



Przewodnik dobrych praktyk w transporcie drobiu



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 drobiu

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:978-92-79-87145-0	doi: 10.2875/12244	EW-BI-18-004-PL-N
-----	------------------------	--------------------	-------------------

© European Union, 2018
Powielanie dozwolone pod warunkiem podania źródła.

Podziękowania



Korespondencja

Wszelka korespondencja dotycząca projektu *Pilot project on best practices in animal transport SANCO/2015/G3/SI2.701422* 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 drobiu”

Niniejszy przewodnik jest tłumaczeniem przewodnika dobrych praktyk w transporcie drobiu opublikowanego w języku angielskim („Guide to good practices for the transport of poultry”) 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	12
0.3. KLUCZOWE OBSZARY DOBROSTANU PODCZAS TRANSPORTU DROBIU	12
0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT (ABM)	13
0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA	14
0.6. LISTA DEFINICJI	14
1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE	17
1.1. WPROWADZENIE	17
1.2. DOKUMENTACJA	18
1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIA	19
1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ	20
2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE	22
2.1. WPROWADZENIE	22
2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY	22
2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY	23
2.2.2. PLANY AWARYJNE	23
2.3. ŚRODKI TRANSPORTU	26
2.3.1. KONSTRUKCJA I UTRZYMANIE POJAZDU	27
2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE	29
2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT	30
2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT DO PODRÓŻY	31
2.4.2. ZDATNOŚĆ DO TRANSPORTU	31
3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI I ICH ZAŁADUNEK	33
3.1. WPROWADZENIE	33
3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU	33
3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU	34
4. PODRÓŻ	38
4.1. WPROWADZENIE	38

4.2. PROWADZENIE POJAZDU	39
4.3. WODA, PASZA I PRZERWY NA ODPOCZYNEK.....	39
4.4. SYTUACJE AWARYJNE	40
5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT	42
5.1. WPROWADZENIE	42
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU	42
5.3. OBCHODZENIE SIĘ ZE ZWIERZĘTAMI PO ROZŁADUNKU.....	43
5.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA	44
BIBLIOGRAFIA	46

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**.

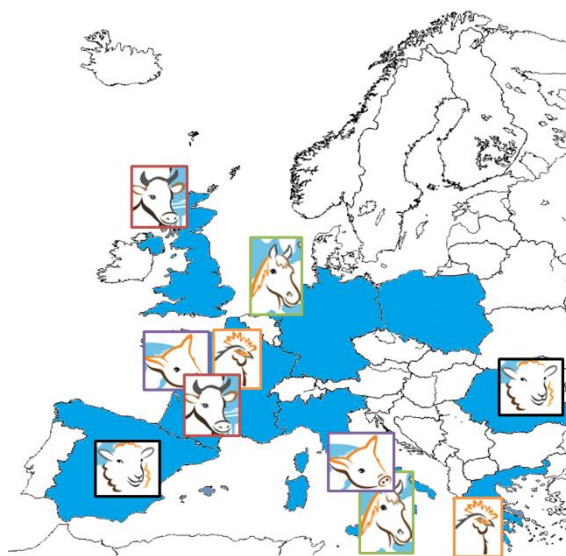
Komisja Europejska powitała z zadowoleniem stworzenie „jasnych i prostych wytycznych do oceny zdadności zwierząt do transportu” przygotowanych przez grupy interesariuszy w dziedzinach: [bydła](#) w 2012 roku, [koniowatych](#) i [trzody chlewnej](#) w 2016 r. Następnie uznano, że należy rozszerzyć to 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 odpowiednich 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.

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

Pierwsza runda spotkań pięciu grup fokusowych została zorganizowana w końcu maja 2016 roku. Podczas tych spotkań partnerzy naukowi 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 poszczególniej 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.

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 przewodnika dla drobiu powstały trzy ulotki: **„Przygotowanie do wyłapywania kur niosek po zakończonym cyklu produkcyjnym”**, **„Przygotowanie kierowcy, pojazdu i załadunek drobiu”** oraz **„Przygotowania do wyłapywania brojlerów”**. 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, przewoźnicy, przedstawiciele właściwych organów władzy 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 drobiu” ma na celu poprawę dobrostanu drobiu podczas transportu dzięki praktycznym narzędziom służącym spełnieniu wymagań Rozporządzenia i dostarczenie propozycji praktyk, które wykraczają poza prawodawstwo. Niniejszy dokument głównie odwołuje się do praktyk związanych z **jednodniowymi pisklętami, młodymi kurami, brojlerami i kurami po zakończonej nieśności** (*Gallus gallus domesticus*) i **indykami** (*Meleagris palopavo*). Te praktyki mogą także być stosowane do innych gatunków ptaków takich jak: kaczki, gęsi, przepiórki i gołębie. Jednak czytelnik powinien być świadom, że chociaż podobne zasady pozostają możliwe do zastosowania, pewne adaptacje mogą być konieczne ze względu na specyficzne potrzeby każdego gatunku.

Dobry transport jest ważny dla komfortu i dobrostanu drobiu. Ten przewodnik wymienia praktyki, które mają na celu wspieranie przedsiębiorców w podnoszeniu jakości transportu drobiu zgodnie z Rozporządzeniem, i przez to zapewnienie dobrych warunków zwierzętom i promowanie dobrostanu

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 bydła, trzody chlewnej, koni 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. KLUCZOWE OBSZARY DOBROSTANU PODCZAS TRANSPORTU DROBIU

W czasie transportu różne aspekty są ważne dla zapewnienia ptakom komfortu i dobrostanu, które różnią się kiedy transportuje się kurczęta w porównaniu do przewożenia kur po zakończonej nieśności lub brojlerów.

Szczególna uwaga powinna być zwrócona na unikanie złamań kości u kur po zakończonej nieśności w wyniku niewłaściwego ich wyłapywania i nieprawidłowego postępowania z nimi (patrz rozdział [3.3. Postępowanie ze zwierzętami podczas załadunku](#)). Jako że indyki są trudne w obsłudze, jest kluczowe, aby łapać je właściwie i ostrożnie (patrz rozdział [3.3. Postępowanie ze zwierzętami podczas załadunku](#)). Kolejną ważną kwestią jest zapewnienie dobrego działania systemów wentylacyjnych, gdyż jest to kluczowe dla uchronienia

dorosłych ptaków przed stresem cieplnym z gorąca lub z zimna podczas transportu, co może szczególnie wpłynąć na słabo opierzone kury (patrz [4. Podróż](#)). Kontrola temperatury atmosferycznej jest także ważna dla kurcząt. Przykładowo hipotermia, będąca skutkiem stresu z zimna w wyniku niewłaściwego reżimu wentylacyjnego skrzynek z kurczętami, może prowadzić do upadków kurcząt. Ograniczenia w pojeniu i karmieniu w czasie przewozu również mają negatywny wpływ na dorosłe ptaki. Kury po zakończonej nieśności często są transportowane ponad 12 godzin. W zależności od pogody transport może być bardzo stresujący dla tych ptaków. Te restrykcje także mają negatywny wpływ na brojlery, nawet jeśli czas przewozu jest krótszy.

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 docelowym. Obowiązujące prawodawstwo, większość systemów jakości i ten przewodnik oferują wiele wskazówek odnośnie tego, jakie te warunki powinny być. Zawierają sugestie dotyczące np. wymogów powierzchniowych i wymogów w zakresie karmienia i pojenia zwierząt. Sugestie te bazują na wieloletnim doświadczeniu lub dogłębnych badaniach, w wyniku których zidentyfikowano ryzyka dla dobrostanu związane z odstępstwami od tych praktyk.

Ważne jest, aby zrozumieć, że rekomendacje bazujące na **'warunkach'** (zasobach w pojeździe lub obchodzeniu się i zarządzaniu zwierzętami przez przewoźników) **niekoniecznie gwarantują właściwy dobrostan**, ale oferują porady maksymalizujące szanse na to, że poziom dobrostanu zwierząt będzie dobry. Wpływ warunków przewozu na faktyczny dobrostan jest również determinowany przez inne czynniki, ponieważ wiele z rekomendowanych warunków współdziała ze sobą. **Mierniki oparte na obserwacji zwierząt** (ang. *Animal Based Measures – ABM*) **są miarami, które bezpośrednio wynikają z obserwacji zwierząt**. Obejmują one zachowanie, kliniczne objawy choroby, śmiertelność, wygląd piór itp. ABM mogą być stosowane przed podróżą, w jej trakcie i po zakończeniu.

Przed podróżą mierniki oparte na obserwacji zwierząt pomagają ocenić zdolność zwierząt do transportu. Najbardziej powszechne są wymienione w rozdziale [2.4.2. Zdolność do transportu](#). Drugim użytecznym argumentem za tym, żeby obejrzeć zwierzęta w kontenerach przed załadunkiem, jest uzyskanie informacji o praktykach w zakresie wyłapywania. Poprawa dobrostanu podczas wyłapywania ptaków ma również uzasadnienie ekonomiczne, a niewłaściwe praktyki są identyfikowane poprzez dużą liczbę ptaków z uwięzionymi skrzydłami, palcami, głowami czy rozczapierzonymi nogami (szeroko rozstawionymi na boki) lub przez ptaki, które leżą na grzbietach ([Jacobs i in., 2016](#)). Są to oznaki, że ptaki były wyłapywane w brutalny sposób lub kontenery były niewłaściwie ułożone. W rezultacie tego, ptaki będą odczuwały ból lub dyskomfort przez całą podróż, a nawet mogą zdechnąć.

Podczas przewozu ocena ABM jest trudniejsza. Drób poddany jest zbiorowemu transportowi w skrzynkach, kontenerach lub pojemnikach dla kurcząt, co sprawia, że inspekcja poszczególnych ptaków jest niemożliwa. Jednakże wiele pojazdów jest wyposażonych w **boczne drzwi, które umożliwiają dostęp** do poszczególnych kontenerów, a niektóre mają korytarz w środku do zapewnienia lepszej cyrkulacji powietrza, który także pozwala kierowcom zobaczyć niektóre ptaki znajdujące się w

centralnej części pojazdu ([Eyes on Animals, 2017](#)). Jeżeli nie ma takiego korytarza, obserwowanie ptaków znajdujących się w środku pojazdu jest niemożliwe. Natomiast ptaki znajdujące się w zewnętrznych rzędach ciągle mogą być obserwowane (oczywiście jeśli nie zastosowano po tej stronie plandeki). Obserwacja ptaków w trakcie przewozu, np. podczas przerwy dla kierowcy, pomaga upewnić się, czy przewożonym ptakom nie jest za gorąco ani za zimno. Ptaki które dyszą, wykazują oznaki przegrzania, natomiast gdy tłoczą się – wyziębiają. W zależności od pogody i zachowania ptaków (np. dyszenie, tłoczenie się) kierowca może dostosować osłony boczne (plandeki) lub podjąć inne działania, aby uniknąć niskiego poziomu dobrostanu i upadków.

Podczas rozładunku mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM) mogą być pomocne do oceny jakości przewozu. W szczególności odsetek padłych w transporcie zwierząt (DOA – *Dead on Arrival*) dostarczy informacji, która powinna być wykorzystana przez przewoźnika do poprawy realizacji kolejnego transportu.

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 pięcioma etapami podróży:

1. Zagadnienia administracyjne.
2. Planowanie i przygotowanie podróży.
3. Obsługa i załadunek zwierząt.
4. Podróż.
5. Rozładunek zwierząt.

Etapy 2.-5. odpowiadają czynnościom wykonywanym podczas przewozu w kolejności chronologicznej. Pierwszy etap jest dodany, ponieważ czynności administracyjne, włączając w to kompetencje personelu, szkolenia itd., są ważne dla wykonania prawie wszystkich czynności podczas transportu zwierząt. Każdy etap jest podzielony na pewną liczbę zagadnień i dla każdego z nich ten przewodnik prezentuje 'dobre praktyki', jak również 'lepsze praktyki, ponad legislację UE'.

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

poprawy dobrostanu zwierząt w różnych sytuacjach i przy różnych procedurach'. W dalszej części poradnika określone będą skrótowo „**lepsze praktyki**”.

Poza powyższymi definicjami operacyjnymi dotyczącymi dobrych i lepszych praktyk w tabeli 0.2. znajduje się lista terminów używanych w tym przewodniku, które mogą wymagać dokładniejszego opisu. W niektórych przypadkach zostały one przytoczone bezpośrednio z Rozporządzenia.

Tabela 0.2. Lista terminów i ich objaśnienie

Pojęcie	Opis
Brojlery	Ptaki ras mięsnych, intensywnie tuczone przeznaczone na ubój transportowane z fermy do ubojni
Długotrwały przewóz	Podróż, przekraczająca 8 godzin, rozpoczynająca się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się
Indyki	Gatunek dużych ptaków grzebiących tuczonych z przeznaczeniem na ubój transportowany z gospodarstw do ubojni
Jednodniowe pisklęta	Pisklę od wyklucia się do 24 godzin życia transportowane z wylęgarni do ferm produkcyjnych, hodowlanych, gospodarstw itp.
Kontener	Każda klatka, pudło, pojemnik lub inna sztywna struktura stosowana do transportu zwierząt, a niebędąca sama w sobie środkiem transportu
Kury po zakończonej nieśności (poprodukcyjne)	Nioski, które składały jaja konsumpcyjne, po zakończonym okresie produkcji transportowane z fermy do ubojni.
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.
Młode kury	Młode kury nioski do momentu rozpoczęcia nieśności transportowane z wychowalni do fermy
Opiekun	Osoba fizyczna lub prawna, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialna oraz obsługująca zwierzęta czasowo lub stale
Osoba obsługująca	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
Urzędowy lekarz weterynarii	Lekarz uznawany przez właściwą władzę państwa członkowskiego
Właściwe władze	Centralna instytucja państwa członkowskiego właściwa do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakkolwiek

(odpowiednie służby)	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 zawczasu **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 właściwym władzom albo podczas transportu, przy przyjeździe albo przy wyjeździe. W szczególności kierowcy lub osoby obsługujące odpowiedzialni za transport zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz, świń i drobiu na dystansach ponad 65 km muszą mieć **świadectwo 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 powinni **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 jazdy 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 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),
 - **Licencja** dla kierowców i osób obsługujących pojazdy drogowe przewożące drób,
 - **Świadectwo zdrowia zwierząt** (w stosownych przypadkach, np. handel między państwami członkowskimi lub eksport do krajów nienależących do UE).
 - **Informacja dotycząca łańcucha żywnościowego zwierząt** kierowanych do uboju.
3. Świadectwo zdrowia zwierząt należy przedłożyć drogą elektroniczną przy użyciu aplikacji TRACES¹.
4. Organizatorzy archiwizują wszystkie rejestry transportu, świadectwa zdrowia zwierząt i dzienniki podróży każdego przewozu przez co najmniej **trzy lata**.

Lepsze praktyki dotyczące dokumentacji

5. Dokumenty muszą dostarczać informacji o **powierzchni użytkowej netto** każdego pokładu ładunkowego.
6. Informacje z dziennika podróży są prezentowane w **formie elektronicznej** i przesyłane właściwym władzom.
7. 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.
8. Przewoźnicy/organizatorzy transportu przez co **najmniej 5 lat** muszą archiwizować umowy przewozowe i dzienniki podróży.

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.

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 szkoleń

9. Przewoźnicy zapewniają, że osoby zajmujące się zwierzętami dysponują podstawowymi, ale szczegółowymi umiejętnościami dobrego rozumienia zachowań ptaków oraz ich potrzeb fizjologicznych. Przegląd biologicznych potrzeb ptaków w trakcie podróży znajduje się w rozdziale [2.4. Przygotowania związane z transportem zwierząt](#)

10. Szkoleniowcy powinni przedstawić opiekunom możliwe efekty ich działań wobec zwierząt, za które opiekunowie odpowiadają.
11. Przewoźnicy upewniają się, że **wszyscy** zaangażowani w transport żywego inwentarza czują się **zobowiązani do właściwego postępowania względem zwierząt**.
12. 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 szkoleń

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

1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Dobre praktyki dotyczące odpowiedzialności

17. **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 mającego 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.
18. **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**.
19. Dodatkowo **konwojenci** oraz opiekunowie 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, kierowca sam wypełnia jego obowiązki.
20. **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 miejsc odpoczynku,
 - f) załadunek tylko tych **zwierząt**, które są **zdatne do transportu**, właściwy załadunek do pojazdu i ich kontrolę w trakcie przejazdu 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.

21. **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** pomagających przy załadunku, rozładunku i utrzymaniu 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 **zabicia zwierząt w sposób humanitarny**,

f) zapewnienie właściwego czasu odpoczynku i zminimalizowanie opóźnień w trakcie postojów.

Lepsze praktyki dotyczące odpowiedzialności

22. Należy upewnić się, że **kwestie obowiązków** opiekunów, osób obsługujących, handlarzy, organizatorów transportu, rolników, menadżerów punktów gromadzenia zwierząt, kierowców, właścicieli 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.

23. **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 zaplanowanie transportu drobiu jest jednym z najważniejszych etapów podróży. Jest ono kluczowe dla z sukcesem zrealizowanego transportu zwierząt pod względem zgodności z przepisami prawa, najlepszą praktyką oraz wysokimi standardami dobrostanu zwierząt i korzyściami ekonomicznymi. **Dobre planowanie sprzyja sprawnemu przebiegowi** transportu i jest niezbędne do zminimalizowania ryzyka, że zaangażowanie różnych stron jest niewystarczająco zsynchronizowane. Złożoność całego procesu transportu zwierząt wymaga **dobrej integracji wszystkich działań** zgodnie ze zdefiniowanymi zbiorami celów, odpowiedzialnością i z monitorowaniem zadań. Przewidywanie nieoczekiwanych zdarzeń i problemów oraz opracowanie **planów awaryjnych** uzupełniających dobrze zdefiniowane Standardowe Procedury Operacyjne (SOP) jest najważniejsze. Oprócz kwestii związanych bezpośrednio z dobrostanem zwierząt, planowanie powinno obejmować względy zdrowotne zwierząt (bezpieczeństwo biologiczne), kwestie zdrowia i bezpieczeństwa ludzi oraz konsekwencje ekonomiczne.

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

- planowanie podróży,
- przygotowanie pojazdu,
- przygotowanie dotyczące zwierząt.

2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY

Podróż powinna być **tak bezproblemowa i szybka jak to możliwe**, aby ograniczyć wystawienie na stres z nią związany. Powinna być zaplanowana starannie, aby zapewnić odpowiedni dobrostan drobiu 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 (klienta) docelowego dostawy. 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 miejsc odpoczynku, zwłaszcza przy długotrwałych przewozach.

Plany w szczególności powinny obejmować:

- **opis trasy przejazdu** i przybliżony czas trwania,
- analizę **prognozy pogody**,
- wybór **firmy transportowej** i pojazdu (np. typu I lub II) i/lub statku w zależności od czasu trwania podróży i warunków pogodowych, liczby ptaków,
- **plan awaryjny**,
- planowaną **liczbę kierowców**,
- zapewnienie, że **pojazd będzie gotowy** w wyznaczonym miejscu i czasie wyjazdu.

2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY

Czas trwania podróży ma oczywisty wpływ na dobrostan zwierząt i jest bezpośrednio związany z czasem głodzenia ptaków. Tak więc czas trwania przewozu (w tym etap załadunku i rozładunku) musi być poprawnie oszacowany, aby zapewnić, że czas bez podawania paszy będzie tak krótki, jak to możliwe.

Rozdział V Rozporządzenia 1/2005 stanowi, że ptaki domowe mogą być transportowane bez paszy i wody do 12 godzin bez uwzględnienia czasu załadunku i rozładunku lub 24 godziny dla piskląt (pod warunkiem, że podróż jest zakończona się w ciągu 72 godzin od wylęgu).

Dobre praktyki dotyczące czasu trwania podróży

24. Celem wszystkich zaangażowanych w proces planowania przewozu (producent, przewoźnik, kierownik do spraw zakupów i dyspozytor) jest **zminimalizowanie czasu** i zoptymalizowanie komfortu ptaków, gdy pozostają w pojeździe.
25. Kierowca powinien prowadzić pojazd ostrożnie i płynnie. **Wybierać optymalną trasę, biorąc pod uwagę odległość, pogodę, jakość drogi i możliwość wystąpienia trudności na drodze** (np.: korki, roboty drogowe).
26. Jeśli minimalizacja czasu spędzonego przez ptaki w pojeździe nie jest możliwa podczas długotrwałych przewozów z gospodarstwa do uboju w ekstremalnych warunkach pogodowych (np. upał), **to wyłapywanie powinno się odbywać w nocy**.
27. Skuteczna komunikacja między kierowcą a osobami odpowiedzialnymi za załadunek i rozładunek w miejscach wyjazdu i przeznaczenia jest najważniejsza; osoby te z wyprzedzeniem muszą wymienić się numerami telefonów i adresami e-mail, aby móc **niezwłocznie komunikować ewentualne modyfikacje** realizowanego transportu przed podróżą i podczas niej. Na przykład, ubojnia jest informowana o czasie przybycia oraz o wszelkich opóźnieniach w transporcie. Dzięki temu czas oczekiwania w ubojni może być zredukowany

Lepsze praktyki dotyczące czasu trwania podróży

28. Brojlery kurze i indyckie na ubój, młode kury i kury po zakończonej nieśności **nie powinny być przetrzymywane w rzeźni w kontenerach przez dłużej niż 6 godzin**.
29. W miarę możliwości, kiedy podróż jest dłuższa niż 9-10 godzin, zaplanuj **zatrudnienie 2 kierowców w celu uniknięcia jakichkolwiek długich przerw, żeby być w zgodzie z praktyką zawartą w punkcie 32**.
30. Z wyjątkiem jednodniowych piskląt, dla których pojazd jest ogrzewany i z automatyczną wentylacją, organizator transportu powinien **unikać jazdy podczas upałów w najgorętszych porach** przez takie zaplanowanie podróży, aby skorzystać z chłodniejszych warunków, np. w nocy.
31. W miarę możliwości organizator transportu **powinien unikać godzin szczytu komunikacyjnego** na zabudowanych obszarach miejskich.

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. Rysunek 2.1. przedstawia wzór planu awaryjnego zaczerpnięty z [Praktycznego przewodnika oceny kondycji koniowatych do transportu](#) (2016).

Dobre praktyki dotyczące planów awaryjnych

32. Gdy **wystąpi opóźnienie**, dobrostan i bezpieczeństwo zwierząt musi zawsze być uznane za nadrzędne. To kierowca jest odpowiedzialny za komfort i bezpieczeństwo zwierząt oraz za skrócenie czasu podróży do minimum.
33. Kierowca powinien podjąć wszelkie racjonalne starania, aby zminimalizować opóźnienie i zapewnić **wodę, schronienie w upalny dzień i właściwą wentylację**.
34. W razie konieczności **kierowca powinien zwrócić się o pomoc do policji**, aby umożliwiła mu jak najszybszy przejazd, kiedy ruch jest wstrzymany na długo (np. jeśli droga jest zamknięta w wyniku wypadku).
35. **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**.

36. Plan awaryjny powinien znajdować się w pojeździe. Przykład takiego planu zaprezentowano na rysunku 2.1. Plan powinien być znany i zrozumiany przez każdą osobę zaangażowaną w transport zwierząt 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, wypadków, robót drogowych, awarii mechanicznych lub zamknięcia zakładu (np. ubojni). Plan awaryjny, oprócz powyższych kwestii, musi zawierać informację, gdzie ulokować zwierzęta w sytuacjach awaryjnych.

37. W nadzwyczajnej sytuacji plan awaryjny wdraża kierowca i/lub przewoźnik, zależnie kto pierwszy ją zidentyfikuje.
38. Plan awaryjny powinien **zawierać następujące elementy**:
 - a) rady w jaki sposób można utrzymać **stały kontakt** między przewoźnikiem a kierowcą/ami;
 - b) rady jak można **skontaktować się z służbami** (policją/lekarzem weterynarii);
 - c) listę **telefonicznych numerów kontaktowych** wszystkich zaangażowanych stron, w tym numer telefonu towarzystwa ubezpieczającego przewożone ptaki;
 - d) rady jak można wezwać **lokalne służby ratownicze** oraz jak może być zorganizowane przejęcie ładunku (transport zastępczy);
 - e) rady jak **zorganizować naprawę** w przypadku uszkodzenia pojazdu;
 - f) rady jak **rozładować zwierzęta** w sytuacji awaryjnej lub opóźnienia: **miejsca gdzie zwierzęta mogą być rozładowane** są ustalane podczas planowania trasy i informacja ta jest łatwo dostępna dla kierowcy;

- g) rady jak zorganizować dla zwierząt **wodę, paszę i ściółkę** w sytuacjach niemożliwych do przewidzenia znacznych opóźnień (np. przy przekraczaniu przejść granicznych);
- h) **pozostałe kwestie** niezbędne do uniknięcia znaczącego cierpienia zwierząt w rezultacie zaistniałych opóźnień podczas transportu.

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	Awarie 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)

39. **Zwierzęta mogą zostać ranne** podczas transportu i może okazać się niezbędne ich humanitarne uśmiercenie, zanim dojadą do miejsca przeznaczenia, aby zabezpieczyć je przed dalszym cierpieniem lub stresem. Dlatego przewoźnik powinien mieć pod ręką dane kontaktowe **lekarza weterynarii** lub licencjonowanego rzeźnika z umiejętnościami do humanitarnego uboju zwierzęcia, którzy są dostępni w lokalizacjach blisko trasy przejazdu lub w miejscu przeznaczenia.
40. Tylko kierowcy i osoby obsługujące, które mają licencję i odbyły specjalistyczne szkolenie w zakresie opieki medycznej w nagłych wypadkach, **mogą zajmować się rannymi** podczas transportu **zwierzętami**.
41. W razie awarii silnika, dla jednodniowych piskląt należy zorganizować inny pojazd do przeładunku.

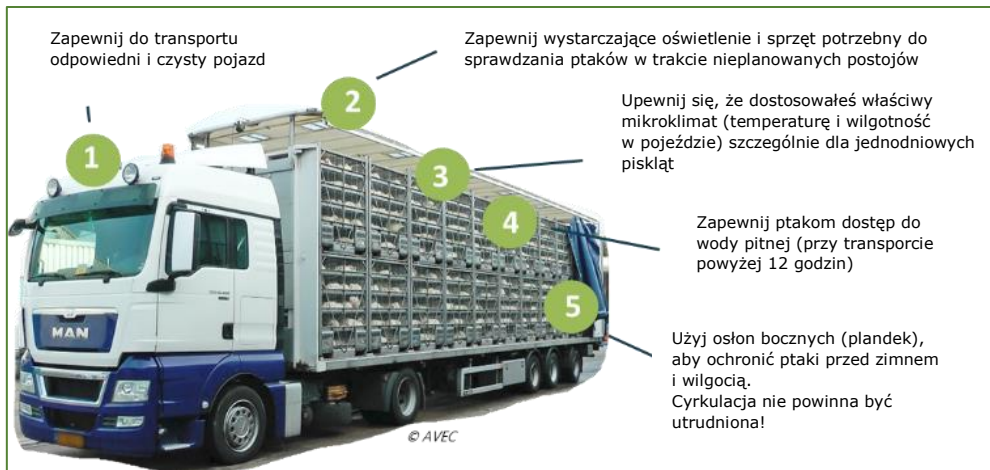
Lepsze praktyki dotyczące procedur awaryjnych

42. Plan awaryjny powinien być przygotowany i stosowany również **podczas przewozów krótszych niż 8 godzin**.
43. W celu właściwego przygotowania się do potencjalnego wypadku każdy pojazd powinien być wyposażony w:
 - a) awaryjny **arkusz kontaktowy** z podanymi czynnymi 24 godziny na dobę numerami telefonów do dyspozytora, punktu docelowego, właściwych władz lokalnych, 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,
 - f) **gaśnica**,
 - g) **pojemnik do zbierania wycieków** (np. wanna wychwytowa) lub zestaw czyszczący.
44. Przewoźnik powinien stale **monitorować komfort i kondycję** zwierząt podczas jakiegokolwiek opóźnienia. W przypadku młodych kur i ptaków przeznaczonych do uboju kierowca powinien **kontrolować ptaki**, które widzi, pod kątem oznak dyszenia i, gdy to konieczne, podejmować odpowiednie działania zaradcze.
45. Przewoźnik w przypadku opóźnienia powinien **skontaktować się z miejscem wysyłki i/lub osobą do kontaktu w miejscu przeznaczenia** w celu poinformowania o przyczynie opóźnienia i określenia najlepszego planu działania dla dobra własnego i dobrostanu zwierząt.
46. W pojeździe powinien być **wygodny i prosty awaryjny dostęp** do zwierząt, umożliwiający łatwą kontrolę ptaków i udzielenie pomocy potrzebującym jej osobnikom.
47. Procedury awaryjne **są okresowo sprawdzane** i omawiane z personelem podczas wewnętrznych audytów, a także zmieniane w razie potrzeby.
48. Sprzęt przeznaczony do **uśmiercania z konieczności** jest prawidłowo konserwowany i może sprawnie działać; dokumenty potwierdzające przeszkolenie pracowników w zakresie jego obsługi i dokument potwierdzający przeprowadzenie konserwacji są przechowywane.
49. Informacja na temat, jak przewozić zwierzęta (w tym zagadnienia dotyczące sytuacji awaryjnych) **jest wymieniana między przewoźnikami** i to, co się w praktyce sprawdza, a co się nie sprawdza, jest regularnie oceniane.
50. W przypadku jednodniowych piskląt narażonych na stres cieplny w warunkach niskiej wilgotności **podłogę pojazdu powinno się spryskiwać wodą**.
51. W przypadku awarii silnika w czasie transportu jednodniowych piskląt powinien być na wyposażeniu **generator awaryjny**, dzięki czemu można utrzymać działanie wentylatorów a temperatura, przepływ powietrza i poziom tlenu mogą być kontrolowane.

2.3. ŚRODKI TRANSPORTU

Pojazd, a dokładniej pojemniki, będą pomieszczeniami, w których będą przetrzymywane ptaki podczas podróży. Istnieje wiele różnych rodzajów samochodów ciężarowych i kontenerów, ale wszystkie muszą być odpowiednio dopasowane do gatunku, typu i wieku ptaków. Konstrukcja i utrzymanie pojazdu muszą zapewniać bezpieczeństwo zwierząt i ich dobrostan, jak przedstawiono na rysunku 2.2. Ponadto obsada ptaków na jednostkę

powierzchni i rozmieszczenie osłon bocznych (plandek) muszą być dostosowane do warunków pogodowych.



Rysunek 2.2. Konstrukcja i utrzymanie pojazdu

Podczas transportu ptaki starają się zachować optymalny balans cieplny. Jednak **nieprawidłowo kontrolowane systemy wentylacji swobodnej narażają brojlera, indyki i kury na stres cieplny z gorąca lub z zimna**. W przypadku kur niosek po zakończonej nieśności zewnętrzne temperatury niższe niż 15°C mogą powodować stres cieplny w pojazdach z otwartymi pokładami ze swobodą wentylacją.

W przeciwieństwie pisklęta są przewożone w specjalnych pojazdach z kontrolowanym reżimem wentylacji (temperatury i prędkości nawiewanego powietrza – przypis tłumacza). Jednakże pisklęta są czasami narażone na stres cieplny z zimna lub gorąca w efekcie niewłaściwie przestrzegane reżimu wentylacji skrzynek z pisklętami, który może zagrozić ich dobrostanowi i przyszłej wydajności.

Wymagania powierzchniowe w kontenerach muszą być dostosowane do gatunków i wieku drobiu oraz klimatu, aby zapewnić ich komfort fizyczny i cieplny, jako że wymagania powierzchniowe wewnątrz pojazdu bezpośrednio wpływają na warunki bytowania transportowanego drobiu. Ograniczona przestrzeń może prowadzić do wstrząsów, urazów, złamań nóg lub skrzydeł, a nawet do uduszenia się ptaków. Niemniej kury po zakończonej nieśności mają braki w upierzeniu i są bardziej narażone na stres z zimna, jeśli jest zbyt dużo wolnej przestrzeni. Hipotermia jest głównym zagrożeniem dla piskląt, dlatego ryzyko stresu z zimna ich również dotyczy, szczególnie gdy obsada jest za mała, czyli pisklęta mają za dużo miejsca i nie mogą się rozgrzać.

2.3.1. KONSTRUKCJA I UTRZYMANIE POJAZDU

Dobre praktyki dotyczące konstrukcji i utrzymania pojazdu

52. Pojazdy muszą być specjalnie zaprojektowane do przewozu zwierząt. **Muszą być dobrze utrzymane, czyste, dobrze funkcjonujące i zapewniające ochronę** ptakom przed warunkami pogodowymi (np. plandeki są zamocowana w taki sposób, aby umożliwić cyrkulację powietrza i tak, że plandeki/brezynty można łatwo dostosować do zmieniających się warunków pogodowych podczas długotrwałych przewozów).
53. Powinno się używać solidnych, bezpiecznych i czystych kontenerów (rys. 2.3.).



Rysunek 2.3. Przykład solidnego, bezpiecznego i czystego kontenera

54. **Uszkodzone kontenery nie powinny być używane.** Powinny one zostać naprawione lub wymienione.
55. Podłoga kontenerów powinna być tak skonstruowana, aby **zapobiegać ślizganiu się ptaków** (np. antypoślizgowa) i gromadzeniu się odchodów.
56. Powinno być zapewnione **oświetlenie i wyposażenie** (np. drabiny, latarka) dla kierowcy w celu przeprowadzenia **inspekcji zwierząt** na każdym postoju w czasie transportu.
57. **Ostony boczne powinny być stosowane w przypadku zimna**, szczególnie dla ptaków umieszczonych z tyłu pojazdu, gdzie są bardziej narażone na stres z zimna. Jednakże obieg powietrza nie powinien być utrudniony. Przykrycia te muszą być na tyle długie, aby chronić ptaki w pierwszym rzędzie kontenerów.
58. Dla przewozów, które trwają dłużej niż 12 godzin, w przypadku młodych kur i ptaków do uboju, pojazdy powinny być wyposażone w pełni sprawne systemy karmideł i poideł. Wszystkie zwierzęta powinny mieć dostęp do systemów karmideł i poideł. Należy zapobiegać wyciekom wody, by pióra ptaków nie zamokły.
59. Jeśli dostępna jest wentylacja wymuszona (na przykład w pojazdach przeznaczonych dla jednodniowych piskląt), **to system ten powinien być regularnie sprawdzany i konserwowany.**
60. W przypadku **jednodniowych piskląt czujniki** temperatury i (jeśli są dostępne) **wilgotności powinny być kalibrowane** zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu.
61. W przypadku jednodniowych piskląt **czujniki** temperatury i (jeśli są dostępne) **wilgotności powinny być zlokalizowane w strategicznych miejscach**, zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu.
62. W przypadku jednodniowych piskląt **kontenery muszą być odpowiednio zabezpieczone**, aby zapobiec ich przemieszczaniu i niepokojeniu ptaków podczas transportu.

Lepsze praktyki dotyczące konstrukcji i utrzymania pojazdu

63. Aby mieć możliwość dostępu do ptaków i zapewnić im opiekę w nagłych wypadkach, **kontenery powinny być wyposażone w drzwiczki boczne.**
64. **Duże drzwiczki umożliwiające dostęp z boku kontenerów są preferowane** przy załadunku `niosek poprodukcyjnych'; powinny mieć one dostateczną wielkość, aby umożliwić układanie pojemników w kolumny przed załadowaniem do pojazdu.
65. **Kontenery** powinny być ulepszone przez:
 - **duże przesuwne górne drzwiczki,**
 - **solidne brzegi na jego dole**, aby zapobiec wystawianiu palców,
 - **otwory nie za duże**, aby zapobiec wstawianiu głów,
 - **szczelinę zamykania drzwiczek** kontenera bez ryzyka.
66. Ładunek powinien być sprawdzany po względem **stabilności kontenerów** i zachowania ptaków na każdym postoju, który powinien zrobić kierowca, jednak nie powinno to wpływać na bezpieczeństwo biologiczne.

67. Aby zapobiec stresowi cieplnemu – pojazdy powinny być wyposażone w dachy (rysunek 2.4.), **które mogą być podnoszone**, dzięki czemu ciepłe powietrze może zostać usunięte. Te dachy mogą również mieć wentylatory/kratki lub otwory, aby zapobiec gromadzeniu ciepła.



Rysunek 2.4. Pojazd wyposażony w podnoszony dach zapobiegający stresowi cieplnemu u drobiu

68. Jeśli w pojeździe jest **dostępna wentylacja wymuszona** podczas przewożenia młodych kur i ptaków do uboju, to w razie potrzeby powinno się włączyć ją w celu zminimalizowania stresu cieplnego, a także podczas przewozów trwających 4 godziny i więcej. W przypadku awarii silnika w pojeździe powinien być dostępny generator awaryjny.
69. W przypadku przewozów jednodniowych piskląt brojlerów **czujniki wilgotności powinny być umieszczone** zgodnie ze szczegółowymi zaleceniami producenta pojazdu. Alarm powinien włączyć się, kiedy poziom wilgotności jest na niebezpiecznym poziomie.
70. **Papier lub inne odpowiednie materiały powinny być umieszczone na podłodze kontenera** dla jednodniowych piskląt, ale nie na spodzie plastikowych pudełek, ponieważ może to hamować przepływ powietrza.

2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE

Zalecenia powierzchniowe mogą zmieniać się nie tylko w zależności od wielkości ptaków, lecz także od ich fizycznej kondycji, zewnętrznych warunków pogodowych i prawdopodobnego czasu podróży (tabela 2.1.).

Tabela. 2.1. Minimalne wymagania powierzchniowe zgodnie z Rozporządzeniem

Grupa użytkowa zwierząt	Powierzchnia (cm ²)
Jednodniowe pisklęta	21 – 25 na pisklę
Drób inny niż jednodniowe pisklęta (waga w kg)	Powierzchnia (cm ² na kg)
< 1,6	180 - 200
1,6 to <3	160
3 to 5	115
5	105

Dobre praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

71. W przypadku brojlerów, kur niosek, młodych kur i indyków kontener **nie powinien być na tyle wysoki, żeby umożliwić ptakom stanie**, ponieważ może to powodować przewracanie się i zranienia. Wysokość pojemnika powinna im pozwalać podczas transportu siedzieć wygodnie z podniesioną głową.
72. W przypadku przewozów przekraczających 12 godzin **zwierzęta powinny mieć dostęp do wody** przez dostosowanie wysokości kontenera w ten sposób, że wszystkie mają dostęp do poidel kropelkowych.
73. **Wymagania powierzchniowe powinny być dostosowane tak, aby uniknąć stresu cieplnego** w przypadku upałów i dużej wilgotności powietrza lub niskich temperatur.
74. Ptaki powinny być ładowane w ten sam sposób, **z taką samą liczbą ptaków w każdym kontenerze**.
75. Kontenery powinny być dobrze rozmieszczone, z zapewnieniem **wystarczającej cyrkulacji powietrza**.
76. W przypadku jednodniowych piskląt pojazd **powinien być wstępnie podgrzany podczas zimna**, zgodnie z zaleceniami producenta.

Lepsze praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

77. **Każdy przewoźnik powinien przewidzieć próg temperatury i względnej wilgotności powyżej których musi podjąć działania**, aby uniknąć stresu cieplnego i w ten sposób zapobiec wysokiemu poziomowi odsetka padłych w transporcie zwierząt (DOA). Do takich działań może należeć np. zastosowanie zwiększonych wymagań powierzchniowych, zmniejszenie obsady ptaków w kontenerach umieszczonych w ciepłych miejscach w pojeździe, dostosowanie mikroklimatu wewnątrz pojazdu, transport nocą. Powinna być przy tym uwzględniona techniczna specyfikacja pojazdu.
78. Kierowca powinien poinformować zespół **wyłapywaczy o liczbie ptaków, które muszą umieścić w każdym kontenerze** w celu przestrzegania wymagań powierzchniowych, którą obliczył zgodnie z informacjami o wadze i liczbie zwierząt.

2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT

Przed podróżą brojlery, indyki i kury po zakończonej nieśności są głodzone w celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia w trakcie uboju oraz zmniejszenia ilości powstających odchodów w kontenerach. Nawet jeśli drób jest zwykle tolerancyjny na umiarkowany niedobór paszy (do około 10 godzin), to zawsze wywołuje to stres. **Stres jest niekorzystny dla dobrostanu ptaków i jego rezultatem może także być niska jakość mięsa** – stanowią one podstawę do optymalizacji podróży tak, aby ptaki nie były zbyt długo głodzone. Dotyczy to zwłaszcza kur po zakończonej nieśności: po kilku miesiącach produkcji jaj, przedłużający się niedobór paszy spowoduje wyczerpanie i kury staną się bardziej wrażliwe na warunki transportu. W celu ograniczenia czasu głodzenia **lepszą praktyką jest niepodawanie paszy przez nie więcej niż 24 godziny przed spodziewanym czasem uboju**.

Przed załadunkiem konieczna jest **ocena kondycji ptaków przed wyłapywaniem i załadunkiem** ich do kontenerów. Wyłapywanie i transport niezdanych do transportu ptaków poważnie pogarsza ich i tak dokuczliwą sytuację i należy tego unikać.

Przy ocenie zdatności ptaków do transportu główne zagrożenia nie są takie same dla wszystkich rodzajów ptaków. Na przykład, jako że pisklęta są regularnie oglądane w trakcie ich wylęgu i podczas ich rozmieszczania w pojemnikach, ryzyko załadowania niezdatnego do transportu ptaka jest niskie. Natomiast sytuacja jest inna w przypadku kur po zakończonej nieśności. Jako że kury noski produkują wiele jaj podczas cyklu produkcyjnego, ich kości są osłabione, więc przed wylapywaniem ważne jest, aby wykryć kury ze złamanymi kośćmi i ostrożnie obchodzić się z nimi podczas załadunku i rozładunku. **Kury ze złamanymi kośćmi są niezdatne do transportu i muszą być humanitarnie uśmiercone w gospodarstwie.**

Praktyki przedstawione w dalszej części mają na celu wskazanie tego, co to jest ptak niezdatny do transportu i co zrobić z tymi ptakami.

2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT DO PODRÓŻY

Dobre praktyki dotyczące przygotowania zwierząt do podróży

79. Zwierzęta transportowane do ubojni (brojlery, indyki, kury po zakończonej nieśności) powinny być głodzone w taki sposób, aby zminimalizować produkcję odchodów. **Ta długość głodzenia nie powinien przekraczać 24 godzin.** Okres ten zależy od czasu trwania transportu i czasu oczekiwania w rzeźni. W przypadku przewozów krótszych niż 12 godzin, to musi być minimum 4 godziny przed odjazdem, aby zminimalizować ilość odchodów spadających na kontenery na niższych poziomach.
80. **W przypadku brojlerów należy zaprzestać podawania paszy przynajmniej 12 godzin przed przewidywanym czasem uboju.**
81. Woda powinna być dostępna do rozpoczęcia procedury wylapywania (rys. 2.5.).



Rysunek 2.5. Woda powinna być dostępna do rozpoczęcia procedury wylapywania

82. Przewoźnik powinien znać liczbę i wagę ptaków przed transportem w celu dostosowania liczby kontenerów i pojazdów. **Rolnicy muszą przekazać odpowiednie informacje na 48 godzin przed wylapywaniem.**

Lepsze praktyki dotyczące przygotowania zwierząt do podróży

83. W przypadku kur po zakończonej nieśności, indyków i młodych kur **nie powinno się wstrzymać podawania paszy wcześniej niż 24 godziny** przed spodziewanym czasem uboju.

2.4.2. ZDATNOŚĆ DO TRANSPORTU

Dobre praktyki dotyczące zdatności do transportu

84. Rolnik lub wyznaczony przedstawiciel **musi sprawdzić zdatność zwierząt przeznaczonych do przewozu** przed przybyciem załogi wylapywaczy

i nadzorować pracę tego zespołu w celu uniknięcia jakichkolwiek problemów ze zdolnością do transportu podczas wyłapywania.

85. **Kierowca jest przeszkolony i kompetentny do rozpoznawania ptaków niezdatnych do transportu.**

86. Ptaki, których stan wyklucza je z transportu (zgodnie z definicją zwierząt niezdatnych do transportu), obejmuje osobniki:

- ze złamanymi kośćmi (skrzydła, nogi),
- z wyraźnymi trudnościami w poruszaniu się.

87. Zwierzęta niezdadne do transportu nie mogą być załadowane i **muszą być niezwłocznie uśmiercone przez wykwalifikowaną osobę.**

88. **Mokre ptaki nie powinny być transportowane.** Powinno się im najpierw pozwolić wyschnąć w gospodarstwie. W przypadku siły wyższej (np. powodzi w gospodarstwie) mokre ptaki mogą być transportowane tylko, jeśli zostaną podjęte działania, aby zapewnić im odpowiedni komfort cieplny.

89. **Jeśli zwierzęta staną się niezdadne** do transportu podczas załadunku (na przykład stos kontenerów spadnie), należy je **wyładować i zająć się nimi.**

3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI I ICH ZAŁADUNEK

3.1. WPROWADZENIE

Fazy wyłapywania i załadunku są krytyczne, jeśli chodzi o dobrostan ptaków. **Nieodpowiednie obchodzenie się z ptakami podczas wyłapywania i załadunku mogą skutkować urazami, złamaniami kości, a nawet śmiercią.** Dobre praktyki w zakresie postępowania ze zwierzętami zmniejszą częstość występowania takich niepożądanych konsekwencji i także będą korzystne dla innych aspektów produkcji zwierzęcej, takich jak jakość produktu końcowego. Właściwe szkolenie załogi wyłapującej i ładującej jest kluczowe, aby to uzyskać (rys.3.1.). Ponadto sprzęt służący do wyłapywania i załadunku powinien być zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwić szybkie i bezstresowe postępowanie z ptakami.



Rysunek 3.1. Dobrze wyszkolony zespół wyłapujących jako podstawa osiągnięcia najlepszych wyników

Kluczowe punkty, na które należy zwrócić uwagę (dotyczące najważniejszych czynników ryzyka), to:

- sposób **wyłapywania ptaków** przez zespół wyłapujący;
- sposób **umieszczenia złapanych ptaków w kontenerach** przez zespół wyłapujący;
- sposób **ładowania kontenerów** w pojeździe przez zespół wyłapujący;
- **sprzęt** wykorzystywany podczas fazy załadunku (np. zautomatyzowane maszyny do wyłapywania i załadunku ptaków, podnośniki do umieszczenia kontenerów w pojazdach);
- **podłoga, oświetlenie i powierzchnie** pojazdów i w gospodarstwie, które muszą być odpowiednie zarówno dla ptaków, jak i zespołu roboczego.

3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU

Niewłaściwa konstrukcja lub nieodpowiednia konserwacja sprzętu do załadunku i rozładunku mogą powodować wypadki w trakcie przenoszenia ptaków lub przemieszczania klatek, co w rezultacie powoduje obrażenia lub urazy zwierząt. W konsekwencji jakość mięsa może być pogorszona, prowadząc do strat gospodarczych.

Dobre praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

90. **Sprzęt wykorzystywany** do załadunku w strefie załadunku powinien być należycie utrzymywany.
91. Ptaki powinny być zawsze **chronione przed zmoczeniem**, w szczególności kiedy jest zimno. Załadunek powinien mieć miejsce możliwie jak najbliżej kurnika, z

zapewnieniem osłony przestrzeni między pojazdem a kurnikiem od deszczu, np. przy użyciu plandeki.

92. Kontenery należy **umieścić tak blisko ptaków, jak to możliwe**, np. za pomocą wózka. Im krótszy dystans przenoszenia ptaków, tym lepiej dla ich dobrostanu.

Lepsze praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

W przypadku brojlerów, indyków, kur po zakończonej nieśności

93. Należy sporządzić i stosować **listę kontrolną do wyłapywania ptaków**, która zawiera wymagane warunki na fermie i procedury wyłapywania i załadunku.
94. W przypadku ubioru (w celu rozrzedzenia obsady kurnika – przypis tłumacza) części ptaków na ubój stanowczo zaleca się **zastosowanie przegrody**, takiej jak ściana z bel słomy, w celu oddzielenia wyłapywanych ptaków od tych zostających w kurniku. Jeśli przegrody są stosowane, to muszą być wolne od ryzyka. Przykładem jest niewykorzystywanie ostrych narzędzi albo lin, w których zwierzęta mogą utknąć.

3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU

Główna obawa fazy załadunku jest związana z wyłapywaniem ptaków przez zespół roboczy. **Właściwe postępowanie nie stresuje ani nie rani zwierząt**. Powinno być zapewnione, że przemieszczenie z fermy do kontenerów, a następnie do wnętrza pojazdu jest przeprowadzane w spokojny i przemyślany sposób.

Nagłe wejście kilku osób do kurnika niewątpliwie powoduje stres i wyzwala instynktową reakcję ucieczki. Im mniej hałasu robią ludzie, tym mniej nerwowe będą ptaki. **Właściwe techniki wyłapywania i przenoszenia są istotne**. Rysunek 3.2. przedstawia lepsze praktyki wyłapywania dla kur po zakończonej nieśności i brojlerów.



© Eyes on Animals



© Eyes on Animals



© GTC Agricultural

Rysunek 3.2. Ilustracje przedstawiające lepsze praktyki wykraczające ponad ustawodawstwo UE dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas załadunku

Brojlery i indyki są czasem wyłapywane w sposób mechaniczny. Niewłaściwe dostosowanie lub konserwacja maszyny do wyłapywania może mieć szkodliwy wpływ na dobrostan zwierząt. W szczególności kiedy **prędkość** załadunku jest niewłaściwie dostosowana do innych warunków załadunku – wtedy mogą wystąpić urazy, złamania lub przeładowanie.

Dobre praktyki dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas załadunku

W przypadku brojlerów, indyków, młodych kur i kur po zakończonej nieśności

95. Czynności dotyczące wyłapywania i załadunku powinny albo być wykonywane przez w pełni **autoryzowane i licencjonowane firmy lub przez właściwie**

przeszkolone osoby. Proszę zapoznać się także z rozdziałami [1.3. Kompetencje i szkolenia](#) i [2.4.2. Zdarność do transportu](#).

96. Procedury wyłapywania i załadunku powinny być dobrze zaplanowane z **wyprzedzeniem** z zapewnieniem odpowiedniej liczby osób wyłapujących, tak aby było wystarczająco dużo czasu na to, by ptaki były łapane i traktowane w łagodny i profesjonalny sposób (bez pośpiechu, ale jednocześnie operacja wyłapywania skrócona do minimum).

97. Dobre warunki wyłapywania powinny obejmować:

- **swobodny dostęp** do pojazdu,
- **niebieskie światło w nocy** lub zmniejszona intensywność światła,
- prawidłowa **konserwacja całego sprzętu**,
- **właściwa odzież dla obsługi** (np. kombinezony, czepki higieniczne, obuwie robocze, maseczki na twarz, odzież ochronna zgodna z zasadami BHP),
- **czyste i zdezynfekowane dłonie**.

98. Zespoły wyłapujące powinny prawidłowo postępować. Powinny one wśród stada ptaków poruszać się powoli, cicho, zbliżać się stopniowo oraz nie wykonywać gwałtownych ruchów. Osoby, które wyłapują ptaki, powinny właściwie się rozstawić w kurniku. Nie powinny one łapać ptaków znajdujących się daleko od kontenera. Szczególną ostrożność należy zachować podczas umieszczania ptaków na wyższych poziomach.

99. Ptaki powinny być chwyte i przenoszone w taki sposób, który nie uszkadza ich skrzydeł ani nóg.

100. Ptaki **nie** powinny być chwyte ani przenoszone za szyję i nie powinny być objmane o jakiegokolwiek przedmioty w czasie przenoszenia.

101. Brojlery mogą być łapane za jedną nogę, ale przy przenoszeniu ich ciała muszą być podtrzymywane w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia urazów.

102. Kury po zakończonej nieśności mogą być łapane za jedną nogę w przypadku, gdy chwyt za obie nogi jest niepraktyczny, ale w obu przypadkach ptaki muszą być podtrzymywane pod piersią / w obrębie jamy brzusznej w celu zminimalizowania urazów.

103. Jeżeli kurczęta brojlerów są ładowane ręcznie, to w jednej ręce jest niesionych do 5 kurczaków do 2 kg każdy lub do 3 kurczaków, gdy są cięższe niż 2 kg. Druga ręka jest wykorzystywana do podtrzymania ciężaru ich ciała.

104. Metoda ręcznego wyłapywania indyków powinna uwzględniać ciężar i wielkość ptaków i być odpowiednio dostosowana, a mianowicie:

- ptaki o wadze poniżej 10 kg powinny być łapane i przenoszone za obie nogi, z nie więcej niż jednym ptakiem w każdej ręce; ptaki muszą być umieszczane w kontenerze pojedynczo jeden po drugim;
- ptaki o wadze 10 kg i więcej powinny być łapane i przenoszone pojedynczo przez chwycenie ptaka za część ramieniową skrzydła znajdującego się dalej od osoby łapiącej, podczas gdy druga ręka jest wykorzystywana do podparcia obu nóg.

105. Ptaki muszą być podnoszone oraz trzymane blisko ciała i ostrożnie umieszczane w kontenerze.

106. Osoby odpowiedzialne za załadunek zwierząt do kontenerów dopilnowują, aby **liczba zwierząt w jednym kontenerze zgadzała się z regulacjami prawnymi** i obliczeniami kierowcy.

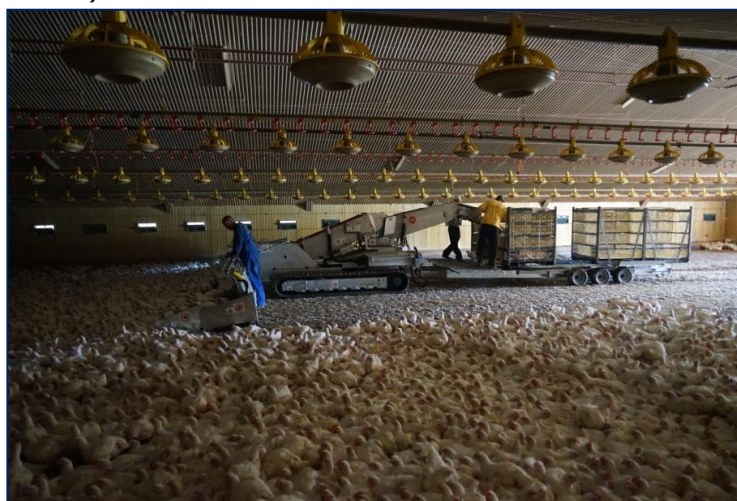
107. Zwierzęta są umieszczane w kontenerze w taki sposób, aby **uniknąć niepotrzebnego stresu czy urazów**. Zwierzęta, które leżą na grzbiecie, są ponownie stawiane w pozycji pionowej.

108. Zwierzęta są **rozmieszczane w kontenerze w sposób równomierny, aby uniknąć uduszenia**.
109. W przypadku mechanicznego wyłapywania odpowiedzialnością obsługi jest przeprowadzenie **stosownych przeglądów maszyn**, aby zapewnić ich prawidłowe funkcjonowanie w całej operacji wyłapywania. Należy również uwzględnić zalecenia producenta, co do prędkości przesuwania taśm i konserwacji ogólnej (rys. 3.3.).



Rysunek 3.3. W przypadku mechanicznego wyłapywania należy sprawdzić stan maszyn
Zdjęcie: © GTC Agricultural

110. **Wyłapywanie mechaniczne drobiu musi być przeprowadzane przez pracownika, który jest dobrze wyszkolony** w obsłudze maszyn oraz mającego wiedzę o zachowaniu ptaków. Wykorzystywanie maszyn wyłapujących nie zwalnia producenta, rolnika ani przewoźnika z odpowiedzialności w zakresie oceny zdolności ptaków (rys. 3.4.).



Rysunek 3.4. Nawet podczas mechanicznego wyłapywania cały czas sprawdzaj zdolność ptaków

Zdjęcie: © GTC Agricultural

111. W przypadku mechanicznego wyłapywania indyków ptaki powinny być **spokojnie zaganiane w niewielkich grupach do przenośników taśmowych** w celu uniknięcia uduszenia.
112. Każdy kontener powinien być sprawdzony pod względem **uwięzionych części ciała**.
113. Kontenery są **ostrożnie ładowane na pojazd**.
114. **Kontenery nie powinny przechylać się ani spadać**.

W przypadku piskląt jednodniowych

115. Zapewnij dobre warunki załadunku w wylęgarni, a mianowicie:
- powinna być noszona **stosowna odzież ochronna**,
 - **skrzynki powinny być właściwie zamknięte**, aby uchronić pisklęta jednodniowe przed wypadnięciem,
 - **powinno być wykonywane regularne sprawdzanie pomieszczenia pod kątem zgubionych piskląt jednodniowych**, które powinny być wylapywane i zabrane do właściwego miejsca.

Lepsze praktyki dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas załadunku

116. **Reflektory** używane przez zespół wylapujący powinny świecić **niebieskim światłem**.
117. **Ptaki będące za obiektami** takimi jak np. grzędy, gniazda czy urządzenia do pojenia lub karmienia powinny być wylapywane ostrożnie, aby uniknąć urazów wynikających z obijania się o te przedmioty. Jedną ręką należy chwycić ptaka za obie nogi, a drugą go podtrzymać pod piersią w celu uniknięcia jakiegokolwiek ryzyka obrażeń.
118. **Do przemieszczania kur po zakończonej nieśności** z klatek do kontenerów **powinny być używane płachty** (ang. *slides*) **do podparcia ich piersi**, co istotnie zmniejszy urazy. Płachty są to arkusze z plastiku, które są umieszczane w korytkach paszowych i to zapewnia łagodnie zakrzywioną powierzchnię, po której kury mogą zjechać z wzbogaconych klatek bateryjnych.
119. Kury po zakończonej nieśności powinny być **chwywane pojedynczo za obie nogi**, aby uniknąć zranień lub cierpienia i pierś może być podparta drugą ręką podczas wyjmowania ich ze wzbogaconych klatek bateryjnych lub wolier. Liczba przenoszonych ptaków zależy od ich rozmiarów, **ale w jednej ręce wolno przynieść maksymalnie 3 sztuki**.
120. **Alternatywnie, kury po zakończonej nieśności mogą być chwywane pionowo, układając ręce wokół** skrzydeł i piersi, przy czym wolno przynieść maksymalnie 2 sztuki na raz.
121. **Nie więcej niż 3 brojlery powinny być niesione w jednej ręce**.
122. **Załadunek indyków powinien przebiegać tak spokojnie, jak to możliwe**, przy użyciu przenośników taśmowych lub podobnych urządzeń w celu obniżenia poziomu stresu wynikającego z obsługi zwierząt. Indyki powinny być **zagonione** do miejsca załadunku i, jeśli to możliwe, do kontenera lub pojazdu. Ptaki powinny być **gromadzone w pobliżu kontenerów**, co ogranicza dystans, na który są przenoszone. **Duże stada powinny być podzielone** przy użyciu przegród na mniejsze grupy składające się z 50-100 sztuk (w zależności od ich rozmiarów). To ułatwia wylapywanie ptaków, jako że są zgromadzone na mniejszym obszarze. Ptaki powinny być gromadzone w pobliżu kontenerów, co ogranicza dystans, na który są przenoszone. **Przegrody muszą być przenośne**, ponieważ są one przemieszczane kilka razy podczas procesu wylapywania.
123. Jeśli indyki będą ładowane mechanicznie, **przenośniki taśmowe powinny zostać umieszczone** w kurniku przynajmniej kilka godzin wcześniej, **a najlepiej kilka dni przed rozpoczęciem wylapywania**. W ten sposób indyki będą miały czas na oswojenie się z urządzeniem i będą mniej bojaźliwe, kiedy rozpocznie się załadunek.
124. Aby zachęcać ptaki do wejścia na przenośnik taśmowy, należy **umieścić na nich obornik lub słomę** – dlatego że kojarzy się im ze znanym zapachem.

4. PODRÓŻ

Im dłuższa podróż, tym większe ryzyko wystąpienia negatywnego oddziaływania na dobrostan. Komfort cieplny jest najważniejszym aspektem w transporcie zwierząt, który ma rosnący wpływ na dobrostan wraz z wydłużaniem czasu przewozu. Jeżeli zwierzęta są w dobrym stanie i zostały odpowiednio przygotowane do podróży, a sam przewóz został dobrze zorganizowany, to najprawdopodobniej przyjadą na miejsce przeznaczenia w dobrym stanie ich dobrostanu i będą w stanie szybko odzyskać siły po rozładunku i stosunkowo krótkim czasie odpoczynku.

4.1. WPROWADZENIE

Transport wiąże się z kilkoma potencjalnymi czynnikami stresogennymi, które mogą negatywnie wpłynąć na dobrostan zwierząt. Nowe, nieznane im środowisko, ograniczenie poruszania się w związku z zamknięciem, drgania, nagłe i niespotykane odgłosy, przebywanie z innymi zwierzętami, zmiany temperatury i wilgotności powietrza wraz z nieodpowiednią wentylacją i często ograniczeniami dostępu do paszy i wody (rys. 4.1.) – wszystkie te czynniki mają wpływ na status dobrostanu zwierząt. Wpływ tych wszystkich czynników na drób zależy od kondycji ptaków i czasu przewozu.



Rysunek 4.1. Przewóz wiąże się z kilkoma potencjalnymi czynnikami stresogennymi, takimi jak nowe, nieznane środowisko

Zdjęcie: © AVEC

Im dłuższa podróż, tym większe prawdopodobieństwo, że czynniki stresogenne będą miały negatywne konsekwencje **dla dobrostanu**. Ponadto, jest bardziej prawdopodobne, że naruszą one **zdrowie zwierząt**, np. ze względu na zwiększoną podatność zwierząt na zachorowania, która wynika ze spadku odporności i wysokiego poziomu kortyzolu. Wreszcie, długotrwale oddziałujące czynniki stresogenne również zwiększają obawy o **skutki ekonomiczne** związane ze utratą wagi, odsetkiem padłych w transporcie zwierząt (DOA) i obniżoną jakością mięsa (stłuczenia, mięso blade, miękkie, ciekące – PSE (ang. *Pale Soft Exudative*) lub ciemne, twarde, suche – DFD (ang. *Dark, Firm Dry*)).

Kierowca (i każda osoby obsługująca) ponosi wyłączną odpowiedzialność za dobrostan zwierząt w trasie i przez to odgrywa kluczową rolę podczas tego etapu transportu. Kierowca nie tylko prowadzi pojazd, ale także monitoruje i opiekuje się zwierzętami, a także radzi sobie z sytuacjami awaryjnymi, jeśli one zaistnieją.

Ważne jest kontrolowanie warunków wewnątrz pojazdu w celu uniknięcia niepożądanych sytuacji, które mogłyby naruszyć zdrowie ptaków. Główne czynniki obniżające ryzyko zranień i niewłaściwego dobrostanu obejmują:

- **sposób w jaki klatki są umieszczane wewnątrz pojazdu**, który musi być bezpieczny i komfortowy dla zwierząt;
- **przestrzeń między rzędami klatek**;
- dostęp do **paszy i wody podczas długotrwałego przewozu**.

4.2. PROWADZENIE POJAZDU

Płynna jazda wpływa bezpośrednio na opłacalność transportu. Oszacowano, że różnica w zużyciu paliwa wynosi 20% między jazdą po płaskiej drodze z nierównomierną prędkością do 100 km/h w porównaniu z jednostajną, kontrolowaną bezpieczną prędkością jazdy 80 km/h. Ten ostatni sposób jazdy jest również bardziej komfortowy dla przewożonych zwierząt. Tak więc istnieje ścisły związek między sposobem prowadzenia pojazdu przez kierowcę a poziomem stresu u drobiu, a także opłacalnością działalności transportowej. Nawyki płynnego, równomiernego prowadzenia pojazdu sprawiają, że drób może się uspokoić podczas przewozu bardziej niż podczas szarpanego, nierównego stylu jazdy. Nierówny styl prowadzenia pojazdu nie tylko zwiększa wymierny stres transportowanych zwierząt, ale również znacząco obniża jakość mięsa.

Dobre praktyki dotyczące prowadzenia pojazdu

125. **Kierowca prowadzi pojazd ostrożnie i płynnie.** Kierowca wybiera najdogodniejszą trasę, uwzględniając dystans, pogodę, jakość drogi oraz możliwe utrudnienia drogowe.
126. Pewne ogólne i proste praktyki powinny być stosowane podczas prowadzenia pojazdu przewożącego żywe zwierzęta:
 - **ruszać powoli**;
 - **unikać nagłego hamowania**;
 - **wchodzić w zakręty ostrożnie (w szczególności na rondach)**;
 - **zmieniać biegi delikatnie**;
 - **korzystać z autostrad tam, gdzie to możliwe**, bo zły stan dróg zwiększa drgania w pojeździe.

4.3. WODA, PASZA I PRZERWY NA ODPOCZYNEK

Woda i pasza są rzadko dostępne podczas podróży z powodu systemu oddzielnych kontenerów. Rozporządzenie wymaga, aby dorosłe ptaki były karmione i pojone podczas podróży trwającej dłużej niż 12 godzin. Długotrwałe przewozy powyżej 12 godzin dotyczą głównie kur po zakończonej nieśności. Tylko niewielka liczba ubojni chce je przetwarzać, więc często przebywają one długą drogę. Możliwe sposoby zmniejszenia odwodnienia obejmują wykorzystanie hydrożeli.

W przypadku jednodniowych piskląt nie ma wymogu prawnego, aby zapewnić wodę lub paszę podczas transportu, ponieważ one mają rezerwy energii i wody z żółtka. Jednak odwodnienie i niedożywienie są głównymi przyczynami zachorowań i upadków w transporcie. Dlatego jednodniowe pisklęta powinny być dostarczone w ciągu 72 godzin od wylęgu.

Dobre praktyki dotyczące wody, paszy i przerw na odpoczynek

127. W przypadku brojlerów, młodych kur, indyków i kur po zakończonej nieśności **woda i pasza lub jakiś hydrożel powinny być zapewnione ptakom przewożonym dłużej niż 12 godzin** (nie wliczając załadunku i rozładunku).

128. W przypadku piskląt jednodniowych **zapewnić wodę lub hydrożel i paszę, jeżeli czas przewozu wynosi ponad 24 godziny.**

Lepsze praktyki dotyczące wody, paszy i przerw na odpoczynek

129. **Należy unikać postojów**, szczególnie w najgorętszej porze dnia.
130. **Ptaki powinny być sprawdzane podczas wszystkich postojów.**
131. W przypadku młodych kur i ptaków na ubój **podczas upalnych dni, pojazd powinien być parkowany w cieniu** i ustawiony prostopadłe do wiatru, o ile to możliwe, w celu zapewnienia naturalnej cyrkulacji powietrza.

4.4. SYTUACJE AWARYJNE

Sytuacje awaryjne są z definicji nieoczekiwane i wymagają natychmiastowej reakcji. Istotne jest, aby kierowca lub inne odpowiedzialne osoby **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

132. **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. ptaki będą dobrze się czuły w przyczepie w trakcie chłodnej pogody o niskiej wilgotności przez cztery godziny; w trakcie ekstremalnych upałów i wysokiej wilgotności mogą one 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.
133. 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,
 - 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 docelowego podróży, 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) zebrać wszystkie uwolnione ptaki z drogi i zgromadzić 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) wydawać oświadczenia wyłącznie odpowiednim władzom; kierowca musi pamiętać, że w tym momencie jest reprezentantem przewoźnika, przedstawicielem branży drobiarskiej i musi odpowiednio się zachowywać;
 - k) 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.
134. Ptaki, które zostały ranne w trakcie przewozu, powinny być uśmiercone w sposób humanitarny, aby zapobiec ich dalszemu bólowi i cierpieniu.

5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT

5.1. WPROWADZENIE

Proces rozładunku rozpoczyna się, kiedy pojazd wjeżdża do miejsca przeznaczenia, a kończy się po umieszczeniu wszystkich kontenerów na platformie rozładunkowej. Główne czynniki ryzyka obejmują:

- **konstrukcję strefy rozładunku**, która musi być dobrze wentylowana, dobrze oświetlona, czyszczona i dezynfekowana w celu zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu zwierząt;
- **stopień czystości pojazdu** – pojazd powinien być czyszczony i dezynfekowany w celu uniknięcia problemów z bezpieczeństwem biologicznym.

5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU

Poczekalnie i zagrody powinny być osłonięte w celu zabezpieczenia ptaków przed ekstremalnymi temperaturami i warunkami pogodowymi. W szczególności kury po zakończonej nieśności i pisklęta jednodniowe mogą cierpieć najbardziej w wyniku takich warunków. Strefa rozładunku powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby zapobiegać niepotrzebnemu dyskomfortowi ptaków.

Dobre praktyki dotyczące konstrukcji strefy rozładunku

W przypadku brojlerów, indyków i kur po zakończonej nieśności

135. **Chroniona i przykryta strefa rozładunku jest wymagana** w celu zabezpieczenia ptaków przed ekstremalnymi temperaturami i warunkami pogodowymi, przy wykorzystaniu systemów ogrzewania lub chłodzenia, jeżeli to konieczne (rys. 5.1.).



Rysunek 5.1. Dobrze zaprojektowane udogodnienia chroniące strefę rozładunku/załadunku
Zdjęcie: ©AVEC

Lepsze praktyki dotyczące konstrukcji strefy rozładunku

136. **Przed rozładunkiem należy dodatkowo włączyć wentylację**, jeśli temperatura jest zbyt wysoka.
137. Kiedy udogodnienia nie mają odpowiedniego zabezpieczenia przed warunkami pogodowymi ptaki przewożone lub oczekujące na rozładunek na ubój nie mogą przebywać w zaparkowanym pojeździe dłużej niż dwie godziny. **W takiej sytuacji**

wskazane jest utrzymywanie pojazdu w ruchu w celu zapewnienia lepszej cyrkulacji powietrza.

138. Parking powinien mieć drzewa lub zadaszenia zapewniające cień.

5.3. OBCHODZENIE SIĘ ZE ZWIERZĘTAMI PO ROZŁADUNKU

Po przybyciu do miejsca przeznaczenia osoby obsługujące są proszone o postępowanie z ostrożnością i dbałością o ptaki. Wydłużony czas oczekiwania na pojazd/kontenery powoduje dodatkowy czas głodzenia ptaków, który jest niepożądany. **Opóźnienia w uboju powinny być zredukowane do minimum.**

Dobre praktyki dotyczące obchodzenia się ze zwierzętami po rozładunku

139. **Poziom hałasu** ze wszystkich źródeł powinien być zminimalizowany podczas rozładunku.
140. Pisklątom i młodym kurom powinno się zapewnić **paszę i wodę**, a także właściwe pomieszczenia po rozładunku na fermie.
141. Młode kury, które przyjeżdżają do wychowalni lub kurnika, **w złej kondycji**, np. kiedy są kulawe, przemęczone, ranne lub chore, **muszą być humanitarnie uśmiercone, tak szybko jak to tylko możliwe.**
142. W uboju właściwe działania powinny być podjęte, aby **stworzyć odpowiedni mikroklimat dla czekających ptaków.** Kiedy jest ciepło, pojazd powinien być zaparkowany w cieniu, aby zapewnić cyrkulację powietrza.
143. W przypadku brojlerów, indyków i kur po zakończonej nieśności, jeśli odsetek padłych w transporcie ptaków (DOA) stwierdzonych w momencie przybycia jest powyżej normy, **pracownicy uboju powinni powiadomić przewoźnika i rolnika**, którzy z kolei powinni udzielić informacji o warunkach przewozu i wylapywania.

W przypadku piskląt jednodniowych

144. Przed zaparkowaniem pojazdu i przed rozładunkiem jednodniowych piskląt **kierowca musi uwzględnić temperaturę i kierunek wiatru.**
145. Kierowca powinien unikać przeciągów podczas rozładunku poprzez stosowanie się do **specyfikacji pojazdu odnośnie wentylacji.**
146. **Rozładunek powinien nastąpić w szybki, ale uporządkowany sposób**, z pomocą odpowiedniej liczby personelu oraz w środowisku bez zbyt dużych wahań temperatury.
147. Opróżnione **skrzynki wielokrotnego użytku powinny być ponownie załadowane** do pojazdu i wyczyszczone oraz zdezynfekowane w wylęgarni przed ponownym użyciem. Papierowe skrzynki na pisklęta nie są ponownie ładowane do pojazdu.
148. Wszystkie upadki i urazy piskląt, które nastąpiły w trakcie przewozu, muszą być **odnotowane i zgłoszone** w wylęgarni.

Lepsze praktyki dotyczące obchodzenia się ze zwierzętami po rozładunku

149. Ranne albo mokre ptaki albo ich partie z wysokim odsetkiem padłych w transporcie zwierząt (DOA) **należy oddzielić od innych i ubić w pierwszej kolejności.**
150. **Zespoły wylapujące zwierzęta powinny otrzymać informację zwrotną** o średnim wskaźniku urazów (%) i DOA, co pozwoli im porównywać ich wyniki i wyciągać stosowne wnioski.
151. Jeżeli **śmiertelność** w jakimkolwiek dniu transportu **przekroczy krytyczne wartości progowe** określone na poziomie krajowym, to:

- **zapisy z tych obserwacji** muszą być przechowywane przez przewoźnika do dalszej oceny jego skuteczności;
 - musi być **przeprowadzone** przez przewoźnika **dochodzenie w sprawie przyczyny** lub przyczyn padnięć;
 - **skuteczne działania prewencyjne** muszą być niezwłocznie podjęte, aby zażegnać wystąpienie problemu podczas kolejnych przewozów.
152. Przed przyjęciem kolejnej partii ptaków z tego samego źródła **wszystkie upadki i zranienia muszą być odnotowane i zgłoszone** do:
- kierowcy,
 - przewoźnika,
 - urzędnika ds. dobrostanu drobiu,
 - zespołu wyłapującego, żeby mógł porównywać je ze średnim procentem urazów i DOA,
 - kierownika fermy,
 - organizacji producentów.

W przypadku piskląt jednodniowych

153. Zaparkowanie pojazdu tak blisko drzwi, aby ułatwić proces rozładunku.
154. Wysokość z jakiej skrzynki z jednodniowymi pisklętami są opróżniane, powinna być jak najniższa i w żadnym przypadku **nie powinna przekraczać trzykrotnej wysokości ptaka**.

5.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

Bezpieczeństwo biologiczne jest ważne dla przewożonych zwierząt z uwagi na zapobieganie rozprzestrzenianiu chorób. Dodatkowo stres podczas przewozu może wpłynąć na ich system odpornościowy i uczynić je bardziej podatnymi na choroby. Po rozładunku zwierząt pojazd może wciąż stanowić źródło patogenów i je rozprzestrzeniać, dlatego obowiązkowe jest jego czyszczenie i dezynfekowanie po każdym transporcie. Poniższe praktyki mają zastosowanie zarówno do przewozów krótko- jak i długotrwałych.

Dobre praktyki dotyczące czyszczenia i dezynfekcji

155. W przypadku ptaków na ubój pojazdy i kontenery powinny być **wyczyszczone i zdezynfekowane na terenie zakładu przetwórczego jeszcze przed jego opuszczeniem**.
156. W przypadku kur i/lub piskląt jednodniowych dostarczanych do gospodarstw pojazdy, skrzynie wielokrotnego użytku i **kontenery muszą być umyte** na miejscu lub zwrócone firmie przewozowej lub wylęgarni w celu ich umycia, **zanim będą mogły być ponownie wykorzystane w kolejnych przewozach**.
157. W miejscu czyszczenia i dezynfekcji musi być **dostęp do ciepłej i zimnej wody**, aby wyczyścić tyle pojazdów, ile maksymalnie może zatrzymać się w danym miejscu każdego dnia.
158. Obszar, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, jest wolny od jakichkolwiek przeszkód w odległości 2 metrów wokół pojazdu. W nocy musi być zapewnione oświetlenie.
159. **Wystarczające oświetlenie musi być zapewnione** na poziomie urządzeń przeznaczonych do czyszczenia.

160. Kierowca musi prowadzić **rejestr każdego czyszczenia i dezynfekcji**, z uwzględnieniem nazw handlowych środków do dezynfekcji i zastosowanego ich stężenia.

Lepsze praktyki dotyczące czyszczenia i dezynfekcji

161. Stanowiska do mycia pojazdów powinny mieć 25 m długości, **z nachyleniem od 5 do 7%, aby odprowadzić ścieki do odpowiedniego systemu zbierania.**
162. W pojeździe lub w miejscach rozładunku powinna znajdować się standardowa procedura operacyjna (SOP), która zawiera **najważniejsze kwestie niezbędne do zapewnienia właściwego czyszczenia.** Obejmują one jakość wody, zatwierdzony program czyszczenia i dezynfekcji, metody inspekcji, a także działania naprawcze oraz listę zatwierdzonych i stosowanych detergentów oraz środków do dezynfekcji.

BIBLIOGRAFIA

Do dalszego czytania mogą być zalecane następujące dokumenty.

Anonymous, 2012. Livestock Welfare - decision tree, 2012

www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf

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

Anonymous, 2012. Pratiques exemplaires recommandées en matière de soins aux animaux dans la Chaîne canadienne d'approvisionnement de volaille, du producteur au transformateur (avril 2012)

http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques_exemplaires_recommandees_avr2012_Fr.pdf?v=01-2013

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

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

Burton, C.H., R.T. Whyte, V.M. Allen and D.B. Tinker, 2005. Reducing microbial contamination from poultry transport crates by improved cleaning and disinfection systems based on better water use.

<http://www.food.gov.uk/science/research/foodborneillness/m01prog/m01list/m01023>

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

Hubbard, 2008. Bonnes Pratiques Logistiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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: 10.2875/12244

ISBN: 978-92-79-87145-0