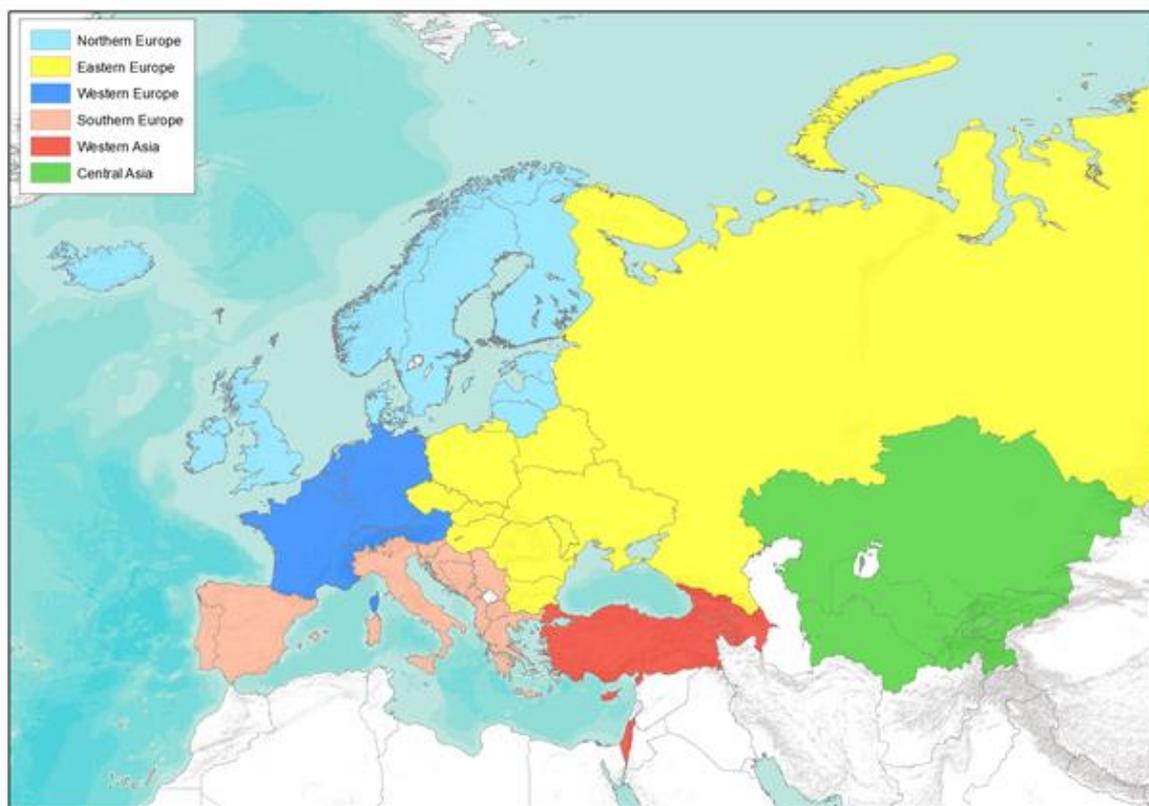
Северная Европа (10 стран): Дания, Эстония, Финляндия, Исландия, Ирландия, Латвия, Литва, Норвегия, Швеция, Великобритания

Южная Европа (14 стран): Албания, Андорра, Босния и Герцеговина, Хорватия, Греция, Италия, Мальта, Черногория, Португалия, Сан-Марино, Сербия, Словения, Испания, Северная Македония

Западная Европа (8 стран): Австрия, Бельгия, Франция, Германия, Лихтенштейн, Люксембург, Нидерланды, Швейцария

Центральная Азия (5 стран): Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Западная Азия (6 стран): Армения, Азербайджан, Кипр, Грузия, Израиль, Турция



Результаты анкетирования представлены в табличной форме с указанием как числовых значений, так и процентной доли ответов (см. Приложение 1).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Опрос проводился с 21 июня по 8 июля 2022 г. (с незначительными дополнениями от 2 августа 2022 г.), ответы поступили от 47 Стран-Членов. Респондентами были в основном Национальные координаторы по благополучию животных ВОЗЖ и Национальные контактные лица по перевозкам на дальние расстояния (31 из 47).

Вопросы с 1 по 10 и вопрос 13 касались соблюдения стандартов *Наземного кодекса* по благополучию животных при транспортировке путём применения обязательных и/или добровольных норм, действующих в настоящее время в странах Европейского региона, а также систем контроля.

Все Страны-Члены ВОЗЖ должны соблюдать научно обоснованные стандарты, содержащиеся в *Наземном кодексе*. ВОЗЖ оказывает поддержку странам в своём составе в вопросах заложения основ политики защиты животных, включая законодательство, отвечающее требованиям нашего времени, ветеринарное образование и постдипломное обучение (6). Тематика благополучия животных во время транспортировки на дальние расстояния выдвинулась на приоритетное место в европейском регионе с запуском европейской Региональной платформы по благополучию животных ВОЗЖ в 2014 г., благодаря чему удалось провести серию мероприятий в помощь странам по внедрению образцовых практик в соответствии с Главой 7.3 (10) и Главой 7.3 (11) *Наземного кодекса*.

Вопросы анкеты были подготовлены для обзора реального положения с благополучием при перевозке, включая наличие законодательства с основными требованиями по благополучию животных во время транспортировки, как они описаны в Главах 7.2 и 7.3 *Наземного кодекса*.

Вопросы 1 и 2. Во вступительном вопросе странам было предложено указать, действует ли у них специальные нормативно-правовые и законодательные акты о благополучии животных во время перевозки. Практически все респонденты (46 стран) дали положительный ответ. Анализ ответов позволил заключить, что в подавляющем большинстве стран (41 из 46) законодательство в целом отражает стандарты ВОЗЖ. Наряду с этим 33 из 47 (70%) стран заявили, что у них есть и незаконодательные документы (рабочие/операционные процедуры, руководства по образцовым практикам, добровольные схемы, относящиеся к благополучию животных во время транспортировки). Почти 30% стран не имеют незаконодательных документов, касающихся благополучия животных при наземной и морской перевозке (главным образом, на дальние расстояния). Таким образом большинство Стран-Членов подтверждает наличие соответствующего законодательства, соблюдение которого во многих странах дополнительно поддерживается незаконодательными документами.

Вопрос 3. Отвечая на вопрос о существовании конкретных регламентов, регулирующих отдельные аспекты благополучия животных, назначенных к перевозке, и животных в ходе перевозки, 44 из 47 респондентов (93%) подтвердили их наличие. Так 98% указали, что их законодательство регулирует инспекцию животных до отправки и во время рейса, сертификацию и учёт. Установленные законом обязанности обеспечивают проверку соблюдения минимальных требований к годности животных к отправке в рейс. Для недопущения неблагоприятных и стрессовых для животных ситуаций также важна выдача разрешений на использование оборудования, транспортных средств, судов, контейнеров, ролкерных судов. Основанием для выдачи разрешений является соответствие оборудования и транспортных средств необходимым и обязательным требованиям, позволяющим свести к минимуму стрессирование перевозимых животных. 31 респондент (71%) заявил о наличии особого регламента инспекции животных и регламента выдачи разрешений на пользование транспортными средствами и оборудованием. Таким образом ключевые элементы, перечисленные в вопросе 3, включены в нормативную базу большинства стран. Наряду с этим для оценки их эффективности на практике с точки зрения обеспечения благополучия животных при транспортировке необходима более подробная информация

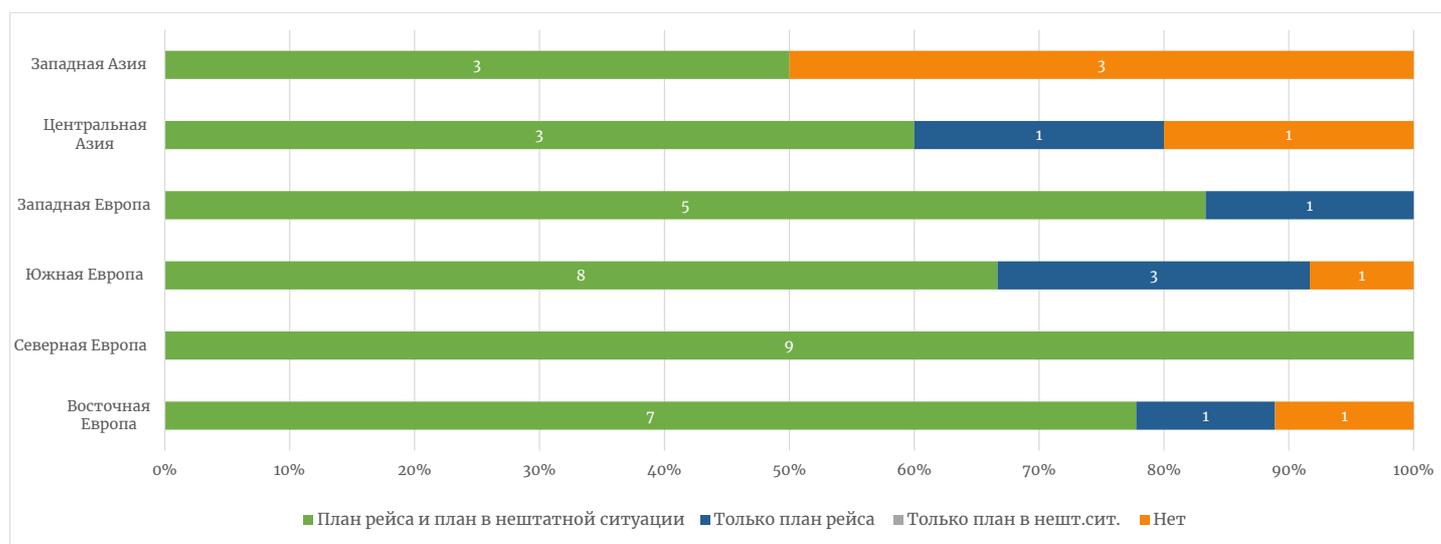
Вопросы 4 и 5. В стандартах ВОЗЖ установлена совместная ответственность всех участников за благополучие животных во время рейса, и определены конкретная ответственность каждой категории специалистов. В том, что касается распределения ответственности в ходе транспортных операций, большинство стран ответили положительно. Так страны возлагают основную ответственность на владельцев и менеджеров животных (39 из 47), водителей (37 из 47), лиц, осуществляющих уход за животными (37 из 47), транспортные компании (36 из 47) и экспортёров (30 из 47). Число стран, где ответственность возлагается на менеджеров оборудования и капитанов судов – ниже. Это также подтверждается ответами на вопрос 5. Особые профессиональные компетенции, обладания которыми требуется для выполнения обязанностей в ходе транспортных операций, и которые документируются по результатам обучения или с учётом практического опыта, должны иметь водители (33 из 47), лица, осуществляющие уход за животными (28 из 47), транспортные компании (23 из 47), владельцы животных и/или менеджеры (13 из 47). Число положительных ответов на вопрос о документально подтверждаемых

компетенциях, наличие которых обязательно для капитанов судов, оказалось крайне низким (3 из 11), что не соответствует пропорции ответов на предыдущий вопрос, который касался ответственности, возлагаемой на капитанов, которые выполняют главную роль в морских перевозках (11 из 47). Точное определение и общее понимание конкретной ответственности всех участников транспортной цепи, особенно при дальних и трансграничных рейсах, в значительной мере способствуют поддержанию благополучия перевозимых животных.

Вопросы 6 и 7. План рейса перед отправлением (который включает в себя план погрузки, продолжительность рейса, маршрут, расположение мест отдыха) требуется в большинстве стран (41 из 47). В общем числе положительных ответов: 46% (19 из 41) стран относятся к Восточной и Южной Европе, 37% (15 из 41) к Северной и Западной Европе, 17% (7 из 41) к Западной и Центральной Азии (Рис. 1). Планы рейсов утверждаются или проверяются Компетентным органом в 85% стран (35 из 41). В шести странах (главным образом странах, относящихся к Западной и Центральной Азии) действующее законодательство не предусматривает наличия плана рейса перед отправлением.

Вопросы 8 и 9. Ответы на вопрос о планах реагирования в нештатных ситуациях схожи с точки зрения процентной доли и географического распределения респондентов. 35 из ответивших 47 стран требуют такие планы в нештатных ситуациях в условиях ЧС во время перевозки, при этом в 30 из них планы требуют одобрения или проверки со стороны Компетентного органа. 43% (15 из 35) стран, имеющих планы действий в условиях ЧС, относятся к Восточной и Южной Европе, 40% (14 из 35) – к Северной и Западной Европе, 17% (6 из 35) – к Западной и Центральной Азии. В 12 странах, главным образом в Западной и Центральной Азии и Южной Европе, нештатные ситуации, которые могут возникнуть в ходе перевозки, не учитываются в планах действий при ЧС (Рис. 1).

Рис. 1. Географическое распределение Стран-Членов ВОЗЖ, в которых, согласно действующему законодательству, требуется план рейса до отправления и протокол реагирования в нештатных ситуациях в условиях ЧС в ходе транспортировки, с географическим распределением таких стран



Вопрос 10. Практически все респонденты (45 из 47) заявили, что мониторинг и оценка соблюдения требований законодательства по перевозке животных ведутся Компетентным органом или другими органами, отвечающими за сертификацию на регулярной основе.

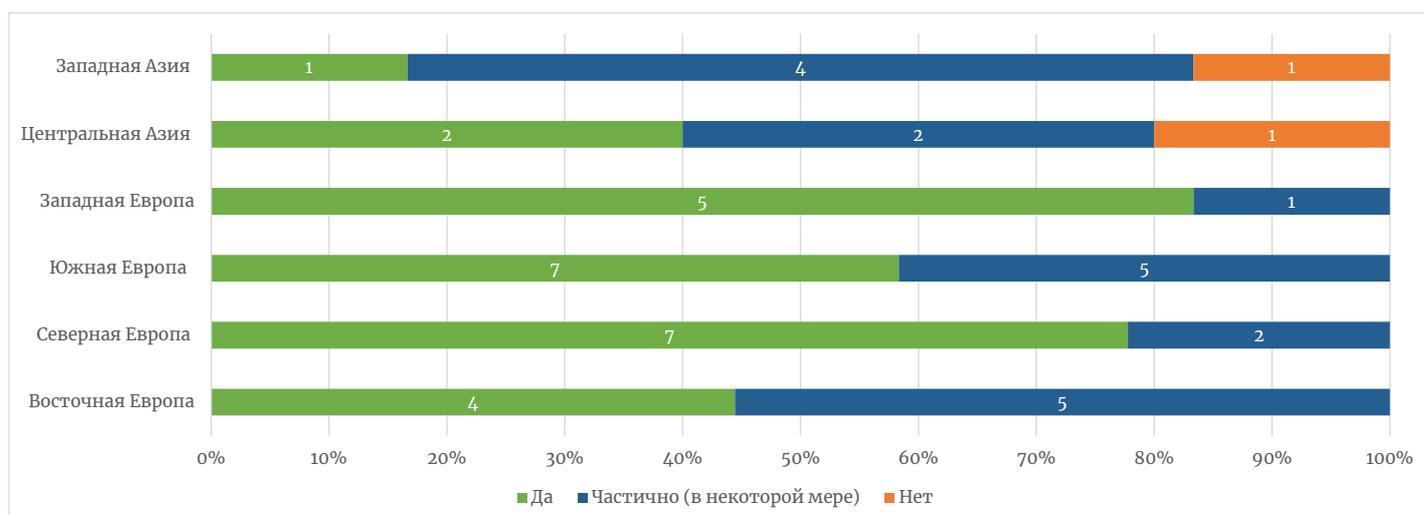
Это согласуется с тем, что почти во всех странах действует законодательство о перевозке животных. Результаты мониторинга и оценки могут послужить для определения уровня соблюдения стандартов ВОЗЖ. Наряду с этим обмен методами и эффективными практиками в вопросах мониторинга и оценки способствует развитию сотрудничества между Компетентными органами и, в конечном итоге, поддержанию благополучия животных.

ВОЗЖ не несёт ответственности за внедрение и соблюдение стандартов *Наземного кодекса* в Странах-Членах, это зависит от многих сторон на различных этапах в зависимости от конкретной ситуации в каждой из стран (7). Хотя наличие норм (обязательных или добровольных) имеет решающее значение, этого не достаточно для обеспечения их эффективного соблюдения, поэтому поддержание благополучия животных при перевозке остаётся трудной задачей, особенно в тех случаях, когда ощущается нехватка средств и инструментов. Целью вопросов 11

и 12 было выявить проблемы и недостатки, требующие решения и исправления для приведения в соответствие со стандартами ВОЗЖ на местах.

Вопрос 11. На вопрос о том, располагает ли Компетентный орган техническим потенциалом, квалифицированным персоналом и дополнительными техническими возможностями и ресурсами для внедрения стандартов и требований, касающихся перевозки животных, 26 стран ответили "да", 19 – "частично" и 2 – "нет". Более 50% стран ответили положительно (26 из 46). 46% из них (12 из 26) относятся к Северной и Западной Европе, а 42% (11 из 26) – к Восточной и Южной Европе. 52% (10 из 19) стран, которые страдают от недостаточности средств, потребных для внедрения стандартов благополучия животных, связанных с транспортом, относятся к Восточной и Южной Европе, 31% (6 из 19) к Западной и Центральной Азии и 15% (3 из 19) к Северной и Западной Европе (Рис. 2).

Рис. 2. Страны-Члены ВОЗЖ, в которых Компетентный орган имеет полный, частичный или нулевой технический потенциал, обученный персонал и дополнительные возможности для внедрения стандартов и требований по перевозке животных



Вопрос 12. В 21 стране, которая признала наличие слабых мест и препятствий, недостаточность финансирования (выделяемых средств) и нехватка обученного персонала – суть главные проблемы, которые требуют решения (Рис. 3.).

Что касается нехватки квалифицированного персонала, то почти все страны (14 из 16), которые указали на эту проблему, относятся к Восточной и Южной Европе и Западной и Центральной Азии.

9 из 10 стран, входящих в состав тех же географических ареалов, также подтвердили отсутствие системы мониторинга надлежащего соблюдения стандартов и требований по перевозке животных.

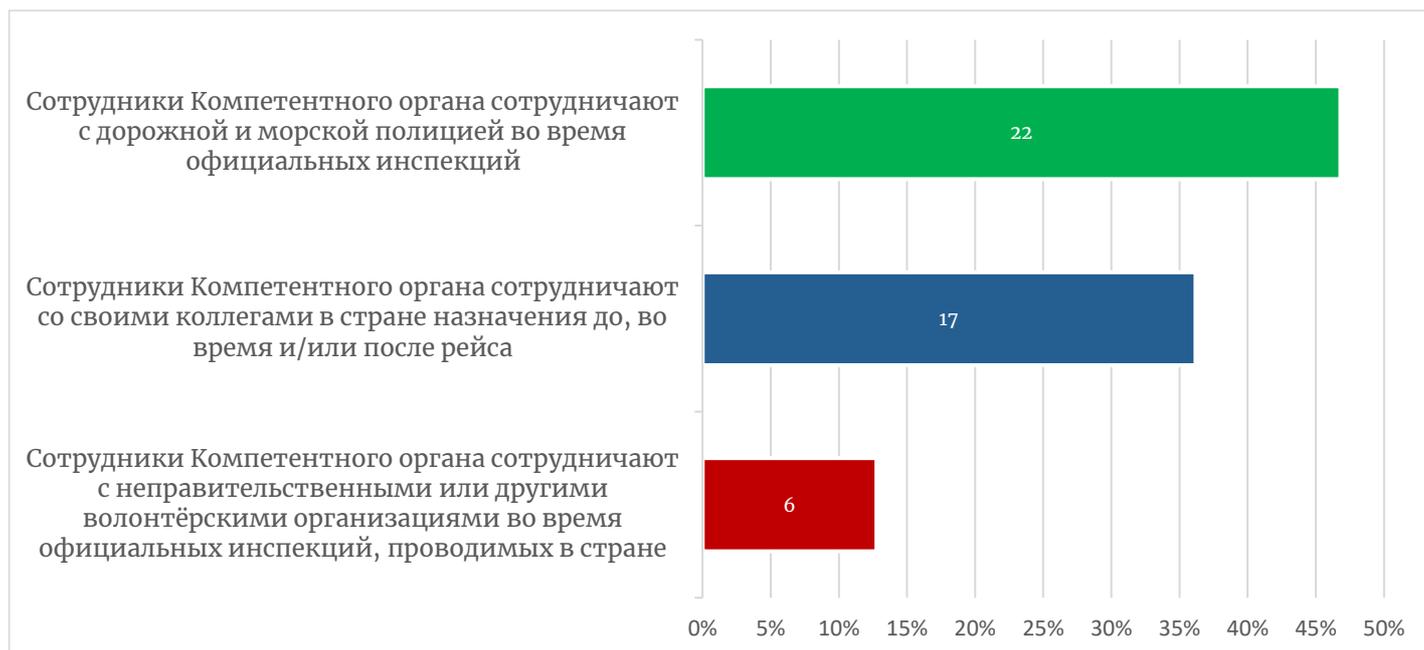
Наполненность бюджета и достаточность средств также являются условиями для устранения других выявленных слабых мест (обученный персонал, системы мониторинга). Достаточное финансирование деятельности Компетентного органа – сложный, многофакторный вопрос, включающий как экономические аспекты, так и долгосрочные политические обязательства и действия по решению проблем благополучия животных при транспортировке.

Рис. 3. Общее количество основных проблем и слабых мест

Вопрос 13. Все 47 ответивших стран организуют и ведут официальный контроль соблюдения законодательства по благополучию животных во время перевозки. В большинстве европейских стран (27 из 47) центральный и местный Компетентные органы организуют или осуществляют официальный контроль. В 13 из 47 стран официальный контроль осуществляется только местным Компетентным органом, а в 7 – исключительно центральным Компетентным органом. Небольшой процент европейских стран (38%) имеет систему отчётности для анализа (на центральном уровне) правовых нарушений. Обладающие такой системой страны распределены по Европейскому региону равномерно, а поскольку она действует в менее 50% стран, было бы целесообразно организовать обмен опытом с теми странами, которые пока не внедрили у себя подобной системы.

В 47% (22 из 47), 36% (17 из 47) и 13% (6 из 47) стран сотрудники Компетентного органа взаимодействуют с дорожной и морской полицией в процессе официального контроля или со своими коллегами в стране назначения – перед отправлением, во время рейса и по прибытии, наряду с чем сотрудничают с НПО и волонтерскими организациями (Рис. 4.). В целях совершенствования и укрепления системы контроля целесообразно развитие сотрудничества между администрацией и заинтересованными сторонами.

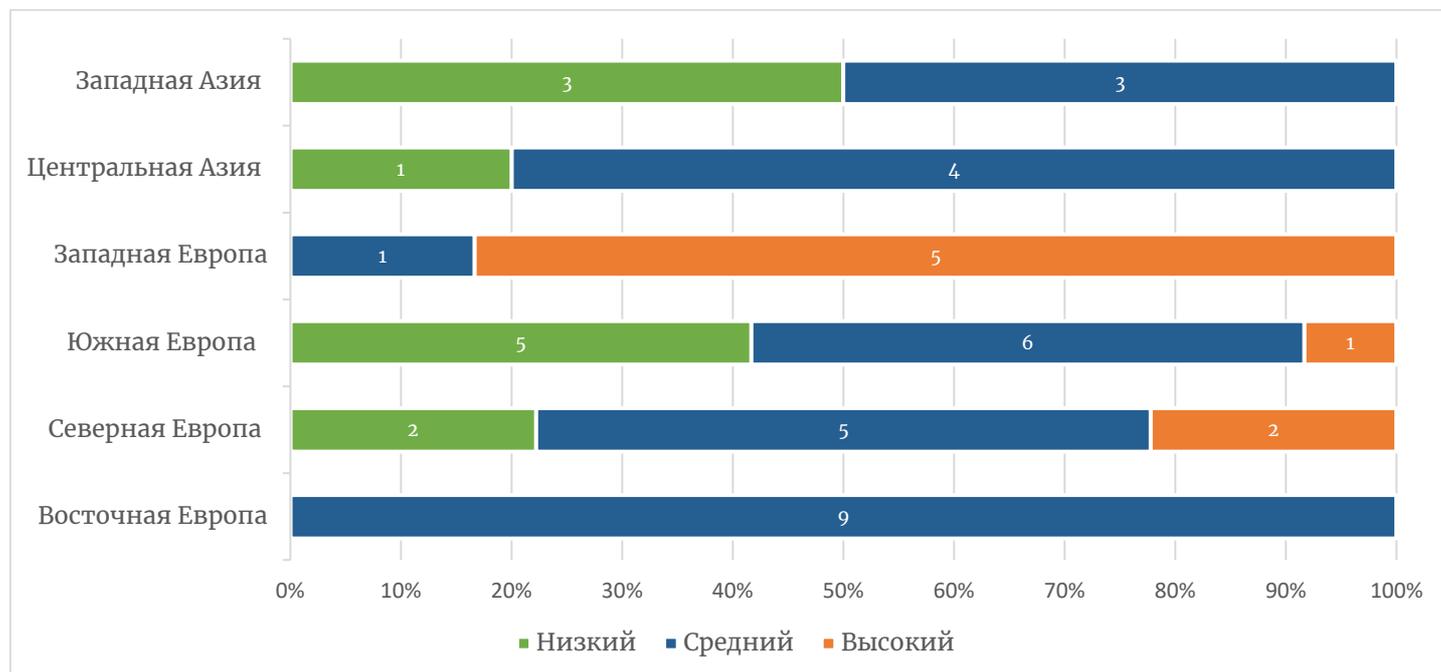
Рис. 4. Взаимодействие Стран-Членов ВОЖ с другими организациями в процессе официального контроля и перед отправлением, во время рейса и/или по прибытии (по видам организаций)



Вопросы с 14 по 18 были включены в опрос, чтобы оценить восприятие респондентами уровня информированности общественности о проблемах благополучия животных во время транспортировки, и влияния, которое она может оказать на благополучие животных в Европейском регионе. Будучи подкреплено знаниями в социальной и экономической областях, поведенческое поведение потребителя представляет собой сложный процесс, определяющийся путём сбора и анализа всей доступной информации о каком-либо продукте (сырьё, система производства, уровень качества, цена, расположение). Это формирует у отдельных лиц или групп так называемое «намерение покупки», которое переходит (или не переходит) в окончательное «решение о покупке», при этом значительную роль выполняет межличностная коммуникация, которая способна влиять на поведенческое поведение других потребителей. Такие комплексные факторы обычно используются в маркетинговых стратегиях, когда бизнес ставит целью добиться сохранения или роста своей доли на рынке. **Что** желают потребители, **как** продукт **соответствует или не соответствует** их потребностям, **как** качества продукта **воспринимаются** потенциальными или фактическими клиентами, **как** продукт **выделяется** среди аналогичных товаров конкурентов и **как** производители и продавцы **информируют клиентов** о продукте – всё это суть рычаги достижения успеха бизнеса на любом конкретном рынке. Исследования, проведённые в рамках проекта Welfare Quality® (4), показывают, что благополучие животных признаётся в качестве одного из компонентов дифференциации продукта, будучи более широким понятием качества. Уважение к благополучию животных воспринимается потребителями как приверженность поставщиков этическим принципам и стремление удерживать качество пищевых продуктов на высшем уровне.

Результаты анкетирования были интерпретированы в свете сказанного в преамбуле выше (Рис. 5). Большинство респондентов (28 из 47) заявило о «среднем» уровне информированности общественности (вопрос 14), некоторая часть стран отметила «высокий» или «низкий» уровни информированности.

Примечательно, что большая часть стран, заявивших о «высокой» информированности, сгруппированы в географических ареалах Северной и Западной Европы (7 из 8), в то время как страны с «низким» уровнем в основном относятся к ареалам Южной Европы, Западной и Центральной Азии (9 из 11).

Рис. 5. Количество Стран-Членов ВОЗЖ по уровню информированности с распределением по географическим ареалам

«Низкая» информированность, в первую очередь, свойственна странам тех же географических ареалов, где, согласно ответам на вопрос 12, имеются трудности в части соблюдения Компетентными органами стандартов *Наземного кодекса* по благополучию животных во время транспортировки: 13 из 21 стран, заявивших о серьезных недостатках, относятся к ареалам Южной Европы, Западной и Центральной Азии (в то время как только 3 страны из 21 относятся к Северной и Западной Европе).

Это можно рассматривать как ещё одно подтверждение того, что поддержка со стороны общественности тесно связана со способностью соблюдать стандарты *Наземного кодекса* по благополучию животных, что невозможно без повышения информированности, развития коммуникации, наконец, без теоретического и практического обучения (8).

Это также согласуется с ответами на **вопросы 15 и 16**, касавшихся того, может ли информированность общественности о проблемах благополучия животных во время транспортировки влиять на выбор потребителей и бизнес-операторов и таким образом способствовать соблюдению стандартов ВОЗЖ. 23 из 47 стран согласились с этим предположением, особенно в том, что касается возможного влияния на бизнес-операторов (вопрос 16), при этом лишь незначительная пропорция стран (16 из 47) согласилась с тем, что осведомлённость общественности о проблемах благополучия животных во время транспортировки также может влиять на выбор потребителей (вопрос 15). Многие страны выбрали нейтральную позицию при ответе на эти два вопроса (21 к вопросу 15; 15 к вопросу 16). В обоих случаях Южная Европа – наиболее скептически настроенный ареал в отношении положительного влияния осведомлённости общественности на реализацию мер по защите благополучия животных при перевозке на дальние расстояния (5 из 10 «не согласных» ответов на эти два вопроса были получены из стран именно этого ареала). Северная и Западная Европа выразили большее согласие с этим подходом (17 из 30 ответов получено от стран, относящихся к этим ареалам).

Аналогично тому вниманию, которое было уделено информированности общественности, был задан вопрос об степени информированности бизнес-операторов об их роли и ответственности в деле защиты животных во время транспортировки на дальние расстояния по суше и морю. Согласно ответам на **вопрос 17**, компании, специализирующиеся на перевозке животных, являются наиболее релевантной категорией бизнес-операторов (45% респондентов (21 из 47) полагают, что они хорошо осведомлены о своей роли и ответственности по защите перевозимых животных), в то время как преимущественно средним признаётся уровень информированности, которым обладают фермеры, экспортёры, бизнес-агенты, агенты по покупке/продаже и производители грузовиков для животных.

Степень информированности оказалась разной и среди специалистов, занятых с животными в процессе транспортировки (водители; лица, осуществляющие уход за животными; менеджеры и персонал в точках отдыха). Респонденты оценили как средне-высокий уровень информированности этих категорий специалистов об их роли и ответственности по поддержанию благополучия животных на каждом этапе наземной и морской перевозки.

В ходе анкетирования также проведён сбор информации об инициативах, которые уже предпринимались в странах для повышения уровня информированности общественности и бизнеса о благополучии животных (**вопрос 18**). Большинство стран дали положительный ответ (только 16 из 47 сообщили об отсутствии мер по повышению уровня информированности гражданского общества и бизнеса).

Страны, которые принимают меры для повышения осведомлённости, достаточно равномерно распределены по географическим ареалам, при этом несколько больше таких стран находится в Северной и Западной Европе (11 из 15).

Организацией кампаний по повышению осведомлённости обычно занимаются: исключительно Компетентный орган (11 из 31); Компетентный орган (органы), НПО, СМИ и социальные сети (14 из 31); НПО, СМИ и социальные сети (6 из 31).

Эти инициативы в большей мере имеют целью усилить:

1. контроль со стороны Компетентных органов и применение более строгих санкций или вынесение более суровых судебных приговоров;
2. меры защиты, принимаемые бизнес-операторами перед отправлением в рейс и во время дальних перевозок, как следствие культурных изменений во всей производственной цепи.

Примечательно, что 31% респондентов, указавших масштабы имеющихся инициатив (9 из 29), заявили, что они планируют полностью прекратить перевозку животных на дальние расстояния в законодательном порядке в стране или в Европейском регионе.

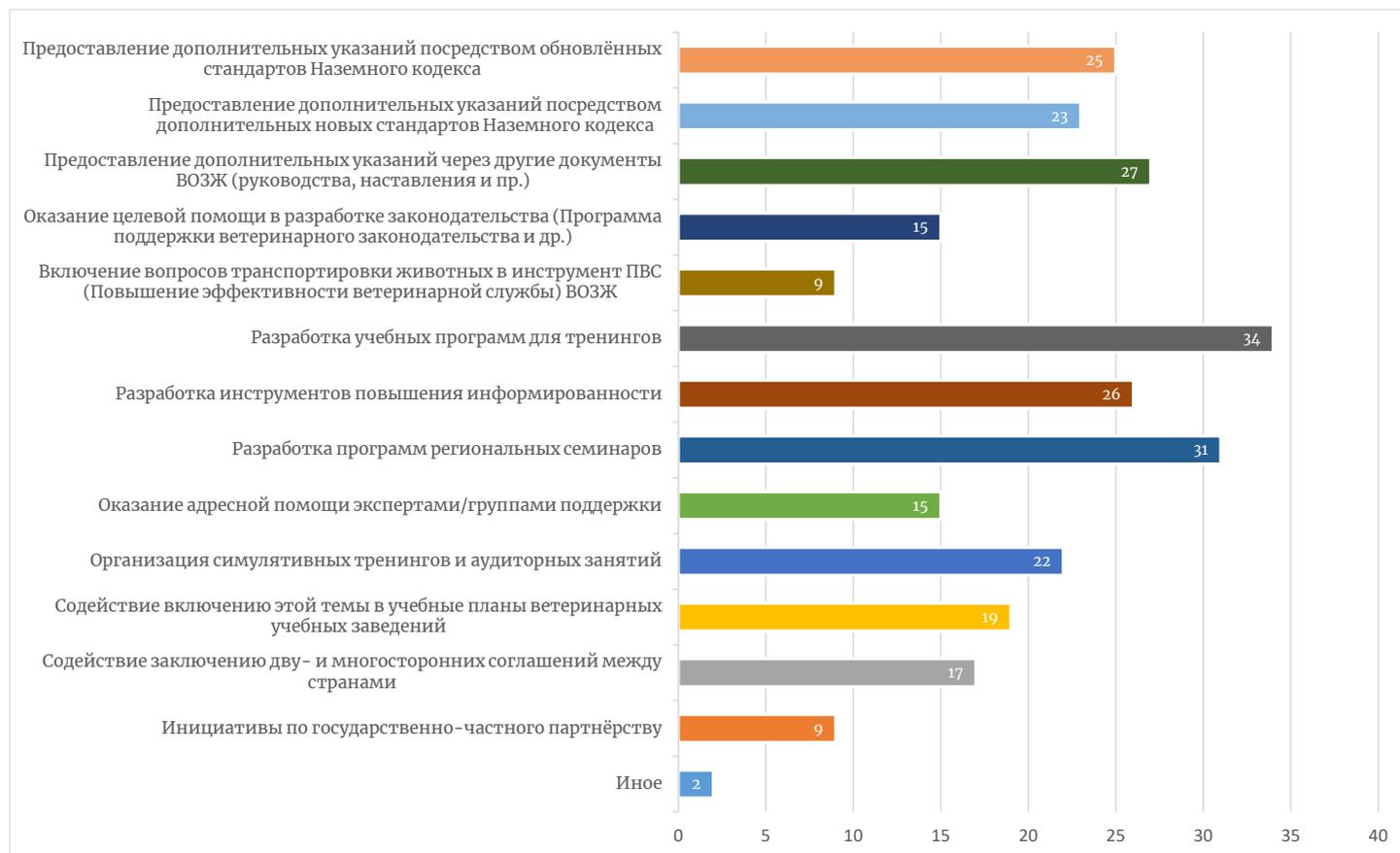
Вопрос 19. Заключительный вопрос анкеты касался рекомендаций о действующих мерах ВОЗЖ или тех, к которым следует обратиться для оказания помощи Компетентным органам для максимально эффективного внедрения или поддержки соблюдения стандартов и требований по перевозке животных (**Рис. 6**).

39 стран предложили ВОЗЖ разработать учебные программы тренингов и региональных семинаров, а также организовать симулятивные тренинги и аудиторные занятия, а также содействовать включению этой тематики в учебные планы ветеринарных учебных заведений. Такой результат опроса, даже если он был предсказуем, не следует недооценивать. Он свидетельствует о необходимости неотложных и целевых мер по укреплению потенциала для повышения эффективности контроля, осуществляемого Ветеринарными службами в том, что касается благополучия животных во время транспортировки.

Из числа этих 39 членов – 15 стран относятся к Восточной и Южной Европе, 13 – к Северной и Западной Европе, 11 – к Западной и Центральной Азии.

Пожелание, высказанное 34 странами об усилении руководства ВОЗЖ в форме рекомендаций в обновлённых и новых стандартах *Наземного кодекса* и в других документах ВОЗЖ логично, оно дополняет потребность в организации специальных учебных тренингов, о которых говорилось выше.

Очевидно, что наряду с дальнейшими мерами по укреплению потенциала, дополнительные рекомендации ВОЗЖ могли бы помочь странам в деле защиты животных, подвергающихся перевозке в границах Европейского региона. Заявившие об этих основных нуждах страны географически также относятся к группе стран Восточной и Южной Европы (16 из 34) и Западной и Центральной Азии (10 из 34). А в Северной и Западной Европе потребность в дополнительных рекомендациях менее ощутима по сравнению с потребностью в учебных мероприятиях (только 8 членов из 34 признали эту потребность).

Рис. 6. Виды возможных мер ВОЗЖ и ныне ведущейся деятельности по оказанию помощи Компетентным органам

Потребность в организации информационно-просветительских кампаний наиболее остро ощущается в Восточной и Южной Европе (13 из 26), и в меньшей степени – в Северной и Западной Европе (9 из 26) и в Западной и Центральной Азии (4 из 26).

22 страны указали два вида деятельности, в которых ВОЗЖ мог бы помочь членам: i) целевая помощь в разработке законодательства и ii) целевая помощь экспертам/группам поддержки. Большинство стран, указавших на эти потребности (17 из 22), представляют Западную и Центральную Азию (5 из 17), и Восточную и Южную Европу (8 из 17).

Что касается содействия ВОЗЖ в заключении дву- и многосторонних соглашений между странами, то такую потребность выразили 17 респондентов, в частности, страны Восточной и Южной Европы (9 из 17) и Северной и Западной Европы (6 из 17).

Включение транспортировки животных в Инструмент ПВС (Повышение эффективности ветеринарной службы, Performance of Veterinary Services, PVS) и содействие инициативам государственно-частного партнёрства были определены в качестве возможных мероприятий ВОЗЖ 9 Странами-Членами.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Точной статистики о количестве доставленных в Европейский регион и вывезенных из него животных не имеется, но известно, что число проданного и перевезённого крупного рогатого скота, свиней, птиц, овец, коз, лошадей равняется нескольким миллиардам. Главным образом животных перевозят на убой, для дальнейшего откорма и разведения. Экономические соображения (свободная торговля и конкуренция, специализация производственных систем) и культурные аспекты (потребительские предпочтения, религиозные традиции) кардинально влияют на транспортировку животных на дальние расстояния **(3)**. Транспортировка является критическим пунктом для благополучия животных; она включает в себя два типа действий: само прямое перемещение и сдерживание, и поскольку ни с первым, ни со вторым животные не сталкивались, эти действия могут стать причиной сильного стресса. Домашних животных насильно загоняют в транспортное средство, которое они никогда ранее не видели, обычно это делают люди, которых они также никогда не видели, иногда их соединяют группы вместе с не известными им животными, они подвергаются вибрации и другим действиям, с которыми они ранее не сталкивались. Особенно это проявляется при перевозках на дальние расстояния, когда перечисленные выше «новые» факторы стресса устанавливаются на длительное время и усугубляются другими неприятными ощущениями, в числе которых: голод, жажда, истощение, недостаточность места и отдыха во время транзита, тепловой дискомфорт, постоянный страх. Всё это приводит к нарушению благополучия перевозимых животных, повышает их восприимчивость к инфекциям и выделению заражёнными животными инфекционных агентов **(2)**. ВОЗЖ признаёт важность этого критического момента в жизни животных, вне зависимости от причин перевозки, и однозначно определяет как основную проблему менеджмента дальней транспортировки то, что в её процесс может быть вовлечено много участников, при этом обычно из разных стран.

Будучи международной организацией ВОЗЖ в целях поддержания благополучия животных устанавливает международно признаваемые стандарты, опирающиеся на научные основы. Они получили одобрение всех Стран-Членов, каждая из которых обладает своим национальным законодательством и в каждой из которых действуют заинтересованные стороны, имеющие различные интересы. Дальние перевозки – это как раз тот случай, когда роль ВОЗЖ как глобальной референтной организации более очевидна и полезна, особенно в части благополучия животных. ВОЗЖ должен способствовать возникновению чувства коллективной ответственности всех участников транспортной цепи, установлению активной коммуникации и координации между теми, на кого возлагается ответственность за снижение угрозы нарушения благополучия животных, на основе соответствующей нормативно-правовой базы. Будучи вооружена последними данными и всем комплексом информации, ВОЗЖ мог бы корректировать стратегии транспортировки, анализировать и предвидеть приоритетные направления, потребности, пробелы и ограничения, имеющиеся в Странах-Членах, с тем чтобы обеспечить (через Региональные и Субрегиональные представительства в том числе): i) техническую поддержку стран по внедрению и соблюдению стандартов благополучия животных, установленных *Наземным кодексом*, включая предоставление инструментов для разработки, выполнения, мониторинга и оценке ветеринарного законодательства в части, касающейся благополучия животных; ii) организацию целевых учебных программы, основанных на применении современных методик, для повышения квалификации сотрудников Компетентных органов и основных участников цепи перевозки животных.

На основе результатов анкетирования можно выделить ряд критических аспектов, связанных с эффективным внедрением стандартов ВОЗЖ по благополучию животных во время транспортировки:

- несмотря на то, что подавляющее большинство Стран-Членов ВОЗЖ заявляет, что их национальные законодательства «в целом соответствует» стандартам *Наземного кодекса*, в Европейском регионе имеется несколько стран, в законодательствах которых не отражены некоторые важные требования (конкретная ответственность участников перевозки, обязательность документа, подтверждающего прохождение обучения или наличия практического опыта для лиц, осуществляющих уход за животными, и др.);
- доступ Стран-Членов ВОЗЖ к руководящим принципам и другим незаконодательным документам может быть чрезвычайно полезен для совершенствования ныне действующих законодательств. Принимая во внимание ответы, полученные на вопросник, дополнительные рекомендации ВОЗЖ в этой области могли бы содействовать укреплению всей деятельности по защите перевозимых животных;
- Планы рейсов и планы на случай нештатных ситуаций обычно входят в нормативные акты, регулирующие благополучие животных во время транспортировки. Мониторинг и оценка выполнения правовых требований по перевозке животных регулярно осуществляет Компетентный орган или другие сертификационные органы; большинство Стран-Членов ВОЗЖ заявляет о наличии регламентов по

инспекции животных, одобрению транспортных средств и оборудования; дополнительный более пристальный анализ мог бы помочь оценить уровень применения инструментов и мер контроля, и выявить те страны, в которых необходимо их внедрить, выбрав для это оптимальные методы (братание, обучение, электронное обучение и пр.);

- почти половина опрошенных Стран-Членов ВОЗЖ сообщила о трудностях с финансированием, о недостаточности ресурсов и нехватке квалифицированных специалистов, потребных для эффективного соблюдения стандартов благополучия животных ВОЗЖ, в том числе и в тех странах, где эти стандарты введены в законодательство. Это указывает на необходимость срочных целевых мер по укреплению потенциала для усиления контроля, осуществляемого Ветеринарными службами в том, что касается благополучия животных во время транспортировки;
- в некоторых географических ареалах особенно необходимы действия по повышению информированности заинтересованных сторон, вовлечённых в вопросы благополучия животных во время транспортировки. Осведомленность потребителей и перевозчиков должна стать мощным рычагом для ускорения внедрения стандартов ВОЗЖ по благополучию животных;
- дополнительные учебные тренинги и руководство со стороны ВОЗЖ могли бы помочь Компетентным органам Стран-Членов в деле защиты перевозимых животных в границах Европейского региона.

ССЫЛКИ

1. Broom D.M. (2005). The effects of land transport on animal welfare. *Rev Sci Tech Office Internationale des Epizooties*, 24, 683 – 691.
2. EFSA. (2004). Opinion of the Scientific Panel on Animal Health and Welfare on a request from the Commission related to the welfare of animals during transport (Question N° EFSA-Q-2003-094) adopted on 30 March 2004. *The EFSA Journal* 44: 1-36
3. Massot A., Negre F., Vinci C. and Dinkel T. (2021). Patterns of Livestock Transport in the EU and to Third Countries. research for ANIT Committee, European Parliament report No. PE 690.883.
4. Welfare Quality®. “Marketing Farm animal welfare”
http://www.welfarequality.net/media/1041/fact_sheet_marketing_farm_animal_welfare_final.pdf (accessed on 5 September 2022).
5. World Organisation for Animal Health (OIE) (2008). Proceedings of the 2nd OIE Global Conference on Animal Welfare: Putting the OIE Standards to Work. Cairo, Egypt, 20-22 October 2008.
<https://www.oie.int/2021/03/proceedings-2008-PDF>. (по состоянию на 6 сентября 2022).
6. World Organisation for Animal Health (OIE) (2012a). Proceedings of the third OIE Global Conference on Animal welfare: Considerations and approaches to animal welfare policy (K. Schneider). Kuala Lumpur, Malaysia, 6-8 November 2012.
<https://www.oie.int/fileadmin/eng/AW2012/abstracts/Karen%20Schneider.pdf> (по состоянию на 6 сентября 2022).
7. World Organisation for Animal Health (OIE) (2012b). Proceedings of the third OIE Global Conference on Animal welfare: Strategies and tools to strengthen good veterinary governance, including the role of OIE animal welfare focal points (G. Molomo). Kuala Lumpur, Malaysia, 6-8 November 2012.
<https://www.woah.org/fileadmin/eng/AW2012/rapports/5.3.%20Molomo.pdf>. (по состоянию на 6 сентября 2022).
8. World Organisation for Animal Health (OIE) (2018). Report of the OIE Animal Welfare Global Forum. “Supporting implementation of OIE Standards”. Paris, France, 28-29 March 2018. <https://www.oie.int/app/uploads/2021/03/a-report-1st-aw-global-forum.pdf>. (по состоянию на 6 сентября 2022).
9. World Organisation for Animal Health (WOAH) (2022). Transport of animals by air. Chapter 7.4. in *Terrestrial Animal Health Code, WOAH, Paris, France*. Available at: https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chaptire_aw_air_transpt.htm (по состоянию на 5 сентября 2022).
10. World Organisation for Animal Health (WOAH) (2022). Transport of animals by land. Chapter 7.3. in *Terrestrial Animal Health Code, WOAH, Paris, France*. Available at: https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chaptire_aw_land_transpt.htm (по состоянию на 5 сентября 2022).
11. World Organisation for Animal Health (WOAH) (2022). Transport of animals by sea. Chapter 7.2. In *Terrestrial Animal Health Code, WOAH, Paris, France*. Available at: https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chaptire_aw_sea_transpt.htm (по состоянию на 5 сентября 2022).