



Przewodnik dobrych praktyk w transporcie bydła



KOMISJA EUROPEJSKA

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności

Dyrekcja G - Zarządzanie kryzysowe w żywności, zwierzętach i roślinach

Jednostka G.2 - Zdrowie i dobrostan zwierząt

Contact: Denis Simonin

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

European Commission

B-1049 Brussels

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności

Wspólne ramy finansowe w zakresie zarządzania wydatkami odnoszącymi się do łańcucha żywnościowego

Przewodnik dobrych praktyk w transporcie bydła

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności

Wspólne ramy finansowe w zakresie zarządzania wydatkami odnoszącymi się do łańcucha żywnościowego

***EUROPE DIRECT to usługa, która pomoże Ci znaleźć odpowiedzi
na twoje pytania dotyczące Unii Europejskiej***

Bezpłatny numer telefonu (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Podane informacje są bezpłatne, podobnie jak większość połączeń (choć niektórzy operatorzy, budki telefoniczne lub hotele mogą pobierać opłaty)

INFORMACJA PRAWNA

Niniejszy dokument został przygotowany dla Komisji Europejskiej, ale odzwierciedla on jedynie poglądy autorów, a Komisja nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie zawartych w nim informacji.

Więcej informacji na temat Unii Europejskiej można znaleźć w Internecie (<http://www.europa.eu>).

Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2018

PDF

ISBN:978-92-79-87128-3

doi: 10.2875/124563

EW-BI-18-001-PL-N

© European Union, 2018

Powielanie dozwolone pod warunkiem podania źródła.

Podziękowania



Korespondencja

Wszelka korespondencja dotycząca tego projektu powinna być wysyłana pocztą elektroniczną: hans.spoolder@wur.nl

Powołania

Proszę powoływać się na ten dokument: Konsorcjum projektu pt. Najlepsze praktyki w transporcie zwierząt (2017-rev1 May 2018). „Przewodnik dobrych praktyk w transporcie bydła”

Niniejszy przewodnik jest tłumaczeniem przewodnika dobrych praktyk w transporcie bydła opublikowanego w języku angielskim („Guide to good practices for the transport of cattle”) przez Komisję Europejską (DG SANTE, 2017). Odpowiedzialność za poprawne tłumaczenie ponosi wyłącznie Monika Gębska, do której należy kierować wszelkie pytania (monika_gebska@sggw.pl).

Spis treści

0. WSTĘP	9
0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA	9
0.2. CEL PRZEWODNIKA	11
0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU BYDŁA PODCZAS TRANSPORTU	12
0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT (ABM)	13
0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA	15
0.6. LISTA DEFINICJI	16
1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE	18
1.1. WPROWADZENIE	18
1.2. DOKUMENTACJA	19
1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIA	20
1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ	21
2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE	24
2.1. WPROWADZENIE	24
2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY	24
2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY	25
2.2.2. PLANY AWARYJNE	26
2.3. ŚRODKI TRANSPORTU	29
2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDU	31
2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE	33
2.3.3. PODŁOGA I ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE	34
2.3.4. MONITOROWANIE MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE PODCZAS DŁUGOTRWAŁYCH PRZEWOZÓW	35
2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT	36
2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT ORAZ SPRZĘTU	37

2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU	38
3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK	41
3.1. WPROWADZENIE	41
3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU	41
3.3. POSTĘPOWANIE PODCZAS ZAŁADUNKU	43
4. PODRÓŻ	48
4.1. WPROWADZENIE	48
4.2. PROWADZENIE POJAZDU	48
4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE	50
4.4. OKRESY KARMIEŃIA I POJENIA	53
4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI	55
4.6. SYTUACJE AWARYJNE	56
5. ROZŁADUNEK	59
5.1. WPROWADZENIE	59
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU	59
5.3. PROCEDURY OPERACYJNE PODCZAS ROZŁADUNKU	61
5.4. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PODCZAS ROZŁADUNKU	62
5.5. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA POJAZDU PO ROZŁADUNKU	62
6. POSTÓJ W PUNKTACH ODPOCZYŃKU ZWIERZĄT, NA TARGOWISKACH I W PUNKTACH GROMADZENIA ZWIERZĄT	64
6.1. WPROWADZENIE	64
6.2. SYSTEMY UTRZYMANIA ZWIERZĄT	65
6.3. KARMIEŃIE I POJENIE	67
6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA	68
6.5. SYTUACJE AWARYJNE	71
BIBLIOGRAFIA	73

0. WSTĘP

Od 1991 roku w Unii Europejskiej (UE) istnieją wspólne ramy prawne w dziedzinie transportu zwierząt, które od tego czasu zostały zaktualizowane przez [Rozporządzenie \(WE\) 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań](#), dalej określane w skrócie jako „**Rozporządzenie**”. Weszło ono w życie 1 stycznia 2007 r. i ma na celu dostarczenie wspólnych reguł działania podmiotów przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającej ochrony dla transportowanych zwierząt. Treść Rozporządzenia i jego oddziaływanie były przedmiotem opinii naukowej wydanej przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności ([EFSA, 2011](#)), a następnie w 2011 roku oceny oddziaływania opracowanej przez Komisję Europejską dla Parlamentu Europejskiego i Rady ([Anon, 2011](#)). W tej ocenie sformułowano trzy kluczowe zalecenia:

1. Rozporządzenie miało korzystny wpływ na dobrostan zwierząt podczas transportu, choć wciąż są **obszary do poprawy**.
2. **Nowelizacja** Rozporządzenia **nie jest najlepszym rozwiązaniem** zidentyfikowanych problemów.
3. Nawiązując do luki pomiędzy wymogami zapisanymi w prawie i dostępnymi dowodami naukowymi, Komisja Europejska wyraziła zdanie, że na te potrzeby najlepiej odpowiada **przyjęcie przewodników dobrych praktyk**.

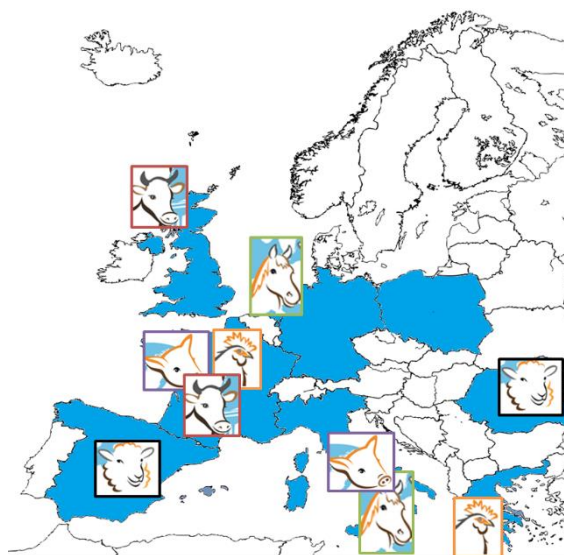
Komisja Europejska powitała z zadowoleniem stworzenie „jasnych i prostych wytycznych do oceny zdatowności zwierząt do transportu” przygotowanych przez grupy interesariuszy w dziedzinach: [bydła](#) w 2012 roku, [koniowatych](#) i [trzody chlewnej](#) w 2016 r. Następnie uznano, że należy rozszerzyć to zagadnienie, tak aby obejmowało wszystkie aspekty dobrostanu żywych zwierząt podczas transportu.

0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA

Niniejszy przewodnik powstał w ramach projektu Animal Transport Guides, zleconego przez DG SANTE w ramach umowy SANCO/2015/G3/SI2.701422. Realizacja projektu rozpoczęła się 10 maja 2015 r. **i jej głównym celem jest rozwinięcie oraz rozpowszechnienie dobrych i lepszych praktyk w transporcie żywych zwierząt**. Podstawy tego przewodnika powstały w pierwszym roku projektu, dzięki rozległemu badaniu dostępnej literatury przedmiotu i wynikającemu z tego przeglądowi znaczącej liczby dostępnych praktyk, które zamieszczono na stronie internetowej Animal Transport Guides: <http://animaltransportguides.eu/>.

Przygotowano raporty dla każdego z pięciu gatunków zwierząt (trzoda chlewna, drób, konie, owce i bydło). W drugim roku projektu trwały dyskusje nad tymi zróżnicowanymi wykazami, w dużym stopniu je przeredagowano, a w efekcie powstało obecne pięć „Przewodników dobrych praktyk...”. Wymagało to intensywnego procesu konsultacyjnego z interesariuszami.

Pierwsze kroki na drodze od zbioru praktyk do wstępnej wersji „Przewodnika dobrych praktyk...” podjęto na poziomie państw członkowskich. W odniesieniu do każdego gatunku



zwierząt utworzono grupy robocze złożone z naukowców z dwóch wybranych państw (**pary państw UE**, tzw. *Duo Countries*), a mianowicie:

- owce: Hiszpania i Rumunia,
- drób: Grecja i Francja,
- świnie: Włochy i Francja,
- konie: Włochy i Holandia,
- bydło: Wielka Brytania i Francja.

Naukowcy określili praktyki, które odpowiadają obecnemu poziomowi prawodawstwa UE („**Dobre praktyki**”), i praktyki, które sięgają dalej („Lepsze praktyki ponad poziom prawodawstwa UE” lub prościej „**Lepsze praktyki**”). Następnie partnerzy zapytali krajowych interesariuszy o zdanie na temat sugerowanych dobrych i lepszych praktyk. Dla wsparcia procesu przygotowania przewodników i pracy w kierunku uzyskania konsensusu co do zawartości materiałów użyto wielokrotnej procedury delfickiej. W ten etap zaangażowano ponad 100 uczestników reprezentujących różne grupy. Najliczniejsze grupy stanowili hodowcy (19 osób), przewoźnicy (27), pracownicy rzeźni (13), przedstawiciele organizacji pozarządowych (12) i przedstawiciele właściwych władz (27). W procesie konsultacji wzięli udział także przedstawiciele przedsiębiorstw zajmujących się handlem zwierzętami, uczelni i producentów pojazdów. Wszystkie dyskusje prowadzono w narodowych językach zaangażowanych państw. Rezultatem tej procedury było pięć projektów przewodników dobrych praktyk. Nie zostały one opublikowane, a jedynie posłużyły jako podstawa do opracowania ostatecznej wersji tych przewodników.

Wersja końcowa przewodników dla każdego z pięciu gatunków zwierząt powstała podczas drugiej rundy osiągania konsensusu na poziomie europejskim dzięki **grupom fokusowym**. Miały one charakter międzynarodowy: od delegatów wymagano wiedzy, doświadczenia i opinii wykraczających poza ich własny kraj. W tabeli 0.1. zaprezentowano skład tych pięciu grup fokusowych.

Pierwsza runda spotkań pięciu grup fokusowych została zorganizowana w końcu maja 2016 roku. Podczas tych spotkań partnerzy naukowcy zaprezentowali projekty przewodników. Następnie wraz z interesariuszami ustalono harmonogram przekształcania wersji wstępnych w wersje końcowe przewodników. Kolejnym krokiem były spotkania wszystkich grup fokusowych w Brukseli, podczas których dyskutowano i osiągnięto konsensus w kwestii sformułowań dotyczących każdej poszczególnej praktyki, które miały być zawarte w końcowych wersjach przewodników. Grupy zajmujące się różnymi gatunkami zwierząt odbyły różną liczbę spotkań, a ostatnie spotkania miały miejsce w marcu 2017 roku.

Proces pisania przewodników wspierała Platforma Interesariuszy utworzona przez grupę projektu Animal Transport Guides. Ta grupa zapewniała doradztwo przez pierwsze dwa lata trwania projektu w kwestiach dotyczących wszystkich pięciu przewodników dla poszczególnych gatunków zwierząt. Platforma zrzeszała przedstawicieli 13 organizacji międzynarodowych lub grup interesariuszy, takich jak: Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (International Road Transport Union (IRU)), Federacja Europejskich Lekarzy Weterynarii (Federation of Veterinarians of Europe (FVE)), Eurogrupa ds. Zwierząt (Eurogroup for Animals), Copa-Cogeca, Stowarzyszenie Przetwórców Drobiu i Handlu Drobiem (Association of Poultry Processors and Poultry Trade (AVEC)), Niemiecka Organizacja Hodowców (German Breeders Organisation (ADT)), Eyes on Animals, producent pojazdów Pezzaioli, Europejska Unia Handlu Żywcem i Mięsem (Union Européenne du Commerce du Bétail et des Métiers de la Viande (UECBV)), Europejskie Forum Hodowców Zwierząt Gospodarskich (European Forum of Farm Animal Breeders (EFFAB)), Niemiecka Organizacja Przewoźników (German Transporters Organisation (BDT)) oraz irlandzkie i

greckie ministerstwo rolnictwa. W ramach platformy zorganizowano 5 spotkań w Brukseli w ciągu ponad dwóch lat.

Tabela 0.1. Skład międzynarodowych grup fokusowych zaangażowanych w przygotowanie końcowych wersji przewodników dobrych praktyk (podana liczba wskazuje na liczbę reprezentantów danej kategorii interesariuszy)

Grupa uczestników	Owce	Drób	Świnie	Konie	Bydło	Razem
Rolnicy	3	5	3	1		12
Producenci pojazdów			2			2
Handlujący zwierzętami	1				2	3
Przewoźnicy		3	2	3	5	13
Przedstawiciele rzeźni	2	5		1		8
Urzędowi lekarze weterynarii		2	1	2	2	7
Naukowcy zajmujący się zwierzętami	2	3	2	2	2	11
Przedstawiciele organizacji pozarządowych zajmujących się dobrostanem zwierząt	2	3	2	4	5	16
Razem	10	21	12	13	16	72

Częścią procesu tworzenia pięciu przewodników było wybranie przez grupy fokusowe i Platformę Interesariuszy 17 obszarów zagadnień, które wymagały szczególnej uwagi. Praktyki dotyczące tych obszarów zebrano w 17 ulotkach informacyjnych (ang. *Fact Sheets*), których celem było podsumowanie i opisanie w przystępny sposób najbardziej istotnych aspektów transportu lub też sposobu postępowania z najbardziej wrażliwymi grupami użytkowymi zwierząt. W nawiązaniu do tego przewodnika dla bydła powstały cztery ulotki: „Długotrwałe przewozy bydła”, „Załadunek i rozładunek bydła”, „Transport krów mlecznych” oraz „Transport cieląt”. Te oraz inne ulotki odnoszące się do pozostałych przewodników zostały opublikowane w ośmiu europejskich językach.

Docelowymi odbiorcami ulotek są rolnicy, kierowcy, powiatowi lekarze weterynarii oraz pracownicy rzeźni. Docelowymi odbiorcami przewodników dobrych praktyk są organizatorzy transportu, przedstawiciele właściwych władz i decydenci odpowiedzialni za kreowanie polityki w obszarze dobrostanu zwierząt. Wszystkie przewodniki i ulotki można znaleźć na stronie internetowej projektu: <http://animaltransportguides.eu/>.

Stworzenie ulotek i przewodników nie byłoby możliwe bez niezwykle konstruktywnych dyskusji na szczeblu krajowym i międzynarodowym z wieloma wymienionymi powyżej uczestnikami procesu. Ich pomoc była kluczowa, a autorzy są wdzięczni za poświęcony czas i wiedzę, która posłużyła do napisania przewodników.

0.2. CEL PRZEWODNIKA

„Przewodnik dobrych praktyk w transporcie bydła” ma na celu poprawę dobrostanu zwierząt



podczas transportu dzięki praktycznym narzędziom służącym spełnieniu wymagań Rozporządzenia i dostarczeniu propozycji praktyk, które wykraczają poza prawodawstwo.

Transport jest stresującym wydarzeniem w życiu zwierząt. Niniejszy przewodnik wymienia praktyki, których celem jest wsparcie przedsiębiorców w podnoszeniu jakości transportu zwierząt zgodnie z Rozporządzeniem, a w efekcie ograniczenie stresu zwierząt i upowszechnianie dobrostanu zwierząt.

Praktyki przedstawione w tym przewodniku powstały przy wykorzystaniu wiedzy naukowej, literatury naukowej, doświadczenia i informacji pozyskanych od interesariuszy. Nie oceniano praktyk pod względem źródła pochodzenia, chyba że pozwalało to na lepsze ich zrozumienie lub przedstawienie na szerszym tle. Praktyki te mogą być wykorzystane do rozwoju przedsiębiorstwa, do opracowania Standardowych Procedur Operacyjnych dla przewoźników i innych interesariuszy lub jako źródło wiedzy przydatne podczas zajmowania się kwestiami transportu w sposób praktyczny i wspierający dobrostan zwierząt.

Podobne przewodniki z dobrymi praktykami powstały także dla koni, trzody chlewnej, drobiu i owiec.

Ten dokument nie ma wiążącego prawnie charakteru i nie wpływa na wymogi stawiane w prawodawstwie UE dotyczącym transportu zwierząt, jak też w innych aktach prawnych. Nie wiąże prawnie też Komisji Europejskiej. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ma kompetencje do wykładni prawa unijnego. W związku z tym zaleca się czytelnikom **sprawdzanie informacji w przewodniku w powiązaniu z odpowiednimi przepisami prawa** i w razie konieczności odwołanie się do właściwych władz.

0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU BYDŁA PODCZAS TRANSPORTU

Transport obejmuje kilka **potencjalnych czynników stresu**, które mogą negatywnie wpłynąć na dobrostan zwierząt. Nowe i nieznanne środowisko, ograniczenie ruchu spowodowane zamknięciem, nagłe i nietypowe dźwięki, indywidualna podatność do transportu, narażenie na kontakt z nieznanymi osobnikami np. z innego stada, zmiana temperatury i wilgotności wraz z niewłaściwą wentylacją oraz ograniczeniami dostępu do wody mają wpływ na kondycję zwierząt. Skutki tych wszystkich czynników zależą od oswojenia z transportem i kondycji zwierząt, charakteru podróży oraz czasu jej trwania. Stwierdzono, że **długotrwałe przewozy** są potencjalnie bardziej szkodliwe dla ogólnego dobrostanu zwierząt, ponieważ dłużej trwający transport przyczynia się do nasilenia oddziaływania stresogennych czynników. Dlatego zrozumiałe jest, że stresujące podróże i trudne warunki transportu mogą istotnie oddziaływać na kondycję i ogólny dobrostan zwierząt. Ma to **wpływ** na wydajność, **produkcyjność** i **zyskowność** ze względu na zmiany masy ciała, stanu nawodnienia, a w konsekwencji jakość mięsa zwierząt przeznaczonych na ubój.

Niewłaściwy, nierówny styl **jazdy** może znacznie oddziaływać na zwierzęta, zwiększając ryzyko urazów oraz ich wysiłek niezbędny do utrzymania stabilnej postawy ciała, co prowadzi do większego zmęczenia w szczególności podczas długotrwałych przewozów ([4.2. Prowadzenie pojazdu](#)).

Niewłaściwe dostosowanie przestrzeni/miejsca dla zwierzęcia oraz wiele czynników z tym związanych może stwarzać dodatkowe zagrożenia [2.3.2. Wymagania powierzchniowe zwierząt](#). Należy uwzględnić pogodę oraz **warunki klimatyczne**, a przestrzeń dla zwierząt powinna być tak dostosowana, aby zminimalizować ryzyko przegrzania i stresu cieplnego

[2.3.4. Monitorowanie mikroklimatu w pojeździe podczas długotrwałych przewozów.](#) W tym kontekście transport ciężarnych oraz rogatych zwierząt wymaga dodatkowej przestrzeni, ponad minimalne normy ustanowione w Rozporządzeniu.

Transport **małych cieląt** (szczególnie długotrwały) wiąże się z istotnymi kwestiami. W szczególności karmienie oraz pojenie, zgodnie z Rozporządzeniem, są często bardzo trudne do wykonania, ponieważ cielęta nie zawsze są skłonne do korzystania z konkretnego wyposażenia. Mogą być one skutecznie karmione i pojone (lub może być im podawane mleko/preparaty mlekozastępcze/elektrolity) wyłącznie po rozładunku w punkcie odpoczynku zwierząt, na targowisku lub w punkcie gromadzenia [6.3. Karmienie i pojenie](#). Powyższe rozwiązanie jest warunkowane dozwolonym czasem podróży (19 godzin), ponieważ zgodnie z Rozporządzeniem młodym cielętom pasza i woda muszą być podawane co 8-9 godzin.

Kolejną istotną kwestią wpływającą na ryzyko naruszenia dobrostanu zwierząt jest **zaplanowanie dojenia** krów podczas transportu. Aby uniknąć opóźnień w dojeniu, ważne jest zapewnienie właściwego wyposażenia i personelu w odpowiednich momentach i miejscach w trakcie zaplanowanej podróży (na przykład bezpośrednio po przybyciu do miejsca przeznaczenia bądź pośredniego) [2.2. Planowanie podróży](#).

Załadunek lub postępowanie ze zwierzętami przed nim może wywołać znaczny stres [3.3. Postępowanie podczas załadunku](#). Należy również brać pod uwagę fakt, iż zwierzęta mogły być pozbawione wody lub paszy przed załadunkiem i samym transportem. **Czas podróży** często wydłuża się z powodu korków, co może zakłócać dobrostan, szczególnie w okresach, gdy temperatura powietrza jest wysoka [2.2.2. Plany awaryjne](#).

Przewozy międzynarodowe oraz krajowe, zwłaszcza długotrwałe, odbywające się drogą wodną lub powietrzną (np. łożnią lub rzadziej samolotem), mogą skutkować dodatkowymi specyficznymi wyzwaniami w zakresie dobrostanu zwierząt, jeśli chodzi o warunki transportu i ryzyko wystąpienia chorób.

Wzajemna znajomość osobników w obrębie transportowanej grupy zwierząt, łagodne postępowanie podczas załadunku oraz rozładunku, krótszy czas podróży, zapewnienie wystarczającej ilości miejsca oraz ostrożna jazda przyczyniają się do zmniejszenia ryzyka naruszenia dobrostanu zwierząt i powstania urazów w czasie jazdy. Transportowanie **zwierząt z rogami** zwiększa ryzyko obrażeń wśród pozostałych transportowanych razem osobników.

Niniejszy przewodnik został napisany w taki sposób, aby uwzględnić powyższe kwestie i przedstawić je w odniesieniu do sześciu etapów podróży.

0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT (ABM)

Nadrzędnym celem gwarantującym odpowiednie warunki podczas jazdy powinno być zapewnienie dobrostanu, **co spowoduje, że zwierzęta będą zdrowe i sprawne, gdy opuszczą pojazd** w miejscu przeznaczenia. Obowiązujące prawodawstwo oraz istniejące wytyczne dotyczące predyspozycji do podróży ([Europejska grupa dla zwierząt, 2012](#)) ustanawiają schematy, a także oferują wiele wskazówek odnośnie warunków podróży. Zawierają rady, jak odpowiednio dopasować przestrzeń, określić częstotliwość i czas odpoczynku, oraz informują o wymaganiach dotyczących przygotowania paszy i wody dla zwierząt. Porady te



wynikają z wieloletniego doświadczenia oraz są efektem konkretnych badań, związanych z następującymi czynnikami dobrostanu: zbyt ograniczoną przestrzenią, brakiem dostępu do wody, łatwością zranienia się zwierząt i brakiem odpoczynku; jeżeli zwierzęta nie odpoczywają wystarczająco długo, są zmęczone, co negatywnie wpływa na dobrostan i samą jakość mięsa; itd.

Należy pamiętać, że same zalecenia dotyczące **warunków transportu** (wyposażenie środków transportu bądź profesjonalizm osób zarządzających załadunkiem zwierząt) **niekoniecznie gwarantują dobrostan**: oferują jedynie porady, jak zmaksymalizować dobrostan bydła. Warunki mające wpływ na dobrostan zależą również od szeregu innych czynników, gdyż wiele zaleceń oddziałuje na siebie wzajemnie. Oczywistym tego przykładem jest wpływ mokrej sierści i temperatury otoczenia na warunki utrzymania zwierząt: jeżeli jest za gorąco, zalecane jest zraszanie, jeśli jest zbyt zimno, zwierzęta muszą być suche. Innym przykładem jest związek między warunkami przewozu i długością podróży: po długiej trudnej podróży korzyści związane z odpoczynkiem zwierząt poza pojazdem przeważają nad negatywnymi skutkami rozładunku (związane z tym stresy). Jeżeli jednak podróż przebiega sprawnie, a warunki w pojeździe są optymalne, wtedy korzyści płynące z rozładunku będą dużo niższe, a w niektórych przypadkach lepiej będzie pozostawić zwierzęta w środku transportu.

Po uwzględnieniu ograniczeń związanych z wykorzystywanymi zasobami oraz zarządzaniem wydaje się, że **miary odnoszące się do zachowania zwierząt mogą być użytecznym narzędziem monitorującym**, pomagającym wszystkim zainteresowanym podmiotom określić dobrostan oraz w razie konieczności podjąć działania naprawcze. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ang. *Animal Based Measures – ABM*), takie jak urazy, duszności, drżenie, kondycja ciała i skóry, mogą być interpretowane jako bezpośrednie wskaźniki dobrostanu. Wykorzystywanie mierników opartych na obserwacji zwierząt podczas transportu nie jest tak nowe i innowacyjne, jak może się wydawać. Wskaźniki te zostały dawno włączone do zestawu narzędzi monitorowania dobrostanu stosowanego przez przewoźników, a **zawodowi kierowcy oraz opiekunowie w swoich działaniach już wykorzystują „sygnały” otrzymywane od zwierząt** w swojej codziennej praktyce. Podczas rutynowych kontroli nie będą oni (jedynie) obserwować wskaźnika temperatury, aby sprawdzić, czy wentylacja jest wystarczająca: będą analizować zachowania zwierząt również pod kątem dyszenia lub dreszczy. Nie oceniają zmęczenia przez pryzmat długości podróży, lecz zwracają uwagę na postawę zwierząt i zachowanie podczas odpoczynku.

Mierniki oparte na obserwacji zwierząt należy kontrolować **przed** podróżą, **w jej trakcie** i **po** zakończeniu. Diagnozy z ich użyciem mogą być dokonane podczas rutynowych kontroli w celu oceny warunków transportu oraz określenia, czy należy podjąć jakieś działania służące poprawie dobrostanu zwierząt. Mogą być również sprawdzane po podróży, gdy zwierzęta są rozładowywane, aby ocenić, jak wpłynął na nie transport. Wiedza o tym pomaga przewoźnikom (i innym osobom, które zajmują się zwierzętami) poprawić warunki w trakcie następnego transportu. Aby osiągnąć cel 'dobrego' transportu pod względem dobrostanu bydła powinno się wykorzystywać w narzędziach do jego monitorowania mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM) przedstawione w tabeli 0.2.

Tabela 0.2. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt ABM do monitorowania dobrostanu bydła w transporcie i ich charakterystyka

Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM)	Charakterystyka
--	-----------------

Śmierć stwierdzona po przyjeździe na miejsce	Zwierzę, które przestało oddychać i w momencie przyjazdu nie ma tętna (zatrzymanie akcji serca).
Ciężkie okaleczenie lub uśmiercenie z konieczności	Zwierzę w ciężkim stanie, nie wykazuje zdolności do podnoszenia się. Zwierzęcia nie kwalifikuje się jako nadającego się do leczenia, jest żywe, ale nie może wstać lub nie jest w stanie samodzielnie utrzymać równowagi.
Potknięcie się	Zwierzę traci równowagę podczas załadunku/rozładunku, nie uderzając głową ani inną częścią ciała o ziemię.
Upadek	Zwierzę traci równowagę podczas załadunku/rozładunku, uderzając o ziemię głową lub inną częścią ciała.
Drżenie, dyszenie lub pocenie się	Drżenie definiowane jest jako powolne i nieregularne drganie jakiegokolwiek części lub całego ciała (ruchy wywołane przez owady nie są określane jako drżenie!). Dyszenie jest definiowane jako krótki oddech. Zwierzęta wykazujące widoczne oznaki pocenia się skóry podczas transportu (mokry, zaschnięty pot, plamy soli) określane są jako pocące się.
Czystość	Bydło jest uważane za brudne, jeśli powyżej 25% powierzchni ciała pokryte jest brudem.
Wyczerpanie	Objawami silnego zmęczenia lub wyczerpania są np. podbródek lub kończyny spoczywające na przegrodach lub korytach, zamknięte oczy, wysoko uniesiony kręgosłup w pozycji leżącej.
Inne poważne problemy zdrowotne	Każdy poważny problem zdrowotny, który jest łatwy do zauważenia i został wywołany podczas transportu, a nie jest wskazany powyżej.

0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA

Transport obejmuje **czynności** od przygotowania podróży do rozładunku zwierząt. Aby ułatwić używanie przewodnika w codziennej praktyce, został on opracowany zgodnie z sześcioma etapami podróży:

1. Zagadnienia administracyjne.
2. Planowanie i przygotowanie podróży.
3. Obsługa i załadunek zwierząt.
4. Podróż.
5. Postój w punktach odpoczynku zwierząt, na targowiskach i w punktach gromadzenia zwierząt.
6. Rozładunek zwierząt.

Etapy 2.-6. powinny być wykonywane w kolejności chronologicznej.

Jako pierwszy etap ujęto kwestie administracyjne, ponieważ kompetencje personelu, szkolenia itd. są ważne podczas wykonywania prawie wszystkich działań w trakcie transportu

zwierząt. Każdy etap obejmuje kilka aspektów, a dla każdego z nich przewodnik zawiera również „dobre praktyki” zgodnie z prawodawstwem UE i „lepsze praktyki” (obejmujące więcej zaleceń niż w Rozporządzeniu). Poniżej przedstawiono definicje.

Nie wszystkie praktyki są tak samo istotne w kontekście oczekiwanego wpływu na dobrostan zwierząt. W związku z tym ten przewodnik przedstawia obszary tematyczne, które są bardzo istotne, i obszary, które są nieco mniej ważne. W przewodniku bardzo ważne tematy będą ujmowane w ramki.

Wersja cyfrowa tego przewodnika zawiera słowa lub odniesienia z tzw. **hiperłączami**. Po kliknięciu w nie (zwykle „Ctrl” + lewy klawisz myszki) można przejść do innej części przewodnika lub do informacji podstawowych w dokumentach lub na stronach internetowych, przy założeniu, że osoba czytająca ma dostęp do Internetu.

0.6. LISTA DEFINICJI

Dla celów niniejszego przewodnika przyjęto następujące definicje:

- **„Dobre praktyki”** definiuje się jako `procedury i procesy zgodne z wymogami ustawodawstwa lub rozporządzeń, ustanowione w celu ochrony dobrostanu zwierząt`.
- **„Lepsze praktyki ponad wymogi określone w ustawodawstwie UE”** definiuje się jako `dodatkowe wskazówki dotyczące sposobu usprawniania procedur i operacji, które mogą przekraczać wszelkie prawne aspekty określonego minimalnego wymogu, a także polepszania dobrostanu zwierząt w różnych sytuacjach i przy różnych procedurach`. W dalszej części poradnika określane będą skrótem **„lepsze praktyki”**.

Poza powyższymi definicjami operacyjnymi dotyczącymi dobrych i lepszych praktyk w tabeli 0.3. znajduje się lista terminów używanych w tym przewodniku, które mogą wymagać dokładniejszego opisu. W niektórych przypadkach zostały one przytoczone bezpośrednio z Rozporządzenia.

Tabela 0.3. Lista terminów i ich objaśnienie

Pojęcie	Opis
Długotrwały przewóz	Podróż, przekraczająca 8 godzin, rozpoczynająca się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się
Miejsce przeznaczenia	Miejsce, w którym przeprowadzany jest rozładunek zwierząt ze środka transportu i gdzie zwierzęta są umieszczane w odpowiednich pomieszczeniach przez co najmniej 48 godzin przed wyjazdem bądź poddawane są ubojowi (np. w rzeźni)
Miejsce wyjazdu	Miejsce, w którym zwierzę zostało po raz pierwszy załadowane na środek transportu, pod warunkiem, że przebywało ono w tym miejscu przynajmniej przez 48 godzin przed wyjazdem. Także punkty gromadzenia zwierząt zatwierdzone zgodnie z weterynaryjnym prawem wspólnotowym można uznać za miejsce wyjazdu pod warunkiem spełnienia określonych warunków (zobacz art. 2 Rozporządzenia)
Opiekun	Osoba fizyczna lub prawna, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialna oraz obsługująca zwierzęta czasowo lub stale
Organizator transportu	(i) przewoźnik, który zleca co najmniej jednemu innemu przewoźnikowi część przewozu, lub (ii) osoba fizyczna lub prawna zawierająca umowę przewozu z więcej niż jednym przewoźnikiem, lub (iii) osoba, która podpisała sekcję 1. dziennika podróży (jeśli dotyczy)
Osoba obsługująca (konwojent)	Osoba bezpośrednio odpowiedzialna za dobrostan zwierząt, która towarzyszy im podczas przewozu
Pojazd	Środek transportu wyposażony w koła posiadający napęd lub holowany
Przewoźnik	Osoba fizyczna lub prawna transportująca zwierzęta na własny rachunek lub na rachunek strony trzeciej
Przewóz	Cała operacja transportu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, w tym rozładowanie, umieszczanie w odpowiednich pomieszczeniach i załadowanie mające miejsce na pośrednich etapach przewozu
Punkty gromadzenia zwierząt	Miejsca takie jak gospodarstwa, punkty skupu i targowiska, gdzie zwierzęta domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, kóz, owiec lub świń pochodzące z różnych gospodarstw są łączone razem w celu stworzenia partii
Punkty odpoczynku zwierząt (punkty kontroli)	Miejsca, w których zwierzęta odpoczywają przez co najmniej 12 godzin podczas obowiązkowych przerw w transporcie na długich dystansach, zgodnie z zasadami dotyczącymi czasu podróży i okresów odpoczynku obowiązującymi w ramach Rozporządzenia. Muszą zostać zatwierdzone przez właściwe władze (Inspekcja Weterynaryjna, Urzędowy Lekarz Weterynarii)
System nawigacyjny	Infrastruktura oparta na satelitach, dostarczająca ogólnosiwiatowe, ciągłe, dokładne i gwarantowane pod względem czasu i miejsca usługi pozycjonowania lub technologię dostarczającą usługi uznawane za równoważne do celów zawartych w Rozporządzeniu (np. GPS)
Urzędowy lekarz weterynarii	Lekarz uznawany przez właściwą władzę państwa członkowskiego
Właściwe władze (odpowiednie służby)	Centralna instytucja państwa członkowskiego właściwa do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakiegokolwiek organ oddelegowany w tym celu, np. Państwowa Inspekcja Weterynaryjna

1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE

1.1. WPROWADZENIE

Zestaw **dokumentów wymaganych przez prawodawstwo UE do transportu żywych zwierząt** musi towarzyszyć przewożonej partii i jego okazanie może być wymagane w dowolnym czasie przez właściwe władze. Odpowiednie przygotowanie dokumentacji z góry **zapobiegnie niepotrzebnym opóźnieniom** i dodatkowym kontrolom ze strony władz.

Ponadto **rzetelna dokumentacja** to podstawa monitoringu wysokiej jakości: ma wpływ na **przejrzystość** i wspiera **kontrolę jakości** realizowanego przewozu. Dokumentacja może być wykorzystana do wyłonienia kwestii, które się dobrze sprawdziły, oraz wskazania słabych punktów, którymi należy się zająć. Takie oceny można przeprowadzić dla konkretnego zrealizowanego transportu, a także dzięki gromadzeniu danych z wielu przewozów. Prowadzenie zapisów jest niezbędne do **utrzymania i upowszechniania właściwych standardów**.

Ważne jest, aby dane, które należy zaewidencjonować, były **jednoznaczne i zrozumiałe**, a także łatwe i szybkie w zapisie. Powinny umożliwiać obiektywną ocenę, być uzasadnione i proporcjonalne do założonych celów, np. służyć ocenie dobrostanu transportowanych zwierząt. Dokumentacja nie powinna być dłuższa niż to konieczne, a to, co konieczne „należy wiedzieć”, powinno być ważniejsze od tego, co „jest mile widziane”. Upowszechnianie i używanie **dokumentacji w formie elektronicznej** ułatwia wypełnianie obowiązków administracyjnych. Co więcej, połączenie danych dotyczących dobrostanu zwierząt z danymi odnośnie zdrowia i bezpieczeństwa żywności może dać efekt synergii.

Przewoźnicy powinni mieć ze sobą **odpowiednią dokumentację w trakcie podróży**. Prawdopodobnie będą musieli okazać te dokumenty odpowiednim władzom albo podczas transportu, przy przyjeździe albo przy wyjeździe. W szczególności kierowcy lub osoby obsługujące odpowiedzialne za transport zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz, świń i drobiu na dystansach ponad 65 km muszą mieć **świadczenie kwalifikacji** (licencja dla kierowców i osób obsługujących transport zwierząt). W krajach członkowskich UE kwalifikacje są oceniane niezależnie dla każdego gatunku zwierząt i czasu trwania podróży.

Jak wskazano w Rozporządzeniu, **zawodowi kierowcy** i osoby obsługujące powinny **znać prawodawstwo** w odniesieniu do następujących zagadnień:

- transport zwierząt,
- fizjologia zwierząt (w szczególności potrzeby żywieniowe),
- zachowanie zwierząt i kwestie związane ze stresem,
- praktyczne aspekty obsługi zwierząt,
- wpływ stylu prowadzenia pojazdu na dobrostan przewożonych zwierząt i jakość pozyskiwanego z nich mięsa,
- opieka nad zwierzętami w sytuacjach kryzysowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa personelowi obsługującemu zwierzęta.

Kierowcy i osoby obsługujące muszą umieć odpowiednio zastosować tę wiedzę w praktyce. Niewystarczająca, częściowa wiedza w tym zakresie jest uważana za główne zagrożenie powodujące pogorszenie poziomu dobrostanu zwierząt w transporcie. Właściwe władze muszą zadbać o to, aby wymagania zawarte w załączniku IV do Rozporządzenia zostały włączone do **teoretycznego egzaminu** obowiązującego wszystkich aplikujących o licencję.

Treść oraz czas trwania szkolenia, konieczne kwalifikacje zawodowe, rodzaj egzaminu leżą w gestii każdego państwa członkowskiego.

1.2. DOKUMENTACJA

Dobre praktyki dotyczące dokumentacji

1. Każdy przewoźcy zwierzęta w pojeździe musi posiadać dokumenty określające pochodzenie zwierząt i ich właściciela, miejsce wyjazdu, datę i czas wyjazdu, przewidziane miejsce przeznaczenia i przewidywany czas trwania przewozu.
2. Ponadto następujące dokumenty mogą być potrzebne podczas transportu zwierząt w Unii Europejskiej:
 - **Zezwolenie przewoźnika** na transport zwierząt powyżej 65 km i do 8 godzin (typ I) lub ponad 8 godzin (typ II),
 - **Świadectwo zatwierdzenia środka transportu** do transportu zwierząt przez ponad 8 godzin,
 - **Licencja** dla kierowców i osób obsługujących pojazdy drogowe przewożące domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, owiec, kóz i świń,
 - **Dziennik podróży** długotrwałych przewozów koni lub zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz lub świń (nie dla drobiu),
 - **Świadectwa zdrowia zwierząt** (w stosownych przypadkach, np. handel między państwami członkowskimi lub eksport do krajów nienależących do UE).
 - **Dokumenty związane z identyfikacją zwierząt** (np. paszporty, kolczyki, tatuaże),
 - **Informacja dotycząca łańcucha żywnościowego zwierząt** kierowanych do uboju.
3. Przewoźnik przedkłada dziennik podróży właściwym władzom przed planowaną podróżą i jest on w posiadaniu kierowcy, który ma obowiązek go realizować podczas podróży.
4. Świadectwo zdrowia zwierząt i dziennik podróży są generowane drogą elektroniczną przy użyciu aplikacji TRACES¹ (przez urzędowego lekarza weterynarii – uzupełnienie tłumacza).
5. Podczas długotrwałych przewozów zwierząt z rodziny koniowatych, bydła, owiec, kóz lub świń przewoźnicy korzystają z **systemu nawigacji** zgodnego z obowiązującym ustawodawstwem.
6. Organizatorzy archiwizują wszystkie rejestry transportu, świadectwa zdrowia zwierząt i dzienniki podróży każdego przewozu przez co najmniej **trzy lata**.

Lepsze praktyki dotyczące dokumentacji

7. Dokumenty muszą dostarczać informacji o **powierzchni użytkowej netto** każdego pokładu ładunkowego.
8. Informacje z dziennika podróży są prezentowane w **formie elektronicznej** i przesyłane właściwym władzom.

¹ TRACES (ang. **TR**ade **C**ontrol and **E**xpert **S**ystem) – system TRACES jest informatycznym systemem kontroli i powiadamiania o przemieszczeniach zwierząt żywych i produktów pochodzenia zwierzęcego przez terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej.

9. W pojeździe nad boksami ze zwierzętami są umieszczone tabliczki z oznaczonym **gatunkiem i/lub grupą użytkową** przewożonych zwierząt (np. buhaje, krowy, cielęta).
10. Informacje o podróży są przekazywane w czasie rzeczywistym do kontroli obrotu zwierzętami i eksperta systemu TRACES. Wymagane informacje o trasie zawierają:
 - datę i godzinę **załadunku pierwszego zwierzęcia** z partii zwierząt w miejscu wyjazdu,
 - datę i godzinę **rozładunku ostatniego zwierzęcia** z partii zwierząt w miejscu przeznaczenia,
 - **gatunek i liczbę** zwierząt przewożonych w danej partii,
 - gatunek i liczbę zwierząt **rannych i padłych** podczas podróży,
 - datę i czas połączenia i odłączenia naczepy; wyposażenie powinno być zamontowane na naczepach/przyczepach, a nie w pojeździe ciągnącym,
 - szacunkową **wagę całkowitą** partii zwierząt w miejscu wyjazdu lub w miejscu załadunku,
 - datę, godzinę i lokalizację **miejsca odpoczynku** lub przekazania transportu kolejnemu przewoźnikowi.
11. Organizatorzy transportu przez co **najmniej 5 lat** muszą archiwizować umowy przewozowe i dzienniki podróży.

1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIA

Co do zasady, jedynie wykwalifikowani pracownicy mogą transportować zwierzęta, gdyż wtedy minimalizuje się negatywny wpływ transportu na dobrostan zwierząt. Wymagane umiejętności (kompetencje), nabywane poprzez szkolenia i doświadczenie w transporcie zwierząt, pozwalają każdemu pracownikowi na:

- opanowanie niezbędnej wiedzy na temat **wpływu** jego pracy na stres, strach i związane z tym urazy zwierząt,
- zrozumienie, jak jego praca **przyczynia się do jakości pozyskiwanego mięsa**,
- rozpoznanie głównych objawów fizjologicznych (np. nienaturalna postawa, nerwowość i stres) **określających stan zwierząt** przed załadunkiem, podczas załadunku, w trakcie transportu oraz rozładunku,
- **dostosowanie sposobu przewozu** do specyficznych warunków (zróżnicowana wrażliwość transportowanych gatunków zwierząt na stres, śmiertelność, warunki pogodowe, zdarzenia, które mogą wystąpić podczas podróży),
- prawidłowe stosowanie **zasad bezpieczeństwa biologicznego**.

Dobre praktyki dotyczące kompetencji i szkolenia

12. Przewoźnicy muszą się upewnić, że osoby zajmujące się zwierzętami dysponują umiejętnościami dobrego rozumienia zachowań zwierząt oraz ich potrzeb fizjologicznych. Przegląd biologicznych potrzeb bydła w trakcie podróży znajduje się w rozdziale [2.4. Przygotowania związane z transportem zwierząt](#)
13. Szkoleniowcy powinni przedstawić opiekunom możliwe efekty ich działań wobec zwierząt, za które opiekunowie odpowiadają.
14. Przewoźnicy upewniają się, że **wszyscy** zaangażowani w transport żywego inwentarza czują się **zobowiązani do właściwego postępowania względem zwierząt**.
15. Przewoźnicy powierzają obsługę zwierząt personelowi przeszkolonemu w zakresie odpowiednich przepisów zgodnych z minimalnym programem szkolenia wymaganym

do uzyskania certyfikatów kompetencji w Europie, zgodnie z Rozporządzeniem i wymaganiami krajowymi, jeśli takie istnieją.

Lepsze praktyki dotyczące kompetencji i szkolenia

16. Przedsiębiorstwo przewozowe wyznacza **pracownika nadzorującego dobrostan w transporcie** (ang. *Welfare Transport Officer*) odpowiedzialnego za szkolenie, certyfikaty i kontrolę jakości transportu.
17. Praktyczne **umiejętności** przewoźnika są **rejestrowane i kontrolowane** (np. przez audyty i kontrole w terenie).
18. **Kluczowe parametry transportu** są identyfikowane i rejestrowane na potrzeby oceny jakości przewozów (np. częstotliwość występowania śmiertelności, urazów czy inne mierniki oparte na obserwacji zwierząt).
19. Firmy transportowe zapewniają, że kierowcy (i opiekunowie) stale doskonalą umiejętności, uczestnicząc w **szkoleniach aktualizujących wiedzę**.

1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Dobre praktyki dotyczące odpowiedzialności

20. **Opiekunowie i osoby obsługujące** zwierzęta (w tym właściciele i menedżerowie) są odpowiedzialni za:
 - a) ogólny **stan zdrowia, dobrostan i zdatność do transportu** zwierząt; te kwestie są oceniane i rejestrowane podczas **okresowych rutynowych kontroli**,
 - b) zapewnienie przestrzegania wszelkich wymaganych certyfikatów weterynaryjnych oraz jakichkolwiek innych,
 - c) zapewnienie **obecności opiekuna/osoby obsługującej** kompetentnych w zakresie przewożonego gatunku zwierząt oraz mających upoważnienie do podjęcia koniecznych, natychmiastowych czynności; w przypadku transportu realizowanego pojedynczym pojazdem kierowca może być jedynym opiekunem w czasie podróży,
 - d) obecność odpowiedniej liczby opiekunów zwierząt w trakcie załadunku,
 - e) zapewnienie **wyposażenia i pomocy weterynaryjnej** odpowiedniej dla konkretnego gatunku zwierząt i rodzaju podróży.
21. **Handlarze zwierząt** lub pośrednicy kupna/sprzedaży są odpowiedzialni za:
 - a) wybór zwierząt **zdatnych do transportu**,
 - b) dostępność odpowiednich **urządzeń** służących do zaganiania, załadunku, transportu, rozładunku i przetrzymywania zwierząt, wliczając postoje w punktach odpoczynku zwierząt, zarówno na początku, jak i na końcu podróży oraz w sytuacjach kryzysowych.
22. Dodatkowo **opiekunowie zwierząt** lub osoby obsługujące są odpowiedzialni za łagodne traktowanie zwierząt podczas załadunku i rozładunku, a także za prowadzenie zapisu zdarzeń i ewentualnych problemów występujących w trakcie podróży, w tym dziennika podróży przy długotrwałych przewozach. Aby prawidłowo wypełniać swoje obowiązki, mają **uprawnienia do podejmowania natychmiastowych działań**. W przypadku braku oddzielnego opiekuna zwierząt, kierowca sam wypełnia jego obowiązki.
23. **Organizator transportu** jest odpowiedzialny za planowanie podróży, tak aby zapewnić odpowiednią opiekę nad zwierzętami. Może ją sprawować przewoźnik, właściciel pojazdu i/lub kierowca. W szczególności są oni odpowiedzialni za:

- a) wybór **właściwego pojazdu** dla transportowanego gatunku zwierząt, dostosowanego do długości podróży,
 - b) zapewnienie odpowiednio **wyszkolonej kadry** na czas załadunku/rozładunku zwierząt,
 - c) zagwarantowanie, że kierowcy mają odpowiednie kompetencje w sprawach dobrostanu zwierząt, stosownie do transportowanych gatunków,
 - d) rozwijanie i aktualizowanie **planów awaryjnych** dla wszystkich typów podróży (nawet jeśli nie jest to obowiązkowe) pomagających w rozwiązaniu sytuacji kryzysowych (w tym przy niesprzyjających warunkach pogodowych),
 - e) przygotowanie **planu podróży** dla **wszystkich** przewozów (w tym w przypadku, kiedy jest on obowiązkowy), który obejmuje plan załadunku, czas trwania podróży, przebieg trasy i lokalizację punktów odpoczynku zwierząt,
 - f) załadunek tylko tych **zwierząt**, które są **zdatne do transportu**, właściwy załadunek zwierząt do pojazdu i ich kontrolę w trakcie jazdy oraz odpowiednie reagowanie na pojawiające się problemy (jeżeli zdatność zwierząt do transportu jest wątpliwa, powinny one być zbadane przez lekarza weterynarii, który jest odpowiedzialny za wskazanie wszystkich zwierząt niezdatnych do transportu),
 - g) dobrostan zwierząt podczas transportu,
 - h) **zaplanowanie podróży**, które powinno uwzględniać rozbieżności w wymaganiach dotyczących czasu transportu zwierząt oraz **warunków regulujących godziny pracy kierowców**, w tym odpowiednią liczbę kierowców, która jest wymagana przy długotrwałych przewozach, co zapewni pełną zgodność z wymogami prawa. Dotyczy to zarówno czasu pracy kierowcy, jak i czasu odpoczynku zwierząt oraz decyzji o liczbie kierowców wymaganych podczas długotrwałych przewozów.
24. **Menadżerowie obiektów** na początku i na końcu podróży oraz podczas odpoczynku są odpowiedzialni za:
- a) zapewnienie odpowiednich pomieszczeń do załadunku, rozładunku i bezpiecznego utrzymywania zwierząt, z dostępem do wody i paszy w razie potrzeby, a także z ochroną przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi do czasu dalszego transportu, sprzedaży czy innego przeznaczenia (w tym chowu i uboju),
 - b) zagwarantowanie **należytej liczby opiekunów zwierząt** pomagających przy załadunku, rozładunku i obsłudze zwierząt, w sposób jak najbardziej minimalizujący ich stres,
 - c) **zminimalizowanie** ryzyka **przenoszenia chorób** ze szczególnym uwzględnieniem drobiazgowej dbałości o **czystość** pojazdów i urządzeń, **dezynfekcji**, higieny i ochrony środowiska, a także zapewnienie czystej ściółki,
 - d) zapewnienie odpowiedniego wyposażenia do radzenia sobie z **sytuacjami kryzysowymi**,
 - e) zagwarantowanie wyposażenia oraz kompetentnego personelu w razie konieczności **uśmiercenia zwierząt w sposób humanitarny**,
 - f) zapewnienie właściwego czasu odpoczynku i zminimalizowanie opóźnień w trakcie postojów.

Lepsze praktyki dotyczące odpowiedzialności

25. Należy upewnić się, że **kwestie obowiązków** opiekunów, osób obsługujących, handlarzy, organizatorów transportu, rolników, menadżerów punktów gromadzenia zwierząt, kierowców, właścicieli punktów odpoczynku zwierząt i rzeźników **są jasno zdefiniowane** i są wymienione w umowie przewozu oraz że zostanie przygotowana i

dostarczona wszystkim uczestnikom lista kontrolna, w tym kierowcom i osobom obsługującym.

26. **Standardowe procedury operacyjne** (SOP) są ustalane przez odpowiednią osobę dla każdego działania/zadania. Zawierają one **precyzyjne protokoły** odnoszące się do zasad karmienia, pojenia, wymiany ściółki, kontrolowania i monitoringu zwierząt wraz z **określeniem indywidualnej odpowiedzialności** poszczególnych osób za każde zadanie. SOP są na bieżąco aktualizowane zgodnie z nowymi rekomendacjami i/lub wytycznymi.

2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE

2.1. WPROWADZENIE

Dobre przygotowanie i planowanie transportu bydła jest jednym z najważniejszych etapów podróży. To **klucz do udanego transportu zwierząt** zgodnie z przepisami prawa, najlepszą praktyką, wysokimi standardami zachowania dobrostanu zwierząt oraz korzyściami ekonomicznymi. Prawidłowe planowanie **wspiera sprawne przeprowadzenie transportu** i jest niezbędne do **zminimalizowania ryzyka** wynikającego z możliwości niewłaściwego skoordynowania działań osób zaangażowanych w różnych obszarach. Złożoność całego procesu transportu zwierząt wymaga ustrukturyzowanej integracji wszystkich działań zgodnie z określonym zestawem celów, odpowiedzialnością i monitorowaniem zadań. Najważniejsze jest uzupełnianie dobrze opracowanych standardowych procedur operacyjnych (SOP) planami awaryjnymi umożliwiającymi działanie na wypadek **nieoczekiwanych wydarzeń i problemów**. Oprócz pilnych kwestii bezpośrednio związanych z **dobrostanem**, planowanie powinno obejmować względy **dotyczące zdrowia zwierząt** (bezpieczeństwo biologiczne), **zdrowia i bezpieczeństwa ludzi i kwestie ekonomiczne**. Duże znaczenie planowania i przygotowania do transportu zostało również potwierdzone w ustawodawstwie UE, a wypełnienie sekcji dotyczącej planowania w dzienniku podróży jest obligatoryjne w przypadku długotrwałych przewozów.

Z punktu widzenia dobrostanu zwierząt etap planowania i przygotowania obejmuje następujące elementy:

- planowanie podróży,
- przygotowanie pojazdu,
- przygotowanie zwierząt i sprzętu,
- dokumentacja.

2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY

Podróż powinna być **tak bezproblemowa i szybka, jak to możliwe**, aby ograniczyć stres z nią związany. Powinna być zaplanowana starannie, aby zapewnić odpowiedni dobrostan bydła podczas całego transportu. W ramach planowania każdego przewozu **powinny zostać ustalone konsekwencje opóźnień**, awarii lub innych sytuacji w celu zminimalizowania ryzyka naruszenia dobrostanu podczas całego transportu.

Podróż powinna być **zaplanowana i przygotowana starannie** po zgłoszeniu przez rolnika lub przedsiębiorcę daty i miejsca wyjazdu oraz określeniu miejsca przeznaczenia dostawy do klienta. Plany podróży muszą zawierać pisemne ustalenia dotyczące rozpoczęcia transportu, miejsca załadunku i rozładunku, zasad działania w sytuacjach awaryjnych oraz wymogów w zakresie listów przewozowych, a także ustaleń odnośnie postojów, szczególnie w punktach odpoczynku zwierząt, zwłaszcza przy długotrwałych przewozach.

Plany w szczególności powinny obejmować:

- **opis trasy przejazdu** i przybliżony czas trwania,
- analizę **prognozy pogody**,
- wybór **firmy transportowej** i rodzaju pojazdu (np. typu I lub II) i/lub statku w zależności od czasu trwania podróży i warunków pogodowych, liczby bydła według grup użytkowych, np. zwierzęta hodowlane, cielęta, wybrakowane krowy,
- rezerwację pobytu w **punkcie odpoczynku zwierząt**, jeśli dotyczy,
- **plan awaryjny**,

- planowaną **liczbę kierowców**,
- zaopatrzenie w **ściótkę**,
- zaopatrzenie w **wodę i paszę** do podania w punktach odpoczynku zwierząt, w zależności od czasu trwania podróży,
- zapewnienie, że **pojazd będzie gotowy** w wyznaczonym miejscu i czasie wyjazdu.

Trasa podróży i harmonogram przystanków (wliczając punkty odpoczynku zwierząt dla długotrwałych przewozów) są optymalizowane przy użyciu odpowiedniego komercyjnego oprogramowania i systemów zarządzania. Oprócz Rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, kierowcy muszą również przestrzegać przepisów dotyczących godzin pracy kierowcy ([Rozporządzenie \(UE\) nr 561/2006](#)). W fazie planowania transportu powyższe wymogi muszą zostać uwzględnione. Oprócz czasu na odpoczynek w fazie planowania należy również uwzględnić miejsca, w których pojazd będzie się zatrzymywał, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo biologiczne. Maksymalny czas podróży został określony w Rozporządzeniu (tabela 2.1.).

Tabela 2.1. Maksymalny czas trwania podróży dozwolony przepisami **w godzinach**

Grupa użytkowa	Pojazd o podstawowym standardzie	Pojazd o podwyższonym standardzie		
		Jazda	Odpoczynek	Jazda
Bydło	8	29 (14-1-14) (gdy podaje się płyny oraz – jeśli to konieczne – paszę co 14 godzin)		
Cielęta nieodsadzone	8	9	1	9

Przewidywany łączny czas trwania podróży jest ustalany pragmatycznie, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na załadunek i rozładunek. Jeżeli po tym czasie zwierzęta nie dotarły do miejsca przeznaczenia, muszą być rozładowane, nakarmione i napojone oraz muszą odpocząć co najmniej 24 godziny w zatwierdzonym przez UE punkcie odpoczynku zwierząt, patrz rozdział [6. Postój w punktach odpoczynku zwierząt, na targowiskach i w punktach gromadzenia zwierząt.](#)

2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY

Czas trwania podróży musi być dokładnie oszacowany i musi uwzględniać zaplanowany odpoczynek oraz postoje w punktach odpoczynku zwierząt. Należy dobrać odpowiedni typ pojazdu oraz jego wyposażenie w zależności od długości.

Dobre praktyki dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

27. Organizator transportu powinien wybrać przewoźnika z odpowiednimi uprawnieniami, zatwierdzonym środkiem transportu o właściwej pojemności oraz dysponującego osobami obsługującymi i kierowcami z umiejętnościami i doświadczeniem w transporcie zwierząt.
28. Organizator transportu powinien w porozumieniu z przewoźnikiem ustalić **czas trwania podróży**, trasę, miejsca odpoczynku kierowcy i miejsca postoju w punktach odpoczynku zwierząt podczas długotrwałych przewozów. Organizator powinien tak wybrać trasę, aby jak najbardziej skrócić podróż.
29. Niezbędna jest **jednoznaczna i skuteczna komunikacja** między przewoźnikiem a obsługą w miejscu załadunku oraz rozładunku. Powinna ona obejmować telefoniczną lub elektroniczną komunikację z rolnikami, punktami odpoczynku

- zwierząt, targowiskami i ubojniami w trakcie planowania podróży, aby móc potwierdzić wszelkie ustalenia pomiędzy kierowcami i pozostałymi stronami.
30. W przypadku podróży, w których zwierzęta powinny być rozładowywane w punktach odpoczynku zwierząt, właściwe władze wymagają **potwierdzenia rezerwacji** i dowodu przyjęcia zwierząt w punkcie odpoczynku znajdującego się na trasie przejazdu (fr. *en route*), o którym mowa w sekcji 1. dziennika podróży. Procedura ta jest częścią kontroli przeprowadzanej przez właściwe władze przed długotrwałym przewozem zwierząt.
 31. Przerwy w trakcie podróży powinny być wystarczająco długie, aby móc **skontrolować zwierzęta** pod kątem ewentualnych oznak pogorszenia stanu zdrowia lub naruszenia dobrostanu oraz sprawdzić systemy pojenia i karmienia, aby upewnić się, że dostarczają odpowiednią ilość wody i paszy.
 32. Czas postoju powinien pozwolić na **indywidualne postępowanie z wymagającymi leczenia zwierzętami**, jeżeli jest to konieczne.
 33. Przewoźnik powinien **wybrać pojazd w zależności** od gatunku i liczby zwierząt, które mają zostać przetransportowane (wyposażenie pojazdów według zezwolenia typu I lub II).

Lepsze praktyki dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

34. Należy zaplanować załadunek oraz transport, tak aby zwierzęta mogły być niezwłocznie rozładowane w miejscu przeznaczenia.
35. Należy zapewnić **sprawną komunikację** między kierowcami a personelem w miejscu przeznaczenia w zakresie czytelnego podziału obowiązków.
36. Należy zwracać uwagę na wpływ **warunków cieplnych** (gorąco lub zimno) oraz wilgotności **podczas wszystkich podróży** (długa, standardowa lub krótka). Należy stosować odpowiednie strategie działania we wszystkich rodzajach podróży w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia stresu cieplnego u zwierząt.
 - Należy unikać podróży w najgorętszych porach dnia; planując podróż, powinno się korzystać z zalet chłodniejszych warunków panujących w nocy.
 - Należy planować krótkie i długie podróże, tak by uniknąć wcześniej znanych utrudnień typu roboty drogowe i objazdy.
37. Organizator transportu powinien zapewnić, że wszystkie wymagane dokumenty (np. paszporty zwierząt, umowa podpisana w miejscu załadunku, dane kontaktowe w sytuacjach awaryjnych) są kompletne i zgodne z przepisami, a ponadto powinien dostarczyć **kompletną dokumentację w odpowiednim czasie**, tak aby przewoźnik mógł wyruszyć natychmiast po zakończeniu załadunku.

2.2.2. PLANY AWARYJNE

Głównym celem przewoźnika jest dostarczenie zwierząt na czas i w warunkach dobrego dobrostanu, pomimo możliwości wystąpienia opóźnień w ruchu drogowym. W praktyce mogą pojawić się sytuacje nagłe, nawet jeżeli transport został odpowiednio przygotowany i zaplanowany. **Plan awaryjny ma na celu pomóc kierowcy i przewoźnikowi w zapewnieniu bezpieczeństwa i dobrostanu zwierząt w nagłych przypadkach.** Rozporządzenie nakłada obowiązek posiadania planu awaryjnego w przypadku autoryzacji przewoźnika realizującego długotrwałe przewozy zwierząt, ale okazuje się on również przydatny podczas krótkotrwałych podróży. Plany awaryjne są najbardziej użyteczne, gdy są regularnie ćwiczone i aktualizowane przez przewoźnika. Plan awaryjny powinien zawierać 4 zagadnienia: **jakie potencjalne zagrożenia** może spowodować sytuacja nadzwyczajna, **co można zrobić**, gdy taka sytuacja wystąpi, **kto i co powinien robić** oraz **jakie będą**

podejmowane działania naprawcze. Dzięki przygotowaniu przewoźnik będzie mógł skutecznie reagować i zmniejszyć wpływ opóźnienia lub wypadku na zwierzęta.

Dobre praktyki dotyczące planów awaryjnych

38. Gdy **wystąpi opóźnienie**, dobrostan i bezpieczeństwo zwierząt należy zawsze uważać za nadrzędne. Kierowca jest odpowiedzialny za wygodę i bezpieczeństwo zwierząt oraz za zapewnienie najkrótszego możliwego czasu podróży.
39. Kierowca powinien podjąć wszelkie starania, aby zminimalizować opóźnienie i zapewnić zwierzętom dostęp do **wody, schronienia przed słońcem oraz wentylację w upalne dni.**
40. W razie konieczności kierowca powinien zwrócić się o pomoc do policji, aby umożliwiła mu jak najszybszy przejazd w sytuacji dużych utrudnień spowodowanych wypadkiem drogowym (tj. jeśli droga jest zamknięta w wyniku wypadku).
41. **W przypadku awarii mechanicznej pojazdu** powinna być określona przyczyna tej awarii i oszacowany czas naprawy. **Jeżeli nie ma możliwości naprawy** na miejscu lub zajmie ona zbyt dużo czasu, należy **zorganizować inny pojazd.**
42. Plan awaryjny powinien znajdować się w pojeździe. Przykład takiego planu zaprezentowano na rysunku 2.1. Plan powinien być znany i przyswojony przez każdą osobę zaangażowaną w transport podczas każdej podróży. Należy tam opisać, jak radzić sobie z nieprzewidzianymi zdarzeniami i opóźnieniami, tak by zwierzęta nie odniosły większej szkody. Opóźnienia mogą być skutkiem pogody, korków na drodze, robót drogowych, awarii mechanicznych lub zamknięcia zakładu (np. ubojni). Plan awaryjny, oprócz powyższych kwestii, musi zawierać informację, gdzie ulokować zwierzęta w sytuacjach awaryjnych.
43. W sytuacji awaryjnej plan awaryjny wdraża kierowca i/lub przewoźnik, zależnie kto pierwszy ją zidentyfikuje.
44. Plan awaryjny powinien zawierać:
 - a) w jaki sposób można utrzymać **stały kontakt** między przewoźnikiem a kierowcami;
 - b) jak można **skontaktować się** z odpowiednimi służbami (policja/lekarz weterynarii);
 - c) listę **numerów kontaktowych** wszystkich zaangażowanych stron, w tym numer telefonu towarzystwa ubezpieczającego przewożony inwentarz;
 - d) w jaki sposób można wezwać **lokalne służby ratownicze** oraz jak zorganizować transport zastępczy;
 - e) jak i gdzie **naprawić pojazd** w przypadku uszkodzenia;
 - f) jak **rozładować zwierzęta** w sytuacji awaryjnej lub w przypadku opóźnienia: należy zawczasu zorientować się, gdzie na zaplanowanej trasie są **miejsca nadające się do rozładunku zwierząt**, informacja ta powinna być łatwo dostępna dla kierowcy;
 - g) informacje, jak i gdzie zorganizować **wodę, paszę i ściółkę** dla zwierząt w sytuacjach nieprzewidzianych znacznych opóźnień (np. na przejściach granicznych);
 - h) informacje odnośnie **pozostałych kwestii** niezbędnych do uniknięcia cierpień zwierząt wynikających z opóźnień w transporcie.

Sekcja 1 – Dane teleadresowe

Nazwa przewoźnika:	
Adres:	
Nr telefonu kontaktowego:	
Adres e-mail:	

Sekcja 2 – Co zrobić w nagłym przypadku i z kim się skontaktować w razie:

1	Awarii pojazdu	
2	Wypadku drogowego, zamknięcia drogi lub złych warunków pogodowych	
3	Zawieszenia usług przewozy promem/transportem wahadłowym	
4	Konieczności wybrania zmienionej trasy	
5	Konieczności poczynienia ustaleń w odniesieniu do zwierząt, które trzeba przenieść do innego pojazdu	
6	Zachorowania zwierząt podczas podróży	
7	Konieczności poddania zwierząt eutanazji	
8	Wystąpienia skrajnych temperatur (wysokich lub niskich)	
9	Potwierdzenia wystąpienia chorób podlegających obowiązkowi zgłaszania na obszarze, przez który odbywa się transport	

Sekcja 3 – Podpis

Podpis przewoźnika			Data	
Nazwa (WYDRUKOWANA)				

Rysunek 2.1. Układ planu awaryjnego (przykład z „[Praktycznego przewodnika oceny kondycji koniowatych do transportu](#)”, 2016)

45. Zwierzęta mogą zostać ranne podczas transportu i konieczne może okazać się ich uśmiercenie (w humanitarny sposób) przed zakończeniem podróży, aby uniknąć ich dalszego cierpienia, bólu lub stresu. Dlatego przewoźnik powinien mieć dane kontaktowe **lekarza weterynarii** lub licencjonowanego rzeźnika z umiejętnościami do humanitarnego uboju zwierzęcia, którzy są dostępni w lokalizacjach w pobliżu trasy przejazdu lub w miejscu przeznaczenia.
46. Tylko kierowcy i osoby obsługujące, którzy mają licencję oraz odbyli specjalistyczne szkolenie w zakresie opieki medycznej w nagłych wypadkach, **mogą zajmować się zwierzętami rannymi** podczas transportu.
47. W razie awarii silnika, dla **nieodsadzonych cieląt** należy zorganizować inny pojazd do ich przeladunku.

Lepsze praktyki dotyczące planów awaryjnych

48. Plan awaryjny powinien być przygotowany i stosowany **również podczas transportów krótszych niż 8 godzin**.
49. W celu właściwego przygotowania się do potencjalnego wypadku w każdym pojeździe powinny znajdować się:

- a) **awaryjny arkusz kontaktowy** z podanymi czynnymi 24 godziny na dobę numerami telefonów do dyspozytora, miejsca przeznaczenia, lokalnych właściwych władz, chirurgów weterynarzy, służb ratowniczych, instalacji awaryjnych (np. do uboju) i towarzystw ubezpieczeniowych,
 - b) zgodne z europejskimi wymaganiami **wyposażenie ostrzegawcze** o sytuacjach awaryjnych (np. flary, trójkąty ostrzegawcze),
 - c) **aparat fotograficzny**/aparat w telefonie komórkowym,
 - d) powypadkowy **arkusz informacyjny**,
 - e) firmowy regulamin **dotyczący wypadków**/standardowe procedury operacyjne (SOP),
 - f) **gaśnica**,
 - g) pojemnik do zbierania wycieków (np. wanna wychwytowa) lub zestaw **czyszczący**.
50. Przewoźnik musi ciągle **monitorować komfort i kondycję** zwierząt podczas jakiegokolwiek opóźnienia. W przypadku cieląt i krów do uboju kierowca powinien **kontrolować zwierzęta** pod kątem oznak dyszenia i, gdy to konieczne, podejmować odpowiednie kroki zaradcze.
51. Przewoźnik w przypadku opóźnienia musi **skontaktować się z organizacją oraz/lub osobą do kontaktu w miejscu przeznaczenia** w celu poinformowania o przyczynie opóźnienia i określenia najlepszego planu działania dla dobra własnego i dobrostanu zwierząt.
52. W pojeździe musi być **swobodny i prosty awaryjny dostęp** do zwierząt, umożliwiający łatwą kontrolę zwierząt i udzielenie pomocy potrzebującym osobnikom.
53. Procedury awaryjne **są okresowo sprawdzane** i omawiane z personelem podczas wewnętrznych audytów, a także zmieniane w razie potrzeby.
54. Sprzęt przeznaczony do **uśmiercania z konieczności** musi być prawidłowo konserwowany, aby sprawnie działał; dokumenty potwierdzające przeszkolenie pracowników w zakresie jego obsługi i dokument potwierdzający przeprowadzenie konserwacji muszą znajdować się w pojeździe.
55. Przewoźnicy **powinni wymieniać się** informacjami odnośnie transportu zwierząt (w tym dotyczącymi sytuacji awaryjnych) i regularnie oceniać, co się w praktyce sprawdza, a co się nie sprawdza.
56. Przy przewozie nieodsadzonych cieląt narażonych na stres cieplny z powodu gorąca przy niskiej wilgotności powietrza **należy rozpylać wodę na podłodze** pojazdu.
57. Podczas awarii silnika, gdy są transportowane nieodsadzone cielęta należy mieć **zapasowy generator prądu** – tak by utrzymać pracę wentylatorów i kontrolować temperaturę, przepływ powietrza i dopływ tlenu.

2.3. ŚRODKI TRANSPORTU

Konstrukcja, konserwacja, przygotowanie i eksploatacja pojazdu są kluczowymi czynnikami zapewniającymi wysokie standardy w zakresie zdrowia i dobrostanu zwierząt podczas transportu. Głównym zagrożeniem dobrostanu zwierząt jest oddziaływanie warunków fizycznych w pojeździe, w **szczególności związane z warunkami cieplnymi**. Dlatego tak **ważne jest** zapewnienie, że system wentylacji skutecznie utrzymuje warunki wewnątrz pojazdu na odpowiednim poziomie, który jest nie tylko zgodny z wymogami prawnymi, ale również **najkorzystniejszy z perspektywy przewożonych zwierząt**. Odpowiednie i właściwe systemy wentylacyjne są istotne, gdyż w czasie podróży niezależnie od odległości warunki pogodowe mogą się zmieniać, powodując różne obciążenia termiczne transportowanych zwierząt. Zmiany sezonowe warunków pogodowych także mogą

powodować ryzyko wystąpienia stresu cieplnego. Ważnym czynnikiem, który trzeba uwzględnić, jest również konstrukcja dachu pojazdu.

Podczas długotrwałych przewozów, kiedy zwierzęta mogą doświadczać **różnych stref klimatycznych, ryzyko stresu cieplnego jest zwiększone**. Wentylacja mechaniczna powinna umożliwiać usunięcie gorąca i wilgoci, zapewniając warunki minimalizujące ryzyko stresu cieplnego. Oprócz zgodności z obowiązującymi regulacjami, konstrukcja i działanie takich systemów powinny bazować na zrozumieniu wymagań zwierząt. Istotna jest znajomość **minimalnych i maksymalnych temperatur krytycznych** oraz neutralnych dla zwierząt przedziałów temperatury, aby ustawić odpowiednie parametry systemu wentylacji i dostosować konkretną strategię działania. Takie czynniki, jak wilgotność powietrza i wilgotność sierści, mogą mieć wpływ na dopuszczalny zakres temperatur.

Systemy wentylacji mogą być **swobodne albo wymuszone**. Swobodny system wentylacji jest powszechny w pojazdach używanych na krótkich trasach (mniej niż 8 godzin), podczas gdy systemy wymuszonej wentylacji są obowiązkowo wymagane w trakcie długotrwałych przewozów. Zgodnie z Rozporządzeniem, minimalne natężenie przepływu powietrza w wentylatorze nie powinno być mniejsze niż 60 m³/h na 100 kg żywej wagi. Skuteczność wymuszonych systemów wentylacji staje się szczególnie ważna w wypadku **transportu z Europy Północnej do regionów Morza Śródziemnego** i ich gorącego klimatu. Na przykład **częste zatrzymania** z powodu korków na drodze lub kontroli granicznych w gorącym klimacie mogą doprowadzić do **nagrzewania się wnętrza pojazdu, a w konsekwencji do narastania stresu cieplnego zwierząt**. Wentylacja ma również duże znaczenie dla ograniczania stężenia amoniaku pochodzącego z odchodów, moczu oraz dwutlenku węgla wydzielanego podczas oddychania zwierząt wewnątrz pojazdu.

Zbytne zagęszczenie zwierząt w pojeździe może zwiększyć ryzyko **kontuzji, co skutkuje ryzykiem pojawienia się bólu**. W szczególności możliwość przyjęcia preferowanej pozycji ciała w czasie transportu, w tym położenia się, może wpływać na **poziom zmęczenia zwierząt**. Z kolei **zbyt duża przestrzeń** może powodować większe ryzyko upadków. Ograniczony **dostęp do wody i paszy** z powodu nadmiernego zagęszczenia lub **złego zaprojektowania wyposażenia** mogą zwiększyć frustrację, **pragnienie i głód** wśród zwierząt. Jeżeli przestrzeń nad głową zwierząt nie jest wystarczająca, może to ograniczyć prawidłową wentylację wewnątrz pojazdu (powodując **stres cieplny i klimatyczny**) oraz może zwiększać ryzyko **stresu, urazów i stłuczeń** (na przykład ze względu na obskakiwanie).

Niewłaściwy (uszkodzony) układ zawieszenia pojazdu może również mieć wpływ na dobrostan zwierząt. Nadmierne wibracje mogą prowadzić do **nudności oraz zmęczenia mięśni**. Antypoślizgowa **powierzchnia podłogi** jest niezbędna, aby zapobiegać **upadkom**. **Ściółka** może być przydatna, choć jest wymagana tylko podczas długotrwałych przewozów cieląt poniżej sześciu miesięcy. Materiał, z którego wykonana jest ściółka, powinien być suchy oraz wodochłonny. Odpowiednia ilość ściółki poprawia **komfort i ułatwia odpoczynek** zwierzętom.

Naukowcy zalecają, aby oprócz prawnie wymaganych parametrów, **monitorować również takie parametry**, jak: wilgotność względna, wibracje oraz całkowita masa załadowanego pojazdu, co może dostarczyć dodatkowych informacji do oceny dobrostanu podczas transportu. Jednak wiele takich urządzeń (np. do pomiaru wilgotności względnej) nie jest wystarczająco wytrzymałych i dokładnych do rutynowego stosowania w transporcie komercyjnym. Automatyczne sterowanie wentylacją mechaniczną przez monitorowanie temperatury jest technicznie wykonalne i nowe dane sugerują, że byłoby to korzystne w transporcie zwierząt.

Pozostałe czynniki ryzyka związane z konstrukcją pojazdu, które mogą powodować urazy, to:

- niewystarczająca szerokość lub wysokość drzwi naczepy/przyczepy,
- nieodpowiednia konstrukcja burt pojazdu (ostre krawędzie, ostre kąty, ażurowe burty, za krótkie burty),
- nieodpowiednie oświetlenie,
- nieodpowiedni stan podłogi, np. wgłębienia lub stopnie.

Odpowiednia konstrukcja i wyposażenie pojazdu nabierają znaczenia, gdy wydłuża się dystans, na którym odbywa się transport, oraz gdy warunki pogodowe stają się bardziej ekstremalne (bardzo zimno lub bardzo gorąco).

2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDU

Komfort bydła podczas transportu zależy w dużym stopniu od standardu pojazdu i sposobu jego prowadzenia, a także od jakości samej drogi.

Dobre praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdu

58. Mechaniczne systemy wentylacji powinny umożliwiać przebywanie **zwierząt w warunkach zdefiniowanych w Rozporządzeniu**, uwzględniając gatunki zwierząt, długość podróży i warunki pogodowe, tj. wentylacja pojazdu musi być w stanie zapewnić odpowiednią temperaturę, gdy jest pełna obsada zwierząt. Kierowcy powinni zapewnić, że to jest możliwe poprzez mierzenie temperatury podczas jazdy, dzięki porównaniu jej z zapisami uzyskanymi w trakcie wcześniejszych podróży.
59. Powinna istnieć możliwość regulacji wentylacji lub zmniejszenia obsady zwierząt w pojeździe (zwiększenie przestrzeni przypadającej na jedno zwierzę).
60. Szczególną uwagę należy zwrócić na wielopoziomowe środki transportu. Tego typu pojazdy powinny być odpowiednio zaprojektowane, konserwowane i zarządzane, tak aby zwierzęta były chronione przed wyciekami (woda, fekalia) z górnego pokładu oraz zwierzętami znajdującymi się nad nimi.
61. Obszar wentylacji powinien obejmować powyżej 40% całkowitej powierzchni przestrzeni ładunkowej pojazdu.
62. **Plandeki** aerodynamiczne lub **spoilery** umieszczone na pojazdach w celu ograniczenia zużycia paliwa nie mogą ograniczać przepływu powietrza niezbędnego do odpowiedniej wentylacji przestrzeni ładunkowej.
63. System wentylacji w pojazdach w pełni klimatyzowanych powinien **funkcjonować przez okres co najmniej 4 godzin podczas postoju**, gdy temperatura przekracza 30°C.
64. Wszystkie pojazdy powinny być **czyszczone i dezynfekowane niezwłocznie po każdym transporcie** zwierząt lub jakiegokolwiek produktu, który mógłby mieć wpływ na ich zdrowie. Jeżeli jest to konieczne, przed każdym załadunkiem zwierząt należy użyć środków dezynfekujących oficjalnie dopuszczonych przez właściwe władze, spełniających odpowiednie normy. Jest niedopuszczalne, aby brudny pojazd powodował zanieczyszczenie czystych zwierząt.
65. Należy prowadzić **książkę dezynfekcji pojazdu**, w której są ewidencjonowane informacje dotyczące czasu i miejsca czyszczenia pojazdu oraz użytych środków dezynfekujących.

66. Zabezpieczenia znajdujące się w pojeździe i na otworach wentylacyjnych powinny zapobiegać ucieczkom, wypadnięciom i **wystawianiu części ciała** zwierząt na zewnątrz.
67. **W przestrzeni ładunkowej pojazdu musi być zapewnione odpowiednie oświetlenie** pozwalające na bezpieczny załadunek, rozładunek, przeprowadzanie inspekcji oraz opiekę nad zwierzętami.
68. Zgodnie z regulacjami musi istnieć **osobny dostęp do zwierząt na każdym pokładzie pojazdu**. Zgodnie z lepszymi praktykami, proponuje się nawet zapewnienie dostępu do indywidualnych przegród, ale w praktyce może to być utrudnione.
69. Należy utrzymywać układ zawieszenia pojazdu w dobrym stanie, ponieważ zmniejsza to drgania, a co za tym idzie, redukuje stres u zwierząt.
70. Należy sprawdzić, czy opony są prawidłowo napompowane i mają wystarczającą głębokość bieżnika. Należy także unikać nadmiernego ciśnienia w oponach, aby nie zwiększać wibracji.
71. Powierzchnia podłogi powinna być płaska, bez wygięć (na przykład w okolicach kół).
72. Rampy powinny posiadać nawierzchnię antypoślizgową, boczne osłony i być umieszczone, tak aby zapewnić wystarczająco dużo miejsca do swobodnego poruszania się zwierząt w górę i w dół (należy unikać dużych kątów nachylenia).
73. Spaliny silnika nie powinny dostawać się do przestrzeni, w której znajdują się zwierzęta.
74. Zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu należy zainstalować system, który umożliwi kierowcy **ciągłe monitorowanie temperatury** w przestrzeni ładunkowej, w której znajdują się zwierzęta (obowiązkowo w przypadku podróży trwających powyżej 8 godzin). System monitorowania powinien być zrozumiały i prosty w obsłudze oraz natychmiast ostrzegać o przekroczeniu dopuszczalnego dla zwierząt zakresu temperatur.
75. W czasie podróży powyżej 8 godzin wydajność wentylacji powinna wynosić **co najmniej 60 m³/h/100 kg żywej wagi**. Stosowanie się do tej wytycznej powinno pozwolić kierowcy na odpowiednie kontrolowanie temperatury i mikroklimatu w pojeździe.

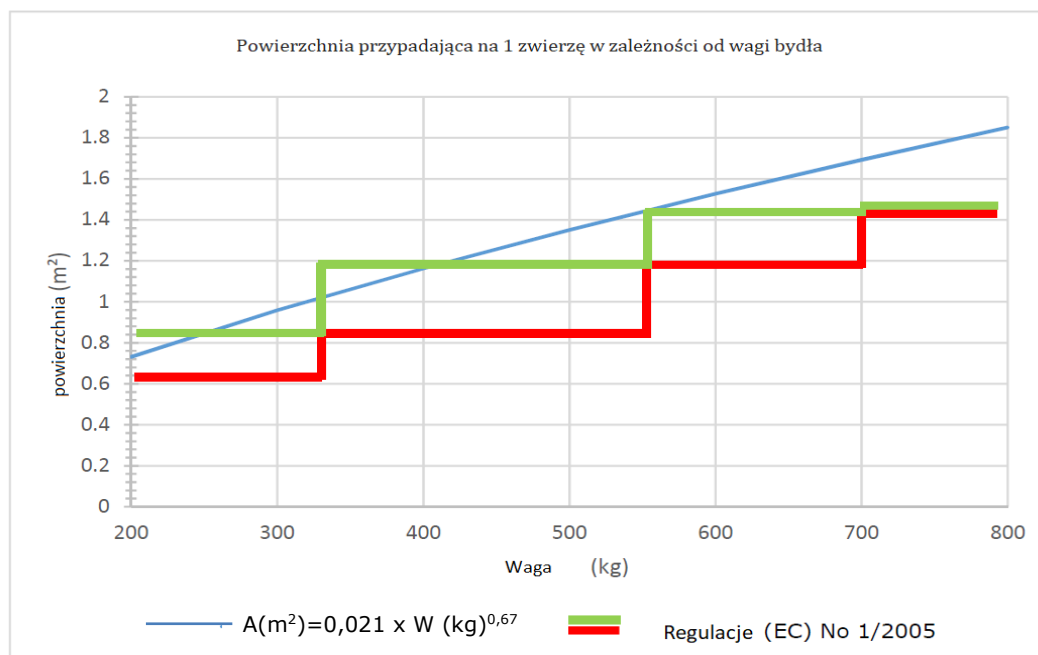
Lepsze praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdu

76. Wszystkie krawędzie burt powinny być wyposażone w ograniczniki dla kopyt (listwy podłogowe).
77. Powinny być zamontowane **boczne drzwi służące do inspekcji** zwierząt.
78. Zwierzęta mogą być **obserwowane z zewnątrz pojazdu przez cały czas** (bezpośrednio lub przy użyciu systemu kamer).
79. W pojazdach transportujących bydło (nie tylko tych o wyższym standardzie) powinien być zamontowany system wentylacji mechanicznej, który służy do kontroli temperatury i powinien funkcjonować na wszystkich trasach niezależnie od czasu ich trwania.
80. Należy przeprowadzać **codzienną kontrolę sprawności funkcjonowania** wentylacji, alarmów i poideł.
81. Dachy wszystkich pojazdów służących do transportu bydła powinny być zbudowane z jasnych, dobrze izolujących materiałów, co ma na celu zmniejszenie efektów nasłonecznienia (obowiązkowe dla długotrwałych przewozów powyżej 8 godzin).
82. Na każdym poziomie powinien być zamontowany **ogranicznik zapobiegający wzajemnemu obskakiwaniu się byków** (jeśli go nie ma należy ustawić odpowiednio

- pokład górny lub dach, zapewniając 20 cm przestrzeni nad głowami zwierząt – uzupełnienie tłumacza).
83. Przy transporcie cieląt pokład pojazdu powinien być wyposażony **w osłony boczne**, zabezpieczające cielęta przed zakleszczeniem części ciała pomiędzy podłogą a ścianą boczną.
84. Kierowcy/przewoźnicy muszą mieć zaplanowany i uzgodniony dostęp (jeszcze przed rozpoczęciem przewozu) do **odpowiednich urządzeń do czyszczenia** i dezynfekcji przestrzeni ładunkowej po zakończeniu podróży.

2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE

Ilość miejsca przeznaczanego dla bydła podczas transportu jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na ich dobrostan. Minimalna powierzchnia przypadająca na jedno zwierzę jest określona nie tylko przez wymiary fizyczne zwierząt, ale również przez ich zdolność do skutecznej termoregulacji oraz dostosowania się do warunków otoczenia, takich jak temperatura i wilgotność. Podstawę wymaganą w transporcie drogowym przez Rozporządzenie w odniesieniu do powierzchni przypadającej na jedno zwierzę (A) dla bydła przybliży równanie $A \text{ (m}^2\text{)} = 0,021 * W^{0,67}$ (patrz rysunek 2.2.). Tak obliczona powierzchnia zapewnia zwierzętom przestrzeń pozwalającą na utrzymanie równowagi oraz właściwe oparcie podczas ruchu pojazdu.



Rysunek 2.2. Powierzchnia przypadająca na 1 zwierzę zgodnie z równaniem oraz maksymalne (zielone) i minimalne (czerwone) limity określone w Rozporządzeniu

Na rysunku 2.2. zaprezentowano wymogi dotyczące powierzchni przypadającej na jedno zwierzę określone w Rozporządzeniu, które powinny być zgodne z danymi zamieszczonymi w tabeli 2.1.

Tabela 2.1. Powierzchnia przypadająca na 1 zwierzę zgodnie z Rozporządzeniem 1/2005

Grupa użytkowa zwierząt	Średnia masa ciała (kg)	Minimalna powierzchnia na jedno zwierzę (m ²)
Małe cielęta	50	0,30 – 0,40

Cielęta średnich rozmiarów	110	0,40 – 0,70
Cielęta ciężkie	200	0,70 – 0,95
Bydło średnich rozmiarów	325	0,95 – 1,30
Bydło ciężkie	550	1,30 – 1,60
Bardzo ciężkie bydło	>700	>1,60

Dobre praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

85. **Zwierzęta z rogami** powinny być rozlokowane luźniej (zwiększenie powierzchni o przynajmniej 10%), ponieważ rogi mogą być przyczyną urazów innych zwierząt.
86. Zwierzęta nie mogą być tak stłoczone, żeby powodowało to uszkodzenia ciała lub naruszało ich dobrostan.
87. Określenie powierzchni przypadającej na jedno zwierzę nie powinno się opierać wyłącznie na masie ciała, ponieważ zwierzęta różnią się również wielkością i kształtem. Zwierzęta powinny mieć wystarczająco dużo przestrzeni, aby móc swobodnie się obrócić.
88. Przegrody powinny być tak ustawione, aby zapewnić **optymalny i praktyczny rozmiar zagrody**, który powinien wynikać z wymaganej powierzchni przypadającej na 1 zwierzę. Kalkulacje rozmiaru zagrody powinny uwzględniać szerokość konkretnego pojazdu oraz całkowitą dostępną w nim przestrzeń ładunkową.
89. Przegrody muszą być pełne i odpowiednio wysokie w zależności od przewożonych gatunków zwierząt. **Nie powinno być przerw między przegrodami a podłogą** lub bocznymi ścianami pojazdu, ponieważ zwierzęta często zakleszczają tam nogi lub głowę.
90. Przewoźnicy muszą zapewnić zwierzętom odpowiednią przestrzeń, aby mogły one stać w **naturalnej pozycji** oraz aby nie blokowały przepływu powietrza.

Lepsze praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

91. Przy obliczaniu dostępnej przestrzeni ręcznie podnoszone rampy wewnętrzne nie mogą być uwzględnione jako przestrzeń dostępna dla zwierząt.
92. **Ciężarne zwierzęta** powinny być rozlokowane luźniej. Będą one potrzebować więcej miejsca podczas wstawania. Powinny mieć co najmniej o 10% więcej przestrzeni niż standardowo. Należy pamiętać, że nie wolno przewozić ciężarnych zwierząt podczas ostatnich 10% czasu ciąży.
93. **Przegrody powinny być odpowiednio regulowane**, aby uwzględnić zmiany przestrzeni w zależności od czynników zewnętrznych, takich jak temperatura, i różnic w możliwościach adaptacyjnych zwierząt.
94. Przewoźnicy powinni mieć świadomość, że rozmiar zagrody można łatwo dostosować.
95. **Powyżej najwyższego punktu** najwyższego zwierzęcia powinno być pozostawione **co najmniej 20 cm wolnej przestrzeni**.
96. Jeśli w prognozie pogody przewidywane są wysokie temperatury, w czasie podróży:
 - **należy zwiększyć ilość miejsca nad głowami zwierząt**, podnosząc poziom pokładów, aby zintensyfikować ruch powietrza i w miarę możliwości zwiększyć wymianę ciepła, ale nie za bardzo, aby nie prowokować obskakiwania się zwierząt;
 - **należy unikać zamykania zwierząt w gorętszych częściach pojazdu**, które są zlokalizowane na przodzie i tyle oraz na najwyższym pokładzie pojazdu.

2.3.3. PODŁOGA I ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE

Dobre praktyki dotyczące podłogi i ściółki w pojeździe

97. Należy używać **materiałów antypoślizgowych**.
98. Przewoźnicy muszą zapewnić **odpowiednią ściółkę** dla cieląt, a gdy czas transportu przekracza 8 godzin, także dla innych grup użytkowych bydła. Słoma jest odpowiednią ściółką dla cieląt i dorosłego bydła zimą, słoma lub trociny mogą być stosowane latem.

Lepsze praktyki dotyczące podłogi i ściółki w pojeździe

99. Należy zapewnić **wystarczającą ilość ściółki** podczas krótkotrwałych podróży, ponieważ pozwala ona chronić zwierzęta przed urazami w trakcie upadków. Ilość ściółki powinna wynosić **co najmniej 10 kg na m²**. Ściółka powinna pokrywać całą powierzchnię każdego poziomego pokładu pojazdu. Innymi materiałami, które mogą być stosowane, są trociny i granulaty ze słomy.
100. Podczas wysokich temperatur należy zastosować np. rozdrobniony granulaty słomy w ilości 8-10 kg na m².

2.3.4. MONITOROWANIE MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE PODCZAS DŁUGOTRWAŁYCH PRZEWOZÓW

Brak wentylacji z dużym prawdopodobieństwem spowoduje wzrost temperatury i wilgotności w pojazdach, skutkujący negatywnymi konsekwencjami, takimi jak utrata masy ciała, choroby, a nawet śmierć. Może również doprowadzić do zwiększenia stężenia amoniaku, co będzie niekorzystnie wpływać na układ oddechowy zwierząt. Systemy wentylacyjne są szczególnie ważne podczas upałów, ponieważ bydło obniża temperaturę ciała przez zwiększenie częstotliwości oddechów. Właściwy system wentylacji musi mieć wystarczająco duże otwory wentylacyjne na wysokości tułowia zwierząt na całej długości pojazdu. Niewystarczająca wentylacja podczas transportu znacząco zwiększa śmiertelność.

Dobre praktyki dotyczące monitorowania mikroklimatu w pojeździe podczas długotrwałych przewozów

101. Jeśli istnieje ryzyko stresu cieplnego podczas transportu, kierowcy powinni zwiększyć częstotliwość kontroli zwierząt pod kątem dyszenia, zmęczenia, drżenia, stłaczania się itd. Należy to zrobić podczas wszystkich obowiązkowych przerw i za każdym razem, gdy istnieje bezpieczna możliwość zrobienia dodatkowej przerwy.
102. Rozporządzenie określa, że czujniki temperatury powinny znajdować się w tych częściach pojazdu, w których są najgorsze (lub najbardziej skrajne) warunki. Czujniki powinny znajdować się, w miarę możliwości, w pobliżu wlotów i wylotów powietrza, w górnych i przednich częściach pokładów pojazdu z wentylacją mechaniczną. Muszą mieć solidną konstrukcję, odporną na trudne warunki otoczenia oraz powinny dostarczać odczyty zgodne ze stanem faktycznym.
103. Powinny być **co najmniej dwa czujniki temperatury** na każdym pokładzie pojazdu.

Lepsze praktyki monitorowania mikroklimatu w pojeździe podczas długotrwałych przewozów

104. Przewoźnicy powinni zainstalować systemy monitorujące, które nie tylko są zgodne z Rozporządzeniem, ale mogą również spełniać **dodatkowe funkcje**, takie jak pomiar wilgotności względnej, wibracji czy całkowitego ciężaru przewożonych zwierząt.

105. Przewoźnicy powinni zamontować system, który w regularnych odstępach czasu (na przykład co pięć minut) rejestruje, zapisuje i przesyła do stacji bazowej informacje o wszystkich odczytach temperatury pobranych z wnętrza przestrzeni ładunkowej ze zwierzętami.
106. W większości pojazdów najwyższe temperatury są na przodzie pojazdu, na najwyższym poziomie; najniższe temperatury są na najniższym poziomie z tyłu. Dlatego zalecany jest montaż co najmniej **czterech czujników temperatury na każdym z pokładów**. Zaleca się jednak, w celu lepszej oceny dobrostanu zwierząt, instalację większej liczby czujników, zwłaszcza gdy temperatura w pojeździe będzie mniej przewidywalna i bardziej zmienna.
107. Systemy powinny pozwalać na odizolowanie określonego obszaru pojazdu w celu uniknięcia błędnych odczytów, gdy dany obszar pojazdu lub pokładu nie jest używany. W pojeździe z regulowanymi pokładami powinny być również przenośne czujniki. Niezbędne są oddzielne czujniki dla wszystkich oddzielnych elementów pojazdu, np. naczepa plus przyczepa.
108. Zainstalowany system musi dostarczać **wydruki, cyfrowe odczyty** lub pliki zawierające informacje na temat temperatury w każdym momencie podczas jazdy, aby móc je przekazać odpowiednim organom nadzorującym.

2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT

Należyte przygotowanie zwierząt zmniejszy stres podczas przewozu i zminimalizuje wpływ wszelkich czynników wywołujących stres związanych z obsługą zwierząt. Istnieje kilka kwestii ważnych w procesie przygotowania zwierząt do transportu. Dorosłe zwierzęta wymagają odmiennego podejścia niż młode. Wspomniane kwestie zostaną omówione w kolejnych podrozdziałach.

Dorosłe bydło i cielęta powinny być zaznajomione z ludźmi, aby zmniejszyć niekorzystny wpływ jazdy i załadunku do pojazdu. Uznaje się, że ładowanie do pojazdu sprawnych fizycznie, zdrowych zwierząt jest niezwykle ważnym czynnikiem w utrzymaniu właściwego poziomu dobrostanu podczas transportu. Dlatego **selekcja zwierząt do transportu jest głównym czynnikiem zapewniającym odpowiedni dobrostan**. Zgodnie z Rozporządzeniem, wytyczne dotyczące dobrostanu zwierząt ([OIE animal welfare guideline](#)) dyskwalifikują z transportu zwierzęta chore, ranne, słabe, niesprawne, zmęczone, w zaawansowanej ciąży i cielęta z niezagojoną pępownią. Łączenie przed załadunkiem lub w trakcie transportu niezaznajomionych ze sobą osobników pochodzących z różnych stad może wywołać znaczne ryzyko niebezpiecznych i agresywnych zachowań. Przed podróżą bydło powinno być dobrze wypoczęte i powinno otrzymać odpowiednio dużo dobrej jakościowo paszy. W przypadku dorosłego bydła pasza powinna być dostarczona na 12 godzin, a w przypadku cieląt na 6 godzin przed transportem. Woda powinna być dostarczona do 4 godzin przed rozpoczęciem podróży. Nadmierne oddawanie moczu i biegunka spowodują zawilgocenie ściółki i podłoża, co z kolei doprowadzi do ślizgania się zwierząt i zwiększy ryzyko upadków. Mokra ściółka spowoduje zabrudzenie sierści i kopyt zwierząt, czego należy unikać. Pasza (płyny) podawana przed podróżą powinna być najwyższej jakości oraz taka, do jakiej zwierzęta były wcześniej przyzwyczajone.

Należy zwrócić szczególną uwagę na cielęta otrzymujące mleko lub substytuty mleka, które mogą być podane z pominięciem sztywnych ram czasowych. Oczywiście zapewnienie paszy i wody (płynów) przed transportem jest kluczowe dla uniknięcia niedoborów energii powodujących zmęczenie i/lub odwodnienie. Nawet przy długotrwałych przewozach (powyżej 8 godzin), w przypadku pojazdów o wyższych standardach, w których pasza i woda będą dostępne w trakcie transportu, należy rozważyć nakarmienie i napojenie zwierząt przed wyjazdem. Pozwoli to ograniczyć negatywne skutki niedostatecznego jedzenia i picia w trakcie przerw lub podczas podróży. Nie należy jednak przesadzać ze zbyt dużą ilością podawanej paszy i wody przed podróżą, ponieważ może to spowodować chorobę lokomocyjną, wymioty i biegunkę. W konsekwencji nastąpi pogorszenie dobrostanu niektórych zwierząt, co może negatywnie odbić się na pozostałych.

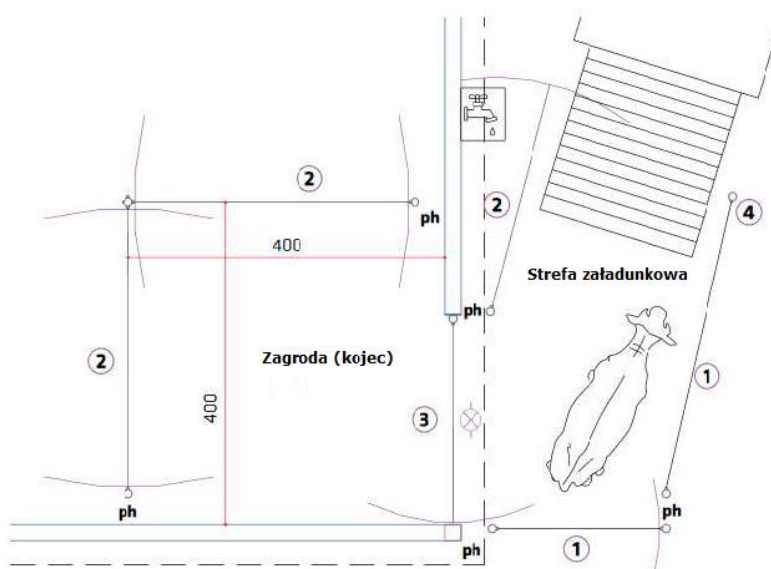
Zaopatrując pojazd w wodę, należy uwzględnić standardowe, codzienne potrzeby zwierząt, czyli **od 55 litrów dziennie dla odsadzonych cieląt do ponad 100 litrów dziennie dla dorosłych zwierząt**. Dodatkowo, krowy karmiące cielęta piją więcej niż niekarmiące, a samo spożycie wody rośnie wraz ze wzrostem temperatury otoczenia.

2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT ORAZ SPRZĘTU

Kiedy bydło zostanie wyprowadzone z zagród, w których spędziło większość swojego życia, i załadowane na środek transportu, będzie prawdopodobnie odczuwało strach i niepokój. Korytarz, dok załadunkowy, rampa i przestrzeń załadunkowa stanowią nieznaną środowisko, w którym zwierzęta nie czują się pewnie i z którym nie są obeznane.

Dobre praktyki dotyczące przygotowania zwierząt i sprzętu

109. Należy za każdym razem odpowiednio przystosować rampy i strefy załadunkowe, które zapewnią **łatwy dostęp pojazdu do doku załadunkowego** w zależności od jego typu i wielkości (patrz rysunek 2.2.).



Rysunek 2.2. Przykład odpowiedniego rozmiaru strefy załadunkowej

110. Przed załadunkiem (rozładunkiem) należy sprawdzić stan i utrzymanie doku oraz zagrody (bramki, oświetlenie, wentylacja, czystość i stan podłogi), aby uniknąć ryzyka poślizgnięć, potknięć i urazów zwierząt.

111. Przewoźnicy powinni sprawdzić, czy jest dostępne niezbędne wyposażenie (wymienione powyżej) przed rozpoczęciem załadunku lub podróży.
112. Należy pamiętać, że zabroniony jest transport karmiących krów przez tydzień po ocieleniu.
113. Jeżeli cielęta podróżują same, bez matki, należy je poić mlekiem co 12 godzin (w punkcie odpoczynku zwierząt – uzupełnienie tłumacza).
114. Jeśli krowy mleczne mają być przewożone w sposób długotrwały, należy upewnić się, że w punktach odpoczynku zwierząt jest możliwość ich wydojenia.
115. Należy zapewnić wodę podczas dojenja i upewnić się, że **krowy mogą najeść się i napić** przed dalszym transportem.
116. Zawsze należy wyładowywać krowy mleczne do dojenja w punkcie odpoczynku w sposób spokojny.

Lepsze praktyki dotyczące przygotowywania zwierząt i sprzętu

117. Należy wyselekcjonować bydło przeznaczone do transportu oraz **przekazać odpowiednie informacje** do przewoźnika co najmniej na tydzień przed przewidywaną datą transportu (tj. dokładną liczbę zwierząt, rozmiar i wagę w momencie wyjazdu, liczbę zwierząt z małymi ranami i nieprawidłowościami, na które należy mieć wzgląd, liczbę zwierząt, które wymagają specjalnego traktowania lub warunków, np. indywidualnych kojców).
118. Aby uniknąć opóźnień należy wcześniej, przed przyjazdem środka transportu, dokonać selekcji i kolczykowania zwierząt.
119. Aby skrócić czas załadunku oraz ograniczyć towarzyszący mu stres, na krótko przed przyjazdem środka transportu należy **przenieść zwierzęta do tymczasowych zagród znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie strefy załadunkowej**.
120. Zapewnienie ramp załadunkowych stacjonarnych i przenośnych (i regulowanych) w gospodarstwach, punktach odpoczynku zwierząt i miejscach przeznaczenia, takich jak rzeźnie, umożliwi bezpieczny załadunek i rozładunek zwierząt.
121. W kojcach należy zapewnić dostęp do chłodnej wody pitnej, w czystych i łatwych do umycia poidłach.

2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU

Ryzyko naruszenia dobrostanu podczas przewozu jest większe w przypadku zwierząt, które są ranne lub chore. Słabsze zwierzęta są bardziej narażone na agresję ze strony innych oraz mogą łatwiej stracić równowagę z powodu nagłego hamowania, przyspieszania lub zmiany kierunku ruchu pojazdu. Kluczowe jest, aby sprawdzać wszystkie zwierzęta pod kątem zdatności do transportu. Kontrola powinna obejmować gruntowną ocenę wskaźników odnoszących się do zachowań zwierząt związanych z dobrostanem i zdrowiem. Spowoduje to zmniejszenie ryzyka śmierci lub cierpienia przewożonych zwierząt.

Dobre praktyki dotyczące zdatności zwierząt do transportu

122. Kluczowe zalecenia w zakresie zdatności bydła do transportu znajdują się w dokumencie „Praktyczne wytyczne na potrzeby oceny zdolności dorosłego bydła do transportu” (rys. 2.3.).
123. Osoby odpowiedzialne za załadunek z wystarczającym wyprzedzeniem powinny sprawdzić zwierzęta kwalifikowane do przewozu. **Następujące kryteria pomagają ocenić zdatność zwierząt do transportu:**
 - czujność i żywa reakcja zwierzęcia,
 - lśniąca, sucha i dobrze utrzymana sierść,

- regularny oddech,
- dobra kondycja ciała,
- równomierny rozkład ciężaru ciała na wszystkie nogi podczas stania i chodzenia, prosta linia grzbietu,
- brak wyraźnych oznak bólu.



Rysunek 2.3. Strona tytułowa dokumentu

124. **Bydło w złym stanie**, które powinno być przewożone **pod ścisłym nadzorem, jest:**

- obojętne wobec otoczenia (apatyczne) *i/lub*
- ma szkliste oczy/tępy wzrok *i/lub*
- jest stale niechętnie do jedzenia lub picia *i/lub*
- ma gorączkę (temperatura ciała $>39,5^{\circ}\text{C}$) lub hipotermię ($<37,5^{\circ}\text{C}$) *i/lub*
- wykazuje znaczny wzrost częstotliwości oddechu, silne dyszenie, stale oddycha z otwartym pyskiem, mocno kaszle *i/lub*
- wykazuje oznaki ostrego bólu, tj. łukowato wygięty grzbiet w połączeniu z innymi objawami, na przykład płytkim, przyspieszonym oddechem, nieprawidłową postawą lub chodem, ekstremalnym wychudzeniem oraz silnym poceniem się pomimo braku wysiłku fizycznego lub upału.

Takie zwierzęta powinny być nadzorowane przez odpowiednio przeszkoloną osobę obsługującą, lekarza weterynarii lub odpowiednio przygotowanego konwojenta, przetrzymywane w indywidualnych zagrodach i kojcach z dodatkową ściółką w zależności od potrzeb oraz regularnie monitorowane. Jeżeli to możliwe, należy zasięgnąć porady lekarza weterynarii.

125. Bydło w złym stanie, którego **nie powinno się przewozić**:
- kładzie się i jest niezdolne, aby wstać, lub pozostaje w pozycji stojącej i nie może się położyć,
 - jest niezdolne do bezbolesnego poruszania się. Objawy bólu mogą być następujące:
 - zwierzę wyraźnie kuleje lub odciąża którąś z nóg, przenosząc ciężar ciała na inne *i/lub*
 - ma łukowato wygięty grzbiet *i/lub*
 - przyjmuje nieprawidłową postawę *i/lub*
 - wykazuje nieprawidłowy chód *i/lub*
 - ma płytki, przyspieszony oddech,
 - nie może chodzić bez pomocy, to znaczy:
 - nie reaguje na silne pociąganie liną,
 - nie opiera się o bariery w celu utrzymania postawy, np. gdy traci równowagę.
126. Zwierzęta nie mogą być przewożone, jeśli są powyżej 90% zaawansowania ciąży (blisko porodu).

127. Krowy wykazujące fizyczne słabości powinny być pod specjalną opieką (dotyczy słabości niespowodowanej raną lub chorobą). Zmęczenie, zaawansowana ciąża i niedawny poród mogą powodować problemy podczas transportu.
128. **Niedopuszczalne** jest, aby wysyłający zwierzęta lub jakakolwiek inna **osoba wywierała nacisk bądź presję na kierowcę**, aby ten przetransportował zwierzę, które jego zdaniem nie kwalifikuje się do podróży. W przypadku niezgodności oceny stanu zwierzęcia należy zasięgnąć porady lekarza weterynarii.
129. **Kontrola stanu zwierząt przed wyjazdem ma zasadnicze znaczenie.** W związku z tym należy zapewnić warunki umożliwiające kierowcom przeprowadzanie odpowiedniej kontroli zwierząt przy załadunku.
130. Należy ustalić takie warunki pracy i sposoby postępowania, aby nie wywierać presji na osobie dokonującej selekcji zwierząt w zakresie ich zdatności do transportu.
131. Przewoźnicy muszą otrzymać kopię wytycznych, dostarczonych przez odpowiednie władze państwowe, dotyczących transportu zwierząt, które doznały obrażeń w wyniku wypadku, i udostępnić ją wszystkim kierowcom oraz przeszkolić ich w tym zakresie.
132. Dokumenty dotyczące przewozu poszkodowanych w wypadku zwierząt muszą być trzymane w pojeździe, a przewoźnik musi zapewnić do nich dostęp w razie kontroli.
133. Nie kierowca, lecz właściciel bądź personel organizatora transportu powinien być odpowiedzialny za mycie i kolczykowanie zwierząt przed transportem.
134. Obszar w miejscu wyjazdu, w którym mają być przeprowadzane inspekcje zwierząt, powinien być dobrze oświetlony (zwłaszcza w czasie nocnego załadunku), powinien umożliwiać bezpieczne zebranie małych grup zwierząt, żeby ułatwić ich szczegółową inspekcję oraz odpowiedni do nich dostęp.
135. Należy upewnić się, że zwierzęta są **chronione przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi podczas załadunku**. Mokra sierść może powodować nadmierne zanieczyszczenie w trakcie transportu w wyniku defekacji. Jeżeli tylko jest to możliwe, zwierzęta powinny znajdować się pod dachem, aby uchronić je przed deszczem i śniegiem, co pozwoli utrzymać suchą sierść podczas oczekiwania, załadunku lub rozładunku w miejscu wyjazdu i w miejscu przeznaczenia.

Lepsze praktyki dotyczące zdatności do transportu

136. Podczas przewożenia ciężarnych jałówek należy **potwierdzić datę inseminacji** lub krycia, aby prawidłowo ustalić etap ciąży.

3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK

3.1. WPROWADZENIE

Podczas załadunku szczególnie istotne jest, aby wziąć pod uwagę stan fizjologiczny i status zdrowotny zwierząt. Kierowcy oraz opiekunowie powinni być świadomi, że niektóre zwierzęta mogą męczyć się podczas transportu i dlatego powinni obchodzić się z nimi w odpowiedni sposób, aby uniknąć wywołania dodatkowego stresu.

Osoby zajmujące się załadunkiem powinny rozumieć zachowanie bydła oraz być w stanie zidentyfikować objawy niezdatności zwierzęcia do transportu, jak również sygnały oznaczające zdatność do transportu. Dla takich przypadków należy wprowadzić odpowiednie procedury.

Oprócz stanu fizjologicznego i statusu zdrowotnego zwierząt oraz niewłaściwego postępowania, ryzyko naruszenia dobrostanu podczas załadunku wynika z:

- **nieodpowiednio zaprojektowanego podjazdu i bramek** (w szczególności niewłaściwe wymiary i kształt, obecność widocznych przeszkód), co może powodować stłuczenia, posiniaczenia, urazy, niechęć do ruchu,
- **śliskich nawierzchni** podłóg, w tym ramp, co również może doprowadzić do podobnych niekorzystnych efektów,
- obecności **ostrych krawędzi** mogących powodować urazy,
- **oświetlenia** (kontrast światła), co może spowodować dezorientację i strach,
- nieznanymi lub **głośnych dźwięków**.

W efekcie załadunek jest jedną z najbardziej stresujących faz transportu.

Jakość obsługi podczas załadunku oraz rozładunku bydła ma główny wpływ na jego dobrostan. Aby zredukować wszelkie negatywne okoliczności podczas załadunku najbardziej istotne jest stosowanie odpowiedniego wyposażenia oraz właściwego podejścia zgodnego z dobrymi oraz lepszymi praktykami.

W procesie obsługi istotne jest, aby zrozumieć potencjalne skutki oddziaływania człowieka na zachowanie bydła. Szybki załadunek może być źle zniesiony przez zwierzęta, co w konsekwencji może wywołać strach oraz/lub negatywną reakcję w stosunku do osoby prowadzącej załadunek. Ponadto zwierzęta, które miały do tej pory regularne, pozytywne kontakty z ludźmi, będą zwykle mniej przestraszone i łatwiejsze do obsługi przy załadunku. Dużo trudniej jest zachęcić do przemieszczania się bydło zestresowane, ponieważ może zaprzeczyć się lub próbować uciec z korytarza, co wiąże się z potencjalnym zagrożeniem dla osób przeprowadzających załadunek, jeśli bydło zawróci lub ucieknie.

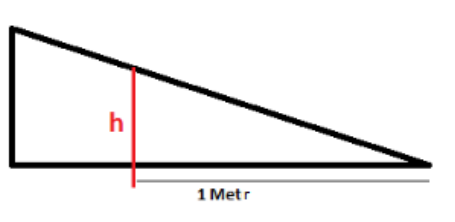
3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU

Nieodpowiednio zaprojektowane urządzenia do załadunku i rozładunku wraz z nieodpowiednią obsługą całego procesu mogą spowodować poślizgnięcia, upadki, stłuczenia, siniaki, urazy oraz większy stres zwierząt i w konsekwencji produkcję niskiej jakości mięsa i straty ekonomiczne. **Prawidłowe zaprojektowanie ramp oraz pokładów w pojazdach** przyczyni się do usprawnienia oraz ułatwienia procesu załadunku i rozładunku przy minimalizacji stresu oraz prawdopodobieństwa urazu.

Dobre praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

137. Strefa załadunku musi być przygotowana z wyprzedzeniem, aby móc kierować bydło z rampy załadunkowej do pojazdu.

138. Strefa załadunku musi być **wolna od jakichkolwiek przeszkód**, materialnych bądź wizualnych, aby zapobiec wystąpieniu urazów oraz zminimalizować stres bydła.
139. Nawierzchnia strefy załadunkowej powinna być gładka, w dobrym stanie, a dolny poziom rampy załadunkowej powinien być dopasowany do nabrzeża załadunkowego.
140. Pomosty, rampy, trapy (niebędące częścią pojazdu) powinny mieć **pełne ściany boczne**, aby chronić zwierzęta przed upadkiem bądź zapobiegać potencjalnemu zeskoczeniu. W przypadku załadunku dorosłych osobników wysokość tych ścian powinna wynosić 1,7 m.
141. Jeżeli jest używana pochylnia, jej nachylenie powinno być zredukowane najbardziej jak to możliwe i mieć maksymalnie kąt 26 stopni przy załadunku dorosłych osobników (rysunek 3.1., gdzie h = wysokość: 50 cm wysokości/1 m długości), 20 stopni dla cieląt (36,4 cm wysokości/1 m długości).



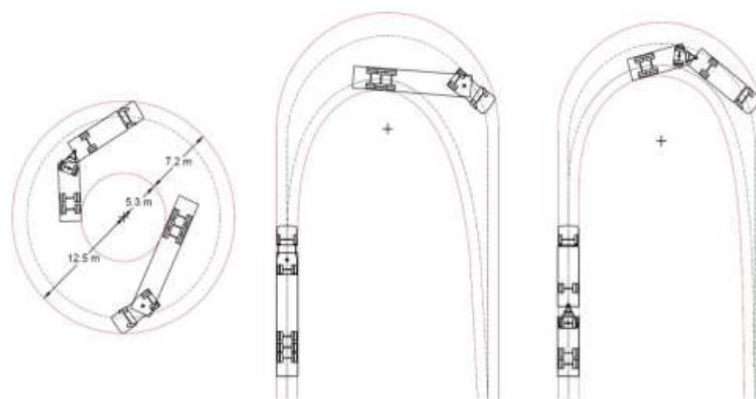
Rysunek 3.1. Sposób kalkulacji kąta nachylenia (patrz tekst)

142. Podłoga powinna być antypoślizgowa, a jej struktura powinna zapewniać, że odchody nie będą miały dużego wpływu na ryzyko poślizgnięcia.
143. **Listwy przypodłogowe na rampie powinny mieć 25 mm wysokości, a odstęp między nimi powinien wynosić 20-35 cm, gdy kąt nachylenia wynosi więcej niż 10 stopni.**
144. W procedurze załadunku oraz rozładunku powinno być **zapewnione** odpowiednie **źródło światła**, ustawione tak, aby zapobiec oślepieniu zarówno bydła, jak i osoby obsługującej załadunek.
145. Podczas załadunku zwierzęta powinny przechodzić z obszarów ciemniejszych do jaśniejszych, unikając kontrastów światła.
146. Oświetlenie w kojcach oraz w strefie załadunkowej musi być włączone przez cały czas trwania załadunku, nawet gdy silnik pojazdu pozostaje wyłączony.

Lepsze praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

147. Jeśli zachodzi taka potrzeba, strefa załadunku powinna być połączona z korytarzem, aby zapewnić bezpieczniejszy i łatwiejszy załadunek.
148. Optymalny kąt przy załadunku dla zwierząt wynosi zero stopni, więc powinny być zastosowane wszelkie metody, aby utrzymać kąt na poziomie tak niskim, jak to tylko możliwe (redukcja ciśnienia w oponach, wyższe platformy załadunkowe itp.).
149. **Rekomendowane są doki załadunkowe**, aby zminimalizować nachylenie rampy; powinny być zadaszone i tak szerokie, jak pochylnia lub winda w pojeździe oraz powinny mieć pełne ściany boczne.
150. Strefa załadunku powinna być pokryta ściółką lub piaskiem, by zniwelować nierówną lub uszkodzoną nawierzchnię oraz zapobiegać poślizgnięciom i upadkom.
151. W celu bezpieczniejszego oraz łatwiejszego załadunku bydła należy przygotować również **korytarz dla ludzi**.
152. Aby zapobiec poślizgnięciom oraz uniknąć oślepienia odbłaskiem metalowych powierzchni lub materiałów, rampa powinna być pokryta ściółką/słomą.

153. **Rampa załadunkowa nie powinna się kołysać** podczas przemieszczania się po niej zwierząt ze względu na fakt, że mogą one zaprzestać wchodzenia lub schodzenia. Dlatego podłoże powinno być stabilne, a rampa wzmocniona.
154. **Strefy ruchu i drogi dla pojazdów** pomiędzy wjazdem (do gospodarstwa, miejsca gromadzenia, punktu odpoczynku zwierząt, rzeźni) a strefami załadunku/rozładunku i parkingiem muszą być zaplanowane z uwzględnieniem maksymalnego rozmiaru pojazdów, przyczep, naczep oraz ich promienia skrętu (patrz rys. 3.2. Przykłady wzorca strefy ruchu pojazdów).



2.1. Promień skrętu ciężarówki z naczepą oraz ciężarówki z

2.2. Minimalna droga skrętu dla ciężarówki z naczepą

2.3. Minimalna droga skrętu dla ciężarówki z przyczepą

Rysunek 3.2. Promień skrętu dla różnych typów pojazdów transportujących zwierzęta

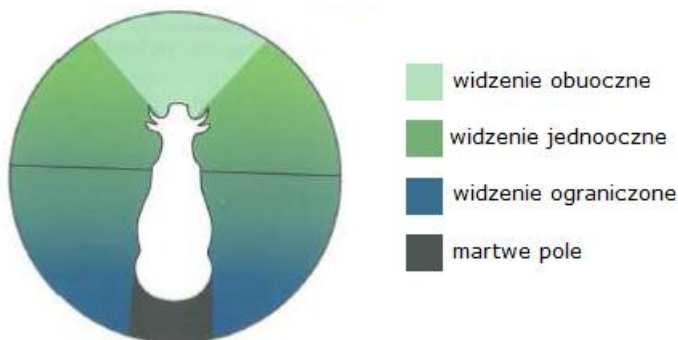
155. Adekwatność dostosowania strefy ruchu pojazdów do potrzeb powinna być zawczasu rygorystycznie oszacowana przez rozważenie wszelkich kwestii mogących mieć wpływ na łatwość wykonywania manewrów i ocenę łącznego czasu potrzebnego na załadunek.

3.3. POSTĘPOWANIE PODCZAS ZAŁADUNKU

Operacje załadunku i rozładunku powinny być przeprowadzane przez doświadczonych przewoźników, **rozumiejących zachowanie zwierząt oraz pracujących spokojnie**. Tętno bydła wzrasta wraz ze wzrostem kąta nachylenia powierzchni, po której poruszają się zwierzęta podczas załadunku. Im bardziej stroma rampa, tym wyższe tętno, co jest oznaką podwyższonego stresu. Obserwowalnymi objawami stresu są takie zmiany zachowania, jak wokalizacja, defekacja, oddawanie moczu, niechęć do podejścia do bramki, poślizgnięcia, uciekanie. Do oceny możliwości redukcji stresu ważne jest zrozumienie, w jaki sposób bydło postrzega otoczenie.

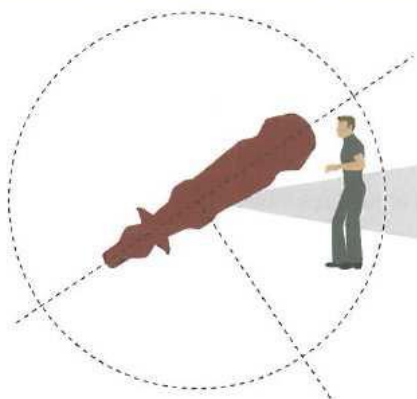
Bydło ma dobrze rozwinięty **zmysł słuchu**, który jest bardzo wrażliwy na wysokie tony, takie jak krzyki, gwizdanie i metaliczne dźwięki. **Bydło ma również szeroki kąt widzenia** (rys. 3.3.), co pozwala widzieć dużą część obszaru dookoła, ale ma martwą strefę, zlokalizowaną za sobą oraz poniżej głowy. Jeżeli osoba obsługująca znajdzie się w tym punkcie, zwierzę może stać się nerwowe, ponieważ nie jest w stanie dostrzec, co się dzieje. Obsługujący powinni zawsze starać się unikać „martwych stref” podczas zbliżania się do bydła. **Obuoczne widzenie jest ograniczone**. Struktura oka u bydła czyni je wrażliwym na ruch dookoła, ale nie zapewnia wystarczającej dokładności w postrzeganiu odległości oraz

szczegółów. Oczy potrzebują kilku minut na przystosowanie do zmian światła oraz na zwiększenie wrażliwości na jasne kolory.



Rysunek 3.3. Ilustracja pola widzenia bydła (więcej szczegółów – patrz tekst); objekty w jasnozielonej strefie są dobrze widzialne

Osoby obsługujące bydło oraz inne przeżuwacze powinny również mieć wiedzę odnośnie zasad dotyczących strefy ucieczki oraz reakcji bydła na bodźce sensoryczne płynące ze środowiska. Strefa ucieczki, inaczej nazywana strefą bezpieczeństwa, jest przestrzenią wokół zwierzęcia, w której czuje się ono bezpiecznie. Jeżeli zwierzę odwraca się, oznacza to, że osoba obsługująca weszła w strefę ucieczki. Rozmiar strefy ucieczki zależy od stopnia oswojenia zwierzęcia. Punktem równowagi są zwykle jego barki. Wszystkie gatunki będą poruszały się do przodu pod warunkiem, że osoba obsługująca będzie stała za punktem równowagi (rys. 3.4.). Strefę ucieczki oszacować można przez zbliżenie się do zwierzęcia i odnotowanie, przy jakiej odległości zwierzę zacznie się oddalać.



Rysunek 3.4. Ilustracja punktu równowagi (więcej szczegółów – patrz tekst)

Dobre praktyki dotyczące obchodzenia się ze zwierzętami podczas załadunku

156. Bydło to zwierzęta stadne, które są **mniej zestresowane, gdy znajdują się w grupie** z innymi zwierzętami. W związku z tym powinny być ładowane w grupach, aby zminimalizować stres, usprawnić załadunek oraz zwiększyć jego bezpieczeństwo.
157. Ważne jest **przestrzeganie podziału na grupy** w pojeździe, ale gdy występuje taka potrzeba, grupy mogą być rozdzielone do celów załadunkowych. Zalecana liczba zwierząt, która może być ładowana w jednej grupie, zależy od gatunku; ponadto należy wziąć pod uwagę zachowanie zwierząt, jak również zachowanie bezpieczeństwa podczas załadunku.
158. **Cięższe zwierzęta powinny być transportowane na niższych pokładach pojazdu wielopoziomowego**, aby utrzymać stabilność pojazdu podczas transportu.

- Jeżeli pojazd nie jest całkowicie wypełniony, należy przewozić zwierzęta na najniższych pokładach oraz w przednich przedziałach w pojeździe.
159. Gdy nie ma górnego pokładu, można zamontować dodatkowe wyposażenie zapobiegające **obskakiwaniu się bydła**, które może wywoływać stres, upadki i urazy.
 160. Biorąc pod uwagę obszar widzenia bydła, osoba obsługująca powinna ustawić się z boku oraz z tyłu, tak aby powoli wejść w strefę ucieczki i umożliwić spokojne przemieszczanie się zwierząt.
 161. W celu usprawnienia poruszania się bydła rekomendowane są **lite ściany korytarzy**, szczególnie w przypadkach, gdy są kręte, bowiem zwierzęta niewidzące żadnych przeszkód będą się sprawniej poruszały.
 162. Gdy zwierzęta są przywiązane w pojeździe, ich uwięź powinna być założona w sposób niepowodujący urazów oraz pozwalający na swobodne **pobieranie paszy oraz picie**. Uwiązane i niewiązane zwierzęta oraz rogate i nierogate bydło nie powinno być transportowane razem.
 163. Należy ograniczyć lub całkowicie wyeliminować stopnie, przerwy ('skoki'), uskoki i ostre zakręty.
 164. Należy unikać podczas załadunku **obecności** różnych **obiektów** na ścianach wzdłuż ścieżki (ubrania, fartuchy, plastikowe torby), krat ściekowych, zbiorników wody, studzienek lub wzorów na podłodze o niejednorodnych kolorach, których widok może spowalniać zwierzęta w trakcie przepędu.
 165. Należy **unikać kontrastu oświetlenia** w obrębie rampy załadunkowej oraz dać zwierzętom czas na zaadaptowanie się. Ściółka na rampach rozładunkowych może usprawnić proces rozładunku, gdy jest on przeprowadzany przy pojawiających się refleksach słonecznych.
 166. Wschodzące lub zachodzące słońce nie może świecić zwierzętom prosto w oczy podczas załadunku i rozładunku, ze względu na możliwe utrudnienia widzenia, zarówno zwierząt, jak i osób obsługujących.
 167. **Powinno się unikać wysokich tonów, takich jak: krzyki, metaliczne dźwięki, gwizdy**, aby zminimalizować stres, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to niezbędne, by pogonić zwierzę odmawiające ruchu.
 168. Bydło jest wrażliwe na ból. Powinno się unikać jakichkolwiek uderzeń (np. kijem) z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to niezbędne, by pogonić zwierzę, które się zatrzymało.
 169. **Nie powinno się używać elektrycznych poganiaczy**, z wyjątkiem użycia ich w stosunku do dorosłych byków, nieskłonnych do przemieszczania się oraz gdy inne narzędzia/praktyki nie okazały się skuteczne, i tylko wtedy, gdy zwierzę ma wolną przestrzeń, bez żadnych przeszkód przed sobą.
 170. Osoby obsługujące załadunek powinny nosić ubranie ochronne w ciemnych barwach, tak jak zwyczajowo rolnicy, należy unikać jasnych kolorów.

Lepsze praktyki dotyczące obchodzenia się ze zwierzętami podczas załadunku

171. Podczas załadunku **grupy zwierząt powinny być stałe** oraz ograniczone do 5-6 sztuk dorosłych lub 10-15 cieląt.



Rysunek 3.5. Cielęta powinny być w grupach maksymalnie 10-15 sztuk

172. Jeżeli to możliwe, **nie należy zmieniać składu grup bydła**, by uniknąć stresu oraz nie wywoływać rywalizacji.
173. Należy pozwolić zwierzętom poruszać się w stronę rampy załadunkowej w ich naturalnym tempie chodu, szybsze tempo spowoduje utratę równowagi, poślizgnięcia i upadki.
174. Brzęczące łańcuchy, łopoczący plastik, kołyszące liny lub inne poruszające się obiekty muszą zostać usunięte.
175. **Należy uwzględnić strefę ucieczki podczas załadunku**, pamiętając o różnicach w systemach utrzymania oraz indywidualnych usposobieniach zwierząt.
176. **Zredukować hałas do minimalnego poziomu.** Należy unikać krzyków lub wrzasków podczas załadunku i rozładunku, ponieważ zwierzęta reagują na głośne dźwięki i stają się bardziej zdenerwowane i trudniejsze w obsłudze.

177. Jeżeli zwierzę zatrzyma się i nie będzie chciało poruszać się dalej:
- po pierwsze, uspokój się i pozwól uspokoić się zwierzęciu, następnie sprawdź, czy nie jest chore, ranne lub niezdadne do transportu; jeżeli tak jest, zastosuj odpowiednie procedury;
 - po drugie, sprawdź, czy na drodze nie ma żadnych przeszkód (wizualnych lub materialnych) i usuń je, jeżeli to możliwe, lub zmień oświetlenie, jeżeli jest kontrastujące. Jeżeli żadne z powyższych działań nie jest możliwe, daj zwierzęciu czas, by przyzwyczało się do przeszkód, które będzie musiało pokonać.



Rysunek 3.6. Cielęta mogą być ładowane z indywidualną pomocą © IDELE

178. Cielęta mogą być ładowane z indywidualną pomocą (jedna ręka przy głowie, druga na grzbiecie) przy przechodzeniu przez rampę (rys. 3.6.).
179. Wszystkie osoby obsługujące załadunek zwierząt powinny wziąć pod uwagę potencjalne możliwe zachowania bydła (rasa/wiek/kondycja) oraz konstrukcję urządzeń, przestrzeń i układ strefy załadunkowej.
180. Należy **oceniać jakość załadunku** (przez samoocenę) oraz prowadzić ją systematycznie, aby móc lepiej szacować czas załadunku (w gospodarstwach, punktach gromadzenia zwierząt itd.), uwzględniając dostępne urządzenia do załadunku oraz zachowanie zwierząt.

4. PODRÓŻ

4.1. WPROWADZENIE

Im dłużej trwa podróż, tym większe ryzyko negatywnego jej wpływu na dobrostan bydła. Istnieją cztery główne kwestie związane z transportem zwierząt, których wpływ na dobrostan zwiększa się wraz z wydłużaniem czasu trwania podróży. Odnoszą się one do stanu fizjologicznego zwierząt, ich poziomu nakarmienia i napojenia, wypoczęcia oraz temperatury otoczenia. **Jeżeli zwierzęta są w dobrej kondycji** i odpowiednio przygotowane do podróży, która została dobrze zaplanowana, **występuje większe prawdopodobieństwo, że gdy dotrą do celu, ich dobrostan będzie na odpowiednim poziomie** i będą w stanie szybko się zregenerować po rozładunku oraz relatywnie krótkim odpoczynku.

4.2. PROWADZENIE POJAZDU

Kierowcy spełniają jedną z najbardziej istotnych ról podczas transportu żywego inwentarza. Zazwyczaj muszą ponosić wyłączną odpowiedzialność za dobrostan zwierząt w drodze. To, w jaki sposób kierowcy obsługują pojazdy, jak dużo czasu poświęcają na sprawdzanie dobrostanu zwierząt oraz na ile dobrze są przygotowani, by poradzić sobie w sytuacjach kryzysowych, ma istotny wpływ na rezultaty transportu bydła.

W trakcie jazdy w poruszającym się pojeździe wszystkie zwierzęta usiłują utrzymać równowagę oraz jednocześnie uniknąć kontaktu z innymi zwierzętami. Jeżeli sposób jazdy nie jest płynny, zwierzęta mogą się przewracać. Ponadto, nierówna jazda negatywnie wpływa na dobrostan bydła, potęguje stres oraz zwiększa ryzyko urazów. Głównym efektem niewłaściwego stylu jazdy negatywnie wpływającym na dobrostan zwierząt jest utrata przez nie równowagi. U bydła **nierówny, nerwowy styl jazdy powoduje konieczność ciągłego dostosowywania postawy ciała** przez zwierzęta w celu utrzymania równowagi oraz uniknięcia upadku.

Istnieje dodatnia zależność pomiędzy umiejętnościami prowadzenia pojazdu, poziomem stresu u zwierząt i opłacalnością działalności transportowej. Spokojna, płynna jazda w przeciwieństwie do nerwowej i szarpanej pozwala zwierzętom bardziej się odprężyć podczas podróży. Ponadto badania naukowe wykazały, że agresywny styl jazdy podczas transportu nie tylko wymiennie zwiększa stres u zwierząt, ale również powoduje istotny spadek jakości pozyskiwanego z nich mięsa. Oszacowano, że różnica pomiędzy zużyciem paliwa między jazdą na płaskiej drodze z nierównomierną prędkością do 100 km/h w porównaniu z jednostajną, bezpieczną prędkością 80 km/h wynosi 20%. Jeżeli spotkasz na swojej drodze wolniejszego kierowcę i nie będzie okazji do wyprzedzenia go, to jedź jego tempem, nie próbuj za wszelką cenę być szybszym od niego i nie narażaj się na sytuację, nad którą można łatwo stracić kontrolę.

Zasady odnoszące się do prowadzenia pojazdów ciężarowych (ang. *Heavy Goods Vehicle*) oraz zachowania stabilnej postawy przewożonych zwierząt są takie same. Jednak kierowca, o ile ma całkowitą kontrolę nad pojazdem, o tyle nad zwierzętami ma kontrolę jedynie częściową. Kierowcy kompensują ten częściowy brak kontroli, wykorzystując wiedzę o tym, jak zachowują się zwierzęta w określonych warunkach. Przewożone zwierzęta generują większy nacisk na swoje nogi niż cały ładunek na koła pojazdu i zwierzęta będą za wszelką

cenę starały się utrzymać w pozycji stojącej. Im więcej będzie to wymagało od nich wysiłku, tym większy wystąpi u nich stres. W przypadku 18-kołowego pojazdu załadowanego żywym inwentarzem, nacisk na oponę wynosi 4,7 kg/cm². Dla krowy ważącej 600 kg nacisk generowany na kopyta wynosi 12 kg/cm².

Delikatne hamowanie pomaga utrzymać zwierzętom stabilną pozycję stojącą, nie zmuszając ich do nadmiernego wysiłku. Gwałtowne hamowanie powoduje zwiększony stres, co prowadzi do dyskomfortu, a w konsekwencji pogarsza jakość pozyskiwanego mięsa.

Dobre praktyki przed podróżą i podczas jazdy

181. Kierowcy powinni potrafić rozpoznać trudne warunki podczas jazdy. Na drodze nie ma wielu kierowców, od których wymaga się większych umiejętności niż od tych przewożących żywy inwentarz, ze względu na fakt, że prowadzony przez nich pojazd ma wysoko umieszczony punkt ciężkości, a żywy ładunek nie jest do niczego przywiązany.
182. **Należy unikać gwałtownego hamowania.**
183. Starać się **przyśpieszać jednostajnie.**
184. Sprawdzić, czy hamulce oraz **układ hamulcowy** są odpowiednio wyregulowane.
185. **Hamować silnikiem** lub „retarderem” (hamulcem długotrwałego stosowania), jeżeli jest na wyposażeniu pojazdu.
186. Używać systemu **zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania (ABS).**
187. Chociaż istnieją precyzyjne harmonogramy, których należy dotrzymać, to kierowcy w przypadku napotkania problemów powinni natychmiast wezwać pomoc, aby uniknąć wywoływania niepotrzebnej presji na siebie i na zwierzęta.
188. Kierowcy, trzymając się poniższych procedur, zwiększą szanse na dostarczenie inwentarza w dobrej kondycji. Należy:
 - a) **ruszać powoli** i unikać gwałtownego zatrzymywania; nagłe ruszanie, wchodzenie w zakręty ze zbyt dużą prędkością itd., powodują przewracanie się zwierząt,
 - b) **utrzymywać załadowany zwierzętami pojazd w ciągłym ruchu**, szczególnie w trakcie upałów. Zapewni to stały przepływ świeżego powietrza, który pomoże utrzymać zwierzęta w chłodzie, oraz pozwoli zapobiec nagromadzeniu gazów wygenerowanych z odchodów,
 - c) zaplanować **okresowe przerwy** w celu kontroli dobrostanu inwentarza (sprawdzić, czy jakieś zwierzęta się przewróciły, czy jakieś wyglądają na chore, czy są wyziębione lub przegrzane),
 - d) zrobić **przegląd zabezpieczeń pojazdu** podczas przerwy na kontrolę inwentarza; upewnić się, że przegrody są na swoich miejscach i są odpowiednio zabezpieczone, drzwi pojazdu są bezpiecznie zamknięte, a ściółki jest wystarczająca ilość,
 - e) być gotowym na niezwłoczne podejmowanie decyzji lub pozyskanie instrukcji, jak postępować ze zwierzętami w zależności od **zmieniających się warunków pogodowych.**

Lepsze praktyki przed podróżą i podczas jazdy

189. Kierowcy powinni minimalizować czas, w jakim przyczepy ze zwierzętami są pozostawione **bez nadzoru**, szczególnie gdy występuje jakakolwiek możliwość lub istotne ryzyko zagrożenia dobrostanu zwierząt.
190. Kierowcy powinni **unikać jazdy w godzinach szczytu**, jeśli to możliwe.
191. Kierowcy **podczas kontroli na drodze** powinni zapewnić sobie pierwszeństwo przejazdu przed innymi pojazdami. Pierwszeństwo musi być przyznane ze względu na utrzymanie dobrostanu zwierząt.

192. Kierowcy powinni żądać **pierwszeństwa przejazdu w sytuacjach opóźnień** powstałych w wyniku wypadków drogowych.
193. Powinny być przeprowadzane rutynowe kontrole środków transportu oraz obserwacje praktyk kierowców sprawdzające w szczególności, czy:
- a) kierowca zna **procedury awaryjne** oraz wie, jakie ma możliwości działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych,
 - b) **przyczepa jest w dobrym stanie** (podłogi, ściany, podjazdy, klapy),
 - c) **kierowca wyrusza w trasę w ciągu 15 minut** od załadowania inwentarza,
 - d) kierowca zna **wymagania** odnośnie załadunku oraz ściółki,
 - e) jest **odpowiednia ilość wody do pojenia** zwierząt,
 - f) kierowca ma możliwość **regulacji wentylacji** podczas podróży, jeżeli występuje taka konieczność,
 - g) **zachowanie bydła jest kontrolowane** podczas okresowych przerw (np. kontrola sposobu oddychania, pocenia się itd.).

4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE

Wewnętrzny mikroklimat panujący w pojeździe jest główną determinantą dobrostanu zwierząt i może stanowić istotne ryzyko przegrzania lub wyziębienia.

Zarówno temperatura, jak i wilgotność są istotne z punktu widzenia ryzyka wystąpienia stresu cieplnego. Zgodnie z Rozporządzeniem, **akceptowalny zakres temperatur dla dorosłego bydła wynosi od 5 do 30°C, z tolerancją do 5 °C**. Efektywny zakres wynosi więc od 0 do 35°C. W przypadku krów mlecznych akceptowalnym zakresem jest 5 do 15°C. Poniżej 5°C krowy mleczne potrzebują dodatkowej energii, aby utrzymać temperaturę ciała. W zależności od wilgotności powietrza, już powyżej 21°C u krów mlecznych mogą wystąpić pierwsze oznaki przegrzania. **Rosnąca wilgotność zwiększa negatywny wpływ temperatury** (rysunek 4.1.).

Środowisko zewnętrzne (pogoda) wpływa na właściwości powietrza dopływającego do pojazdu. Ponadto na warunki cieplne w pojeździe mają wpływ ciepło wytwarzane podczas procesu metabolizmu zwierząt oraz generowanie przez nie wilgoci. Wysoka temperatura oraz względna wilgotność powietrza zwiększają ryzyko przegrzania w trakcie upałów, ale w chłodniejszych warunkach odpowiednie regulowanie ciepła oraz wilgoci może być korzystne. Poziom nagrzania oraz wilgotności wewnątrz pojazdu będą zależały od warunków zewnętrznych, liczby, rodzaju i wieku transportowanych zwierząt oraz stopnia wentylacji.

Kluczem do oceny ryzyka wystąpienia stresu cieplnego jest **monitorowanie mikroklimatu wewnątrz pojazdu**, a poprzez zastosowanie odpowiedniego zakresu wentylacji oraz ustawienia stopnia nawiewu można ograniczyć ryzyko wystąpienia stresu cieplnego w warunkach wysokiej temperatury. W związku z tym przegrzanie będące konsekwencją wysokiej temperatury i niedostatecznej wentylacji oraz wyziębienie ze względu na niską temperaturę oraz nadmierną wentylację to zasadnicze rodzaje ryzyka i niebezpieczeństwa związane z mikroklimatem wewnątrz pojazdu. Miejscowy konwekcyjny system chłodzenia lub zbytne przemoczenie zwierząt w wyniku wnikania wody, deszczu lub śniegu mogą powodować wyziębienie (stres z zimna). W związku z tym jest oczywiste, że głównym sposobem pozbycia się wilgoci oraz zbyt gorącego powietrza wewnątrz pojazdu jest odpowiednia wentylacja.

Indeks bezpieczeństwa inwentarza żywego

Temp (°C)	Względna wilgotność (%)					
	50	60	70	80	90	100
25,6	22,2	23,3	23,9	23,9	25	25,6
26,7	23,3	23,9	25	25,6	26,1	26,7
27,8	23,9	24,4	25,6	26,1	27,2	27,8
28,9	25	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9
30	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9	30
31,1	26,7	27,2	27,8	29,4	30,6	31,1
32,2	27,2	28,3	28,3	30,6	31,1	32,2
33,3	28,3	28,9	30	31,1	32,2	
34,4	28,9	30	31,1	32,2		
35,6	30	31,1	32,2			
36,7	30,6	31,7				
37,8	31,1	32,8				

Dobrze!
 Zagrożenie
 Ostrzeżenie
 Niebezpieczeństwo

Rysunek 4.1. Temperatura odczuwalna w zależności od wilgotności powietrza oraz temperatury rzeczywistej

Należy zaznaczyć, że **ekstremalne gorąco jest zdecydowanie większym problemem dla zwierząt niż ekstremalne zimno**. Właściwy system wentylacji musi mieć odpowiednio duże otwory wentylacyjne, rozmieszczone na całej długości pojazdu na wysokości przewożonych zwierząt. Nieadekwatna wentylacja podczas transportu znacząco zwiększa śmiertelność zwierząt. Kierowcy wentylację muszą brać stale pod uwagę, w szczególności kiedy pojazd jest nieruchomy, w tym podczas przerw prawnie przysługujących kierowcom w czasie pracy. Ciągły dopływ świeżego powietrza w pojeździe przewożącym zwierzęta jest niezbędny, aby utrzymać dobry stan ich zdrowia, pozbyć się nadmiernej wilgoci oraz gorąca pochodzącego z ciała zwierząt. **Istnieje wymóg minimalnego poziomu wentylacji niezależnie od pogody oraz stanu zwierząt**. Wyzwaniem dla całego sektora transportowego jest zapewnienie odpowiedniej wentylacji w pojazdach przewożących zwierzęta, zarówno kiedy pojazdy ze znajdującymi się w nich zwierzętami są nieruchome, jak i podczas jazdy z prędkością 80 km/h w zimny poranek.

Dobre praktyki dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

194. W trakcie ruchu pojazdu powietrze ma tendencję do przepływu wewnątrz niego. Mechaniczna, aktywna wentylacja daje większą niż pasywna możliwość regulacji warunków klimatycznych w pojeździe wokół zwierząt – szczególnie w pojazdach stojących. Podczas upałów **należy unikać parkowania pojazdu przez dłuższy okres w bezpośrednio operującym słońcu**. Jeżeli jest to możliwe, pojazdy z niewymuszonym systemem wentylacji należy parkować pod odpowiednim kątem do

- kierunku wiatru oraz pozostawić szczeliny wentylacyjne otwarte, aby zoptymalizować przepływ powietrza przez cały pojazd.
195. W czasie, gdy zwierzęta znajdują się w pojeździe, **musi on być ciągle odpowiednio wentylowany.**
 196. Nigdy nie należy pozostawiać przyczepy/naczepy ze zwierzętami **bez włączonej wentylacji** i bez konwojenta znajdującego się w pobliżu.
 197. W czasie upałów **zaleca się, aby minimalizować liczbę postojów.** Jednak w przypadku konieczności zatrzymania, jeżeli to możliwe, przyczepa powinna być zaparkowana w obszarze zacienionym i pozwalającym na swobodny przepływ powietrza, a rampa załadunkowa powinna być otwarta. Nie należy parkować w pobliżu innych pojazdów ze względu na możliwe ograniczenie przepływu powietrza oraz zwiększone ryzyko przenoszenia chorób.
 198. Podczas nieplanowanych oraz planowanych postojów należy uwzględniać aktualne warunki pogodowe, a w szczególności temperaturę.

Lepsze praktyki dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

199. **Zachowanie oraz rozmieszczenie zwierząt w pojeździe powinno być monitorowane** i jakiegokolwiek nietypowe ich zachowania wynikające z niedostatecznej wentylacji powinny wymuszać podejmowanie określonych czynności.
200. Jeżeli zwierzęta mają objawy **nadmiernej reakcji na szkodliwe gazy**, takie jak: łzawienie, niedrożność nosa, kaszel, odruchy wymiotne czy zaburzenia widzenia, należy podjąć odpowiednie działania, aby uchronić zwierzęta przed niekorzystnym wpływem tych gazów przez zwiększenie wentylacji lub wykorzystanie innego sposobu ich wyeliminowania, a w ostateczności usunięcie zwierząt z pojazdu.
201. Akceptowalny zakres temperatur w przypadku dorosłego bydła zawiera się w przedziale od 0 do 35°C, jednak w ramach lepszych praktyk **temperatura powinna być utrzymana pomiędzy 5° a 30°C.**
202. **W przypadku krów mlecznych akceptowalny zakres wynosi od 5° do 15°C.** Powyżej 21 °C oraz w warunkach wysokiej wilgotności u krów mlecznych mogą pojawiać się objawy przegrzania. Należy tego unikać.
203. Doraźne działania, które powinny być podjęte przy niskich temperaturach, gdy zwierzęta wykazują objawy wychłodzenia, obejmują:
 - **zmniejszenie przestrzeni dostępnej** zwierzętom, w przypadku gdy mają jej więcej niż wymagane minimum (np. zwierzęta hodowlane),
 - położenie **dotatkowej warstwy ściółki** lub izolacji,
 - **zwiększenie zabezpieczenia** zwierząt w pojeździe przed warunkami pogodowymi. Należy chronić inwentarz przed zimnym wiatrem podczas chłodu przez dostosowanie otwarcia okien lub plandek oraz używanie zabezpieczających płacht z uwzględnieniem minimalnych wymogów wentylacyjnych,
 - **zaczekanie** na cieplejsze warunki,
 - **częściowe ograniczenie ruchu powietrza** w pojeździe przez wykorzystanie bocznych osłon; należy uważać, aby utrzymać wymagany poziom wentylacji,
 - **utrzymanie zwierząt tak suchymi, jak to możliwe;** transport przemoczonych zwierząt może być przyczyną śmierci z powodu wychłodzenia organizmu na skutek oddziaływania zimnego wiatru; nawet gruba sierść bydła nie chroni przed przenikliwym wiatrem,
 - **chronienie** zwierząt przed nadmierną ekspozycją na **marznący deszcz i deszcz ze śniegiem;** tego typu warunki mogą być śmiertelne dla zwierząt; nawet gęsta

sierść bydła nie chroni zwierzęcia przed wychłodzeniem spowodowanym przemoczeniem marznącym deszczem,

- szczególnie w przypadku cieląt należy odpowiednio wcześniej, **przed załadunkiem, nagrzać** pojazd grzejnikami,
- **zapobieganie zamrożeniu poidel** i/lub rur doprowadzających wodę przy wykorzystaniu grzejników lub dodatków do wody (dostępnych w sprzedaży), takich jak gliceryna i glukoza.

204. W czasie upałów zwierzęta powinny być kontrolowane przy każdej okazji pod kątem objawów przegrzania. Gdy zwierzęta wykazują objawy przegrzania, należy podjąć następujące działania:

- **zwiększyć ilość miejsca przypadającego na jedno zwierzę** przynajmniej o 30%, decyzja o tym działaniu musi zostać podjęta przed załadunkiem oraz z uwzględnieniem wyższego ryzyka utraty równowagi,
- zapewnić **zaopatrzenie w wodę** lub roztwory elektrolitów,
- **zwiększyć wentylację,**
- **używać pojazdów klimatyzowanych,**
- **opóźnić podróż** dopóki temperatura nie spadnie, np. odbywać ją w nocy,
- **poić zwierzęta** tak często, jak to możliwe.

4.4. OKRESY KARMIENIA I POJENIA

Transport małych cieląt (w szczególności przy długotrwałych przewozach) narzuca pewne wyzwania odnośnie karmienia i pojenia. Realizowanie zgodnie z Rozporządzeniem ich karmienia i pojenia jest często niemożliwe, ponieważ cielęta nie potrafią skorzystać z dostępnego w pojeździe wyposażenia. Cielęta mogą być odpowiednio nakarmione oraz napojone (mlekiem /preparatami mlekozastępczymi /roztworami elektrolitów) jedynie po wyładunku, co powinno nastąpić w punkcie odpoczynku zwierząt, na targowisku lub punkcie gromadzenia.

Dobre praktyki dotyczące karmienia, pojenia i odpoczynku

205. Organizatorzy transportu powinni zapewnić **odpowiednią paszę** (rys. 4.2.) na czas podróży (wymóg dla przewozów powyżej 8 godzin), co może wymagać przewozu nawet 300-400 kg siana.

206. Jeśli to możliwe, opiekun, rolnik, wysyłający zwierzęta powinni **zapewnić taką paszę, którą zwierzęta były już wcześniej karmione**, np. opiekun/rolnik powinien dostarczyć taką paszę dla tych zwierząt, aby uniknąć nagłych zmian w dawce pokarmowej.



Rysunek 4.2. Właściwa pasza musi być zapewniona

207. Przewoźnik powinien zapewnić, aby **dorośle osobniki otrzymywały 2 kg dobrej jakości siana na 100 kg żywej wagi**, koniecznie podczas przerw na odpoczynek oraz w punktach odpoczynku zwierząt podczas długotrwałych przewozów powyżej 8 godzin (lub jeśli to możliwe, zależnie od wieku zwierząt).
208. Przewoźnicy powinni **unikać karmienia zieloną soczystą, skoncentrowaną, wysokokaloryczną paszą**. Chociaż dla bydła opasowego przyzwyczajonego do wysokokalorycznej paszy należy ją pozostawić w dawce pokarmowej. Zielona lub soczysta pasza może spowodować, że odchody zwierząt będą rzadsze. Może to powodować wzajemne brudzenie, kiedy podczas transportu w pojeździe zwierzęta znajdują się w bezpośredniej bliskości. W konsekwencji może wystąpić nadmierne wychłodzenie organizmu, podczas gdy jest zimno. Skoncentrowana i wysokokaloryczna pasza może wywołać problemy trawienne u dorosłych osobników.
209. W przypadku cieląt na opas w trakcie przerw na odpoczynek przewoźnik powinien zapewnić skoncentrowaną paszę na bazie zbóż. Gdyż nagłe zmiany ich dotychczasowej dawki pokarmowej mogą wywołać chorobę. W związku z tym, jeżeli cielęta są przyzwyczajone do jedzenia siana, powinno się ono znaleźć w ich dawce.
210. Zgodnie z wymogami prawnymi, poidła powinny być zaprojektowane, rozmieszczone i ustawione w taki sposób, aby umożliwić dostęp do nich zwierzętom w każdej chwili podczas podróży trwającej ponad 8 godzin. Poidła powinny być takie, do jakich zwierzęta są przyzwyczajone, oraz powinny być dostosowane tak, aby mogły z nich korzystać w pozycji naturalnej podczas picia. Ponadto zaleca się przewożenie w pojeździe dodatkowych wiader lub korytek.
211. W każdym kojcu w pojeździe powinny znajdować się **dwa poidła**.
212. Poidła i rury doprowadzające wodę powinny być zaprojektowane i konserwowane, aby zapobiec wyciekowi i zanieczyszczeniu wody.
213. Poidła i rury doprowadzające wodę powinny być **regularnie sprawdzane i czyszczone**.
214. System pojenia musi być **sprawny oraz dobrze konserwowany**. Dorosłe bydło lub cielęta powinny być przyzwyczajone do zamontowanego systemu, np. dozowniki służące do pojenia cieląt mlekiem mogą być wyposażone w gumowe smoczki do dostarczania zimnego bądź ciepłego mleka, preparatu mlekozastępczego bądź roztworu elektrolitowego (rys. 4.3.).



Rysunek 4.3. Upewnij się, że system pojenia jest czysty, sprawny i dobrze utrzymany © Dr Rabitsch

215. Pojemność zbiornika na wodę/zapas wody (w pojazdach o wyższym standardzie dla przewozów powyżej 8 godzin) **powinny być dostosowane do obowiązujących wymogów** w zależności od wieku, typu (grupy użytkowej) zwierząt.

216. **System dostarczający wodę powinien być sprawdzany na każdym postoju** i zapas wody uzupełniany (do pełna) świeżą wodą pitną wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.
217. Bydło powinno mieć **dostęp do wody aż do czasu odjazdu**, ale nie powinno mieć możliwości nadmiernego jej spożycia. Bydło, które wypije zbyt dużo wody, zwykle wykazuje skłonność do zachorowania podczas przewozu.
218. Zaopatrzenie w wodę powinno być sprawdzane przynajmniej raz dziennie, ale w trakcie upałów bądź chłodu częściej – przynajmniej dwa razy dziennie, w celu upewnienia się, że wszelkie potrzeby zwierząt są zaspokojone.
219. **Drożność wszystkich urządzeń do pojenia** (np. smoczków, misek poideł, korytek) powinna być monitorowana, aby upewnić się, że wszystkie zwierzęta mają dostęp do odpowiedniej ilości wody.
220. **Poidła oraz rury doprowadzające wodę nie powinny przeciekać i woda nie powinna się z nich wylewać**, aby uniknąć zamoczenia ściółki i zwierząt, zwiększania wilgotności oraz pogorszenia zdrowia i naruszania dobrostanu zwierząt.
221. Przewoźnicy w trakcie postojów powinni dostarczać zwierzętom **czystą wodę dobrej jakości**. Wysokie zasolenie wody może powodować nadmierne jej spożycie. Woda o zbyt niskim lub zbyt wysokim pH może wywołać problemy trawienne. Woda zawierająca glony nigdy nie powinna być podawana bydłu. Niektóre gatunki glonów są toksyczne. Niektóre zwierzęta mogą wzbraniać się picia chlorowanej wody.
222. Kierowcy powinni z uwagą przestrzegać instrukcji w zakresie używania środków chemicznych dodawanych w celu oczyszczenia wody.

Lepsze praktyki dotyczące karmienia, pojenia i odpoczynku w transporcie

223. Dostarczanie płynnego pokarmu przewożonym cielętom w obecnie produkowanych pojazdach jest uważane jako niepraktyczne z technicznego punktu widzenia. Po 9 godzinach transportu nieodsadzone cielęta muszą mieć **przynajmniej godzinę odpoczynku, żeby mogły dostać płyn i/lub paszę (mleko)**. Zwykle wymaga to rozładunku zwierząt (np. w punkcie odpoczynku zwierząt). Mleko lub inna odpowiednia płynna pasza powinny być podane z wykorzystaniem sprzętu wyposażonego w gumowy smoczek. Cielęta powinny być karmione indywidualnie, a następnie odpoczywać przez odpowiedni okres przed kontynuacją podróży.
224. Jeszcze lepszą praktyką jest **przewożenie tylko cieląt starszych niż ośmiotygodniowych**, kiedy to mogą być/są już odsadzone.
225. Przewoźnicy powinni poić zwierzęta ręcznie podczas upałów, szczególnie gdy transport się opóźnia. Jest to jedyna gwarancja, że wszystkie zwierzęta otrzymają wystarczająco dużo wody.

4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI

Chore bądź ranne zwierzęta w kontekście transportu dzielimy na 3 kategorie:

- a) zwierzęta zidentyfikowane jako chore bądź ranne **w momencie odjazdu**,
- b) zwierzęta zidentyfikowane jako chore bądź ranne **w trakcie podróży**,
- c) zwierzęta zidentyfikowane jako chore bądź ranne **w momencie przyjazdu do punktu przeznaczenia lub w punkcie odpoczynku zwierząt**.

Niektóre osobniki mogą znaleźć się w więcej niż jednej z tych grup. Jednak jeżeli zwierzęta podczas inspekcji przez odjazdem transportu wykazywały objawy choroby bądź kontuzji, nie powinny zostać zakwalifikowane jako zdadne do transportu i nie powinny zostać załadowane (zobacz również [2.4.2. Zdarność zwierząt do transportu](#)). Zwierzęta zidentyfikowane jako

chore bądź ranne po podróży, w trakcie końcowej inspekcji, zostaną zbadane przez uprawnioną osobę w miejscu przeznaczenia, np. lekarza weterynarii w rzeźni lub w punkcie odpoczynku zwierząt.

Poniżej zostaną omówione jedynie działania dotyczące zwierząt zidentyfikowanych jako chore bądź ranne w trakcie podróży. Identyfikacja może nastąpić w trakcie rutynowych przerw w podróży lub specjalnych postojów na dokonanie inspekcji (np. dodatkowy postój podczas upału). Zwierzęta mogą być zakwalifikowane do jednej z następujących kategorii:

- **zwierzęta, które się przewróciły lub zostały stratowane** lub ranne, np. w wyniku agresji, i mają widoczne obrażenia lub złamania,
- **zwierzęta z widocznymi kontuzjami**, takimi jak przepuklina, wypadnięcie macicy, zwichnięcie,
- zwierzęta wykazujące **symptomy przegrzania lub wyziębienia lub/oraz odwodnienia**,
- zwierzęta wykazujące rozwijające się **symptomy choroby lub infekcji**,
- krowy, **które się ocieliły bądź poroniły podczas przewozu**.

Takie zwierzęta należy zbadać i niezwłocznie podjąć decyzje odnośnie działań zaradczych lub leczenia.

Dobre praktyki dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami w trakcie podróży

226. Należy sprawdzać stan zwierząt **regularnie w trakcie podróży** pod kątem chorób, złego samopoczucia i urazów.
227. Trzeba dostarczać paszę, jeżeli zwierzęta wykazują oznaki głodu i zmęczenia (w trakcie długotrwałych przewozów lub wtedy, gdy niska temperatura może wywołać stres metaboliczny).
228. Jeżeli w trakcie podróży zostały zidentyfikowane jakiegokolwiek choroby lub urazy, wtedy kierowca powinien **skontaktować się z przewoźnikiem**, miejscem przeznaczenia, albo punktem odpoczynku zwierząt albo rzeźnią/ubojnią (jeśli są dostępne) albo (lokalnymi) odpowiednimi służbami, aby w trakcie jazdy lub po przyjeździe przedyskutować/skonsultować konieczność otrzymania pomocy weterynaryjnej i ewentualnego wsparcia.
229. **Należy oddzielić i leczyć chore zwierzęta**, jeżeli jest to konieczne i możliwe, szukając również pomocy weterynaryjnej lub innych punktów pomocy (jeżeli są dostępne), żeby dokonać właściwej oceny stanu przewożonych zwierząt.
230. Zwierzęta niezdolne do ruchu **powinny zostać uśmiercone w pojeździe**.

Lepsze praktyki dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami w trakcie podróży

231. Kierowca dysponuje **listą awaryjną**, która zawiera szczegółowe dane kontaktowe do wszystkich punktów odpoczynku zwierząt, miejsc postoju, punktów gromadzenia zwierząt, innych instytucji opieki i wsparcia, handlarzy żywym inwentarzem, rzeźni oraz innych właściwych służb, z którymi można się skontaktować na całej trasie podróży.

4.6. SYTUACJE AWARYJNE

Sytuacje awaryjne są z definicji nieoczekiwane i wymagają natychmiastowej reakcji. Istotne jest, aby kierowca lub inna odpowiedzialna osoba **miały plan działania**, co robić w

trakcie sytuacji kryzysowej. Plan powinien zawierać numery telefonów, np. do lekarza weterynarii, od którego można uzyskać odpowiednie wsparcie.

Lepsze praktyki dotyczące sytuacji awaryjnych

232. **W przypadku mechanicznej awarii pojazdu** powinna być określona przyczyna tej awarii i oszacowany czas naprawy. **Jeżeli nie ma możliwości naprawy awarii** pojazdu na miejscu lub zajmie ona zbyt dużo czasu, należy **zorganizować inny pojazd**. Należy rozważyć wszystkie czynniki warunkujące czas, w jakim zwierzęta będą mogły bezpiecznie pozostawać wewnątrz nieruchomego pojazdu, takie jak:
- pogoda (np. bydło będzie dobrze się czuło w przyczepie w trakcie chłodnej pogody o niskiej wilgotności przez cztery godziny; w trakcie ekstremalnych upałów i wysokiej wilgotności zwierzęta mogą dosyć szybko doświadczyć przegrzania),
 - zdatność zwierząt do transportu,
 - wiek zwierząt,
 - czas od ostatniego pojenia i karmienia,
 - miejsce awarii (np. autostrada, wiejska droga),
 - pora dnia,
 - bezpieczeństwo zwierząt w aktualnej lokalizacji.
233. Jeżeli zdarzy się **wypadek** drogowy, kierowca powinien:
- a) **zadzwoić na numer alarmowy**, jeżeli wypadek nastąpił na drodze publicznej, lub do innych służb, jeżeli ich pomoc jest potrzebna. Operatora numeru alarmowego należy poinformować o:
 - miejscu zdarzenia,
 - fakcie, że w pojeździe znajdują się zwierzęta,
 - wydostaniu się zwierząt z pojazdu i ich statusie (np. czy są ranne i ile, czy są poza pojazdem itp. – uzupełnienie tłumacza),
 - innych jakichkolwiek znanych zagrożeniach;
 - b) ustawić **znaki ostrzegające o zdarzeniu** w ciągu 10 minut od wypadku;
 - c) zadzwonić do **wyznaczonej przez firmę osoby do kontaktu w sytuacji awaryjnej**; jeżeli firma wdrożyła procedurę na wypadek zdarzeń nadzwyczajnych, należy postępować zgodnie z nią. Jeżeli nie, poinformować przewoźnika o miejscu wypadku, o urazach, kondycji zwierząt, pozycji przyczepy, liczbie pojazdów uczestniczących w zdarzeniu i czy osoby do udzielenia pomocy znajdują się już na miejscu;
 - d) zadzwonić do innych osób wskazanych w procedurze awaryjnej firmy, to znaczy do firmy ubezpieczającej ładunek i pojazd oraz miejsca przeznaczenia, i należy im przekazać te same informacje, jak powyżej;
 - e) jeżeli pojazd lub/i przyczepa są uszkodzone i nie nadają się do dalszej jazdy, przejść do punktu g);
 - f) jeżeli uszkodzenie jest niewielkie, przyczepa jest sprawna i nie ma rannych, należy zrobić zdjęcia, zanotować adresy i nazwiska świadków oraz osób biorących udział w zdarzeniu;
 - g) **zgonić wszystkie zwierzęta z drogi** i zebrać je w miejscu oddalonym od ruchu ulicznego tak daleko, jak to możliwe;
 - h) **udokumentować wypadek za pomocą kamery lub innego urządzenia**; zrobić zdjęcia wypadku tak szybko, jak to możliwe. Powinny one zawierać fotografie stanu drogi, uszkodzeń pojazdu, pozycji przyczepy, całkowitego obrazu sytuacji, śladów hamowania, zakrętów, skrzyżowań i miejsca, w którym pojazd wypadł z drogi (o ile tak się stało);

- i) zapewnić najlepszą **ochronę i komfort zwierzętom**, jak to tylko możliwe;
- j) gdy pierwsze służby ratunkowe dotrą na miejsce wypadku, kierowca powinien poinformować je o szczegółach wypadku, włączając w to wszelkie urazy odniesione przez ludzi, liczbę i status zwierząt, które wydostały się lub wypadły z pojazdu, znane zagrożenia oraz przedstawić firmowy plan reagowania w sytuacjach awaryjnych. Jeżeli to możliwe, przewoźnik powinien przekazać służbom informację, czy firma przyśle na pomoc sprawną przyczepę wraz z personelem do obsługi zwierząt, oraz określić przewidywany czas ich przyjazdu. Przewoźnicy muszą zawsze respektować polecenia wydawane w łańcuchu (hierarchii) dowodzenia na miejscu wypadku;
- k) zwierzęta ranne podczas transportu powinny być **humanitarnie uśmiercone, aby zapobiec cierpieniu i dręczeniu**. Jest to szczególnie istotne, gdy próba leczenia źródła bólu nie przynosi skutków, a sam ból nie ustępuje lub dalszy transport mógłby pogorszyć ten stan jeszcze bardziej. Powinien być wezwany lekarz weterynarii w celu podjęcia decyzji humanitarnego zabicia zwierzęcia.

5. ROZŁADUNEK

5.1. WPROWADZENIE

Po dotarciu do miejsca przeznaczenia lub punktu odpoczynku **zwierzęta powinny być rozładowane tak szybko, jak to możliwe**. Rozładunek jest częścią podróży i jest ona zakończona, gdy ostatecznie zwierzę zostanie wyładowane z pojazdu w miejscu przeznaczenia. Ważne jest, aby zoptymalizować łatwość oraz sprawność rozładunku w celu uniknięcia nadmiernych opóźnień i nie pozostawiania zwierząt w pojeździe dłużej niż to konieczne. Podstawowe informacje odnośnie rozładunku bydła można znaleźć w rozdziale [3.3. Postępowanie podczas załadunku](#).

Nieodpowiednie zaprojektowanie infrastruktury rozładunkowej w połączeniu z niewłaściwym postępowaniem ze zwierzętami mogą powodować poślizgnięcia, upadki, siniaki, ewentualnie urazy i większy stres u zwierząt, a w konsekwencji naruszenie ich dobrostanu, co pogarsza jakość mięsa i generuje straty ekonomiczne. **Precyzyjnie zaprojektowane platformy i rampy rozładunkowe ułatwią załadunek i rozładunek przy minimalizacji stresu oraz urazów u zwierząt**. Kierowcy i przewoźnicy powinni pamiętać, że niektóre zwierzęta mogą cierpieć ze względu na warunki transportu i powinny być odpowiednio traktowane podczas rozładunku w celu uniknięcia dodatkowego stresu.

Wymagane umiejętności przy rozładunku są zbliżone do tych wymaganych w przypadku załadunku. Osoby obsługujące powinny umieć odczytywać zarówno oznaki zdatności zwierząt do transportu, jak również sygnały niezdatności do transportu: oznaki złej kondycji, chorób, urazów, i wtedy zaplanować modyfikacje działań operacyjnych.

Stan fizjologiczny i status zdrowotny zwierząt oraz nieodpowiednio przeprowadzony rozładunek skutkują ryzykiem naruszenia dobrostanu zwierząt ze względu na:

- **nieodpowiednio zaprojektowany korytarz i bramki** (w szczególności co do ich szerokości), co może spowodować posiniaczenia, urazy, odmowę przemieszczania się,
- **śliską nawierzchnię podłogi**, wliczając rampy załadunkowe, co prowadzi do podobnych negatywnych skutków (posiniaczenia, urazy, odmowy poruszania się),
- obecność **ostrych krawędzi**, co może powodować urazy,
- **oświetlenie** mogące wywoływać dezorientację lub strach.

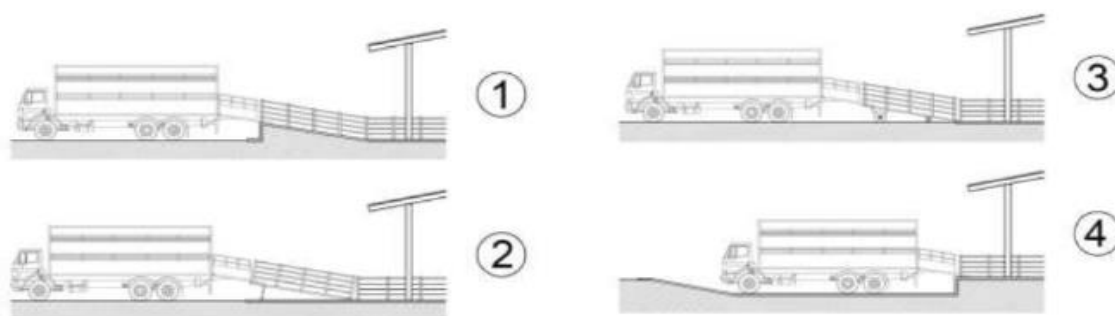
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU

Strefy rozładunkowe powinny być bezpieczne oraz zapewniać szeroką i prostą drogę prowadzącą z pojazdu do zagród. Dobre i lepsze praktyki odnoszące się do projektowania udogodnień do rozładunku zostały opisane w podrozdziale [3.2. Urządzenia do załadunku](#).

Dobre praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

234. Strefa rozładunkowa powinna być ogrodzona, aby uniknąć wtargnięć lub ucieczek zwierząt w przypadku ewentualnych problemów podczas rozładunku.
235. **Strefy ruchu pojazdów i trasy przejazdu** pomiędzy wjazdem (do gospodarstwa, punktów gromadzenia, punktów odpoczynku zwierząt, rzeźni) a strefą załadunkową lub rozładunkową i parkingiem muszą być zaplanowane zgodnie z maksymalnym rozmiarem pojazdu, przyczepy i naczepy oraz ich promieniem skrętu.
236. Powinna istnieć **wyraźna sygnalizacja i identyfikacja doku przeładunkowego** (na przykład w odniesieniu do typu pojazdu).

237. Nawierzchnia podłóg, ramp i doku **nie może być śliska** i materiał, z którego jest wykonana, powinien ograniczać rozchłapywanie odchodów i moczu do minimum.
238. Podłoga powinna być **regularnie czyszczona i utrzymywana w dobrym stanie**.
239. W miejscu rozładunku musi być zamontowane odpowiednie **źródło światła**.
240. Podczas rozładunku zwierzęta powinny się przemieszczać z ciemniejszych do jaśniejszych obszarów (np. powinny poruszać się w kierunku światła) przy unikaniu kontrastów, takich jak cienie.
241. Oświetlenie kojców w pojeździe i strefy załadunkowej musi działać przez cały czas rozładunku przy wyłączonym silniku ciężarówki.
242. Optymalny kąt nachylenia rampy lub innych urządzeń stosowanych przy rozładunku wynosi zero, dlatego **muszą być stosowane wszelkie metody jego utrzymania na tak niskim poziomie, jak to możliwe** (minimalna wysokość doku zależy od typu pojazdu, windy itd.).
243. W związku z tym, że zwierzęta wolą iść lekko pod górę niż w dół, zaleca się utrzymanie jak najniższego kąta nachylenia rampy podczas rozładunku.
244. **Należy ograniczyć nachylenie rampy**. Nachylenie nie powinno przekraczać 10° lub 17%, a w żadnym wypadku 20° lub 36% dla cieląt i 26° lub 50% dla dorosłego bydła. Postuluje się, aby przy obecnej konstrukcji pojazdów do rozładunku zwierząt stosować nabrzeża rozładunkowe o wysokości 90 cm. Tam, gdzie zwierzęta przewozi się małymi pojazdami (np. w rzeźni, na targowisku lub gdzie występują lokalne przewozy z gospodarstw), zaleca się niskopoziomowe doki ze wznoszącymi się rampami (rys. 5.1.).
245. Dok dla pojazdów powinien mieć 2,75 m szerokości i powinien być wyposażony w boczne osłony (wysokość >1,7 m).



Rysunek 5.1. Możliwe ułatwienia do załadunku/rozładunku zwierząt

Lepsze praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

246. Zaleca się, aby strefa rozładunku na wprost doku rozładunkowego była **dwukrotnie dłuższa niż pojazd**.
247. **Strefa rozładunku powinna być zadaszona** i chroniona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.
248. Rano należy unikać otwierania drzwi pojazdu w kierunku wschodnim, co pomoże ograniczyć niepożądane zachowania (niechęć zwierząt do przemieszczania się, zawracanie się) wynikające z bezpośredniego operowania światła słonecznego w oczy zwierząt.
249. **Dok** powinien **mieć wydzielony korytarz dla ludzi** w celu zapewnienia bezpieczeństwa obsługujących zwierzęta.

5.3. PROCEDURY OPERACYJNE PODCZAS ROZŁADUNKU

Najważniejsze punkty podczas procedury operacyjnej rozładunku to:

- poinformowanie o przyjeździe środka transportu i adekwatne zorientowanie pojazdu,
- właściwe ustawienie pojazdu (np. przy doku),
- sprawdzenie statusu wskazanego doku (wolny, dostępny do rozładunku z wyposażeniem dostosowanym do gatunku i grupy użytkowej wyładowywanych zwierząt),
- przygotowanie i ustawienie sprzętu zabezpieczającego,
- prawidłowe postępowanie ze zwierzętami,
- sprawdzenie, czy wszystkie zwierzęta opuściły pojazd.

Dobre praktyki dotyczące procedury rozładunku

250. Obsługujący zwierzęta powinni **unikać noszenia jasnych ubrań**, ponieważ rolnicy zwykle noszą ciemne ubrania.
251. Ważna jest **dobra komunikacja**. Zgodnie z wymogami prawnymi w zakresie identyfikacji i statusu zdrowotnego zwierząt, kierowca powinien przekazać osobie przyjmującej transport wszystkie ważne wiadomości związane ze zdrowiem i ogólnym dobrostanem zwierząt (grupa użytkowa zwierząt, obecność chorych i rannych lub osłabionych zwierząt itd.) i o warunkach panujących podczas transportu (pogoda, zdarzenia drogowe, czas trwania przewozu itp.). Osoba przyjmująca ładunek powinna przekazać jasne wytyczne kierowcy, gdzie rozładować zwierzęta.
252. Procedura rozładunku nie powinna się rozpoczynać, dopóki nie dokona się odpowiedniego ustawienia pojazdu i prawidłowego rozstawienia sprzętu zabezpieczającego (np. bocznych barierek ograniczających).
253. Procedura rozładunku nie powinna się rozpoczynać, dopóki **wszystkie potencjalne źródła zakłóceń nie zostaną usunięte** (np. przebywanie osób naprzeciwko otwartych drzwi, nieodpowiednie oświetlenie).
254. Bydło nie powinno być poganiane w trakcie rozładunku, ponieważ może to być główną przyczyną urazów i naruszenia dobrostanu.
255. Do poganiania zwierząt **nie powinny być stosowane elektryczne poganiacze**, z wyjątkiem dorosłych byków nieskłonnych do ruchu, wtedy gdy inne metody/narzędzia okażą się nieskuteczne, i tylko wtedy, gdy zwierzę ma wolną przestrzeń przed sobą. Użycie elektrycznych narzędzi jest zakazane w stosunku do cieląt i młodego bydła.
256. Zwierzęta powinny być **rozładowywane w małych grupach**, takich w jakich były przewożone w pojeździe. Należy unikać izolowania pojedynczych osobników, tak długo, jak to możliwe.

Lepsze praktyki dotyczące procedury rozładunku

257. Przybycie środka transportu do miejsca przeznaczenia wymaga szczególnej uwagi, gdyż znaczne opóźnienia rozładunku zwierząt i późniejsze postępowanie z nimi i/lub ubój mogą negatywnie wpłynąć na dobrostan zwierząt i zaostrzać wszelkie istniejące problemy. **Zaplanuj przyjazd do miejsca przeznaczenia, tak aby uniknąć niepotrzebnego oczekiwania zwierząt w pojeździe!**
258. Zdrowie i dobrostan zwierząt powinny być **natychmiast sprawdzone w doku**.

5.4. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PODCZAS ROZŁADUNKU

Rozładunek może wywołać u bydła stres i dyskomfort. Ważna jest odpowiednia opieka nad zwierzętami, szczególnie gdy doznały one urazów podczas transportu.

Dobre praktyki w sytuacjach awaryjnych

259. **Jeżeli zwierzęta muszą zostać w punkcie odpoczynku zwierząt** po odjeździe środka transportu, na przykład z powodu urazu lub niezdatności do transportu, **muszą być przetrzymywane w oddzielnych budynkach**, z dala od czystych i zdezynfekowanych obszarów. Lokalne właściwe służby powinny zostać poinformowane o takich zwierzętach. Nie powinno się dezynfekować zagród, dopóki przebywają w nich zwierzęta.
260. Pojazdy ze słabą wentylacją lub innymi usterkami **powinny być rozładowywane w pierwszej kolejności**.
261. Pojazdy powinny być parkowane **w strefach zabezpieczonych przed niesprzyjającymi warunkami pogodowymi** (powinno to być uwzględnione w układzie strefy rozładunkowej). Opóźnienia nie powinny przekraczać jednej godziny przed ubojem lub miejscem, gdzie zwierzęta będą przetrzymywane.

262. Jeżeli zwierzę przeciwstawia się konieczności opuszczenia pojazdu:
- jeżeli nie jest chore/ranne lub uwięzione, sprawdź przyczynę niechęci opuszczenia pojazdu, delikatnie stymuluj zwierzę za pomocą kija, najlepiej z zewnątrz pojazdu; elektryczny stymulator powinien być użyty tylko w ostateczności;
 - jeżeli zwierzę jest chore/ranne lub trwale niezdolne do ruchu (generalnie kryteria podobne do tych dla zwierząt niezdatnych do transportu), poinformuj urzędowego lekarza weterynarii lub osobę dbającą o dobrostan (w rzeźni) i postępuj zgodnie z instrukcjami (zwykle procedura nakazuje ogłuszyć zwierzę i dokonać szybkiego wykrwawienia przy wykorzystaniu odpowiedniego wyposażenia znajdującego się w rzeźni);
 - jeżeli zwierzę jest uwięzione, rozważ możliwość bezpiecznego (dla zwierzęcia i osoby obsługującej) usunięcia przeszkód przed zastosowaniem powyżej przedstawionej procedury.

5.5. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA POJAZDU PO ROZŁADUNKU

Pomiar bezpieczeństwa biologicznego jest konieczny, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się chorób. Czystość w pojeździe jest również niezbędna z powodu tego, że stres podczas transportu może osłabić układ odpornościowy zwierząt i sprawić, że będą one bardziej podatne na choroby.

Dobre praktyki dotyczące czyszczenia i dezynfekcji pojazdu

263. Pojazd powinien być **wyczyszczony bezpośrednio po rozładunku** i przed wjazdem na miejsce parkingowe na noc.
264. Przed umyciem i dezynfekcją **brudna ściółka powinna być usunięta** i przewieziona na miejsce składowania obornika. Przestrzeń ładunkowa w pojeździe

- powinna być wyczyszczona najlepiej przy użyciu ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem (>70 barów).
265. Podczas mycia osoba sprzątająca powinna nosić **wodoodporną odzież ochronną**.
266. Ściany i bariery w przestrzeni ładunkowej, które są czyste, ale wciąż wilgotne, powinny być zdezynfekowane przy **użyciu autoryzowanych środków dezynfekujących**.
267. W obszarze, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, powinien być dostęp do **odpowiedniej ilości gorącej i zimnej wody**, by móc wyczyścić tyle pojazdów, ile może zatrzymać się w danym miejscu każdego dnia.
268. Obszar, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, powinien być wolny od jakichkolwiek przeszkód w odległości 2 metrów wokół pojazdu. W nocy musi być dostępne oświetlenie.
269. **W pomieszczeniach przeznaczonych do czyszczenia należy przewidzieć oświetlenie 400 luksów** na wysokości czyszczonych obiektów.
270. Sprzęt i środki myjące powinny być bezpiecznie przechowywane i chronione przed wpływem warunków pogodowych.
271. **Górne pokłady pojazdu muszą być wyczyszczone w pierwszej kolejności**.
272. Kierowca musi dokumentować każde mycie/dezynfekcję ze wskazaniem nazw handlowych używanych środków oraz stosowanych ilości, a dokumentację tę przechowywać w pojeździe.

Lepsze praktyki dotyczące czyszczenia i dezynfekcji pojazdu

273. Kierowca powinien mieć dostęp do **listy punktów mycia i dezynfekcji** w Europie, ze wskazaniem zasad korzystania z nich, godzin otwarcia, dostępności świeżej wody i czystej ściółki.
274. Myjnie pojazdów powinny mieć 25 m długości, aby zmieścił się pojazd, i nachylenie od 5 do 7%, co pozwala na odprowadzenie ścieków do kolektora.
275. W pojeździe powinna być lista kontrolna zawierająca główne punkty mycia pojazdu, włączając w to informację o rodzaju użytej ściółki, jakość wody, zastosowany zatwierdzony program mycia i dezynfekcji, metodę kontroli z wykorzystaniem wskaźników poprawności czyszczenia i dezynfekcji, podjęte działania naprawcze, zastosowane zatwierdzone detergenty i środki dezynfekujące.
276. Standardowa procedura operacyjna (SOP) mycia i dezynfekcji powinna być dostępna i stosowana w miejscach rozładunku.
277. Szczególnej uwagi wymaga **czyszczenie opon i podwozia pojazdu**, zwłaszcza przed drogą powrotną do obszarów wolnych od chorób.
278. Powinna być dostępna zewnętrzna winda, pomost lub platforma pozwalająca na wyczyszczenie z zewnątrz górnych części i dachu pojazdu.
279. **W przypadku otwartych stanowisk do mycia pojazdów obszar, w którym jest przeprowadzana dezynfekcja**, powinien być odgradzony, tak aby zanieczyszczenia nie przedostały się z mytego pojazdu do środowiska.

6. POSTÓJ W PUNKTACH ODPOCZYNKU ZWIERZĄT, NA TARGOWISKACH I W PUNKTACH GROMADZENIA ZWIERZĄT

6.1. WPROWADZENIE

Maksymalnie dozwolony czas podróży wynosi 29 godzin dla dorosłego bydła i 19 godzin dla nieodsadzonych cieląt, w obu przypadkach z tolerancją 2 dodatkowych godzin na dojazd do miejsca przeznaczenia (co oznacza dojazd do celu w 31 i 21 godzin). Wspomniane 2 dodatkowe godziny dotyczą sytuacji wyjątkowych (np. korków na trasie) i nie mogą być uwzględniane przy planowaniu. W efekcie jest to ostatecznie maksymalny dozwolony prawnie czas przewozu, w którym zwierzęta muszą dotrzeć do miejsca przeznaczenia, albo powinny być rozładowane na rzeź (w przypadku zwierząt rzeźnych) albo na 24-godzinny odpoczynek, który powinien się odbyć w zatwierdzonym punkcie odpoczynku zwierząt przed dalszą podróżą. W Rozporządzeniu jest podany maksymalny czas trwania długotrwałych przewozów, który różni się w zależności od gatunku i wieku zwierząt oraz konkretnych wymogów dotyczących przerw na odpoczynek (patrz również [2.2. Planowanie podróży](#)).

Punkty odpoczynku zwierząt to udogodnienia, które mogą być wykorzystywane przez przewoźników, kontrolowane przez urzędowych lekarzy weterynarii i które zostały zatwierdzone przez odpowiednie władze, zgodnie ze specjalnymi wymogami UE ([Regulacja Rady Europejskiej 1255/97](#)). W punktach odpoczynku zwierzęta mogą odpoczywać, być karmione i pojęne oraz przygotowywane do dalszej podróży.

Punkty gromadzenia zwierząt to miejsca, takie jak: gospodarstwa, punkty skupu czy targowiska, w których zwierzęta pochodzące z różnych miejsc, mogą być sprzedawane i łączone w grupy do dalszego transportu. Główne obszary ryzyka w odniesieniu do dobrostanu i zdrowia zwierząt są podobne w punktach odpoczynku, na targowiskach i w punktach gromadzenia zwierząt.

Punkty odpoczynku zwierząt muszą być zaprojektowane, zorganizowane i zarządzane w taki sposób, aby zaspokajały potrzeby zwierząt odnośnie odpoczynku, karmienia, pojenia i opieki w trakcie długotrwałych przewozów. Warunki utrzymania zwierząt oraz personel pracujący w punktach odpoczynku zwierząt powinny gwarantować, że przewożone zwierzęta otrzymają właściwy poziom opieki, odpowiedni do ich stanu i będą mogły kontynuować podróż w optymalnym dobrostanie, zgodnie z wymogami zdrowotnymi i wskaźnikami bezpieczeństwa biologicznego. **Zatem w czasie przerwy w punktach odpoczynku zwierząt musi zostać zapewniona możliwość odpowiedniego wypoczynku oraz odpowiednie ilości paszy i wody zgodnie z potrzebami zwierząt.** Postój w punkcie odpoczynku zwierząt jest więc głównym środkiem mającym na celu poprawę dobrostanu zwierząt podczas długotrwałych przewozów i uzyskanie ekonomicznych korzyści z tym związanych. Punkty odpoczynku zwierząt mogą być zatwierdzone do przyjmowania trzody, bydła, owiec i/lub koni. Rezerwacja punktu odpoczynku zwierząt musi być dokonana **przed rozpoczęciem transportu** i musi zostać odnotowana w dzienniku podróży. Aktualną listę punktów odpoczynku zwierząt można znaleźć w Internecie pod poniższym adresem: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf.

Główne czynniki ryzyka naruszenia dobrostanu w punktach odpoczynku zwierząt, jak i w punktach gromadzenia zwierząt oraz na targowiskach, to:

- **transgraniczne rozprzestrzenianie się chorób zakaźnych.** Ryzyko to wynika z przebywania w jednym miejscu zwierząt o różnym pochodzeniu, nie tylko ze względu na jednoczesną obecność, ale także z powodu niedopracowanych procedur mycia i dezynfekcji pomiędzy kolejnymi przyjeżdżającymi partiami zwierząt. Europejskie regulacje ustanawiają odpowiednie zasady i procedury dostosowane do listy konkretnych chorób. Właściciel punktu odpoczynku zwierząt i jego personel oraz przewoźnik i urzędowy lekarz weterynarii powinni być świadomi możliwości rozprzestrzeniania się chorób, także tych niewymienionych w Rozporządzeniu i powinni być dobrze poinformowani i przeszkoleni, aby mogli wykryć te choroby, jak również rozpoznać symptomy lub zmiany w zachowaniu zwierząt mogące świadczyć o problemach zdrowotnych,
- **nieodpowiednie/brutalne/w pośpiechu realizowanie procedur rozładunku i/lub załadunku,** co może spowodować stres i urazy,
- **nieodpowiednia ilość miejsca** i/lub rozmiar zagród w punkcie odpoczynku zwierząt, co może spowodować pogorszenie warunków odpoczynku, konkurencję między zwierzętami oraz ich wzajemną agresję,
- **niewłaściwe karmienie, pojenie** i nieodpowiednie wyposażenie, które mogą powodować rozdrażnienie i problemy zdrowotne u zwierząt spowodowane głodem i/lub odwodnieniem.

Rekomendacje dotyczące powyższych zagadnień można znaleźć w podręczniku „High Quality Control Post Handbook” (www.controlpost.eu).

Dobre praktyki dotyczące postoju w punktach odpoczynku zwierząt

280. Wszystkie punkty odpoczynku zwierząt muszą być zamknięte na jeden **dzień w celu czyszczenia i dezynfekcji po każdym 6 dniach użytkowania**. Dobrą praktyką jest przeprowadzanie takiej procedury, gdy jest to możliwe, nawet częściej niż po 6 dniach użytkowania.
281. **Dokumenty poświadczające rezerwację oraz jej potwierdzenie** przez punkt odpoczynku zwierząt powinny być przedstawione urzędowemu lekarzowi weterynarii (zatwierdzającemu przewóz).
282. Podczas długotrwałych przewozów **korzysta się tylko z jednego punktu gromadzenia** zwierząt, a wszystkie prawnie wymagane przerwy zwierzęta powinny spędzać w zatwierdzonych punktach odpoczynku zwierząt. Przerwy za każdym razem muszą trwać przez pełne 24 godziny.

6.2. SYSTEMY UTRZYMANIA ZWIERZĄT

Odpowiedni system utrzymania i personel obsługujący zwierzęta mają na celu zapewnienie im ochrony przed ekstremalnymi warunkami klimatycznymi oraz stworzenie odpowiednich warunków do odpoczynku i regeneracji po stresie wywołanym długotrwałym przewozem.

Dobre praktyki dotyczące systemu utrzymania zwierząt

283. Temperatura i wentylacja w punktach odpoczynku lub gromadzenia zwierząt powinny być utrzymane **w zakresie określanym jako warunki termoneutralne**. Zakres ten zależy od rodzaju podłogi, jej właściwości izolacyjnych, szybkości przepływu powietrza, temperatury powietrza, wilgotności, promieniowania i izolacji budynku. Rekomendowane temperatury znajdują się w tabeli 6.2.

Tabela 6.2. Rekomendowany poziom temperatury w budynkach w celu zminimalizowania problemów zdrowotnych zwierząt

Grupy zwierząt	Temperatura minimalna	Temperatura maksymalna
Cielęta nieodsadzone	+5° C	+25° C
Bydło ≤ 400kg	+5° C	+25° C

284. **Izolacja budynku** jest wymagana, aby utrzymać warunki chroniące zwierzęta przed mrozem (szczególnie w budynkach z podłogami rusztowymi).
285. Punkt odpoczynku zwierząt musi posiadać **mechaniczną lub swobodną wentylację**, aby zapewnić dopływ świeżego powietrza oraz utrzymać komfortową temperaturę dla zwierząt. Cyrkulacja powietrza powinna odbywać się nad głowami zwierząt.
286. Aby utrzymać poziom temperatury wewnątrz budynku powyżej zalecanego minimum, **należy zastosować dodatkowe ogrzewanie**, jeżeli to konieczne, szczególnie w przypadku młodszych zwierząt. Jeżeli temperatura jest wyższa niż zalecane maksimum, należy: zwiększyć ilość miejsca przypadającego na jedno zwierzę, ustawić dodatkowe wentylatory (oraz gdy to konieczne zraszacze wodne). Jeżeli powietrze jest wilgotne przy niskiej temperaturze, zwierzęta mogą być bardziej podatne na wychłodzenie.
287. Liczba kojców w punkcie odpoczynku zwierząt powinna pozwalać na utrzymanie takiej samej wielkości grup zwierząt i ich liczby, co w pojeździe podczas transportu. Jeżeli nie ma wystarczająco dużo kojców, **nie powinny być łączone zwierzęta z więcej niż dwóch grup**. Personel obsługujący powinien **kontrolować zachowania zwierząt** i izolować zwierzęta ranne lub zestresowane, jeżeli to konieczne.
288. Aby pogrupować zwierzęta zgodnie z pochodzeniem i gatunkiem, punkt odpoczynku zwierząt powinien być wyposażony w ruchome **barierki**, które muszą być skonstruowane w taki sposób, aby nie zranić bądź nie wywołać urazu u zwierząt. Wszelkie użyte materiały nie mogą być toksyczne, a sprzęt łatwy do czyszczenia i zdezynfekowania.
289. W każdym kójcu **dostępna powierzchnia musi być dostosowana do rozmiarów zwierząt**. Tabela 6.3. przedstawia minimalne wymagania powierzchniowe w przeliczeniu na osobnika w zależności od grupy użytkowej zwierząt.

Tabela 6.3. Minimalne wymagania powierzchniowe w punktach odpoczynku zwierząt

Grupa użytkowa zwierząt	Powierzchnia w m ² na osobnika
Małe cielęta (50kg żywej wagi)	0,4
Cielęta średnich rozmiarów (110kg żywej wagi)	0,7
Ciężkie cielęta (200kg żywej wagi)	1,1
Bydło średnich rozmiarów (325kg żywej wagi)	1,5
Bydło ciężkie (550kg żywej wagi)	2,2
Bardzo ciężkie bydło (>700kg żywej wagi)	3,0

290. **Podłoga nie może być śliska, musi być z materiału nadającego się do czyszczenia i z wystarczającym odprowadzeniem wody** oraz dostosowana do gatunku zwierząt.
291. **Rozproszone światło naturalne lub odpowiednie sztuczne** powinno być zapewnione od strefy rozładunkowej (załadunkowej) do strefy odpoczynku.

Natężenie oświetlenia powinno mieć 40 lx natężenia w zagrodach (oświetlenie jest właściwe, jeśli pozwala na czytanie gazety), ale musi być silniejsze w zagrodach dla chorych zwierząt (250 lx) i w kojcach gdzie karmi się cielęta (100 do 150 lx) i w strefie rozładunkowej (100 do 150 lx). Należy unikać jakichkolwiek kontrastów świetlnych, refleksów, zbyt jasnych światła czy metalowego wyposażenia, ponieważ może to spowodować zatrzymanie się zwierząt, a czasami również zawracanie.

292. W każdym budynku musi znajdować się **co najmniej jedna gaśnica pożarowa** (wodna, proszkowa, gazowa) lub więcej w zależności od rodzaju i ilości materiałów łatwopalnych.

Lepsze praktyki dotyczące systemu utrzymania zwierząt

293. Wyposażenie powinno być sprawdzone pod kątem funkcjonowania przed każdym przybyciem nowych zwierząt.

6.3. KARMIENIE I POJENIE

W czasie transportu zwierzęta nie mają łatwego dostępu do paszy, a więc istotne jest, aby mogły się najeść i napić podczas pobytu w punkcie odpoczynku zwierząt. Gdy zwierzęta znajdują się w punkcie odpoczynku, powinny być zaspokojone ich fizjologiczne potrzeby.

Główne czynniki ryzyka naruszenia dobrostanu podczas pojenia i karmienia odnoszą się do:

- niewystarczającej **ilości** paszy i wody,
- niewystarczającej **jakości** lub złego sposobu podania paszy lub wody.

Potencjalnie niekorzystnymi skutkami są stres (głód, pragnienie, niezaspokojenie potrzeb społecznych zwierząt) i pogorszenie zdrowia (choroby i upadki). Straty ekonomiczne (śmiertelność i utrata wagi) z tym związane mogą wzrosnąć przy źle przygotowanych i niewłaściwie stosowanych procedurach dotyczących karmienia i pojenia w punktach odpoczynku zwierząt.

Dobre praktyki dotyczące karmienia i pojenia

294. Pasze należy przechowywać w zamkniętych, czystych, suchych i oznakowanych (wizualnie identyfikowanych) obiektach. Magazyny do przechowywania pasz powinny być wykorzystywane tylko do przetrzymywania pasz i nie powinny się w nich znajdować żadne środki chemiczne (np. pestycydy, środki biobójcze, leki). Magazyny paszowe powinny być skutecznie kontrolowane pod kątem wystąpienia szkodników.
295. Urządzenia służące do karmienia powinny być tak skonstruowane i zamontowane, aby **zminimalizować zanieczyszczenie paszy i rywalizacji zwierząt o paszę przy jej pobieraniu**. Urządzenia do karmienia **nie mogą** przeszkadzać zwierzętom ani powodować urazów.
296. Jeżeli zwierzęta są karmione do woli (*ad libitum*), musi być zapewnione przynajmniej jedno miejsce zadawania paszy na grupę dziesięciu osobników. **Jeżeli zwierzęta są żywione restrykcyjnie wszystkie zwierzęta muszą mieć możliwość jedzenia w tym samym czasie**. Minimalne rozmiary stanowiska paszowego w przeliczeniu na zwierzę podczas karmienia zestawiono w tabeli 6.4.

Tabela 6.4. Minimalna wielkość stanowiska paszowego przypadająca na zwierzę podczas karmienia (np. przy paśniku, korycie)

Grupa użytkowa zwierząt	Rozmiar stanowiska paszowego na jedno zwierzę (m)
-------------------------	---

Cielęta nieodsadzone	Karmienie indywidualne (dwulitrowy pojemnik/jedno cielę)
Cielęta odsadzone	0,34
Bydło <= 400 kg	0,50
Bydło > 400 kg	0,65
Krowy mleczne	0,70

297. Urządzenia do karmienia powinny być czyste i – jeżeli to konieczne – zdezynfekowane pomiędzy kolejnymi partiami zwierząt.
298. Minimalna ilość paszy powinna **odpowiadać wymogom zapotrzebowania bytowego** przedstawionym w tabeli 6.5. Pasza musi mieć jednorodną jakość i musi być dostarczana w wystarczającej ilości, aby uniknąć konkurencji o nią przez zwierzęta. Musi być smaczna i dostosowana do wieku i gatunku zwierząt.

Tabela 6.5. Minimalna ilość paszy na jedno zwierzę

Grupy zwierząt	Pasza (kg/sztuka/24h)
Cielęta nieodsadzone	Preparat mlekozastępczy: 2 l/12h
Bydło <= 400 kg	Siano: 7
Bydło > 400 kg	Siano: 15

299. Poidła muszą być **zaprojektowane i zamontowane w sposób dostosowany** do gatunku, wieku i rozmiaru zwierząt.
300. **Dwa poidła dostępne** w jednym kójcu zapewniają swobodny dostęp do wody, gdy zwierzęta chcą pić w tym samym czasie: należy utrzymać 60-centymetrowy odstęp pomiędzy poidłami, aby ułatwić swobodny dostęp.
301. Wysokość poidła musi być dostosowana do grupy zwierząt, aby mogły one **pić w naturalnej pozycji ciała**.
302. Zanieczyszczenia wody pitnej mogą prowadzić do picia przez bydło niedostatecznej ilości wody i chorób. Konieczne jest więc dokładne opróżnianie i czyszczenie poideł.
303. **Poidła nie powinny stanowić przeszkód** dla zwierząt, osób pracujących, maszyn ani innych systemów mechanicznych. Nie powinny być umieszczane obok stanowisk paszowych i stref odpoczynku, aby zapobiec możliwym stratom wody, zamoknięciu paszy lub ściółki.
304. Natężenie przepływu wody w poidle powinno być dostosowane do gatunku zwierząt.
305. Zwierzęta powinny mieć **swobodny dostęp do świeżej wody pitnej, dostarczanej do woli**.
306. **Małe cielęta** nie powinny być pojone zimną wodą, szczególnie zimą, ponieważ może to spowodować biegunkę. **Powinny być pojone ciepłą wodą** (około 30° C) lub elektrolitami, aby pokryć zapotrzebowanie na wodę.

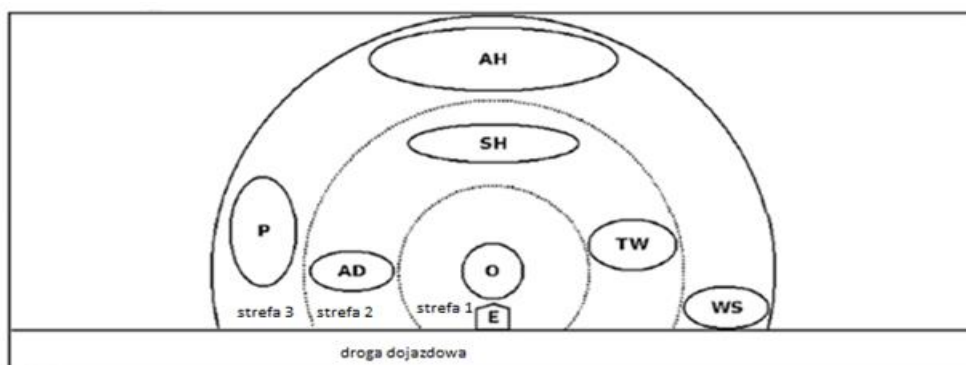
6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

Warunki transportu wymuszają bliski kontakt zwierząt między sobą, co może zwiększać ryzyko rozprzestrzeniania się czynników chorobotwórczych. Bezpieczeństwo biologiczne polega na odpowiedniej higienie ograniczającej rozwój zarazków, takiej organizacji transportu, która pozwala na ograniczenie styczności zwierząt pochodzących z różnych transportów, i ogólnym zarządzaniu punktem odpoczynku zwierząt, tak aby zminimalizować ryzyka i zagrożenia sanitarne. Właściciel punktu odpoczynku lub punktu gromadzenia (ale również przewoźnik) muszą przestrzegać **kryteriów bezpieczeństwa biologicznego w celu ochrony przebywających tam zwierząt**. [Rozporządzenie Rady Europejskiej \(EC\)1255/97](#) określa, jak powinien być zlokalizowany, zaprojektowany, zbudowany

i obsługiwany punkt odpoczynku zwierząt w celu uzyskania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa biologicznego. Lokalne właściwe służby mają obowiązek sprawdzić, czy wymagania tego rozporządzenia są spełnione przed zatwierdzeniem działalności punktu odpoczynku zwierząt.

Dobre praktyki dotyczące bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

307. Organizacja transportu zgodna z wymaganiami sanitarnymi powinna zapobiegać krzyżowaniu się dróg transportu zewnętrznego (dostawy paszy, wywóz odpadów) z transportem wewnętrznym (zwierzęta). Należy oznaczyć **trasy przejazdu**, tak aby **oddzielić „czyste” i „brudne” drogi prowadzące do:** budynków inwentarskich, myjni, magazynów pasz i ściółki oraz płyt gnojowych. Jeżeli wydzielenie osobnych dróg nie jest możliwe, to transporty powinny być przeprowadzane w różnym czasie. Powinien być dostępny schemat dróg przemieszczania się wszystkich pojazdów lub harmonogram uwzględniający odstępy czasowe między transportami, aby nie dopuścić do krzyżowania się ich dróg przejazdu.
308. Punkt odpoczynku zwierząt musi być **podzielony na strefy**, aby umożliwić właścicielowi właściwe planowanie ciągów komunikacyjnych, organizacji pracy i bezpieczeństwa biologicznego. Strefy muszą być na tyle duże, aby w przyszłości można było je powiększać bez naruszania innych stref. Punkt odpoczynku zwierząt może być podzielony na trzy współśrodkowe pierścienie lub strefy aktywności: strefa 1 – biuro i główny wjazd; strefa 2 – zakwaterowanie dla kierowców, magazyn i myjnia; strefa 3 – pomieszczenia dla zwierząt, parking, magazyn odpadów (patrz rysunki 6.1. i 6.2.).

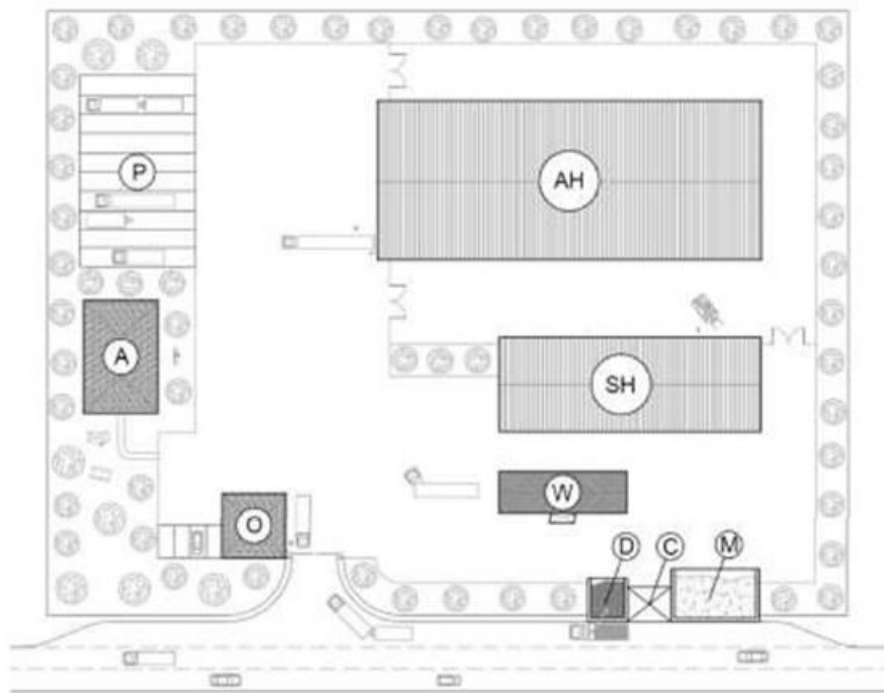


E – wjazd; O – biuro; AD – kwatery kierowców; SH – magazyn; TW – myjnia; P – parking; AH – pomieszczenia dla zwierząt; WS – magazyn odpadów

Rysunek 6.1. Przykład organizacji punktu odpoczynku zwierząt z zapewnieniem optymalizacji bezpieczeństwa biologicznego

309. Strefy ruchu kołowego oraz drogi pomiędzy wejściem, strefami załadunku (rozładunku), myjnią i parkingiem muszą być dostosowane do maksymalnych rozmiarów pojazdów, przyczep, naczep i ich promieni skrętu.

310. **Martwe zwierzęta muszą być przechowywane w oddzielnym budynku lub zaplombowanych kontenerach (chłodniach)**, które muszą być pokryte i wyłożone odpowiednim materiałem. Muszą być czyszczone i zdezynfekowane po każdym użyciu. Martwe zwierzęta należy przetransportować do pojazdów przeznaczonych do ich przewozu do miejsca unieszkodliwiania lub spalania w taki sposób, aby pojazdy te nie wjeżdżały na teren punktu odpoczynku zwierząt (rozporządzenie (WE) nr N 1774/2002). Zużyta ściółka i odpady z tych obiektów powinny być również usunięte i unieszkodliwione w odpowiedni sposób.



A – kwatery kierowców; O – biuro; AH – budynek dla zwierząt; SH – magazyn; P – parking; W – myjnia; D – oddzielny zbiornik na odpady; C – kontener dla padłych zwierząt; M – gnojownia (miejsce składowania obornika)

Rysunek 6.2. Przykładowy układ punktu odpoczynku zwierząt

311. Budynki, w których znajdują się zwierzęta, **są wyraźnie oznakowane**. Tylko personel punktu odpoczynku zwierząt powinien być dopuszczany do wejścia do tych budynków. Wszystkie osoby wchodzące do wnętrza budynku powinny nosić czyste ubrania i obuwie (lub strój jednorazowy) lub przechodzić przez matę dezynfekującą buty, ułożoną przed wejściem do punktu odpoczynku zwierząt. Kierowca również musi przestrzegać powyższej procedury, żeby zajmować się zwierzętami w punkcie odpoczynku. Kierowcy i pozostałe osoby odwiedzające punkt odpoczynku zwierząt powinny mieć dostęp do łazienki, aby mogli umyć ręce i wykapać się.
312. Sprzątanie, **usuwanie odpadów stałych, mycie i dezynfekcja budynku oraz wyposażenia muszą zostać zakończone w ciągu 24 godzin** od czasu opuszczenia kojców przez zwierzęta. Budynki i wyposażenie powinny być suche przed przyjazdem kolejnej partii zwierząt. Czyszczenie barierki i podłóg (kojców i korytarzy) powinno być wykonywane przy użyciu wody pod wysokim ciśnieniem (40-200 barów, od 25 do 70 litrów/minutę).
313. **Szczególnie zaleca się czyszczenie metalowych barierki ciepłą wodą z detergentem**. Poidła i urządzenia do zadawania paszy mogą być czyszczone jak przegrody, ściany i podłogi, przy użyciu ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem i jeżeli istnieje taka możliwość, wcześniej namoczone w ciepłej wodzie i detergentie przez 20 do 30 minut. Stosowanie piany może poprawić efekt mycia. Kiedy ściany kojców i barierki są wyczyszczone, ale wciąż wilgotne, należy przeprowadzić dezynfekcję.
314. **Atestowane środki do dezynfekcji** powinny być rozpylane zgodnie z zaleceniami ich producentów. Tylko autoryzowane produkty (zatwierdzone do użycia w danym kraju) mogą być stosowane zgodnie z zaaprobowaną listą dostępną u urzędowych lekarzy weterynarii, a np. we Francji istnieje możliwość korzystania z norm AFNOR (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

Lepsze praktyki dotyczące bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

315. Na terenie punktu odpoczynku zwierząt powinna być dostępna przebieralnia zarówno dla pracowników, kierowców, jak i innych osób odwiedzających (lekarzy weterynarii, inspektorów itp.), w miejscu oddzielnym od budynków inwentarskich. Umywalka z bieżącą gorącą i zimną wodą oraz mydło, środki dezynfekujące i czyste ręczniki muszą być dostępne w przebieralniach. **Punkt odpoczynku zwierząt powinien być wyposażony w miejsca odpoczynku dla kierowców, prysznice i toalety oraz dobrze zaopatrzony w zestawy pierwszej pomocy.**
316. **Punkt odpoczynku zwierząt powinien mieć urządzenia do szybkiej komunikacji** dostępne dla kierowców (telefon, faks, Internet) oraz stronę internetową zawierającą: nazwisko osoby do kontaktu w punkcie, numer telefonu, adres e-mail, adres, program do planowania trasy, godziny otwarcia, dostępność udogodnień w obiekcie, informację o językach, w jakich można się porozumieć, udogodnienia dla kierowców (sanitariaty, miejsca odpoczynku itp.). Musi być dostępna również lista miejscowych lekarzy, szpitali, posterunków policji, straży pożarnej i lekarzy weterynarii.
317. Woda dostarczana zwierzętom musi być zdatna do picia i nie może być zanieczyszczona. Wszystkie zbiorniki na wodę muszą być przykryte i musi być możliwość ich dezynfekcji, jeżeli zachodzi taka konieczność. **Powinna istnieć możliwość przepłukania systemu dostarczającego wodę środkiem dezynfekującym, jeżeli występuje taka konieczność.**
318. Magazyn pasz i ściółki musi być zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem. **Ciągniki i inne urządzenia mechaniczne do zadawania pasz i ścielenia powinny być czyszczone i dezynfekowane po każdym użyciu.**

6.5. SYTUACJE AWARYJNE

Gdy zwierzęta znajdują się w punkcie odpoczynku zwierząt, to w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej należy wdrożyć procedurę planu awaryjnego (zarówno punktu odpoczynku, jak i przewoźnika).

Dobre praktyki podczas sytuacji awaryjnych w punkcie odpoczynku zwierząt

319. Jeżeli punkt odpoczynku zwierząt nie dysponuje taką samą liczbą kojców, co w pojeździe, **można łączyć zwierzęta z nie więcej niż dwóch kojców**. Należy przy tym obserwować zachowanie zwierząt i zwierzęta ranne bądź zestresowane należy odizolować.
320. Jeżeli zwierzę wykazuje **objawy kolki** (np. nadmierne pocenie się, ciągłe tarzanie, ciągłe odwracanie głowy w kierunku brzucha, gwałtowne, częste wstawanie i kładzenie się), która jest jednym z najczęściej występujących problemów podczas transportu, należy natychmiast skorzystać z **pomocy lekarza weterynarii**. Należy unikać powodowania dodatkowego stresu u zwierząt.
321. Jeżeli do punktu odpoczynku zwierząt **przybędzie kilka pojazdów w tym samym czasie** ze zwierzętami o różnym statusie sanitarnym to:
- należy skontaktować się z **właściwymi służbami** w celu uzyskania oficjalnych rekomendacji, również gdy jeden ze środków transportu stanowi ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa biologicznego;
 - zwierzęta o **różnym statusie sanitarnym powinny być izolowane** w odrębnych miejscach na terenie punktu odpoczynku.
322. Gdy w punkcie odpoczynku zwierząt nastąpi **kryzys sanitarny** podczas oczekiwania na przyjazd transportu ze zwierzętami:

- należy skontaktować się **z właściwymi służbami** w celu uzyskania oficjalnych rekomendacji, gdy jeden lub więcej pojazdów stwarza ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa biologicznego;
- **kierowca i właściciel transportowanych zwierząt** powinni być o tym poinformowani wcześniej, przed przyjazdem. Mobilny system dezynfekcji (kół i błotników) powinien być użyty, gdy pojazd wjeżdża do punktu odpoczynku zwierząt.

Lepsze praktyki podczas sytuacji awaryjnych w punkcie odpoczynku zwierząt

323. **Jeżeli zwierzęta muszą zostać** w punkcie odpoczynku zwierząt po odjeździe środka transportu, na przykład z powodu urazu lub niezdatności do dalszego transportu, muszą być przetrzymywane **w oddzielnych pomieszczeniach**. Służby odpowiedzialne w tym zakresie (lokalnie) muszą zostać poinformowane o takich zwierzętach. Nie należy dezynfekować przegród, jeżeli znajdują się w nich zwierzęta. Należy dołożyć wszelkich starań, aby nie wywoływać niepotrzebnego stresu.

BIBLIOGRAFIA

Do dalszego czytania mogą być zalecane następujące dokumenty.

- ABM/ABP, 2010. Livestock Transport Standards Version 2.3. 2010. www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport_Standards_v2.3_Dec_20101.pdf
- ABM (2010) ABM/ABP LIVESTOCK TRANSPORT STANDARDS Version 2.3 https://www.lmcni.com/site/wp-content/uploads/2015/05/ABMABPTransport_Standards_v2.3_Dec_20101.pdf
- Agriland, 2015. 11 tips on transporting livestock in hot weather. <http://www.agriland.ie/farming-news/11-tips-on-transporting-livestock-in-warm-weather/>
- Anonymous, 2011. Red Tractor Transport Standards. [http://assurance.redtractor.org.uk/resources/000/799/072/RT_\(ABMABP\)Transport_Standards_v2_4_June_2011_\(change_to_2.2.1_13.01.14\).pdf](http://assurance.redtractor.org.uk/resources/000/799/072/RT_(ABMABP)Transport_Standards_v2_4_June_2011_(change_to_2.2.1_13.01.14).pdf)
- Anonymous, 2013. Prevention of Cruelty to Animals (Land Transport of Livestock) Standards 2013 No 2 <http://www.legislation.nsw.gov.au/sessionalview/sessional/sr/2013-559.pdf>
- Animal Health Australia (AHA), 2012. Australian Animal Welfare Standards and guidelines - Land transport of livestock, Canberra. <http://www.animalwelfarestandards.net.au/files/2011/02/Land-transport-of-livestock-Standards-and-Guidelines-Version-1.-1-21-September-2012.pdf>
- Australian Animal Welfare Standards and guidelines - Land transport of livestock. Animal Health Australia (AHA) 2012, Canberra
- European Animal Welfare Platform, 2012. Final Report. Project FP7-KBBE, 212326. <http://www.animalwelfareplatform.eu/>
- Canadian Food Inspection Agency, 2010. "Should this animal be loaded?" <http://www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/national-cattle-sheep-and-goats.pdf>
- Canadian Agri-Food Research Council (CAFRC), 2001. Recommended code of practice for the care and handling of farm animals. Transportation. https://www.nfacc.ca/pdfs/codes/transport_code_of_practice.pdf
- CFIA, 2014. Transporting in cold weather. www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/2014-12-10/eng/1394551047242/1394551048336
- CFIA, 2014. Transporting in hot humid weather. www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/transporting-animals/eng/1374601368429/1374601895769
- CowSignals, 2002. Health Cow Guideline <http://www.cowsignals.com/>
- DEFRA, 2004. Guide to best practice for vehicle ventilation https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf
- DEFRA, 2005. Livestock transport vehicles. A guide to best practice for vehicle ventilation. PB11260. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/69375/pb11260-livestock-vehicle-ventilation-051104.pdf
- EFSA, 2004. The welfare of animals during transport. The EFSA Journal, 44: 1-36. <https://www.efsa.europa.eu/it/press/news/ahaw040507>
- EFSA, 2011. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), European Food Safety Authority

- (EFSA), Parma, Italy. EFSA Journal, 2011, 9(1):1966.
<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>
- Eurogroup for Animals, UECBV, Animals' Angels, ELT, FVE, IRU. (2012) Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Adult Bovines.
<https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportBovines050716.pdf>
- European Commission (EC), 1977. Council Directive 77/489/EEC of 18 July 1977 on the rules on the protection of animals during international transport; O J L 200, 8.8.1977, p. 10-16.
- European Commission (EC), 1985. Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport. OJ L 370, 31.12.1985, p. 8.
- European Commission (EC), 2005. Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97 OJ L 3, 5.1.2005. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005R0001&from=en>
- Farm Animal Welfare Advisory Council (FAWC), 2007. Best Practice for the Welfare of Animals during transport.
https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/BestPractice_WelfareAnimalsduringTransport.pdf
- Food Standards Agency, 2002. Red Meat Safety.
www.food.gov.uk/sites/default/files/multimedia/pdfs/publication/redmeatsafety.pdf
- Forde A. 2015. 11 tips on transporting livestock in warm weather.
<https://www.agriland.ie/farming-news/11-tips-on-transporting-livestock-in-warm-weather/>
- Grandin T. and American Meat Institute Animal Welfare Committee, 2013. Recommended Animal Handling Guidelines & Audit Guide: A Systematic Approach to Animal Welfare. AMI Foundation.
<http://www.animalhandling.org/ht/d/sp/i/26752/pid/26752>
- INTERBEV, 2003. Guide des Bonnes pratiques du transport : assurer le bien-être des bovins et la sécurité des hommes. Not available online.
- INTERBEV, 2007a. Guide de non transportabilité des bovins vers l'abattoir. Manuel professionnel destiné aux opérateurs de la filière.
www.oaba.fr/pdf/reglementations/guide_transportabilite_bovins.pdf
- INTERBEV, 2007b. Protection des animaux vivants (bovins, ovins, et caprins) lors du transport. Vade-mecum de la réglementation.
http://idele.fr/no_cache/recherche/publication/idelesolr/recommends/transports.html
- INTERBEV, 2008. Le transport des bovins. Outil de formation vidéo.
- Institut de l'Élevage, 2009. Transport des veaux et bien-être animal. <http://idele.fr/>.
- Institut de l'Élevage, 2010. Le transport de longue durée des bovins. Etude expérimentale : quel serait l'impact d'une baisse de la densité de chargement?
[https://www.agrireseau.net/bovinsboucherie/?s\[0\]=0-15-449&page=1&r=transport&sort=0](https://www.agrireseau.net/bovinsboucherie/?s[0]=0-15-449&page=1&r=transport&sort=0)
- Interbev (2013) Guide de bonnes pratiques : Maîtrise de la protection animale des bovins à l'abattoir, 2013 <http://www.interbev.fr/ressource/guide-de-bonnes-pratiques-pour-la-maitrise-de-la-protection-animale-des-bovins-a-labattoir/>

- Institut de l'Elevage, 2012. Outil d'auto-diagnostic de la qualité du transport des bovins et des ovins. http://www.gie-elevages-bretagne.fr/admin/upload/GIE_batiment_et_chargement_gros_bovins_v5_BAT.pdf
- International Finance Corporation - World Bank Group (IFC), 2014. Good Practice Note – Improving Animal Welfare in Livestock Operations. <http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCAQFjAAahUKEwjLyKLj0ZLIAhWEQhQKHx8FDWo&url=http%3A%2F%2Fwww.ifc.org%2Fwps%2Fwcm%2Fconnect%2F67013c8046c48b889c6cbd9916182e35%2FIFC%2BGood%2BPractice%2BNote%2BAnimal%2BWelfare%2B2014.pdf%3FMOD%3DAJPERES&usq=AFQjCNEAqrYzCr8Do0pBG8ULHc-OeFWI7g&bvm=bv.103627116,d.d24>
- LIVESTOCK TRANSPORT CATTLE SHEEP AND PIGS HANDLE WITH CARE. An information and training package produced by QMS for farm animal transport www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/Livestock_Transport_Book
- Philippe, X., 2001. Le transport d'animaux vivants. http://www.viandesetproduitscarnes.fr/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=7&Itemid=714&lang=fr
- Quality Assurance, From Farm to Shop, Quideline Livestock Transport, Version: 01.01.2015.
- Quality Meat Scotland (QMS), 2014. Haulage Standards, Quality Meat Scotland Assurance Scheme <http://www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/2014%20Haulage%20Standards.pdf>
- SANCO (2012) Study on the impact of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport Specific Contract N° SANCO/2010/D5/S12.574298: Framework contract: evaluation impact assessment and related services; lot 3: Food Chain. European Commission Funded Project Directorate-General for Health and Consumers. https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_practice_trans_study_report_en.pdf
- USDA, 1999. Cattle and swine trucking guide for exporters. www.mediame.biz/book/cattle-and-swine-trucking-guide-for-exporters.html.
- Welfare of Animals During Transport Advice for transporters of cattle 2011 (DEFRA UK) PB 12544a, Nobel House, 17 Smith Square, London SW1P 3JR www.defra.gov.uk
- Grandin, T., 2013. The Effect of Economics on the Welfare of Cattle, Pigs, Sheep and Poultry. Department of Animal Sciences, Colorado State University. <http://www.grandin.com/welfare/economic.effects.welfare.html>

JAK OTRZYMAĆ PUBLIKACJE UE

Darmowe publikacje:

- jedna kopia:
przez EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- więcej niż jedna kopia lub plakaty/mapy:
z przedstawicielstw Unii Europejskiej (http://ec.europa.eu/represent_en.htm);
z delegatur w krajach spoza UE (http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm);
kontaktując się z serwisem Europe Direct
(http://europa.eu/europedirect/index_en.htm)
lub dzwoniąc pod numer 00 800 6 7 8 9 10 11 (bezpłatny numer z dowolnego miejsca w UE) (*).

(* Podane informacje są bezpłatne, podobnie jak większość połączeń (choć niektórzy operatorzy, budki telefoniczne lub hotele mogą pobierać opłaty).

Publikacje płatne:

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



doi: 10.2875/352545

ISBN:978-92-79-81044-2