



Przewodnik dobrych praktyk w transporcie koni przeznaczonych do uboju



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 koni przeznaczonych do uboju

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: 978-92-79-87134-4

doi: 10.2875/793358

EW-BI-18-002-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 koni przeznaczonych do uboju”

Niniejszy przewodnik jest tłumaczeniem przewodnika dobrych praktyk w transporcie koni przeznaczonych do uboju opublikowanego w języku angielskim („Guide to good practices for the transport of horses destined for slaughter”) 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. GŁÓWNE RYZYKA PODCZAS TRANSPORTU KONI	12
0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT (ABM)	13
0.5. STRUKTURA PORADNIKA	15
0.6. LISTA DEFINICJI	16
1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE	19
1.1. WPROWADZENIE	19
1.2. DOKUMENTACJA	20
1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIA	21
1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ	22
2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE	24
2.1. WPROWADZENIE	24
2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY	24
2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY	25
2.2.2. PLANY AWARYJNE	27
2.3. ŚRODKI TRANSPORTU	30
2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDÓW	33
2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE	35
2.3.3. PODŁOGA I ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE	36
2.3.4. PRZERWY W POJENIU I KARMIENIU	36
2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT	37
2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU DO PODRÓŻY	38
2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU	38
3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK	40
3.1. WPROWADZENIE	40
3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU	40

3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU.....	42
4. PODRÓŻ	45
4.1. WPROWADZENIE	45
4.2. PROWADZENIE POJAZDU	45
4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE PODCZAS JAZDY.....	46
4.4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WODY I PASZY	49
4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI	50
4.6. SYTUACJE AWARYJNE	51
5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT	54
5.1. WPROWADZENIE	54
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU	54
5.3. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PODCZAS I PO ROZŁADUNKU.....	56
5.4. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA	56
6. POSTÓJ W PUNKTACH ODPOCZYNKU ZWIERZĄT, NA TARGOWISKACH I W PUNKTACH GROMADZENIA ZWIERZĄT.....	58
6.1. WPROWADZENIE	58
6.2. SYSTEMY UTRZYMANIA ZWIERZĄT	59
6.3. KARMIECIE I POJENIE	60
6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA.....	61
6.5. SYTUACJE AWARYJNE	64
BIBLIOGRAFIA	66

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 zdolności 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.

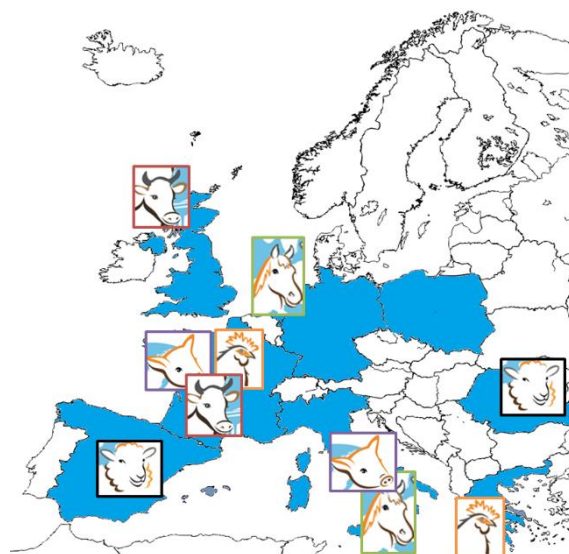
0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA

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 przereklamowano, a w efekcie powstało obecne pięć „Przewodników dobrych praktyk...”. Wymagało to intensywnego procesu konsultacyjnego z interesariuszami.



Pierwsze kroki na drodze od zbioru praktyk do wstępnej wersji „Przewodnika dobrych praktyk...” podjęto na poziomie państw członkowskich. W odniesieniu do każdego gatunku zwierząt utworzono grupy robocze złożone z naukowców z dwóch wybranych państw (**pary państw UE**, tzw. *Duo Countries*), a mianowicie:

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

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

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

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

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

Européenne du Commerce du Bétail et des Métiers de la Viande (UECBV)), Europejskie Forum Hodowców Zwierząt Gospodarskich (European Forum of Farm Animal Breeders (EFFAB)), Niemiecka Organizacja Przewoźników (German Transporters Organisation (BDT)) oraz irlandzkie i greckie ministerstwo rolnictwa. W ramach platformy zorganizowano 5 spotkań w Brukseli w ciągu ponad dwóch lat.

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

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

Częścią procesu tworzenia pięciu przewodników było wybranie przez grupy fokusowe i Platformę Interesariuszy 17 obszarów zagadnień, które wymagały szczególnej uwagi. Praktyki dotyczące tych obszarów zebrano w 17 ulotkach informacyjnych (ang. *Fact Sheets*), których celem było podsumowanie i opisanie w przystępny sposób najbardziej istotnych aspektów transportu lub też sposobu postępowania z najbardziej wrażliwymi grupami użytkowymi zwierząt. W nawiązaniu do przewodnika dla koni powstały trzy ulotki: „**Karmienie i pojenie**”, „**Prawidłowe postępowanie z końmi**” oraz „**Załadunek i wymagania powierzchniowe dla koni**”. Te oraz inne ulotki odnoszące się do pozostałych przewodników zostały opublikowane w ośmiu europejskich językach. Docelowymi odbiorcami ulotek są rolnicy, kierowcy, powiatowi lekarze weterynarii oraz pracownicy rzeźni. Docelowymi odbiorcami przewodników dobrych praktyk są organizatorzy transportu, przedstawiciele właściwych władz i decydenci odpowiedzialni za kreowanie polityki w obszarze dobrostanu zwierząt. Wszystkie przewodniki i ulotki można znaleźć na stronie internetowej: <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 koni przeznaczonych do uboju” ma na celu poprawę dobrostanu koni rzeźnych podczas transportu dzięki praktycznym narzędziom służącym spełnieniu wymagań Rozporządzenia i dostarczeniu propozycji praktyk, które wykraczają poza prawodawstwo.

Praktyki zawarte w tym przewodniku dotyczą tylko transportu koni przeznaczonych na rzeź. Nie dotyczą one koni użytkowanych sportowo, osłów ani innych koniowatych, ale wiele z nich może mieć zastosowanie także do transportu tych zwierząt.

Transport jest stresującym wydarzeniem w życiu zwierząt. Niniejszy przewodnik wymienia praktyki, których celem jest wsparcie przedsiębiorców w podnoszeniu jakości transportu zwierząt zgodnie z Rozporządzeniem, a w efekcie ograniczenie stresu zwierząt i upowszechnianie dobrostanu zwierząt. Praktyki przedstawione w tym przewodniku powstały przy wykorzystaniu wiedzy naukowej, literatury naukowej, doświadczenia i informacji pozyskanych od interesariuszy. Nie oceniano praktyk pod względem źródła pochodzenia, chyba że pozwalało to na lepsze ich zrozumienie lub przedstawienie na szerszym tle. Praktyki te mogą być wykorzystane do rozwoju przedsiębiorstwa, do opracowania Standardowych Procedur Operacyjnych dla przewoźników i innych interesariuszy lub jako źródło wiedzy przydatne podczas zajmowania się kwestiami transportu w sposób praktyczny i wspierający dobrostan zwierząt.

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

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

0.3. GŁÓWNE RYZYKA PODCZAS TRANSPORTU KONI¹

Większość potencjalnych zagrożeń identyfikowanych podczas przewożenia zwierząt jest wspólna dla bydła, świń, drobiu, owiec i koni ([Van Reenen i in., 2008](#)). Według EFSA² identyfikuje się następujące główne zagrożenia dla koni przewożonych do uboju ([EFSA, 2011](#)):

- 1) niedostateczna kontrola koni przed transportem skutkuje tym, że przewożone są zwierzęta, które są chore, ranne lub w inny sposób niezdadne do transportu;
- 2) brak odpowiedniego utrzymania w indywidualnych boksach skutkuje agresją wśród koni, urazami i zmęczeniem zwierząt;
- 3) brak odpowiedniego sposobu utrzymania w indywidualnych boksach pogarsza wentylację, co prowadzi do stresu cieplnego, wyczerpania i choroby;

¹ Szczególnie ryzyka związane z transportem koni do celów rekreacyjnych nie są objęte tym przewodnikiem, ze względu na skoncentrowanie się na transporcie do uboju.

² European Food Safety Authority (EFSA) – Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności.

- 4) brak odpowiedniego sposobu utrzymania w indywidualnych boksach prowadzi do trudności z zachowaniem równowagi lub postawy ciała przez zwierzę i skutkuje urazami, zmęczeniem i chorobą;
- 5) brak odpowiedniego sposobu utrzymania bezpośrednio powoduje obrażenia i wyczerpanie;
- 6) niedostateczne zaopatrzenie w wodę podczas wszystkich etapów transportu zwierząt powoduje odwodnienie, stres cieplny i wyczerpanie;
- 7) długotrwały przewóz powoduje chorobę, urazy i wyczerpanie;
- 8) nieodpowiedni sposób prowadzenia pojazdu i/lub niekorzystne warunki drogowe/morskie powodują konieczność ciągłego dostosowywania pozycji ciała przez zwierzę, co prowadzi do choroby, urazów i wyczerpania.

Praktyczne obserwacje ([World Horse Welfare, 2011](#)) wykazały, że konie przeznaczone do uboju często nie są przyzwyczajone do transportu (podobnie jak inne gatunki zwierząt, ale przeciwnie do koni sportowych), co powoduje, że transport jest dla nich bardziej stresujący. Dlatego ważne jest rozróżnienie między **końmi ujarzmlonymi i nieujarzmlonymi**. Konie rzeźne, które nie mogą być prowadzone na uwięzi, prawdopodobnie doświadczą więcej stresu niż konie ujarzmlone, które mają doświadczenie z transportem. Zaobserwowano również, że konie często nie są w pełni w dobrej formie fizycznej. Im większa przewidywana ekspozycja koni na stres, tym większa konieczność ich krytycznej oceny zdolności do transportu w miejscu wyjazdu.

Konie przeznaczone do uboju często wykazują **objawy złego dobrostanu i stanu zdrowia**, np.: wcześniej istniejące choroby, urazy, wyczerpanie (diagnozowane na podstawie wskaźników behawioralnych, takich jak opieranie głowy o inne przedmioty, duża chęć do odpoczynku w pozycji leżącej), odwodnienie (diagnozowane na podstawie wskaźników behawioralnych takich jak opisane w [World Horse Welfare i in., 2014](#)), konie z oznakami bólu lub dyskomfortu (diagnozowanymi na podstawie wskaźników behawioralnych, takich jak obserwowana mimika, czyli napięcia w okolicy uszu, oczu, ganaszy, nozdrzy i pyska, przyjmowana postawa ciała itd.) i stres (oceniany na podstawie wskaźników behawioralnych).

Podstawowe przyczyny wskazanych problemów i środki zapobiegawcze są ze sobą powiązane. Odwodnieniu można zapobiegać przez odpowiednie pojenie ([World Horse Welfare i in., 2014](#)) oraz przeciwdziałanie stresowi cieplnemu. Konieczność zachowania równowagi w poruszającym się pojeździe wymaga od koni wydatkowania znacznej ilości energii, co może powodować zmęczenie, a nawet wyczerpanie. Istnieje kilka zaleceń, aby temu zapobiec (patrz np. [Rozdział 4.2. Prowadzenie pojazdu](#)). Skaleczeniom można zapobiegać przez zminimalizowanie stresu dzięki odpowiedniej konstrukcji pojazdu ([2.3. Środki transportu](#)) i odpowiedniemu postępowaniu ze zwierzętami ([2.4. Przygotowania związane z transportem zwierząt](#)).

W niniejszym przewodniku przedstawiono kilka innych metod stosowanych w zapobieganiu stresowi lub go redukujących. Większość zagrożeń związanych z transportem powinna zostać złagodzona przez dobre przygotowanie i planowanie. Podczas transportu żywych koni wymagane jest gruntowne przygotowanie podróży, odpowiednie kompetencje personelu i prawidłowe postępowanie ze zwierzętami.

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 oraz istniejące

wytyczne dotyczące predyspozycji do podróży ([Europejska grupa dla zwierząt, 2012](#)) ustanawiają schematy, a także oferują wiele wskazówek odnośnie warunków podróży. Zawierają rady, jak odpowiednio dopasować przestrzeń, określić częstotliwość i czas odpoczynku, oraz informują o wymaganiach dotyczących przygotowania paszy i wody dla zwierząt. Porady te wynikają z wieloletniego doświadczenia oraz są efektem konkretnych badań, związanych z następującymi czynnikami dobrostanu: zbyt ograniczoną przestrzenią, brakiem dostępu do wody, łatwością zranienia się zwierząt i brakiem odpoczynku; jeżeli zwierzęta nie odpoczywają wystarczająco długo, są zmęczone, co negatywnie wpływa na dobrostan i samą jakość mięsa; itd.

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

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

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

Tabela 0.2. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM) stosowane przy transporcie koni

Parametry	Opis
Ból brzucha	Zwierzę kopie się w brzuch, wielokrotnie odwraca głowę w kierunku brzucha lub próbuje kłaść się i tarzać. Ból brzucha może być spowodowany przez np. kolkę.
Kondycja ciała	Kondycja ciała jest oceniana w skali od 0 do 5 (BCS 0 = koń bardzo chudy, BCS 5 = koń bardzo gruby). Zwierzę o wyniku 0 lub 1 jest uważane za zbyt chude, zwierzę z punktacją 5 uważa się za zbyt grube.
Dławienie się	Dławienie jest niedrożnością przełyku: zwierzęta będą mieć odruch wymiotny, będą się napinać, co wygląda bardzo niepokojąco.
Kaszel	Kaszel jest definiowany jako nagłe i hałaśliwe wypychanie powietrza z płuc.
Śmierć na miejscu (po przybyciu)	Zwierzę, które przestało oddychać i nie ma pulsu oraz odruchów. Sprawdzaj co najmniej przez 1 minutę.
Zaburzenia równowagi	Uznaje się, że zwierzę ma zaburzenia równowagi, kiedy potyka się lub stoi oszołomione.
Upadek	Zwierzę traci równowagę podczas załadunku/rozładunku, uderzając o ziemię głową lub kłoda (tułowiem).
Ciężki oddech	Nadmiernie głęboki lub przyspieszony oddech.
Ospałość	Kiedy zwierzę trzyma głowę spuszczoną w dół lub opiera się na korytach lub przegrodach lub nie reaguje.
Pocenie się	Zwierzę z widocznymi objawami pocenia się skóry podczas transportu (wilgotna skóra, wyschnięte plamy potu, ślady soli).
Uraz	Uraz jest definiowany jako fizyczne uszkodzenie ciała. Zwierzę z ranami na skórze, które obejmują uszkodzenie głębszych tkanek (mięśni, ścięgien), z przecięciem skóry tak dużym, że powinno być zszyte, lub z rozległymi i poważnymi obrażeniami, które mogą powodować utratę funkcji przez dłuższy czas (np. poważne uszkodzenie ścięgna lub stawu, pęknięcie kości), są uznawane za <u>ciężko ranne</u> .
Kulawizna	Kulawizna jest nieprawidłowością w sposobie poruszania się zwierzęcia, która ogranicza jego zdolność do używania jednej lub większej liczby kończyn w naturalny sposób. Zwierzę uznaje się za <u>silnie kulejące</u> , jeśli nie wykazuje zdolności do obciążania jednej lub kilku kończyn kiedy nie leży, i <u>średnio kulejące</u> kiedy wykazuje oznaki bólu (np. niechęć do obciążenia kończyny), ale używa wszystkich kończyn podczas chodzenia.
Zwierzęta w ciężkim stanie	Zwierzę uznawane jest za nieambulatoryjne, gdy nie może wstać, lub nie może stać i pozostać w pozycji stojącej bez pomocy, ale nadal żyje.
Inne poważne problemy zdrowotne	Każdy poważny problem zdrowotny, który jest łatwy do zauważenia i mógł zostać zapoczątkowany lub pogłębiony podczas transportu (zarządzanie), ale nie został uwzględniony we wcześniejszych definicjach. Przykład: ochwat.
Potknięcie się (poślizgnięcie)	Zwierzęta wykazujące utratę równowagi podczas rozładunku, ale bez upadku (bez kontaktu głowy i kłody z podłożem).
Silne zaburzenia zachowania	Kiedy zwierzę wierzga, kopie lub wykazuje powtarzające się grzebanie nogą przy jednoczesnym poceniu się.

0.5. STRUKTURA PORADNIKA

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

1. Zagadnienia administracyjne.
2. Planowanie i przygotowanie podróży.
3. Obsługa i załadunek zwierząt.

4. Podróż.
5. Postój w punktach odpoczynku, na targowiskach i w punktach gromadzenia zwierząt.
6. Rozładunek zwierząt.

Etapy 2.-6. powinny być wykonywane w kolejności chronologicznej. Jako pierwszy etap ujęto kwestie administracyjne, ponieważ kompetencje personelu, szkolenia itd. są ważne podczas wykonywania prawie wszystkich działań w trakcie transportu zwierząt. Każdy etap obejmuje kilka aspektów, a dla każdego z nich przewodnik zawiera również „dobre praktyki” zgodnie z prawodawstwem UE i „lepsze praktyki” (obejmujące więcej zaleceń niż w Rozporządzeniu). Poniżej przedstawiono definicje.

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

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

0.6. LISTA DEFINICJI

Dla celów niniejszego przewodnika przyjęto następujące definicje:

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

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

Tabela 0.3. Lista terminów i ich objaśnienie

Pojęcie	Opis
Długotrwały przewóz	Podróż, przekraczająca 8 godzin, rozpoczynająca się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się
Konie nieujarzmione	Konie, które nie mogą zostać uwiązane lub prowadzone na uwięzi bez spowodowania niepotrzebnego pobudzenia, bólu lub cierpienia
Konie przeznaczone do uboju	Konie transportowane bezpośrednio lub po transzycie z targowiska lub innego miejsca handlu do rzeźni w celu uboju
Miejsce przeznaczenia	Miejsce, w którym przeprowadzany jest rozładunek zwierząt ze środka transportu i gdzie zwierzęta są umieszczane w odpowiednich pomieszczeniach przez co najmniej 48 godzin przed wyjazdem bądź poddawane są ubojowi (np. w rzeźni)
Miejsce wyjazdu	Miejsce, w którym zwierzę zostało po raz pierwszy załadowane na środek transportu, pod warunkiem, że przebywało ono w tym miejscu przynajmniej przez 48 godzin przed wyjazdem. Także punkty gromadzenia zwierząt zatwierdzone zgodnie z weterynaryjnym prawem wspólnotowym można uznać za miejsce wyjazdu pod warunkiem spełnienia określonych warunków (zobacz art. 2 Rozporządzenia)
Ogiery	Wszystkie niewykastrowane konie płci męskiej, które osiągnęły dojrzałość płciową
Opiekun	Osoba fizyczna lub prawna, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialna oraz obsługująca zwierzęta czasowo lub stale
Organizator transportu	(i) przewoźnik, który zleca co najmniej jednemu innemu przewoźnikowi część przewozu, lub (ii) osoba fizyczna lub prawna zawierająca umowę przewozu z więcej niż jednym przewoźnikiem, lub (iii) osoba, która podpisała sekcję 1. dziennika podróży (jeśli dotyczy)
Osoba obsługująca (konwojent)	Osoba bezpośrednio odpowiedzialna za dobrostan zwierząt, która towarzyszy im podczas przewozu
Pojazd	Środek transportu wyposażony w koła posiadający napęd lub holowany
Przewoźnik	Osoba fizyczna lub prawna transportująca zwierzęta na własny rachunek lub na rachunek strony trzeciej
Przewóz	Cała operacja transportu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, w tym rozładowanie, umieszczanie w odpowiednich pomieszczeniach i załadowanie mające miejsce na pośrednich etapach przewozu
Punkty gromadzenia zwierząt	Miejsca takie jak gospodarstwa, punkty skupu i targowiska, gdzie zwierzęta domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, kóz, owiec lub świń pochodzące z różnych gospodarstw są łączone razem w celu stworzenia partii
Punkty odpoczynku zwierząt (punkty kontroli)	Miejsca, w których zwierzęta odpoczywają przez co najmniej 12 godzin podczas obowiązkowych przerw w transporcie na długich dystansach, zgodnie z zasadami dotyczącymi czasu podróży i okresów odpoczynku obowiązującymi w ramach Rozporządzenia. Muszą zostać zatwierdzone przez właściwe władze (Inspekcja Weterynaryjna, Urzędowy Lekarz Weterynarii)

cd. tabeli 0.3.

Pojęcie	Opis
System nawigacyjny	Infrastruktura oparta na satelitach, dostarczająca ogólnoswiatowe, ciągłe, dokładne i gwarantowane pod względem czasu i miejsca usługi pozycjonowania lub technologię dostarczającą usługi uznawane za równoważne do celów zawartych w Rozporządzeniu (np. GPS)
Urzędowy lekarz weterynarii	Lekarz uznawany przez właściwą władzę państwa członkowskiego
Właściwe władze (odpowiednie służby)	Centralna instytucja państwa członkowskiego właściwa do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakiegokolwiek organ oddelegowany w tym celu, np. Państwowa Inspekcja Weterynaryjna
Środek transportu	są to pojazdy drogowe lub kolejowe, statki i samoloty stosowane do transportu zwierząt (wg Rozporządzenia są pojazdy i środki transportu)
Zwierzęta odsadzone/żrebak odsadek	Odsadzenie to proces (stopniowego) wprowadzania źrebięciu paszy, którą będzie jadł jako dorosłe zwierzę, i wycofywania dostępu do mleka matki. Po tym procesie żrebak jest zwierzęciem odsadzonym.

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 organy władzy. 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 koniecznie „należy wiedzieć”, powinno być ważniejsze od tego, co „jest mile widziane”. Upowszechnianie i używanie **dokumentacji w formie elektronicznej** ułatwia wypełnianie obowiązków administracyjnych. Co więcej, połączenie danych dotyczących dobrostanu zwierząt z danymi odnośnie zdrowia i bezpieczeństwa żywności może dać efekt synergii.

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

Jak wskazano w Rozporządzeniu, **zawodowi kierowcy** i osoby obsługujące 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 prowadzenia pojazdu na dobrostan przewożonych zwierząt i jakość pozyskiwanego z nich mięsa,
- opieka nad zwierzętami w sytuacjach kryzysowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa personelowi obsługującemu zwierzęta.

Kierowcy i osoby obsługujące muszą umieć odpowiednio zastosować tę wiedzę w praktyce. Niewystarczająca, częściowa wiedza w tym zakresie jest uważana za główne zagrożenie powodujące pogorszenie poziomu dobrostanu zwierząt w transporcie. Właściwe organy władzy muszą zadbać o to, aby wymagania zawarte w załączniku IV do

Rozporządzenia zostały włączone do **teoretycznego egzaminu** obowiązującego wszystkich aplikujących o licencję. Treść oraz czas trwania szkolenia, konieczne kwalifikacje zawodowe, rodzaj egzaminu leżą w gestii każdego państwa członkowskiego.

1.2. DOKUMENTACJA

Dobre praktyki dotyczące dokumentacji

1. Każdy przewoźcy zwierzęta w pojeździe musi posiadać dokumenty określające pochodzenie zwierząt i ich właściciela, miejsce wyjazdu, datę i czas wyjazdu, przewidziane miejsce przeznaczenia i przewidywany czas trwania przewozu.
2. Ponadto następujące dokumenty mogą być potrzebne podczas transportu zwierząt w Unii Europejskiej:
 - **Zezwolenie przewoźnika** na transport zwierząt powyżej 65 km i do 8 godzin (typ I) lub ponad 8 godzin (typ II),
 - **Świadectwo zatwierdzenia środka transportu** do transportu zwierząt przez ponad 8 godzin,
 - **Licencja** dla kierowców i osób obsługujących pojazdy drogowe przewożące domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, owiec, kóz i świń,
 - **Dziennik podróży** długotrwałych przewozów koni lub zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz lub świń (nie dla drobiu),
 - **Świadectwa zdrowia zwierząt** (w stosownych przypadkach, np. handel między państwami członkowskimi lub eksport do krajów nienależących do UE).
 - **Informacja dotycząca łańcucha żywnościowego zwierząt** kierowanych do uboju.
 - **Dokumenty identyfikacyjne zwierząt** (np. paszporty).
3. Przewoźnik przedkłada dziennik podróży właściwym władzom przed planowaną podróżą i jest on w posiadaniu kierowcy, który ma obowiązek go realizować podczas podróży.
4. Świadectwo zdrowia zwierząt i dziennik podróży są generowane drogą elektroniczną przy użyciu aplikacji TRACES³ (przez urzędowego lekarza weterynarii – uzupełnienie tłumacza).
5. Podczas długotrwałych przewozów zwierząt z rodziny koniowatych, bydła, owiec, kóz lub świń przewoźnicy korzystają z **systemu nawigacji** zgodnego z obowiązującym ustawodawstwem.
6. Organizatorzy archiwizują wszystkie rejestry transportu, świadectwa zdrowia zwierząt i dzienniki podróży każdego przewozu przez co najmniej **trzy lata**.

Lepsze praktyki dotyczące dokumentacji

7. Dokumenty muszą dostarczać informacji o **powierzchni użytkowej netto** każdego pokładu ładunkowego.
8. Informacje z dziennika podróży są prezentowane w **formie elektronicznej** i przesyłane właściwym organom.
9. W pojeździe nad boksami ze zwierzętami są umieszczone tabliczki z oznaczonym **gatunkiem i/lub grupą użytkową** przewożonych zwierząt (np. ogiery, źrebaki, klacze).

³ 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.

10. Przewoźnicy/organizatorzy transportu przez co **najmniej 5 lat** muszą archiwizować umowy przewozowe i dzienniki podróży.

1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIA

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

- opanowanie niezbędnej wiedzy na temat **wpływu** jego pracy na stres, strach i związane z tym urazy zwierząt,
- zrozumienie, jak jego praca **przyczynia się do jakości pozyskiwanego mięsa**,
- rozpoznanie głównych objawów fizjologicznych (np. nienaturalna postawa ciała, 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

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

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

1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Dobre praktyki dotyczące odpowiedzialności

19. **Opiekunowie i osoby obsługujące** zwierzęta (w tym właściciele i menedżerowie) są odpowiedzialni za:
 - a) ogólny **stan zdrowia, dobrostan i zdolność 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.
20. **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.
21. Dodatkowo **opiekunowie zwierząt** lub osoby obsługujące są odpowiedzialni za łagodne traktowanie zwierząt podczas załadunku i rozładunku, a także za prowadzenie zapisu zdarzeń i ewentualnych problemów występujących w trakcie podróży, w tym dziennika podróży przy długotrwałych przewozach. Aby prawidłowo wypełniać swoje obowiązki, mają **uprawnienia do podejmowania natychmiastowych działań**. W przypadku braku oddzielnego opiekuna, kierowca sam wypełnia jego obowiązki.
22. **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 **wykształconej kadry** na czas załadunku/rozładunku zwierząt,
 - c) zagwarantowanie, że kierowcy mają odpowiednie kompetencje w sprawach dobrostanu zwierząt, stosownie do transportowanych gatunków,
 - d) rozwijanie i aktualizowanie **planów awaryjnych** dla wszystkich typów podróży (nawet jeśli nie jest to obowiązkowe) pomagających w rozwiązaniu sytuacji kryzysowych (w tym przy niesprzyjających warunkach pogodowych),
 - e) przygotowanie **planu podróży** dla **wszystkich** przewozów (w tym w przypadku, kiedy jest on obowiązkowy), który obejmuje plan załadunku, czas trwania podróży, przebieg trasy i lokalizację punktów odpoczynku zwierząt,

- f) załadunek tylko tych **zwierząt**, które są **zdatne do transportu**, właściwy załadunek 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.
23. **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 obsłudze zwierząt, w sposób jak najbardziej minimalizujący ich stres,
 - c) **zminimalizowanie** ryzyka **przenoszenia chorób** ze szczególnym uwzględnieniem drobiazgowej dbałości o **czystość** pojazdów i urządzeń, **dezynfekcji**, higieny i ochrony środowiska, a także zapewnienie czystej ściółki,
 - d) zapewnienie odpowiedniego wyposażenia do radzenia sobie z **sytuacjami kryzysowymi**,
 - e) zagwarantowanie wyposażenia oraz kompetentnego personelu w razie konieczności **zabicia zwierząt w sposób humanitarny**,
 - f) zapewnienie właściwego czasu odpoczynku i zminimalizowanie opóźnień w trakcie postojów.

Lepsze praktyki dotyczące odpowiedzialności

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

2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE

2.1. WPROWADZENIE

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

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

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

2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY

Podróż powinna być tak **płynna i szybka** jak to tylko możliwe, aby ograniczyć narażenie zwierząt na stres. Ważne jest staranne planowanie, gdyż pozwala ono zapewnić warunki dobrostanu zwierząt podczas całego transportu. Częścią planowania każdego przewozu jest ustalenie, jak postępować w warunkach opóźnień, awarii lub wystąpienia innych sytuacji awaryjnych, aby zminimalizować zagrożenia związane z utratą dobrostanu podczas całego transportu.

Podróż jest **starannie planowana i przygotowywana** po zgłoszeniu przez rolnika lub handlarza daty i miejsca wyjazdu oraz miejsca przeznaczenia u finalnego odbiorcy. Plany przewozu zawierają pisemne ustalenia odnośnie miejsc wyjazdu i rozładunku, planów awaryjnych oraz szczegółów dotyczących listów przewozowych lub uzgodnień, w zakresie odpoczynku zwłaszcza podczas długotrwałych przewozów. W szczególności obejmują one:

- **opis trasy podróży** i oszacowanie czasu jej trwania,
- analizę prognozy pogody,
- wybór **przedsiębiorstwa transportowego** i typu pojazdu (np. typu I lub II) i / lub statku w zależności od czasu trwania przewozu i warunków pogodowych oraz liczby i grup użytkowych koni,
- rezerwację pobytu w **punkcie odpoczynku zwierząt**, jeśli dotyczy,

- **plan awaryjny,**
- planowaną **liczbę kierowców,**
- zaopatrzenie w materiały ściółkowe,
- zaopatrzenie w **wodę i paszę** podawane w punkcie odpoczynku zwierząt, w zależności od czasu trwania podróży,
- zapewnienie, że **pojazd będzie gotowy** w wyznaczonym miejscu i czasie wyjazdu.

Trasy przewozu i harmonogram postojów (łącznie z tymi w punktach odpoczynku w transporcie trwającym powyżej 8 godzin) są optymalizowane przy użyciu odpowiednich **komercyjnych systemów i oprogramowania**. Oprócz Rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, kierowcy muszą również przestrzegać ustawodawstwa dotyczącego godzin pracy kierowców (**Rozporządzenie 561/2006**). Więcej informacji zobacz w [Rabitsch i Wessely \(2012\)](#). Te dwa wymogi transportu muszą być uwzględnione podczas fazy planowania. Oprócz harmonogramu czasu odpoczynku, w fazie planowania należy uwzględnić miejsce, w którym pojazd się zatrzyma, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa biologicznego. Zestawienie maksymalnego dozwolonego czasu trwania przewozu według Rozporządzenia znajduje się w tabeli 2.1.

Tabela 2.1. Maksymalny (dozwolony) czas podróży zgodny z Rozporządzeniem

Grupa użytkowa	Pojazd o podstawowym standardzie	Pojazd o podwyższonym standardzie		
		Jazda	Odpoczynek	Jazda
Konie i kucyki	8	24 Jeśli co 8 godzin otrzymują płyny i w razie potrzeby paszę		
Żrebięta nieodsadzone	8	9	1	9

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

W praktyce liczba godzin przewozu koni może być limitowana liczbą kierowców towarzyszących zwierzętom. Efektywny czas jazdy można wydłużyć przez zatrudnienie dwóch kierowców, jeśli precyzyjny system pojenia zwierząt pozwala je napoić w czasie krótszym niż jedna godzina. Ograniczenia te powinny zostać wzięte pod uwagę do realnego zaplanowania trasy.

2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY

Dobre praktyki dotyczące charakteru i czasu trwania podróży

26. Przy **załadunku** zwierząt należy uwzględnić wystarczająco dużo czasu, aby załadunek był przeprowadzany w sposób spokojny.
27. Przewoźnik jest wybierany zgodnie z jego autoryzacją, potencjałem i doświadczeniem, przez stronę zamawiającą transport koni (przez klienta).

28. **Czas trwania podróży** i inne ważne jej aspekty są dokładnie ustalane przez organizatora transportu w porozumieniu z klientem (np. przebieg trasy, czas odpoczynku kierowcy, postoje w punktach odpoczynku zwierząt, wymogi eksportu i importu w przypadku podróży do i z krajów trzecich, wymogi wizowe dla kierowców). Czas spędzony w pojeździe załadowanym na statek liczony jest jako czas podróży, a nie jako okres odpoczynku.
29. Organizator transportu upewnia się, że plan podróży przed rozpoczęciem przewozu został **jasno przekazany** w zakresie miejsc załadunku i rozładunku oraz że **niezbędne ustalenia** (np. dotyczące miejsca postoju w punktach odpoczynku zwierząt lub przewóz promem) **zostały potwierdzone**.
30. Najważniejsza jest **skuteczna komunikacja** między kierowcą i osobami odpowiedzialnymi za załadunek i rozładunek w miejscach wyjazdu i przeznaczenia; Dlatego szczegółowe informacje muszą być przekazane z wyprzedzeniem, aby niezwłocznie dokonać wszelkich koniecznych modyfikacji zaplanowanego programu transportowego przed lub w trakcie podróży.
31. W przypadku podróży, w których zwierzęta powinny być rozładowywane w punktach odpoczynku zwierząt, właściwe władze wymagają **potwierdzenia rezerwacji** i dowodu przyjęcia zwierząt w punkcie odpoczynku znajdującym się na trasie przejazdu (fr. *en route*), o którym mowa w sekcji 1. dziennika podróży. Procedura ta jest częścią kontroli przeprowadzanej przez właściwe władze przed długotrwałym przewozem zwierząt.
32. Przerwy w trakcie podróży powinny być wystarczająco długie, aby móc **skontrolować zwierzęta** pod kątem ewentualnych oznak pogorszenia stanu zdrowia lub naruszenia dobrostanu oraz sprawdzić systemy pojenia i karmienia, aby upewnić się, że dostarczają odpowiednią ilość wody i paszy.
33. Czas postoju powinien pozwolić na **indywidualne postępowanie z wymagającymi leczenia zwierzętami**, jeżeli jest to konieczne.
34. Czas jazdy i postojów, a także procedury załadunku i wysyłki są planowane w zależności od konkretnego ładunku (np. wymagania powierzchniowe, maksymalny czas jazdy, czas karmienia i pojenia itp.).
35. Przewoźnik wybiera pojazd w zależności od typu użytkowego i liczby koni, które mają zostać przewiezione oraz czasu trwania podróży (z wyposażeniem pojazdów mających autoryzację typu I lub II).
36. Wszystkie niezbędne **dokumenty** i rejestry dotyczące "ładunku" są przygotowywane i gromadzone oraz stosownie przekazywane do kierowcy i osób obsługujących transport.
37. W przypadku długotrwałego przewozu dziennik podróży jest przedstawiany właściwej służbie weterynaryjnej na co najmniej 48 godzin przed zaplanowanym wyjazdem.
38. Transport jest realizowany przez wystarczającą liczbę kierowców, żeby uniknąć opóźnień wynikających z czasu odpoczynku kierowców zgodnego z regulacjami prawnymi dotyczącymi czasu ich pracy, które nie współgrają z wymogami w zakresie odpoczynku zwierząt.
39. Załadunek i transport powinny być tak zaplanowane, aby konie mogły być rozładowane natychmiast po przybyciu na miejsce.



40. Wszystkie **wymagane dokumenty** (np. paszporty zwierząt, świadectwa zdrowia lub poświadczenia zdrowotności, decyzja Powiatowego Lekarza Weterynarii dopuszczająca środek transportu, zaświadczenie o kwalifikacjach kierowcy/opiekuna, plan trasy – w przypadku transportu trwającego powyżej 8 godzin, dokumentacja środka transportu, poświadczenie mycia i dezynfekcji, dane kontaktowe w sytuacjach awaryjnych – uzupełnienie tłumacza) są wypełniane i dostarczane kierowcy przez organizatora transportu tak, aby pojazd mógł wyruszyć natychmiast po załadunku.

Lepsze praktyki dotyczące charakteru i czasu trwania podróży

41. Przedstawiciele rzeźni i przewoźnicy dokonują precyzyjnych ustaleń dotyczących **podziału obowiązków** i informują o tym kierowców i pracowników rzeźni.
42. **„Indeks bezpieczeństwa warunków pogodowych w transporcie zwierząt gospodarskich”** (zob. rozdział [4.3. Kontrola mikroklimatu w pojeździe podczas jazdy](#)) jest wykorzystywany przy tworzeniu harmonogramu przebiegu podróży. Jeśli prawdopodobne jest wystąpienie stresu cieplnego w ciągu dnia, podróże są planowane tak, aby korzystać z chłodniejszych warunków w nocy i unikać jazdy podczas upału. W razie konieczności powinno się opóźnić wyjazd.
43. Czas jazdy może wynosić maksymalnie 12 godzin dla wszystkich koni.
44. W przypadku planowania trasy unika się krętych dróg, jeśli istnieją alternatywne trasy, aby zwiększyć komfort zwierząt w czasie jazdy.
45. **Unika się znanych lub przewidywalnych opóźnień**, takich jak roboty drogowe i objazdy, szczególnie w godzinach szczytu, jeśli są racjonalne rozwiązania alternatywne.

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. Przykład takiego planu zaprezentowano na rysunku 2.1.

Dobre praktyki dotyczące planów awaryjnych

46. **Gdy wystąpi opóźnienie**, dobrostan i bezpieczeństwo zwierząt należy zawsze uważać za nadrzędne. Kierowca jest odpowiedzialny za wygodę i bezpieczeństwo zwierząt oraz za zapewnienie najkrótszego możliwego czasu podróży.
47. Kierowca powinien podjąć wszelkie starania, aby zminimalizować opóźnienie i zapewnić zwierzętom dostęp do **wody, schronienia przed słońcem oraz wentylację w upalne dni**.

Sekcja 1 – Dane teleadresowe

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

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

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

Sekcja 3 – Podpis

Podpis przewoźnika			Data	
Nazwa (WYDRUKOWANA)				

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

48. W razie konieczności kierowca powinien zwrócić się o pomoc do policji, aby umożliwiła mu jak najszybszy przejazd w sytuacji dużych utrudnień spowodowanych wypadkiem drogowym (tj. jeśli droga jest zamknięta w wyniku wypadku).
49. **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**.

50. Plan awaryjny powinien znajdować się w pojeździe. Plan powinien być znany i przyswojony przez każdą osobę zaangażowaną w transport podczas każdej podróży. Należy tam opisać, jak radzić sobie z nieprzewidywanymi zdarzeniami i opóźnieniami, tak by zwierzęta nie odniosły większej szkody. Opóźnienia mogą być skutkiem pogody, korków na drodze, robót drogowych, awarii mechanicznych lub zamknięcia zakładu (np. ubojni). Plan awaryjny, oprócz powyższych kwestii, musi zawierać informację, gdzie ulokować zwierzęta w sytuacjach awaryjnych.
51. W sytuacji awaryjnej plan awaryjny wdraża kierowca i/lub przewoźnik, zależnie kto pierwszy ją zidentyfikuje.
52. Plan awaryjny powinien zawierać:
- w jaki sposób można utrzymać **stały kontakt** między przewoźnikiem a kierowcami;
 - jak można **skontaktować się** z odpowiednimi służbami (policja/lekarz weterynarii);
 - listę **numerów kontaktowych** wszystkich zaangażowanych stron, w tym numer telefonu towarzystwa ubezpieczającego przewożony inwentarz;
 - w jaki sposób można wezwać **lokalne służby ratownicze** oraz jak zorganizować transport zastępczy;
 - jak i gdzie **naprawić pojazd** w przypadku uszkodzenia;
 - jak **rozładować zwierzęta** w sytuacji awaryjnej lub w przypadku opóźnienia: należy zawnocześnie zorientować się, gdzie na zaplanowanej trasie są **miejsca nadające się do rozładunku zwierząt**, informacja ta powinna być łatwo dostępna dla kierowcy;
 - informacje, jak i gdzie zorganizować **wodę, paszę i ściólkę** dla zwierząt w sytuacjach nieprzewidywanych znacznych opóźnień (np. na przejściach granicznych);
 - informacje odnośnie **pozostałych kwestii** niezbędnych do uniknięcia cierpienia zwierząt wynikających z opóźnień w transporcie.
53. Zwierzęta mogą zostać ranne podczas transportu i konieczne może okazać się ich zabicie (w humanitarny sposób) przed zakończeniem podróży, aby uniknąć ich dalszego cierpienia, bólu lub stresu. Dlatego przewoźnik powinien mieć dane kontaktowe **lekarza weterynarii** lub licencjonowanego rzeźnika z umiejętnościami do humanitarnego uboju zwierzęcia, którzy są dostępni w lokalizacjach blisko trasy przejazdu lub w miejscu przeznaczenia.
54. Tylko kierowcy i osoby obsługujące, którzy mają licencję oraz odbyli specjalistyczne szkolenie w zakresie opieki medycznej w nagłych wypadkach, **mogą zajmować się rannymi zwierzętami** podczas transportu.

Lepsze praktyki dotyczące procedur awaryjnych

55. Plan awaryjny powinien być przygotowany i stosowany **również podczas transportów krótszych niż 8 godzin**.
56. W celu właściwego przygotowania się do potencjalnego wypadku w każdym pojeździe powinny znajdować się:
- awaryjny arkusz kontaktowy** z podanymi czynnymi 24 godziny na dobę numerami telefonów do dyspozytora, miejsca przeznaczenia, lokalnych właściwych władz, chirurgów weterynary, służb ratowniczych, instalacji awaryjnych (np. do uboju) i towarzystw ubezpieczeniowych,

- b) zgodne z europejskimi wymaganiami **wyposażenie ostrzegawcze** o sytuacjach awaryjnych (np. flary, trójkąty ostrzegawcze),
 - c) **aparat fotograficzny**/aparat w telefonie komórkowym,
 - d) powypadkowy **arkusz informacyjny**,
 - e) firmowy regulamin **dotyczący wypadków**/standardowe procedury operacyjne (SOP),
 - f) **gaśnica**,
 - g) pojemnik do zbierania wycieków (np. wanna wychwytna) lub zestaw **czyszczący**.
57. Przewoźnik musi ciągle **monitorować komfort i kondycję** zwierząt podczas jakiegokolwiek opóźnienia.
58. Przewoźnik w przypadku opóźnienia musi **skontaktować się z organizacją oraz/lub osobą do kontaktu w miejscu docelowym** w celu poinformowania o przyczynie opóźnienia i określenia najlepszego planu działania dla dobra własnego i dobrostanu zwierząt.
59. W pojeździe musi być **swobodny i prosty awaryjny dostęp** do zwierząt, umożliwiający łatwą kontrolę koni i udzielenie pomocy potrzebującym jej osobnikom.
60. Procedury awaryjne **są okresowo sprawdzane** i omawiane z personelem podczas wewnętrznych audytów, a także zmieniane w razie potrzeby.
61. Sprzęt przeznaczony do **uśmiercania z konieczności** musi być prawidłowo konserwowany, aby sprawnie działał; dokumenty potwierdzające przeszkolenie pracowników w zakresie jego obsługi i dokument potwierdzający przeprowadzenie konserwacji muszą znajdować się w pojeździe.
62. Przewoźnicy **powinni wymieniać się** informacjami odnośnie transportu zwierząt (w tym dotyczącymi sytuacji awaryjnych) i regularnie oceniać, co się w praktyce sprawdza, a co się nie sprawdza.

2.3. ŚRODKI TRANSPORTU

Warunki, w jakich zwierzęta są transportowane w dużej mierze zależą od środka transportu (zazwyczaj pojazdu), w którym są przewożone. Możliwości kierowcy do regulowania **warunków w przestrzeni załadunkowej pojazdu** zależą od udogodnień, w które jest on wyposażony. Konstrukcja pojazdu jest bardzo ważna zarówno przy krótko- jak i długotrwałych przewozach, jednakże wyższe standardy obowiązują dla pojazdów wykorzystywanych do długotrwałych przewozów. Ryzyko usterek technicznych jest zmniejszane przez odpowiednią **konserwację**, która stanowi zasadniczą część przygotowania pojazdu.

Istnieje kilka aspektów konstrukcji i konserwacji pojazdów, które mogą wpływać na dobrostan zwierząt w transporcie i stanowić potencjalne zagrożenia. Ze względu na to, że zwierzęta są utrzymywane na stosunkowo małej przestrzeni, potrzebny jest ciągły dopływ świeżego powietrza, zarówno w celu ograniczenia gromadzenia się amoniaku i dwutlenku węgla, jak i zapobiegania kumulowaniu się ciepła. Jednak podczas podróży możliwe jest wystąpienie różnego rodzaju warunków pogodowych i temperatury otoczenia, a prędkość pojazdu jest zmienna. Przedłużające się postoje z powodu ruchu drogowego lub kontroli granicznych w gorącym klimacie mogą prowadzić do nagrzewania się wnętrza pojazdu, co powoduje zagrożenie dla zwierząt. Niezbędne są zatem adekwatne i właściwe **systemy wentylacji** będące w stanie utrzymywać zarówno dobrą

jakość powietrza, jak również temperaturę wewnątrz przestrzeni ładunkowej pojazdu w zakresie termoneutralnym dla zwierząt.

Strefy termoneutralne charakteryzują się niższą i wyższą temperaturą krytyczną powietrza. Zobacz rozdział [4.3. Kontrola mikroklimatu w pojeździe podczas jazdy](#). Chociaż dla koni nie istnieją powszechnie przyjęte kryteria bezwzględne wymagań termicznych ze względu na ich zdolność do dostosowywania się, to jednak nagłe przeniesienie do innego środowiska może powodować ostry **stres cieplny**. Dodatkowe czynniki, takie jak wilgotność powietrza i wilgotność sierści mogą mieć wpływ na dopuszczalny zakres temperatur. Systemy wentylacji są swobodne (funkcjonują w zależności od ruchu pojazdu) lub **wymuszone** (mogą działać, gdy pojazd jest nieruchomy). Swobodne systemy wentylacji są powszechne w pojazdach używanych podczas krótkotrwałych (poniżej 8 godzin) przewozów, podczas gdy w pojazdach używanych do długotrwałych przewozów wymagane są systemy wymuszone.

Zgodnie z Rozporządzeniem minimalna nominalna wydajność przepływu powietrza w wentylatorach wynosi 60m³/h na 100 kg żywej wagi. Ponadto system wentylacji powinien być zdolny do pracy przez co najmniej 4 godziny, gdy silnik pojazdu jest wyłączony. Skuteczność systemów wentylacji wymuszonej ma większe znaczenie w przypadku przewozu w okresie letnim z Europy Północnej do regionu Morza Śródziemnego.

Wadliwy układ zawieszenia również może pogorszyć dobrostan zwierząt. Nadmierne wibracje mogą powodować objawy od nudności do zmęczenia mięśni. Antypoślizgowe **powierzchnie podłóg** są niezbędne do zapobiegania przewracaniu się zwierząt i są wymagane przez Rozporządzenie. Warstwa ściółki nie rozwiąże problemów z oparciem dla nóg na śliskiej podłodze. Głównym celem stosowania **ściółki** (wymaganej tylko podczas długotrwałych przewozów) jest wchłanianie rozlanej wody, odchodów i moczu wydalanych przez zwierzęta podczas podróży. Dlatego też właściwy materiał ściółkowy powinien być suchy i mieć wysoką zdolność wchłaniania cieczy. Wystarczająca ilość ściółki daje większy komfort i może ułatwić odpoczynek zwierzętom, chociaż konie zazwyczaj stoją w trakcie transportu. Mimo, że ściółka może być jadalna, nadmierna konsumpcja zdarza się rzadko. Ściółka nie może być spleśniała i zanieczyszczona.

Rozporządzenie wymaga, aby pojazdy o wyższych standardach (dodatkowe wyposażenie do długotrwałych przewozów) miały urządzenia do monitorowania i rejestrowania temperatury. Przykład prezentuje rysunek 2.2.

Ryzyka stresu cieplnego w transporcie są istotne i dlatego konieczne jest zapewnienie **wczesnego wykrycia** warunków termicznych, mogących stwarzać ryzyka dla dobrostanu zwierząt. Jednak w przypadku większości systemów monitorowania i tak wymagana jest interwencja kierowcy lub osoby obsługującej. Automatyczna kontrola i regulacja wentylacji mechanicznej jest technicznie możliwa, a nowe dowody wskazują, że byłoby korzystne jej zastosowanie w transporcie zwierząt.

EFSA zaleca, aby w celu oceny dobrostanu podczas transportu, oprócz temperatury, monitorować także względną wilgotność, poziom wibracji i całkowitą wagę ładunku. Jednak wiele urządzeń (np. przeznaczonych do pomiaru względnej wilgotności) nie jest wystarczająco odpornych lub dokładnych do rutynowego stosowania w transporcie komercyjnym. Ponadto takie parametry prawdopodobnie są szczególnie użyteczne do **późniejszej oceny**, a mniej do stosowania podczas przewozu. Prawdopodobnie drgania są silnie powiązane ze stylem prowadzenia pojazdu, czemu poświęcono rozdział [4.2 Prowadzenie pojazdu](#).

Konie nie powinny być przewożone w pojazdach wielopokładowych, chyba że zwierzęta są załadowane na najniższym pokładzie bez zwierząt na górnym pokładzie. Ponadto,

wewnętrzna wysokość pokładu musi być przynajmniej 75 cm wyższa niż wysokość konia w kłębie.



Rysunek 2.2. Urządzenie do monitorowania temperatury

Niewłaściwe utrzymanie koni jest uważane za poważne zagrożenie dla dobrostanu koni podczas transportu. Dlatego pojazdy zaprojektowane do przewozu koni powinny być wyposażone w wystarczająco solidne i bezpieczne **przegrody**. To powinno w razie potrzeby pomóc w utrzymaniu równowagi, zapobiec zranieniu konia i pomóc w uniknięciu negatywnych reakcji między sąsiadującymi zwierzętami. Rozporządzenie nie określa wymiarów przegród, ale muszą one:

- być wystarczająco solidne, aby wytrzymać ciężar zwierząt,
- mieć zaprojektowane mocowania do szybkiego i łatwego operowania nimi.

W pojazdach używanych w przewozach przekraczających 8 godzin przegrody muszą być:

- dopasowane tak, aby można było utworzyć oddzielne boksy,
- dające się regulować tak, żeby odpowiadały specyficznym potrzebom przewożonych zwierząt.

Podczas transportowania kłaczy wraz ze źrebiętami przegrody (ścianki) powinny być na całej wysokości i szerokości, aby zagwarantować, że źrebaki nie zostaną uwieszone w żadnych otworach. Niewystarczająca przestrzeń na odpoczynek jest uważana za główne zagrożenie dla dobrostanu zwierząt, ale ponieważ konie mogą mieć trudności z utrzymaniem równowagi, zbyt dużo miejsca także może stanowić problem. Kiedy konie są transportowane w indywidualnych boksach, przestrzeń jest określana przede wszystkim przez prawidłowe umieszczenie przegród. Wymagania prawne dotyczące ilości miejsca są raczej ogólnikowe i ignorują różnice w wielkości ciała zwierząt. Ze względu na to, że konie są umieszczane indywidualnie, to zapewnienie **większej ilości miejsca** może poprawić zwierzętom warunki w transporcie.

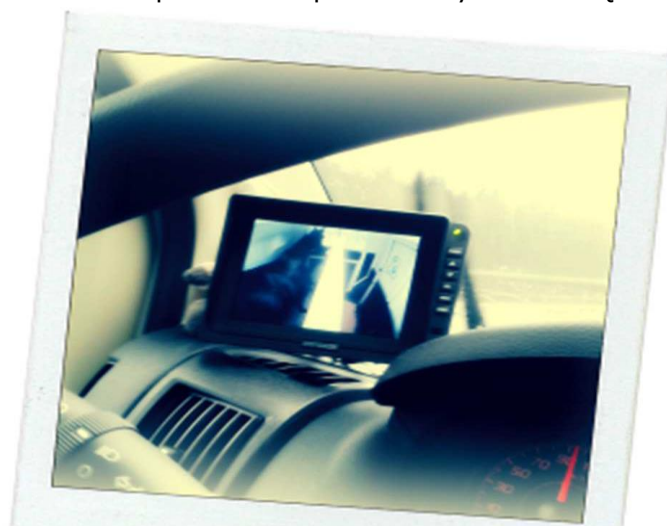
Ponadto powinno się uwzględniać temperaturę otoczenia, aby zapewnić zwierzętom więcej miejsca podczas transportu w czasie upałów. System wentylacji powinien być tak zaprojektowany, aby było możliwe dobre wietrzenie wszystkich boksów.

Podczas długotrwałych przewozów zwierzęta powinny mieć dostęp do **wody** pitnej i możliwość **jedzenia i odpoczynku** w trakcie jazdy. Praktycznie można to zrobić tylko podczas postoju i tylko w przypadku, gdy dostępne jest wymagane wyposażenie. Rozporządzenie wymaga, aby konie były pojone co 8 godzin, chociaż sugeruje się (ze względów fizjologicznych) odstęp nie dłuższy niż 4,5 godziny. Ważna jest jakość wody i używanego do pojenia sprzętu. Podobnie, jeśli konie mają być karmione, to powinien być używany sprzęt adekwatny do typu zadawanej paszy.

2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDÓW

Dobre praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdów

63. Spaliny z silnika nie mogą dostawać się do strefy zajmowanej przez zwierzęta.
64. Czujniki temperatury są umieszczane z przodu i z tyłu wewnątrz każdej części środka transportu w celu zobrazowania średniej temperatury. Czujniki temperatury są umieszczane powyżej końskich głów, ale nie na suficie. Muszą być one umieszczone tak, aby uniknąć wpływu wentylacji na prawidłowość pomiaru. Czujniki muszą mieć wytrzymałą konstrukcję, mogącą znieść niekorzystne warunki środowiska i jednocześnie zapewnić dokładność odczytów temperatury odzwierciedlającą prawdziwą temperaturę powietrza, tam gdzie zostały one umieszczone.
65. Pojazd jest tak skonstruowany, aby powyżej koni mogła być zapewniona właściwa wentylacja, a gorąco mogło być usuwane z indywidualnych boksów.
66. Kierowca z kabiny pojazdu ma możliwość monitorowania temperatury w przestrzeni ładunkowej (rys. 2.3.). **System monitorowania** jest zrozumiały i łatwy w obsłudze oraz interpretacji i ostrzega w przypadku spodziewanych odstępstw poza dopuszczalny zakres temperatur dla przewożonych zwierząt.



Rysunek 2.3. Monitorowanie przestrzeni ładunkowej dla zwierząt przy użyciu kamery

67. **Plan załadunku** jest opracowywany i pojazd przygotowywany w taki sposób, aby następujące kategorie zwierząt mogły być obsługiwane i transportowane oddzielnie (jeśli to konieczne):
 - a) zwierzęta różnych gatunków,
 - b) zwierzęta znacząco różniące się rozmiarami lub wiekiem,
 - c) dorosłe ogiery,
 - d) dojrzałe płciowo samce i samice,
 - e) zwierzęta wrogo do siebie nastawione,
 - f) zwierzęta uwiązane i nieuwiązane (z wyjątkiem klaczy ze źrebięciem).
68. Nieujarzmione konie są ładowane w grupach liczących maksymalnie cztery osobniki. Nieujarzmione konie są transportowane tylko na krótkich trasach.
69. Pojazd jest kontrolowany przez kierowcę przed załadunkiem zwierząt.
70. Przed wyjazdem są sprawdzane ważność świadectwa zatwierdzenia środka transportu i dokumentacja dotycząca serwisowania pojazdu i jego dezynfekcji. Stan

pokładu ładunkowego, rampa i wyposażenie techniczne są również kontrolowane praktycznie.

71. Na kabinach pojazdów instaluje się aerodynamiczne spoilery dachowe w celu zwiększenia efektywności zużycia paliwa, ale jednocześnie nie mogą one ograniczać przepływu powietrza wewnątrz przyczepy, jeśli konieczna jest jej wentylacja lub schłodzenie.

Lepsze praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdów

72. **Ciśnienie w oponach** jest sprawdzane przed rozpoczęciem transportu zwierząt: w celu zmniejszenia wibracji unika się zbyt wysokiego ciśnienia (jeśli jest stosowane, aby wydłużyć czas "użyteczności" napompowania opony).
73. **Układ zawieszenia** w pojeździe musi być sprawny, aby zmniejszyć wibracje, co obniża stres u zwierząt.
74. Słupki na bokach pojazdów i jednopokładowych naczep mają wysokość przynajmniej 2 m i są wyściełane miękkim materiałem o grubości 2 cm na całej ich długości.
75. Ściany, podłogi i sufity są wyściełane lub wykonane z użyciem odpowiedniego materiału, aby uniknąć otarć lub zranień.
76. Jeśli metalowa podłoga jest z wytłoczonym bieżnikiem, to bieżnik musi mieć przynajmniej 3 mm.
77. Połączenie pomiędzy przestrzenią ładunkową a podwoziem jest tak zaprojektowane, aby zminimalizować wibracje.
78. **Przegrody** stosowane pomiędzy stanowiskami są zaprojektowane tak, aby chroniły i izolowały każde zwierzę (fizycznie, ale bez izolacji socjalnej, czyli od innych zwierząt). Przegrody muszą być pełne, zaczynające się od podłogi, pokrywające całą szerokość pojazdu i tak wysokie, jak to możliwe, bez pogarszania wentylacji (rys. 2.4.).



Rysunek 2.4. Przykłady dobrze zaprojektowanych przegród w pojeździe

79. Aby ułatwić przemieszczanie się zwierzętom, zarówno ściany, jak i podłoga są w jasnym kolorze, a podłoga rampy załadunkowej pasuje kolorystycznie do podłogi pojazdu. Należy unikać silnego kontrastu pomiędzy kolorami.
80. Bez względu na czas przewozu, konie są trzymane na indywidualnych stanowiskach (ale nie są wzajemnie izolowane), chyba że może to powodować silny stres, np. dla niedoświadczonych zwierząt.
81. Wszystkie pojazdy (także te używane tylko w przypadku krótkotrwałych przewozów) są wyposażone w wentylację wymuszoną, są w jasnym kolorze i mają zaizolowany dach.
82. **Stan techniczny** pojazdów i przyczep do przewozu koni jest corocznie kontrolowany i zatwierdzany przez upoważnionych specjalistów.

83. Wydajność systemu wentylacji wynosi przynajmniej 60 m³/h/kN⁴ żywej wagi w przypadku krótkotrwałych i długotrwałych przewozów. Dla przewozów powyżej 8 godzin jest to wymóg prawny (załącznik I rozdział VI artykuł 3), a zatem jest to dobra praktyka.
84. Urządzenia do wentylacji wymuszonej są wykorzystywane, gdy temperatura otoczenia podczas podróży prawdopodobnie będzie niższa niż -5°C lub będzie wyższa niż 25°C przez ponad 0,5 godziny.
85. Funkcjonowanie systemu wentylacji jest sprawdzane codziennie.
86. Do przewozu koni są używane wyłącznie pojazdy jednopokładowe.
87. Zwierzęta mogą być obserwowane przez cały czas z zewnątrz pojazdu, a w innym przypadku za pomocą systemu kamer.
88. Ogiery i kłaczki nie są przewożone w tym samym pojeździe, chyba że można je umieścić w odizolowanych przestrzeniach ładunkowych o oddzielnej przestrzeni powietrznej.

2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE

Dobre praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

89. Minimalne wymagania powierzchniowe określone w Rozporządzeniu (rozdział VII) zostały wzięte pod uwagę.

Tabela 2.2. Wymagania powierzchniowe dla koni

Grupa użytkowa zwierząt	Minimum powierzchni (m ²)	Minimalna szerokość i długość (m)
Konie dorosłe	1,75	(0,7 × 2,5)
Konie młode (6-24 miesiące) (przewóz do 48 godzin)	1,2	(0,6 × 2,0)
Konie młode (6-24 miesiące) (przewóz powyżej 48 godzin)	2,4	(1,2 × 2,0)
Kucyki (poniżej 144 cm)	1,0	(0,6 × 1,8)
Żrebaki (0-6 miesięcy)	1,4	(1,0 × 1,4)

Uwaga: Podczas długotrwałych przewozów żrebaki i młode konie muszą mieć możliwość położenia się.

Lepsze praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

90. Konie muszą mieć zagwarantowaną odpowiednią przestrzeń, aby zapobiec problemom z zachowaniem równowagi, zranieniom koni lub uszkodzeniom pojazdu. Niektóre konie potrzebują więcej miejsca niż inne ze względu na ich rozmiary, rasę lub przyjmowaną pozycję: `stoją szeroko`. Należy wtedy zapewnić 10 i 20 cm przestrzeni między zwierzęciem a przegrodami.
91. Utrzymaniu równowagi sprzyja transport koni ustawionych zadem w kierunku jazdy z ukośnie ustawionymi przegrodami (30-40 cm).
92. W przypadku ustawienia ukośnego przegród zwierzęta umieszcza się w tylnej części tyłem do kierunku jazdy.
93. Wymagania powierzchniowe są większe powyżej wartości ustalonych w Rozporządzeniu w czasie upałów, a jazda powinna się odbywać głównie wieczorem.

⁴ równoważne z 1000 kg – przypis tłumacza.

Zimą, w sezonie niskich temperatur jazda powinna odbywać się głównie od rana (późne rano) do wczesnego wieczora.

2.3.3. PODŁOGA I ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE

Lepsze praktyki dotyczące podłogi i ściółki

94. Przed załadunkiem podłogę pojazdu sprawdza się, czy nie jest śliska.
95. Miękkie podłoże z elastyczną wierzchnią warstwą (porównywalną do mat w zagrodach dla krów) przyczynia się do polepszenia przyczepności.
96. Na podłodze musi być rozłożona **sucha i czysta ściółka**, która zaabsorbuje całą powstającą wilgoć, aż do rozładunku. Jej ilość będzie zależęć od długości podróży: im dłużej trwa podróż, tym jest wymagana większa ilość ściółki.
97. Odpowiednimi materiałami ściólkowymi mogą być trociny (wolne od kawałków i kurzu, nie pochodzące z twardego drewna) oraz różne rodzaje grubo pociętej słomy (wolnej od kurzu i innych zanieczyszczeń oraz niepowodującej problemów trawiennych podczas jej spożywania). Proponowana grubość warstwy dla trocin wynosi 1 cm na każde 100 km.
98. Ściółka jest wymieniana lub odświeżana przynajmniej co każde 24 godziny.
99. **Ściółka bez pyłów** musi być stosowana w pojazdach przewożących konie z oznakami przewlekłej obturacyjnej choroby płucnej (które zostały uznane za zdatne do transportu).

2.3.4. PRZERWY W POJENIU I KARMIENIU

Dobre praktyki dotyczące przerw na odpoczynek, pojenie i karmienie

100. Przed odjazdem środek transportu powinien być wyposażony w czysty i napełniony wodą zbiornik.
101. Jeśli pojazd jest wyposażony w zbiornik na wodę (obowiązkowy dla długotrwałego przewozu), poziom wody jest sprawdzany przed rozpoczęciem podróży i w każdym miejscu postoju oraz w razie potrzeby napełniany.
102. Aby zapewnić świeżą wodę, muszą być dostępne czyste pojemniki bez elementów wystających i ostrych krawędzi, które mogłyby zranić konie podczas picia.
103. Pojazdy wykorzystywane do długotrwałych przewozów powinny być wyposażone w **poidła** umożliwiające dostęp do wody wszystkim zwierzętom utrzymywanym indywidualnie. Poidła są zaprojektowane i skonstruowane w taki sposób, aby zwierzęta nie mogły się zranić.
104. W przypadku długotrwałych przewozów kierowcy dysponują niezbędnym wyposażeniem do napełniania zbiorników na wodę (waż, przejściówki na zawory, nasadki na krany itp.).

Lepsze praktyki dotyczące przerw na odpoczynek, pojenie i karmienie

105. Właściwe wyposażenie służące do ręcznego pojenia jest także przewożone w pojeździe.
106. Przewiduje się zapewnienie koniom dostępu do wody i paszy co każde 4,5-5 godzin przez co najmniej 30 minut.

2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT

Poniżej przedstawiono te aspekty etapu przygotowawczego, które dotyczą transportowanych zwierząt.

Uznaje się, że załadunek **zdatnych do transportu**, zdrowych zwierząt jest niezwykle ważnym czynnikiem w utrzymaniu odpowiedniego poziomu dobrostanu podczas transportu. Wybór zwierząt do transportu jest głównym czynnikiem zapewnienia dobrostanu zwierząt podczas przewozu. Zgodnie z Rozporządzeniem, wytyczne OIE⁵ określają szczegółowe kryteria niezdatności zwierząt do transportu, takie jak zwierzęta chore, ranne, słabe, niesprawne, przemęczone lub klacze w zaawansowanej ciąży i nowonarodzone źrebięta z niezagojoną pępownią.

Jak klarownie opisano w [„Praktycznych wytycznych dotyczących pojenia zwierząt koniowatych przewożonych w transporcie drogowym”](#) (World Horse Welfare i in., 2014), konie muszą być **dobrze nawodnione** przed podróżą, aby zapobiec wystąpieniu problemów zdrowotnych i z dobrostanem. Nawet kiedy jest zimno, wszystkie konie muszą pić wodę. Jeśli mają taką okazję, będą pić często, średnio raz na 1-2 godziny. Transportowane konie mogą wymagać 50-100 litrów wody dziennie. Wysoka temperatura otoczenia, duża wilgotność i pocenie się zwiększają zapotrzebowanie na wodę.

Zapewnienie **dobrej jakości paszy objętościowej** może pomóc w powstaniu rezerwuaru płynu w jelicie grubym u koni (ze względu na zdolność wiązania wody przez włókno), który pomaga uniknąć odwodnienia. Ponadto pasza objętościowa jest źródłem energii dla konia, potrzebnej do sprostania wyzwaniom związanym z transportem. Dobrej jakości pasza objętościowa jest również potrzebna do utrzymania zdrowia układu trawiennego i uniknięcia kolki. Żywienie dużą ilością paszy treściwej może powodować poważne problemy zdrowotne, dlatego należy jej unikać.

Przed transportem konie powinny być utrzymywane w cichym otoczeniu spełniającym wymogi powierzchniowe oraz z dostępem do wody i paszy, tak aby konie były **dobrze wypoczęte** podczas załadunku. Jeśli mają być przewożone w grupach, powinny zostać obeznane ze sobą przed załadunkiem. Czas trwania transportu, licząc go od początku załadunku, powinien być możliwie najkrótszy. Przed załadunkiem należy zrobić wszystko, co przyczyni się do zminimalizowania czasu trwania transportu. Przykładem tego może być wcześniejsze założenie zwierzętom kantarów, które muszą nosić. Innym przykładem jest trzymanie zwierząt w miejscach, które są łatwo dostępne i położone blisko strefy załadunku.

Jednym z wymogów dotyczących przewozu zwierząt jest to, że zwierzęta są **zdatne do planowanego transportu**, tj. są w stanie sprostać wyzwaniom związanym z podróżą przy zachowaniu dobrego poziomu dobrostanu. Oznacza to, że należy wziąć pod uwagę potencjalny wpływ warunków podróży. Wytyczne dotyczące zdatności koni do transportu zostały niedawno uzgodnione i przedstawione przez konsorcjum interesariuszy w [„Praktycznych wytycznych dotyczących oceny kondycji koni do transportu”](#) (World Horse Welfare i in., 2016). Zgodnie z prawem nie powinno się przewozić konia, dopóki nie zostanie uznany jako wystarczająco zdrowy, aby wytrzymać stres całej przewidywanej podróży (łącznie z przystankami pośrednimi). Mniejsza zdolność przetrwania transportu (w tym niezdatność) może wynikać z obrażeń, zmęczenia, osłabienia, złego stanu

⁵ OIE (World Organisation for Animal Health) – Światowa Organizacja Zdrowia Zwierząt.

zdrowia, odczuwania bólu, zbliżającego się porodu lub jakiegokolwiek innej przyczyny. Każda przypadek musi być oceniony indywidualnie. Jeśli nie ma pewności, czy koń jest zdalny do przewozu, należy skontaktować się z lekarzem weterynarii. Jeśli zwierzę jest niezdatne do transportu, należy przeprowadzić leczenie, do czasu aż zwierzę będzie zdalne i będzie mogło być transportowane. W razie konieczności zwierzę powinno się uśmiercić.

2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU DO PODRÓŻY

Dobre praktyki dotyczące przygotowywania zwierząt i sprzętu

107. Zwierzęta zostały przyzwyczajone do sprzętu stosowanego do karmienia i pojenia, który ma być użyty podczas podróży.
108. **Lista kontrolna** jest opracowana, stosowana i musi być podpisana przez kierowcę przed transportem.
109. **Kantary**, które noszą konie podczas transportu, muszą być wykonane z płaskich pasków (a nie z liny) w celu uniknięcia obrażeń. Powinno się je założyć koniom przed rozpoczęciem załadunku.
110. Konie przewożone w grupach nie są podkute i muszą być zaznajomione ze sobą.

Lepsze praktyki dotyczące przygotowywania zwierząt i sprzętu

111. W ciągu kilku godzin przed odjazdem **siano i woda** są zapewnione do woli. W przypadku koni, które otrzymują paszę skoncentrowaną, ilość ta jest stopniowo zmniejszana przed odjazdem.
112. Przed podróżą konie mogą **odpocząć** przez co najmniej 48 godzin nie będąc uwiązanymi w odpowiednim, cichym miejscu, do którego personel ma łatwy dostęp. Zwierzęta muszą mieć wystarczająco dużo miejsca, aby się odwrócić oraz położyć, i miejsca, które powinno być wyłożone odpowiednią ilością czystej ściółki.
113. Jeśli transportowane są źrebięta, to są one w wieku co najmniej 5 miesięcy oraz zostały odsadzone co najmniej na tydzień przed transportem, chyba że są przewożone razem z matką.

2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU

Dobre praktyki dotyczące zdatności do transportu

114. Lista kontrolna, np. jak opisano w [Praktycznych wytycznych dotyczących oceny kondycji koni do transportu](#), jest łatwo dostępna i używana do określenia zdatności do transportu przed załadunkiem.

115. Odpowiednie działania są podejmowane w przypadku stwierdzenia któregoś z następujących objawów podczas kontroli zdatności do transportu:

- wydzielina: z oczu, pyska, nosa, odbytu, sromu lub prącia,
- nieprawidłowe oddychanie, np. rozszerzone nozdrza, szybkie, płytkie, hałaśliwe oddechy,
- częsty kaszel,
- pocenie się lub drżenie,
- nienaturalna postawa lub ruch,
- nienaturalne zachowanie: np. apatia, ospałość, powtarzające bujanie się, gryzienie, kopanie, agresja,

- nietypowe odchody: bardzo rzadkie (biegunka), bardzo twarde, brak odchodów, występujące rzadko lub ze śluzem,
- nietypowy mocz: gęsty, ciemny, wydalany w małych ilościach lub jego brak,
- apetyt/pragnienie: niechęć lub odmowa jedzenia i/lub picia lub nadmierne picie.

116. Ponadto wymagana **jest dalsza ocena** w przypadku zaobserwowania następujących objawów zdrowotnych: niechęć do stania lub poruszania się, delikatne utykanie, zmiana masy ciała, nienaturalna postawa, liczne rany lub rana, która może się otworzyć ponownie w trakcie transportu i kiedy transport z dużym prawdopodobieństwem ją rozjątrzy, krwawienie z nosa lub inne krwawienie, które się zatrzymało, rozdęty brzuch, pełne lub powiększone wymię, nerwowość, nasilone pocenie się lub zmieniona mimika pyska.

Lepsze praktyki dotyczące zdolności do transportu

117. Kontrole zwierząt przed załadunkiem przeprowadzane są przez lekarza weterynarii specjalizującego się w leczeniu koniowatych.

3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK

3.1. WPROWADZENIE

Załadunek zwierząt z zachowaniem **minimum stresu** poprawia dobrostan zwierząt, ponieważ usprawnia procedurę załadunku i zmniejsza ryzyko, że zwierzęta poślizgną się, przewrócą lub zranią. Trudniejsze jest przemieszczanie zestresowanych zwierząt niż niezestresowanych, ponieważ mogą odmówić poruszania się, mogą próbować uciec i na ogół są trudniejsze w obsłudze. Może to być niebezpieczne dla osób z obsługi, jeśli zwierzęta odwrócą się i rzucą się do ucieczki. **Jakość obsługi** podczas załadunku i rozładunku koni ma kluczowy wpływ na ich dobrostan. To jest szczególnie ważne, aby uwzględniać stan fizjologiczny i status zdrowotny zwierząt. Od osób obsługujących wymagane są umiejętności w zakresie postępowania z końmi, aby rozumieli zachowania koni i mogli wykryć objawy niezdatności do transportu, podobne do tych opisanych w rozdziale [2.4.2. Zdatność zwierząt do transportu](#). Na takie przypadki powinny być przygotowane adekwatne procedury operacyjne. Kierowcy i przewoźnik powinni mieć świadomość, że niektóre zwierzęta mogą cierpieć w wyniku warunków transportu i powinny być odpowiednio traktowane w celu uniknięcia dodatkowego stresu.

Wraz ze stanem fizjologicznym i statusem zdrowotnym zwierzęcia oraz niewłaściwą obsługą ryzyka naruszenia dobrostanu podczas załadunku dotyczą głównie:

- niewłaściwej **konstrukcji podjazdu i bramek wejściowych** (w szczególności nieodpowiednie wymiary i kształt, obecność widocznych przeszkód), które mogą powodować urazy, zranienia i niechęć do przemieszczania się,
- śliskiej powierzchni **podłoża, w tym rampy**, co prowadzi do podobnych niekorzystnych efektów,
- obecności **ostrych krawędzi**, które spowodują zranienia,
- **warunków oświetlenia** (kontrast światła), które mogą powodować dezorientację i strach,
- nieznanymi lub głośnymi odgłosów.

W rezultacie załadunek jest jedną z najbardziej stresujących faz transportu. Ładowanie rozpoczyna się, gdy pierwsze zwierzę, które ma być przetransportowane, opuszcza boks w miejscu wyjazdu (gospodarstwo, punkt gromadzenia lub punkt odpoczynku zwierząt) i przemieszcza się w kierunku pojazdu, a kończy się, gdy wszystkie zwierzęta znajdują się w pojeździe. Korzystanie z dobrych i lepszych praktyk oraz właściwego sprzętu do obsługi zwierząt na tym etapie mają ogromne znaczenie dla zmniejszenia negatywnych skutków. Ważne jest, aby zrozumieć potencjalne efekty oddziaływania człowieka na konie i ich zachowanie. Szybka obsługa może nie być rozumiana przez konie i może wywołać strach i/lub negatywną reakcję na osobę obsługującą. Dodatkowo konie, które miały regularne, pozytywne kontakty z ludźmi, będą zazwyczaj mniej strachliwe i łatwiejsze w obsłudze.

3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU

Zły projekt, konstrukcja, utrzymanie lub obsługa urządzeń załadunkowych i rozładunkowych, w szczególności w połączeniu z niewłaściwą obsługą, może spowodować poślizgnięcia, przewracanie się, stłuczenia, a w rezultacie urazy i dodatkowy stres u zwierząt, przyczyniając się uzyskania mięsa niższej jakości i strat ekonomicznych. Prawidłowe projektowanie oraz konstrukcja platform i ramp załadunkowych ułatwią załadunek i rozładunek zwierząt przy minimalnej ilości zranień i cierpienia. Ważnymi aspektami urządzeń załadunkowych są ich rozmieszczenie, nachylenie rampy, odporność

podłogi i rampy na poślizg oraz zabezpieczenia boczne. Poziom natężenia światła i hałasu mają również wpływ na proces załadunku. Następujące praktyki mają zastosowanie do wszystkich urządzeń załadunkowych i rozładunkowych.

Dobre praktyki dotyczące urządzeń załadunkowych

118. Strefa załadunku jest zaprojektowana i utrzymywana tak, aby w maksymalnym stopniu zmniejszyć podekscytowanie i unikać cierpienia, zranienia lub odczuwania bólu podczas przemieszczania się zwierząt.
119. Stan strefy załadunku/sprzętu i boksów (drzwi, oświetlenie, wentylacja, czystość i jakość podłogi) są sprawdzane przed załadunkiem, aby uniknąć ryzyka poślizgnięcia się koni, potknięcia lub zranienia.
120. Drogi i strefa załadunku są **dostępne** podczas każdej pogody, która może wystąpić w danym miejscu, a strefa załadunku jest skonstruowana i utrzymywana w taki sposób, aby unikać cierpienia, zranienia lub odczuwania bólu podczas przemieszczania się zwierząt.
121. W miejscu załadunku znajduje się rampa z maksymalnym kątem nachylenia 36,4%, z barierkami zabezpieczającymi i podłożem antypoślizgowym.
122. W przypadku załadunku koni nie na uwięzi właściwe wymagania powierzchniowe są zawczasu określone i tylko konie wcześniej utrzymywane w tej samej grupie są przewożone razem.
123. **Czas ładowania** ulega skróceniu, jeśli zapewni się wystarczająco dużo czasu na załadunek, tak aby konie były ładowane bez pośpiechu lub powodowania dodatkowego stresu.
124. Stosowana jest antypoślizgowa podłoga o takiej budowie, która ogranicza rozchłapywanie odchodów i moczu do minimum.
125. Podczas procedury załadunku i rozładunku jest dostępne odpowiednie oświetlenie.
126. Strefa załadunku jest łatwa do **czyszczenia i dezynfekcji**.
127. Zabezpieczenia boczne (bariery boczne) są stosowane, gdy zwierzęta są załadowywane i rozładowywane (rysunek 3.1).
128. Rampa jest pokryta słomą, piaskiem lub trocinami, aby zapobiec poślizgnięciu się i zmniejszyć hałas.
129. Rampa jest tak skonstruowana, że nie kołysze się ani nie rusza się, podczas gdy po niej przechodzą zwierzęta.
130. Oświetlenie w przestrzeni ładunkowej pojazdu i w strefie załadunkowej powinno działać przez cały czas trwania fazy załadunku mimo wyłączonego silnika pojazdu.

Lepsze praktyki dotyczące urządzeń załadunkowych

131. Stosuje się gumowy odbojnik do zapobiegania urazom w przypadku pojazdów, które wymagają wejścia koni na stopień.
132. **Listwy podłogowe** mają 25 mm wysokości i są w odstępach 20-35 cm.
133. Do poprawy załadunku/rozładunku stosuje się dok załadunkowy płaski lub z kątem mniejszym niż 10 stopni. Podejmuje się starania, aby osiągnąć optymalny kąt załadunku/rozładunku „zero” stopni (np. przez zmniejszenie ciśnienia w oponach, stosowanie wyższej platformy załadunkowej, podnośnika).
134. Strefy ruchu i drogi dla pojazdów pomiędzy wjazdem (do gospodarstwa, miejsca gromadzenia, punktu odpoczynku zwierząt, rzeźni itp.) a strefami załadunku/rozładunku i parkingiem muszą być zaplanowane z uwzględnieniem maksymalnego rozmiaru pojazdów, przyczep, naczep oraz ich promienia skrętu.



Rysunek 3.1. Zabezpieczenia boczne w pojeździe do przewozu koni

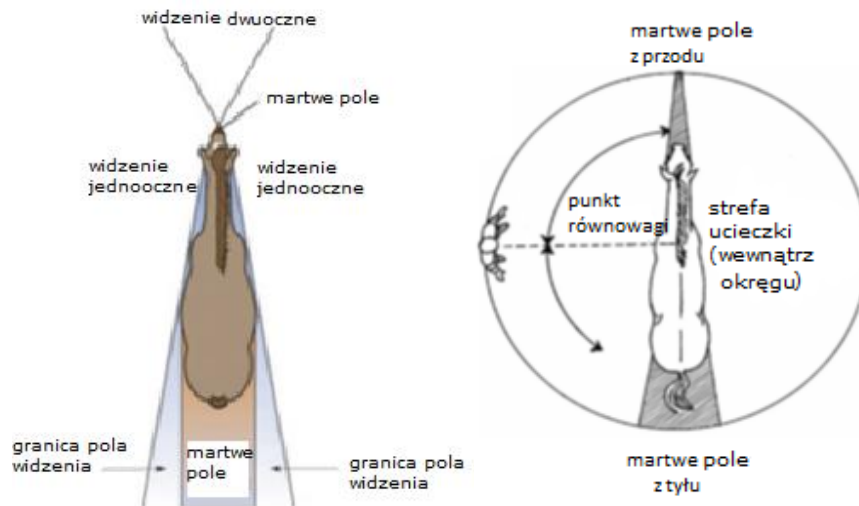
135. Podczas załadunku /rozładunku zwierzęta są przemieszczane **z ciemniejszego do jaśniejszego obszaru** i kontrasty światła są ograniczone tak, jak to jest możliwe.
136. W przypadku oślepiającego światła stosuje się jego przykrycie w celu przygaszenia.
137. Jest zapewnione oświetlenie wewnątrz przestrzeni ładunkowej pojazdu dla zwierząt. Odpowiednie oświetlenie tego obszaru ułatwi wejście koni do pojazdu. Ponadto, jest ono bardziej komfortowe dla zwierząt, ułatwi kontrolę wnętrza pojazdu i koni podczas postoju oraz ułatwi załadunek i rozładunek osobom obsługującym.

3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU

Załadunek i rozładunek powinny odbywać się w spokojny sposób i być przeprowadzane przez doświadczonych pracowników, rozumiejących zachowanie koniowatych. W fazie załadunku ważne jest rozróżnienie między końmi ujarzmionymi i nieujarzmionymi, ponieważ te ostatnie nie mogą być prowadzone na uwięzi podczas załadunku i nie powinny być przewożone w grupach liczących więcej niż cztery sztuki ani transportowane dłużej niż 8 godzin. Nieobeznane ze sobą, dojrzałe płciowo ogiery nie powinny być grupowane i powinny być trzymane oddzielnie od klaczy.

Konie mają zdolność **widzenia szerokokątnego** i widzą prawie 360° wokół siebie. Osoby zajmujące się końmi powinny mieć wiedzę o zasadzie oddziaływania strefy ucieczki. **Strefa ucieczki lub strefa bezpieczeństwa** to przestrzeń wokół zwierzęcia, w której czuje się ono bezpieczne. Jeśli zwierzę odwraca się od zbliżającego się opiekuna, oznacza to, że wkroczył on do strefy ucieczki i zwierzę będzie próbowało przywrócić bezpieczną odległość. Wielkość strefy ucieczki zależy od oswojenia zwierzęcia: kiedy koń staje się bardziej przerażony, jego strefa ucieczki zwiększy się. Środek okręgu strefy ucieczki ("**punkt równowagi**") znajduje się zazwyczaj w okolicy barku zwierzęcia. Wszystkie gatunki zwierząt gospodarskich będą poruszać się naprzód, jeśli osoba obsługująca stanie za punktem równowagi. Będą się cofać, jeśli opiekun stanie przed punktem równowagi. Oceny wielkości strefy ucieczki można dokonać przez zbliżenie się do zwierzęcia i stwierdzenie, przy jakiej odległości zwierzę oddali się. Zwierzęta mają rozszerzające się „martwe pole” tuż za nimi i zwężające się z przodu. Jeśli opiekun znajdzie się **w**

martwym polu, zwierzęta mogą stać się nerwowe, ponieważ nie mogą zobaczyć, co się dzieje. Opiekunowie powinni zawsze starać się unikać tego martwego pola podczas zbliżania się do konia; patrz rysunek 3.2. ilustrujący strefę ucieczki i sposób widzenia konia. Znajomość zachowania koni i ich reakcji na ludzi osiąga się przez szkolenia i praktyczne doświadczenia.



Rysunek 3.2. Widzenie konia i strefa ucieczki

Dobre praktyki dotyczące obsługi podczas załadunku

138. Obsługa i załadunek odbywają się w sposób cichy i spokojny.
139. Określenia, czy koń jest ujarzmiony czy nie, dokonuje się sprawdzając następujące elementy:
 - a) uzyskanie informacji o zwierzęciu u opiekuna,
 - b) wzięcie pod uwagę wieku i pochodzenia zwierząt,
 - c) możliwość zbliżenia się do konia bez powodowania u niego zdenerwowania,
 - d) możliwość założenia kantara bez powodowania u konia zdenerwowania,
 - e) możliwość prowadzenia konia na kantarze bez powodowania zdenerwowania (nie musi oznaczać to wcale, że koń musi być uwiązany),
 - f) możliwość uwiązania konia za kantar bez powodowania zdenerwowania (choć, niektóre ujarzmione konie mogą się gwałtownie cofać, kiedy są uwiązane).
140. Aby uniknąć stresu, walki lub innych niepożądanych zachowań potencjalnie wrogie osobniki, powinny być trzymane poza fizycznym zasięgiem innych koni.
141. Jeśli konie muszą być wiązane, długość uwiązania powinna być taka, aby zwierzęta nie mogły stawać dęba, ale mogły poruszać głową w górę i w dół oraz być uwiązane w taki sposób, by nie zaczepić się przednią nogą / kopytem o uwiąz.
142. Żrebięta w wieku do 6 miesięcy nie są wiązane, nawet jeśli dają się prowadzić (np. są ujarzmione).
143. Zwierzęta nie mogą gryźć sąsiadujących koni, zapobiec temu można np. używając przegród z elementami odgradzającymi w miejscu głowy.

Lepsze praktyki dotyczące postępowania ze zwierzętami

144. Proces załadunku jest **dokumentowany i nadzorowany** przez wyznaczoną odpowiedzialną osobę i/lub lekarza weterynarii.
145. Żrebięta są ładowane z użyciem windy, jeśli nie mogą pokonać rampy.

146. Podczas załadunku psy są trzymane z dala od strefy załadunku.
147. W przypadku przewozów do 8 godzin konie nie są umieszczane oddzielnie w boksach, gdy wykazują oznaki strachu i/lub niepokoju z powodu izolacji, ale są grupowane z innymi, znanymi im końmi.
148. Nietoświadczone lub nieujarzmione zwierzęta są traktowane z większą ostrożnością i mają więcej czasu na dostosowanie się do otoczenia.
149. Konie przyzwyczajone do kantara są uczone procedur załadunku dużo wcześniej przed przewidywaną datą przewozu. Nieujarzmione konie trzymane w małych grupach mogą być stopniowo przyzwyczajane do załadunku poprzez karmienie w pobliżu pojazdu, następnie z rampy, a w ostatnim etapie przez podawanie paszy wewnątrz pojazdu. Konie, które miały pozytywne doświadczenia załadunku, są często mniej strachliwe niż konie ładowane po raz pierwszy.
150. Jeśli konie są uwiązane, stosuje się **bezpieczne metody zapewniające szybkie uwolnienie**.
151. Wyposażenie jest dostępne i wykorzystywane w celu umożliwienia lub uniemożliwienia kontaktu wzrokowego między sąsiadującymi zwierzętami:
 - a) widoczność jest uniemożliwiana, gdy zwierzę jest agresywne względem swojego sąsiada,
 - b) widoczność jest potrzebna, gdy zwierzę jest zestresowane na skutek odizolowania.

4. PODRÓŻ

4.1. WPROWADZENIE

Transport obejmuje kilka potencjalnie stresujących czynników, które mogą negatywnie wpłynąć na dobrostan zwierząt. **Nowe i nieznane środowisko, ograniczenie ruchu wynikające z zamknięcia, wibracje, występowanie nagłych i nietypowych dźwięków, przebywanie z nieznanymi zwierzętami, zmiany temperatury i wilgotności w połączeniu z niewystarczającą wentylacją, a także ograniczenia w dostępie do paszy i wody**, mają wpływ na stan zwierząt. Wpływ wszystkich tych czynników na zwierzęta gospodarskie zależy od ich doświadczeń z transportem, ich kondycji fizycznej oraz charakteru i czasu trwania podróży. Długotrwałe przewozy zostały uznane jako szczególnie wpływające na ogólny stan zwierząt, ze względu na dłuższy czas oddziaływania wyżej wspomnianych stresorów. Stresujące podróże i nieprzyjazne warunki środowiska lub transportu mogą wpływać na zdrowie i dobrostan zwierząt. Niewłaściwa obsługa i transport mogą przyczyniać się do powstawania otwartych ran, stresu fizjologicznego i psychicznego, immunosupresji i zaburzeń metabolicznych. Reakcje te mogą wpływać na wydajność i opłacalność przez zmiany w masie ciała zwierząt, stan nawodnienia i jakość mięsa u zwierząt rzeźnych.

W trakcie podróży kierowca (i osoby obsługujące) ponoszą wyłączną odpowiedzialność za dobrostan zwierząt, a tym samym odgrywają kluczową rolę na tym etapie transportu. Kierowcy nie tylko prowadzą pojazd, ale również monitorują i dbają o zwierzęta oraz radzą sobie z sytuacjami awaryjnymi, jeśli wystąpią, zapewniając odpowiedni mikroklimat, wystarczającą ilość wody i paszy oraz dając możliwości odpoczynku. Umiejętności te kierowcy uzyskują dzięki szkoleniom (rozdział [1.3 Kompetencje i szkolenia](#)) oraz praktycznemu doświadczeniu.

4.2. PROWADZENIE POJAZDU

W poruszającym się pojeździe wszystkie zwierzęta borykają się z **utrzymaniem równowagi i unikaniem kontaktu z innymi zwierzętami**, jeśli znajdują się w grupie. Ze względu na wysoko położony punkt ciężkości i dlatego, że konie zazwyczaj pozostają w pozycji stojącej podczas jazdy, jest to dla nich szczególnie trudne. Im płynniejsze poruszanie się pojazdu (tj. przy delikatnym przyspieszaniu i łagodnym hamowaniu), tym łatwiej jest koniom zachować równowagę. Głównymi naruszeniami dobrostanu koni związanymi z męczącymi podróżami (w odróżnieniu od nieuciążliwych) są:

- utrata równowagi powodująca zranienie lub przewrócenie się,
- ciągła konieczność dostosowywania pozycji ciała w celu utrzymania równowagi, aby uniknąć przewrócenia się w wyniku zmęczenia.

Nierównomierne prowadzenie pojazdu może być spowodowane szarpanym stylem jazdy, ale także złym stanem dróg. Tego ostatniego należy unikać, tak jak jest to tylko możliwe, a jeśli jest to niemożliwe, to kierowca powinien jechać szczególnie ostrożnie i hamować łagodnie.

Istnieje silna zależność między umiejętnościami kierowcy, stresem doświadczanym przez zwierzęta gospodarskie a opłacalnością działalności transportowej. Płynny, równomierny styl jazdy pozwala zwierzętom na większe odprężenie podczas przewozu niż ostry, nierówny styl jazdy. Ostry styl prowadzenia pojazdu zwiększa mierzalny stres u transportowanych zwierząt, ale może również powodować istotne pogorszenie jakości mięsa. Szacuje się, że różnica pomiędzy efektywnością zużycia paliwa wynosi 20%

między jazdą na płaskiej drodze ze zróżnicowaną prędkością do 100 km/h, w porównaniu z równomierną, kontrolowaną przez tempomat bezpieczną prędkością 80 km/h. Jeśli kierowca spotyka wolniejszy pojazd na drodze bez możliwości jego wyprzedzenia, wskazane jest, aby jechał za nim spokojnie, zamiast powodować sytuację, nad którą może stracić kontrolę. Innym aspektem płynnej jazdy jest płynne hamowanie. Pomaga to utrzymać się zwierzętom na nogach z minimalnym wysiłkiem. Ostre hamowanie wywołuje większy stres, większy stres oznacza pogorszenie dobrostanu, a niewłaściwy dobrostan powoduje złą jakość mięsa.

Zasady odnoszące się do prowadzenia pojazdów ciężarowych (ang. *Heavy Goods Vehicle*) oraz zachowania stabilnej postawy przewożonych zwierząt są takie same. Jednak kierowca, o ile ma całkowitą kontrolę nad pojazdem, o tyle nad zwierzętami ma kontrolę jedynie częściową. Ważne jest, żeby wiedza o tym, czego konie doświadczają i jak będą się zachowywać w różnych warunkach transportu, była przekazywana kierowcom podczas szkoleń. Transportowany koń prawdopodobnie ma większy nacisk na nogi niż nacisk ładunku na opony samochodowe: w przypadku 18-kołowego pojazdu załadowanego końmi nacisk na koła wynosi 4,7 kg na centymetr kwadratowy; koń o wadze 600 kg stojący na czterech nogach ma nacisk wynoszący około 10-12 kg na centymetr kwadratowy. Pomimo tak dużego obciążenia konie będą próbowały utrzymać pozycję stojącą. Im większego wysiłku będzie to wymagać, tym większy stres dla koni.

Nie ma ścisłego wymogu prawnego w zakresie prowadzenia pojazdów, ale zgodnie z Rozporządzeniem należy prowadzić środek transportu w sposób umożliwiający uniknięcie urazów i cierpienia oraz zapewnienie bezpieczeństwa zwierząt. Aby to osiągnąć, należy przestrzegać ogólnych i prostych dobrych praktyk podczas prowadzenia pojazdów przewożących żywe konie. Praktyki te stosuje się do krótko- i długotrwałych przewozów.

Dobre praktyki dotyczące prowadzenia pojazdu

152. Podczas prowadzenia pojazdu przewożącego konie kierowca:

- rusza powoli,
- unika nagłego hamowania,
- ostrożnie pokonuje zakręty (w szczególności na rondach),
- delikatnie zmienia biegi,
- jedzie, gdy tylko jest to możliwe, autostradami (gdyż złe warunki drogowe zwiększają wibracje w pojeździe). Jeśli warunki drogowe są niekorzystne, prędkość jest odpowiednio dostosowywana. Warunki drogowe powinny być uwzględniane w fazie planowania ([2.2 Planowanie podróży](#)), jako że trasa nie powinna być wybierana *ad hoc* (doraźnie).

Lepsze praktyki dotyczące prowadzenia pojazdu

153. Do monitorowania i doskonalenia stylu jazdy jest wykorzystywany akcelerometr, a dane gromadzone za pośrednictwem systemu nawigacyjnego są analizowane i przechowywane w rejestrze do identyfikacji najlepszych praktyk prowadzenia pojazdu. To może stanowić część potencjalnego systemu kontroli jakości.

4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE PODCZAS JAZDY

Mikroklimat wewnątrz przestrzeni ładunkowej pojazdu jest głównym czynnikiem determinującym dobrostan zwierząt. Środowisko to jest modyfikowane przez znajdujące się wewnątrz zwierzęta, które wytwarzają **ciepło** w wyniku **metabolizmu**, produkują

wilgoć oraz prowadzi **wymianę gazową**. Zależy to od liczby, typów i wieku transportowanych koniowatych. Stały dopływ świeżego powietrza do wszystkich zwierząt w pojeździe jest kluczowy do utrzymania prawidłowego stanu zdrowia. Będzie on usuwał nadmiar wilgoci i ciepła pochodzącego z ciał zwierząt i dostarczał tlen. Zewnętrzne warunki klimatyczne (pogoda) determinują właściwości powietrza wpływającego do wentylacji w pojeździe i dlatego powinny być wzięte pod uwagę.

Właściwy **system wentylacji** ma wystarczająco duże otwory wentylacyjne wzdłuż całej długości pojazdu na wysokości zwierząt i ma regulację ustawień. Wyzwaniem jest zapewnienie odpowiedniej wentylacji podczas upału, gdy pojazd stoi, ale także podczas jazdy z prędkością 80 km/h w zimny poranek.

Jak już wskazano we wprowadzeniu rozdziału [2.3. Środki transportu](#) monitorowanie jest kluczowym elementem kontroli mikroklimatu. Mimo że podczas długotrwałych przewozów **systemy monitorowania temperatury i systemy ostrzegania** są obowiązkowe, w Rozporządzeniu nie podano szczegółowych wymogów dotyczących stosowania systemów wentylacyjnych. Kluczem do zapobiegania stresowi cieplnemu są monitorowanie wewnętrznych warunków cieplnych w pojazdach i dostosowywanie ustawień systemu wentylacyjnego na podstawie mierzonych parametrów środowiskowych wewnątrz przestrzeni ładunkowej (np. faktyczna temperatura) oraz związane z tym warunki, takie jak prędkość jazdy i temperatura otoczenia. Jednak to nie sama obecność urządzeń wentylacyjnych czy monitorujących ma znaczenie, ale ich właściwe stosowanie, co może stanowić różnicę dla zwierząt i mieć pozytywny wpływ na ich dobrostan. Szczególnie ważne w tym kontekście jest ustalenie, kiedy należy zareagować i podjąć właściwe działania, jeśli monitoring wskazuje, że coś powinno być zrobione (np. co należy zrobić).

Oprócz rejestrowania i monitorowania temperatur, nieprawidłowości dotyczące warunków cieplnych w pojeździe można ocenić, obserwując nadmierne pocenie się zwierząt i ciężki oddech, ale to może być stosowane tylko w trakcie postojów, podczas gdy temperatura może się znacznie zmieniać w trakcie jazdy (w zależności od położenia geograficznego, pory dnia, pogody, prędkości jazdy). Ponadto, ponieważ zarówno pocenie się, jak i ciężki oddech, wskazują na stres cieplny, parametry te są szczególnie przydatne do sprawdzenia, czy system wentylacji jest stosowany prawidłowo (np. przy każdej kontroli zwierząt powinno się stwierdzać brak tych objawów), ale nie zapobiega to stresowi cieplnemu.

Główne zagrożenia związane z mikroklimatem w pojeździe to **stres cieplny** będący wynikiem upałów i **stres z zimna** spowodowany niskimi temperaturami. W praktyce przyjmuje się, że z większym prawdopodobieństwem nadmierne gorąco jest poważniejszym problemem dla koni niż skrajne zimno, a w szczególności przedłużający się stres cieplny pogarsza dobrostan koni. Miejscowe chłodzenie konwekcyjne lub nadmierne zwilżanie zwierząt spowodowane wnikaniem wody, deszczem lub śniegiem może wywołać stres z zimna. Należy unikać długotrwałych przewozów, kiedy przewiduje się takie temperatury otoczenia, które nie pozwolą na utrzymanie odpowiedniej temperatury wewnątrz pojazdu, tj. w zakresie od 5°C do 30°C. Kierowcy zawsze muszą rozważyć stosowanie wentylacji, gdy w środku znajdują się zwierzęta, włączając w to sytuacje, gdy pojazd stoi w trakcie ustawowych przerw w pracy kierowcy.

Szacuje się, że **strefa termoneutralna** (zakres temperatur, w których zwierzę utrzymuje temperaturę ciała w krótkim okresie bez dodatkowego lub przy niewielkim wydatku energetycznym) koni mieści się gdzieś w zakresie między 5°C a 25°C. Oznacza to, że przy temperaturach poniżej 5°C lub powyżej 25°C termoregulacja kosztuje dodatkową energię (np. na pocenie się lub drżenie), ale dopóki temperatura znajduje się

w granicach zdolności termoregulacyjnej, zwierzę jest w stanie utrzymać swoją temperaturę ciała. Inne badania wykazały, że istnieją różnice między rasami koni, a na utratę ciepła wpływają, np. grubość sierści i kondycja ciała. Ponadto komfort termiczny zależy zarówno od temperatury, jak i od wilgotności, a ich łączne efekty zależą od ruchu powietrza i bezpośredniego zwilżania zwierząt. Wysoka wilgotność pogłębia działanie ekstremalnych temperatur. Wzajemne zależności pomiędzy wilgotnością i temperaturą przedstawiono na rysunku 4.1.

Indeks bezpieczeństwa warunków pogodowych w transporcie zwierząt gospodarskich						
Temperatura „suchej żarówki” (°C)	Wilgotność względna (%)					
	50	60	70	80	90	100
25,6	22,2	23,3	23,9	23,9	25,0	25,6
26,7	23,3	23,9	25,0	25,6	26,1	26,7
27,8	23,9	24,4	25,6	26,1	27,2	27,8
28,9	25,0	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9
30,0	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9	30,0
31,1	26,7	27,2	27,8	29,4	30,6	31,1
32,2	27,2	28,3	28,3	30,6	31,1	32,2
33,3	28,3	28,9	30,0	31,1	32,2	
34,4	28,9	30,0	31,1	32,2		
35,6	30,0	31,1	32,2			
36,7	30,6	31,7				
37,8	31,1	32,8				

Dobrze!
 Uwaga! (ostrzeżenie)

Niebezpiecznie!
 Stan alarmowy!

Rysunek 4.1. Indeks bezpieczeństwa warunków pogodowych w transporcie zwierząt gospodarskich

Dobre praktyki dotyczące kontroli mikroklimatu

154. Temperatura w przestrzeni ładunkowej ze zwierzętami jest monitorowana z kabiny przez kierowcę.
155. Przez cały czas, kiedy zwierzęta znajdują się w pojeździe, przestrzeń ładunkowa jest wystarczająco wentylowana.
156. Jeśli temperatura w pojeździe osiągnie 35 stopni Celsjusza, wtedy kierowca wdraża procedury awaryjne opisane w rozdziale [4.6. Sytuacje awaryjne](#), aby zmniejszyć temperaturę.

157. W przypadku upału (temperatury powyżej 25°C), kiedy zwierzęta nadmierne się pocą i ciężko oddychają, powinno się wziąć pod uwagę następujące działania:

- uruchomić system wentylacji,
- jeśli konieczne jest zatrzymanie (na przykład by napoić zwierzęta), należy parkować w cieniu, całkowicie otworzyć osłony wentylacyjne, a postój powinien być tak krótki, jak to tylko możliwe,
- kontynuować jazdę do miejsca przeznaczenia bez zbędnej zwłoki,
- przygotować personel w miejscu przeznaczenia na konieczność natychmiastowego rozładunku,
- jeśli niemożliwe jest dotarcie do miejsca przeznaczenia w ciągu dwóch godzin, a temperatura w pojeździe nie może być wystarczająco obniżona, należy wdrożyć plan awaryjny i rozładować zwierzęta w najbliższym odpowiednim do tego miejscu.

158. Jeśli przewidywane są ekstremalne upały lub zimno na planowanej trasie i kierowca z dużym prawdopodobieństwem nie będzie w stanie utrzymać temperatury zgodnie z wymogami prawa, w przedziale od 5 do 30 (± 5)°C, wtedy konie nie mogą być przewożone.

Lepsze praktyki w zakresie kontroli mikroklimatu

159. Jeśli konieczne jest zaparkowanie pojazdu podczas **zimna**, jeśli to możliwe, należy parkować w miejscu zapewniającym ochronę przed wiatrem. Dodatkowe plandeki są dodawane, jeśli to konieczne, żeby zabezpieczyć przed wiatrem lub marznącym deszczem, szczególnie jeśli konie są rozgrzane z powodu konieczności utrzymywania równowagi podczas wcześniejszej jazdy. Wentylacja jest utrzymywana na właściwym poziomie, aby uniknąć ciężkiego oddychania i nadmiernego pocenia się.

160. Podczas upałów, jeśli to możliwe, pojazd powinien być zaparkowany w miejscu zacienionym i zapewniającym przewiew powietrza przez boki pojazdu. Unika się parkowania w pobliżu innych pojazdów transportujących zwierzęta, ze względu na prawdopodobieństwo pogorszenia przepływu powietrza i zwiększone ryzyko przenoszenia chorób.

161. Jeśli temperatura w pojeździe osiągnie 30 stopni Celsjusza, wtedy kierowca wdraża procedury awaryjne opisane w rozdziale [4.6. Sytuacje awaryjne](#) w celu obniżenia temperatury.

4.4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WODY I PASZY

Zapewnienie wody i paszy objętościowej w czasie poprzedzającym załadunek (patrz rozdział [2.4.1. Przygotowanie zwierząt i sprzętu do podróży](#)) zmniejsza prawdopodobieństwo, że wymagania pokarmowe zwierząt nie zostaną zaspokojone podczas transportu. Ogólną zasadą ustanowioną w Rozporządzeniu 1/2005 jest: „woda, karma i odpoczynek są zapewnione w odpowiednich odstępach czasu oraz odpowiadają ilościowo i jakościowo danemu gatunkowi i wielkości zwierząt.”

Ograniczenia dotyczące pojenia i karmienia w mniejszym lub większym stopniu są nie do uniknięcia podczas transportu. W standardowych pojazdach często jest trudne zapewnienie wody lub paszy, dlatego maksymalny czas podróży w takich pojazdach jest ustalany na 8 godzin.

Ponieważ woda i pasza są podstawowymi potrzebami wszystkich zwierząt, ich ograniczenie pogarsza dobrostan zwierząt. Szczególnie podczas długotrwałych przewozów zwierzęta powinny mieć możliwość picia i (jeśli to konieczne) jedzenia przynajmniej co 8 godzin podczas **postojów**, które zostały zaplanowane w fazie przygotowywania przewozu, a najlepiej co 4,5 godziny. Jeśli status nawodnienia koni wskazuje, że woda jest wymagana wcześniej niż w planowanych odstępach czasu, wtedy należy ją podać. Postoje są głównie potrzebne do napojenia, nakarmienia i sprawdzenia kondycji zwierząt, ale także do odpoczynku.

Nie ma konkretnego wymogu dotyczącego czasu trwania postojów, z wyjątkiem źrebiąt pojonych mlekiem. Żrebiętom powinno się zapewnić odpoczynek trwający co najmniej jedną godzinę po dziewięciu godzinach jazdy, podczas którego mogą otrzymać płyny i, jeśli to konieczne, pasze. Ponieważ dłuższe przerwy wydłużają ogólny czas podróży, postoje nie powinny trwać dłużej niż tego wymaga zadbanie o wszystkie źrebięta indywidualnie, jeśli jest to więcej niż jedna godzina. Najlepszym sprawdzianem ustalenia, czy karmienie jest potrzebne, jest danie zwierzętom możliwości jedzenia. Koniom na 100 kg żywej wagi podaje się minimum 2 kg paszy objętościowej i 1,6 kg paszy treściwej dziennie oraz minimum 45 litrów wody na 1 zwierzę na dzień. Pojazdy używane do długotrwałych przewozów koni powinny być wyposażone w taki sposób, żeby karmienie i pojenie zwierząt w pojeździe było możliwe, a woda i pasza mogły być przewożone podczas podróży.

Dobre praktyki w zakresie długotrwałych przewozów dotyczące pojenia i karmienia

162. Indywidualny dostęp do wody (nie bieżącej) jest zapewniony.

Lepsze praktyki w zakresie długotrwałych przewozów dotyczące pojenia i karmienia

163. Konie mają dostęp do dobrej jakości wody i paszy przez co najmniej 30 minut co 4,5-5 godzin.

164. Konie są karmione tym samym rodzajem paszy przed, w trakcie i (jeśli ma to zastosowanie) po ich podróży.

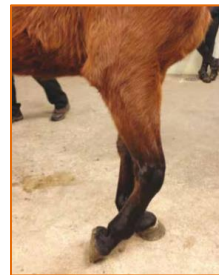
165. Zwierzęta podatne na ochwat nie są karmione paszami treściwymi o wysokiej zawartości węglowodanów niestrukturalnych (skrobi i innych cukrów).

166. Poziom wody we wiadrze (lub innym naczyniu służącym do pojenia) jest wystarczająco wysoki, aby zwierzę mogło widzieć nad jego krawędzią.

4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI

Rozporządzenie zezwala na transport zwierząt, które są zdadne do planowanej podróży, zarówno przy pierwszym załadunku, jak i po pobycie w punkcie odpoczynku zwierząt. Dlatego zwierzęta są sprawdzane pod względem zdatności do transportu przed i podczas załadunku. Jednak są one narażone na ryzyko chorób lub zranienia podczas transportu, nawet jeśli warunki środowiskowe są prawidłowo kontrolowane i korygowane, stosowane są dobre praktyki w zakresie stylu jazdy, zwierzęta są karmione i pojone zgodnie z wymaganiami oraz mają wystarczające możliwości odpoczynku. Takie zwierzęta mogą być zidentyfikowane podczas rutynowych przerw w podróży lub podczas specjalnych przerw na inspekcje (np. dodatkowych przystanków podczas upałów). Zwierzęta chore lub ranne będą wtedy zaliczone do jednej z 4 grup:

- a) zwierzęta, które przewróciły się, albo zostały stratowane, albo są ranne, np. w wyniku agresji i mają oczywisty uraz lub złamanie;
- b) zwierzęta, które mają takie obrażenia jak przepuklina, wypadanie narządów wewnętrznych lub zwichnięcie;
- c) zwierzęta wykazujące objawy stresu cieplnego (z zimna lub z gorąca) i/lub odwodnienia;
- d) zwierzęta, które wykazują rozwinięte objawy choroby lub infekcji.



Kierowca jest odpowiedzialny za dobrostan zwierząt podczas podróży.

Rozporządzenie stanowi, że zwierzęta, które **zachorują lub zostaną ranne podczas transportu**, powinny zostać oddzielone od innych i (po otrzymaniu pierwszej pomocy, jeśli ma zastosowanie) powinny otrzymać właściwe leczenie weterynaryjne, a w razie konieczności zostać poddane awaryjnemu ubojowi lub uśmierceniu w sposób niepowodujący niepotrzebnego cierpienia.

Praktyczne możliwości kierowcy do interweniowania są ograniczone, a konsekwencje dla dobrostanu zwierząt niezdatnych do transportu i zdrowych należy starannie oceniać. Miejsce przeznaczenia powinno być poinformowane, że jedno ze zwierząt jest w złej kondycji (ranne lub chore) w celu przygotowania się na jego przyjęcie. Precyzyjny opis preferowanego przebiegu działań przedstawiono w „[Praktycznych wytycznych dotyczących oceny kondycji koni do transportu](#)”.

Obecność zwierząt **poważnie niezdatnych do transportu** jest sytuacją nadzwyczajną i dlatego plan awaryjny powinien być wdrożony (zob. rozdział [4.6. Sytuacje awaryjne](#)). Zwierzętami zidentyfikowanymi jako chore lub ranne po zakończeniu podróży powinien zająć się przedstawiciel właściwej służby w miejscu przeznaczenia, np. lekarz weterynarii w rzeźni lub w punkcie odpoczynku zwierząt. Bardzo ważne jest, aby kierowca lub osoba obsługująca sprawdzały aktualny status zdrowotny zwierząt podczas jazdy (szczególnie w przypadku długotrwałych przewozów z pośrednimi postojami) oraz robiły to, co można zrobić w takim przypadku, gdy u jednego lub większej liczby zwierząt obserwuje się nieprawidłowości.

Dobre praktyki dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami

167. Podczas postojów **zwierzęta są sprawdzane** pod względem oznak pogorszenia zdatności do transportu. W przypadku pojawienia się nieprawidłowości plan awaryjny jest wdrażany i podejmowane są odpowiednie działania, zgodnie z listą kontrolną dotyczącą zdatności do transportu (przedstawioną w rozdziale [2.4.2 Zdatość zwierząt do transportu](#) i ref 005).

Lepsze praktyki dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami

168. Kierowcy i osoby obsługujące dysponują wykazem numerów telefonów urzędowych lekarzy weterynarii i innych całodobowych służb właściwych do kontaktu w nagłych wypadkach.

169. Osoba ds. dobrostanu zwierząt w firmie jest odpowiedzialna za wsparcie i organizowanie pomocy w sytuacjach awaryjnych.

4.6. SYTUACJE AWARYJNE

Sytuacje awaryjne są z definicji nieoczekiwane i wymagają natychmiastowej reakcji. Istotne jest, aby kierowca lub inna odpowiedzialna osoba **miała 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

170. **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. konie będą dobrze się czuły w przyczepie w trakcie chłodnej pogody o niskiej wilgotności przez cztery godziny; w trakcie ekstremalnych upałów i wysokiej wilgotności zwierzęta mogą dosyć szybko doświadczyć stresu cieplnego),
- podatność zwierząt do transportu,
- wiek zwierząt,
- czas od ostatniego pojenia i karmienia,
- miejsce awarii (np. autostrada *versus* wiejska droga),
- pora dnia,
- bezpieczeństwo zwierząt w aktualnej lokalizacji.

171. Jeżeli podczas transportowania zwierząt 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 podczas wypadku, który zdarzy się w gospodarstwie;
- b) operatora numeru alarmowego poinformować o:
 - miejscu zdarzenia,
 - fakcie, że w pojeździe znajdują się zwierzęta,
 - wydostaniu się zwierząt z pojazdu i ich statusie (np. czy są ranne i ile, czy są poza pojazdem itp. – uzupełnienie tłumacza),
 - innych jakichkolwiek znanych zagrożeniach;
- c) ustawić **znaki ostrzegające o zdarzeniu** w ciągu 10 minut od wypadku;
- d) 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;
- e) zadzwonić do innych osób wskazanych w procedurze awaryjnej firmy, to znaczy do firmy ubezpieczającej ładunek i pojazd oraz miejsca przeznaczenia, i należy im przekazać te same informacje, jak powyżej;
- f) jeżeli pojazd lub/i przyczepa są uszkodzone i nie nadają się do dalszej jazdy, przejść do następnego punktu; jeżeli uszkodzenie jest niewielkie, przyczepa jest sprawna i nie ma rannych, należy zrobić zdjęcia, zanotować adresy i nazwiska świadków oraz osób biorących udział w zdarzeniu;
- g) **zgonić wszystkie konie z drogi** i zebrać je w miejscu oddalonym od ruchu drogowego 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 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.

172. Kierowcy odbywają regularne szkolenia umożliwiające im skuteczne reagowanie oraz zmniejszanie negatywnego wpływu opóźnień lub wypadku na zwierzęta i na siebie.
173. Zwierzęta, które zachorowały lub zostały ranne podczas transportu, są oddzielane i bezzwłocznie otrzymują pomoc lekarza weterynarii. W przypadku, gdy lekarz weterynarii uznaje, że leczenie zwierzęcia nie jest możliwe, zwierzę jest humanitarnie uśmiercane na miejscu.

5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT

5.1. WPROWADZENIE

Po przybyciu do miejsca przeznaczenia lub punktu odpoczynku zwierząt, jak najszybciej należy rozpocząć rozładunek zwierząt. Rozładunek jest częścią podróży i podróż jest tylko wtedy zakończona, gdy ostatnie zwierzę zostanie rozładowane w miejscu przeznaczenia. Ważne jest zoptymalizowanie łatwości i efektywności rozładunku w celu uniknięcia nadmiernego opóźnienia, aby zwierzęta nie pozostawały w pojeździe dłużej niż jest to konieczne. Te same zasady dotyczące postępowania z końmi, o których mowa w rozdziale [3.3. Postępowanie podczas załadunku](#) mają zastosowanie również do fazy rozładunku i wymagane umiejętności obsługi są podobne do tych, które zostały omówione w rozdziale dotyczącym załadunku. Osoby obsługujące i personel przyjmujący zwierzęta powinni być w stanie wykryć **oznaki złej kondycji zwierząt, choroby lub ranne zwierzęta**, które są podobne do tych, opisanych w rozdziale dotyczącym zdatności zwierząt do transportu i zaadaptowane lub dostosowane procedury operacyjne powinny być zaplanowane na takie przypadki. Niewłaściwe postępowanie ze zwierzętami podczas rozładunku może mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt. Konie, które są ładowane i transportowane indywidualnie, powinny później także być rozładowywane i rozłokowywane indywidualnie.

Rozporządzenie wymaga, aby wyposażenie do załadunku i rozładunku, w tym podłogi, było odpowiednio zaprojektowane i eksploatowane, aby zapobiec zranieniom i cierpieniu zwierząt, zminimalizować ekscytację zwierząt i stres oraz żeby zapewnić bezpieczeństwo zwierząt. Niewłaściwa konstrukcja urządzeń do załadunku i rozładunku w połączeniu z nieprofesjonalnym postępowaniem obsługi może powodować poślizgnięcia, przewracanie się, stłuczenia oraz ewentualnie rany i więcej stresu zwierząt, co przekłada się na niską jakość mięsa i straty ekonomiczne. Precyzyjne zaprojektowanie platform i ramp załadunkowych ułatwi załadunek i rozładunek przy minimalnym narażeniu zwierząt na przykre dolegliwości i stłuczenia.

W trakcie rozładunku powinien być wzięty pod uwagę stan fizjologiczny i status zdrowotny zwierząt. Kierowcy i opiekunowie powinni być świadomi, że niektóre zwierzęta mogły cierpieć w wyniku warunków transportu i powinny być odpowiednio traktowane w celu uniknięcia dodatkowego stresu. Oprócz stanu fizjologicznego i statusu zdrowotnego zwierzęcia w połączeniu z niewłaściwą obsługą, ryzyko niezachowania dobrostanu przy rozładunku jest głównie związane z:

- niewłaściwym zaprojektowaniem podjazdu i bramek (w szczególności ich szerokości), które by mogły powodować posiniaczenia, urazy, niechęć do przemieszczania się,
- śliską powierzchnią podłogi, w tym rampy, która może prowadzić do podobnych niekorzystnych efektów,
- obecnością wystających ostrych elementów, które mogą powodować zranienia,
- warunkami oświetlenia, które mogą powodować dezorientację i strach.

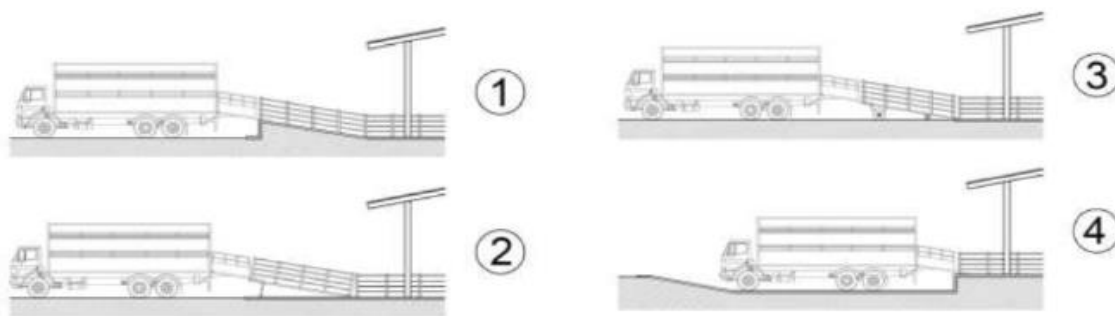
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU

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

rzeźni, ale mogą one zasadniczo być stosowane także w innych miejscach, gdzie duża liczba koni jest rozładowywana.

Dobre praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

174. Strefa rozładunkowa powinna być **ogrodzona**, aby uniknąć wtargnięć lub ucieczek zwierząt w przypadku ewentualnych problemów podczas rozładunku.
175. Strefy ruchu pojazdów i trasy przejazdu pomiędzy wjazdem (do gospodarstw, punktów gromadzenia, punktów odpoczynku zwierząt, rzeźni) a strefami załadunkową i rozładunkową oraz parkingiem są zaplanowane zgodnie z maksymalnym rozmiarem pojazdu, przyczepy i naczepy oraz ich promieniem skrętu.
176. **Wyraźna sygnalizacja i identyfikacja doku przeładunkowego** (na przykład w odniesieniu do typu pojazdu) jest zapewniona.
177. Podłogi rampy i doku nie są śliskie, a materiał, z którego są wykonane, zapewnia ograniczenie rozchłapywania odchodów i moczu do minimum.
178. Regularne czyszczenie i naprawianie podłogi jest przeprowadzane.
179. Stosowne źródło światła jest zapewnione przy procedurach rozładunkowych.
180. Podczas rozładunku zwierzęta przemieszcza się z ciemniejszego do jaśniejszego obszaru, należy unikać kontrastów światła, takich jak cienie.
181. Oświetlenie w przestrzeni ładunkowej i w strefie rozładunku musi działać przez cały czas rozładunku przy wyłączonym silniku samochodu.
182. Optymalny kąt nachylenia rampy lub innych urządzeń stosowanych przy rozładunku wynosi zero, dlatego muszą być stosowane wszelkie metody jego utrzymania na tak niskim poziomie, jak to możliwe (rys. 5.1., minimalna wysokość doku zależy od typu pojazdu, windy itd.).
183. Ponieważ konie wolą chodzić lekko pod górę, a nie w dół, zaleca się utrzymanie niższych kątów podczas rozładunku.
184. Dok dla pojazdów powinien mieć 2,75 m szerokości i powinien być wyposażony w boczne osłony (wysokość >1,7 m).



Rysunek 5.1. Możliwe ułatwienia do załadunku/rozładunku zwierząt

Lepsze praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

185. Obszar na wprost doku rozładunkowego jest około dwa razy dłuższy od długości pojazdu.
186. Strefa rozładunkowa jest zadaszona i chroniona przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi.
187. Najlepiej, aby drzwi pojazdu nie otwierały się w kierunku wschodnim, gdy rozładunek odbywa się wcześniej rano, to pomoże ograniczyć niepożądane

zachowania, wynikające z bezpośredniego operowania światła słonecznego w oczy zwierząt przy porannym słońcu.

188. Dok rozładunkowy ma wydzielone korytarze w celu zabezpieczenia strefy dla osób obsługujących.

5.3. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PODCZAS I PO ROZŁADUNKU

Rozładunek koni może powodować poważny stres i dyskomfort. Ważne jest, aby zwierzęta były otaczane właściwą opieką, w szczególności kiedy mają trwałe okaleczenia lub zachorowały podczas transportu.

Dobre praktyki dotyczące opieki nad zwierzętami podczas i po rozładunku

189. W miejscu przeznaczenia jest wdrażana procedura otaczania opieką **chorych lub rannych zwierząt**.
190. Pojazdy z niewłaściwą wentylacją lub innych usterkami są rozładowywane **w pierwszej kolejności**.
191. Jeśli chore lub ranne zwierzę jest w stanie samodzielnie wyjść z pojazdu obciążając wszystkie cztery kończyny, wtedy zwierzę jest oddzielane od innych i trzymane w izolatce oraz jest mu **udzielana pomoc przez lekarza weterynarii**, tak szybko jak to tylko możliwe.
192. Jeśli chore lub ranne zwierzę nie może chodzić używając czterech kończyn, nie powinno być zmuszane do opuszczenia pojazdu, i natychmiast przed podjęciem dalszych działań dokonuje się konsultacji z lekarzem weterynarii.
193. **Urządzenie do ogłuszania** jest zapewnione w rzeźni, do której może dojechać pojazd, lub może być dostarczone do izolatki. Urządzenie to jest używane w przypadku, gdy zwierzę musi być uśmiercone w pojeździe po przybyciu w miejscu przeznaczenia lub w izolatce. Pracownik odpowiednio przeszkolony w obsłudze tego urządzenia jest obecny na miejscu. Nieprzytomne zwierzęta są uśmiercane, zanim odzyskają przytomność.
194. Jeśli zwierzę, które ma być zabite, nie jest przeznaczone do spożycia przez ludzi, na miejscu jest dokonywana jego eutanazja przez lekarza weterynarii lub uśmiercenie z konieczności przez wykwalifikowaną osobę.

5.4. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

Bezpieczeństwo biologiczne jest ważne dla przewożonych zwierząt ze względu na zapobieganie rozprzestrzeniania się chorób. Stres podczas transportu może także wpływać na ich system immunologiczny i czynić je bardziej podatnymi na choroby. Po rozładunku zwierząt pojazd może 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 pojazdu

195. Pojazdy są **czyszczone bezpośrednio po rozładunku**, przed ich wjazdem na miejsce parkingowe na noc.
196. Brudna **ściółka** jest usuwana z pojazdu do urządzenia do przetwarzania/kompostowania lub przewożona na miejsce składowania obornika.

197. Przestrzeń ładunkowa w pojeździe jest czyszczona najlepiej przy użyciu **ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem** (>70 barów).
198. Pojazd jest dezynfekowany przy **użyciu autoryzowanych środków do dezynfekcji** podczas gdy ściany i bariery w przestrzeni ładunkowej są czyste, ale wciąż wilgotne. Środek do dezynfekcji jest stosowany zgodnie z zaleceniami producenta
199. Jest dostępna wystarczająca ilość gorącej i zimnej wody (ilość i ciśnienie) w miejscu mycia i dezynfekcji, aby wyczyścić tyle pojazdów, ile maksymalnie może zatrzymać się w danym miejscu każdego dnia.
200. Wszystkie urządzenia i środki do mycia są trzymane w zamknięciu i chronione przed upałem.
201. Rejestr każdego czyszczenia/dezynfekcji pojazdu jest przechowywany przez kierowców, z uwzględnieniem nazw handlowych środków dezynfekcyjnych i zastosowanego ich stężenia.

Lepsze praktyki czyszczenia i dezynfekcji pojazdu

202. Podczas czyszczenia kierowcy noszą ochronne ubrania wodoodporne.
203. Stanowiska do mycia pojazdów mają długość 25 m z nachyleniem od 5 do 7%, aby odprowadzić ścieki do odpowiedniego systemu zbierania.
204. Obszar, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, jest wolny od jakichkolwiek przeszkód w odległości 2 metrów wokół pojazdu.
205. W porze nocnej dostępne jest oświetlenie 400 luksów na poziomie urządzeń przeznaczonych do czyszczenia.

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

6.1. WPROWADZENIE

Maksymalny dozwolony czas przewozu wynosi 24 godziny dla koni i kucyków w pojeździe o wyższym standardzie, z tolerancją 2 godzin we wszystkich przypadkach na dojazd do miejsca przeznaczenia. Dodatkowe 2 godziny są stosowane wyjątkowo (np. w przypadku korków) i nie powinny być uwzględniane przy planowaniu. Pod koniec maksymalnego dopuszczalnego czasu przewozu zwierzęta albo muszą dotrzeć do miejsca przeznaczenia i zostać tam rozładowane albo zostać rozładowane na 24-godzinny okres odpoczynku, co musi nastąpić przy długotrwałych przewozach, w zatwierdzonym punkcie odpoczynku przed kontynuowaniem podróży. W Rozporządzeniu ustanawia maksymalny czas trwania długotrwałych przewozów, który różni się w zależności od gatunku i wieku zwierząt oraz konkretnych wymogów dotyczących przerw na odpoczynek dla źrebiąt (tabela 2.1.)

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

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

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

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

- **nieodpowiednie/brutalne/w pośpiechu realizowanie procedur rozładunku i/lub załadunku** może spowodować stres i urazy,
- **nieodpowiednia ilość miejsca** i/lub rozmiar zagród w punkcie odpoczynku zwierząt może spowodować pogorszenie warunków odpoczynku, konkurencję między zwierzętami oraz ich wzajemną agresję,
- **niewłaściwe karmienie, pojenie** i nieodpowiednie wyposażenie mogą powodować rozdrażnienie i problemy zdrowotne u zwierząt spowodowane głodem i/lub odwodnieniem.

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

Dobre praktyki dotyczące punktów odpoczynku zwierząt

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

6.2. SYSTEMY UTRZYMANIA ZWIERZĄT

Chociaż cel pobytu w miejscu odpoczynku jest odmienny: w punktach odpoczynku zwierząt (odpoczynek i regeneracja po odbytej podróży), na targowiskach (spotykanie się sprzedawców i nabywców z zamiarem sprzedaży/kupna zwierząt) i w punktach gromadzenia (zbiórka zwierząt w celu dalszego efektywnego ich transportu), to każde z tych trzech miejsc musi **dostarczyć zwierzętom zasobów**, których potrzebują, żeby były przygotowane do (dalszego) transportu. Ryzyko polega na tym, że jeśli zwierzęta nie mają dostępu do odpowiednich warunków (zasobów) (np. woda, pasza, odpoczynek i komfort), ich zdarność do transportu będzie pogorszona. **To czego konie potrzebują, to spokojne i komfortowe środowisko, w którym czują się bezpieczne i zrelaksowane, by wypocząć, oraz gdzie woda i pasza są dostępne, kiedy tego potrzebują.** Podłogi nie powinny być śliskie, zwierzęta powinny być chronione przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi i należy unikać elementów konstrukcyjnych, w których zwierzęta mogą zostać ranne. Ponadto, w razie potrzeby powinno być możliwe oddzielenie zwierząt i łatwe przeprowadzenie ich inspekcji. Dla wygody koni należy zapewnić wystarczającą ilość odpowiedniej ściółki pozbawionej kurzu, a podłoga powinna mieć zapewniony odpływ płynów. W tym zakresie stosuje się następujące praktyki.

Dobre praktyki dotyczące sposobu utrzymania w punktach odpoczynku zwierząt, na targowiskach i punktach gromadzenia zwierząt

209. **Materiał, z którego wykonane są podłogi**, jest antypoślizgowy, łatwy do czyszczenia i ma wystarczający odpływ, aby umożliwić odprowadzanie cieczy. Właściwy materiał ściółkowy jest zapewniony, aby ułatwić absorpcję moczu i wody.
210. Odpowiednie typy i liczba **gaśnic** są dostępne w każdym budynku, zgodnie z zaleceniami ekspertów ds. bezpieczeństwa pożarowego /personelu/konsultantów.
211. **Dach i ściany budynku** są takie, że zapewniają zwierzętom środowisko w zakresie ich strefy komfortu cieplnego (zob. rozdział [4.3. Kontrola mikroklimatu w pojeździe podczas jazdy](#)) nawet w czasie niekorzystnych warunków pogodowych.

Lepsze praktyki dotyczące sposobu utrzymania w punktach odpoczynku zwierząt, na targowiskach i punktach gromadzenia zwierząt

212. Punkt odpoczynku zwierząt ma odpowiednią wymuszoną lub swobodną **wentylację**, aby zapewnić świeże powietrze i utrzymać efektywną temperaturę otoczenia w zakresie strefy komfortu cieplnego zwierząt. Cyrkulacja powietrza odbywa się nad głowami zwierząt.
213. Punkt odpoczynku zwierząt jest podzielony na **boksy o odpowiedniej wielkości**, a ich liczba umożliwia umieszczenie zwierząt w takich grupach lub indywidualnie, jak było to w pojeździe. Ruchome przegrody, które umożliwiają elastyczne dopasowanie wielkości boksów dla każdego transportu, są zalecane. Przegrody są skonstruowane w taki sposób, aby ani nie wyrządzały szkody, ani nie raniły zwierząt, a wszystkie użyte materiały są nietoksyczne i nadające się do czyszczenia i dezynfekcji.
214. **Oświetlenie obiektów** jest takie, że unika się stresowania zwierząt ostrym kontrastem światła, ciemnością lub jaskrawością. Rozproszone naturalne lub prawidłowe sztuczne oświetlenie jest zapewnione wzdłuż całej drogi od strefy załadunku/rozładunku do strefy odpoczynku. W boksach wystarczające jest natężenie światła około 40 luksów (możliwe jest czytanie gazety), ale w strefie rozładunku musi być większe (od 100 do 150 luksów).

6.3. KARMIENIE I POJENIE

Podczas transportu zwierzęta nie mają łatwego dostępu do paszy, a warunki podróży mogą wpływać na utrudnione pobranie paszy i wody. Dlatego ważne jest, aby konie mogły pić i zjeść w okresie odpoczynku w punkcie odpoczynku zwierząt, na targowisku lub w punkcie gromadzenia. Kiedy zwierzęta odpoczywają, ich **biologiczne potrzeby** powinny być zaspokojone. Swobodny dostęp do wody jest kluczowy, aby utrzymać dobre zdrowie. Dostarczenie paszy (szczególnie w punkcie odpoczynku zwierząt) ma zasadnicze znaczenie dla dobrostanu zwierząt, ponieważ pomaga im wrócić do formy sprzed transportu, ale należy zatroszczyć o rodzaj, ilość i jakość paszy. Główne ryzyka dla dobrostanu zwierząt związane z pojeniem i karmieniem wynikają z:

- nieodpowiedniej ilości paszy i wody,
- niewłaściwej ich jakości lub sposobu zadawania.

Potencjalnie niekorzystnymi skutkami są stres (głód, pragnienie, bliskość nieznanymi zwierząt), utrata masy ciała i zaburzenia zdrowotne (które mogą powodować chorobę lub w ostrych przypadkach śmierć). Straty ekonomiczne mogą wzrosnąć w wyniku wadliwie opracowanych i wdrażanych procedur karmienia i pojenia zwierząt w punkcie odpoczynku zwierząt.

Dobre praktyki dotyczące karmienia i pojenia

215. Zwierzęta są karmione **wystarczającą ilością** paszy w celu utrzymania kondycji ciała. Pasza dla koni jest dobrej jakości, najlepiej żeby pasza nie pyliła, ani nie była spleśniała.
216. Sprzęt do karmienia jest **dostosowany do rodzaju zadawanej paszy**. Urządzenia do karmienia są regularnie czyszczone i w razie konieczności dezynfekowane.
217. Wszystkie zwierzęta mają **swobodny dostęp do świeżej wody pitnej**, dostarczanej im do woli. Urządzenia do pojenia są zaprojektowane i umieszczone w taki sposób, że zwierzęta mogą pić w naturalnej pozycji ciała.
218. Poidła mogą być łatwo całkowicie opróżniane i czyszczone pomiędzy pobytami kolejnych partii zwierząt, aby uniknąć rozprzestrzeniania się chorób.

Lepsze praktyki dotyczące karmienia i pojenia

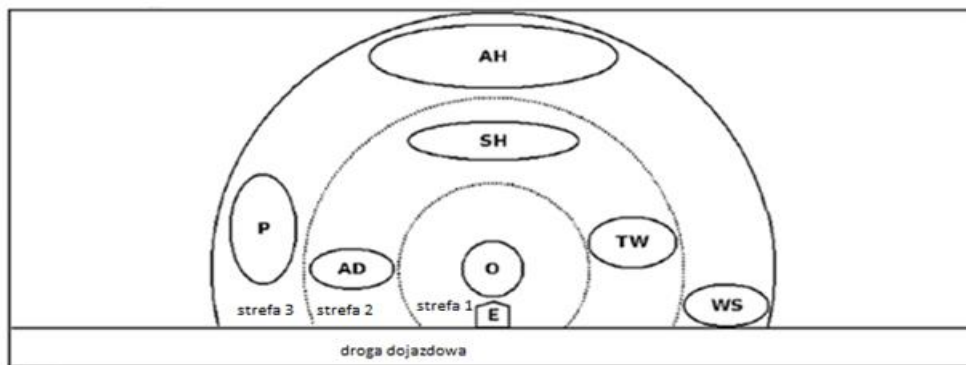
219. Pasza jest przechowywana w (zamkniętych) czystych, suchych i oznakowanych (widocznie oznaczonych) miejscach. Magazyny do przechowywania pasz są wykorzystywane wyłącznie w tym celu, o ile pasze nie są przechowywane w zamkniętych pojemnikach/opakowaniach. Żadne substancje chemiczne (na przykład pestycydy, biocydy, farmaceutyki dla zwierząt) nie znajdują się w miejscach przechowywania pasz. Magazyn pasz jest uwzględniony w programie zwalczania szkodników.
220. Aby uniknąć zamarzania, rury doprowadzające wodę są zakopane na głębokości 1,2-1,8 m, a w budynku zabezpieczone przez zamarzaniem dzięki izolacji termicznej, o ile zamarzanie rur może wystąpić.
221. Poidła nie stanowią przeszkód dla zwierząt, pracowników, maszyn i systemów mechanicznych.
222. Przepływ wody w poidłach jest dostosowany do gatunku zwierząt. Dla koni zalecany przepływ to 1,0 l/minutę.
223. Punkt odpoczynku zwierząt może zaopatrzyć przewoźnika w dodatkową paszę dla zwierząt przed kontynuacją podróży.

6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

Warunki transportu wymuszają bliski kontakt zwierząt między sobą, co może zwiększać ryzyko rozprzestrzeniania się czynników chorobotwórczych. Bezpieczeństwo biologiczne polega na odpowiedniej higienie ograniczającej rozwój zarazków, takiej organizacji transportu, która pozwala na ograniczenie styczności zwierząt pochodzących z różnych transportów i ogólnym zarządzaniu punktem odpoczynku zwierząt, tak aby zminimalizować ryzyka i zagrożenia sanitarne. Właściciel punktu odpoczynku lub miejsca gromadzenia (ale również przewoźnik) musi przestrzegać **kryteriów bezpieczeństwa biologicznego w celu ochrony przebywających tam zwierząt**. [Rozporządzenie Rady Europejskiej \(EC\)1255/97](#) określa, jak powinien być zlokalizowany, zaprojektowany, skonstruowany i obsługiwany punkt odpoczynku zwierząt w celu uzyskania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa biologicznego. Lokalne właściwe służby mają obowiązek sprawdzić, czy wymagania tego rozporządzenia są spełnione przed zatwierdzeniem działalności punktu odpoczynku zwierząt.

Dobre praktyki dotyczące bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

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

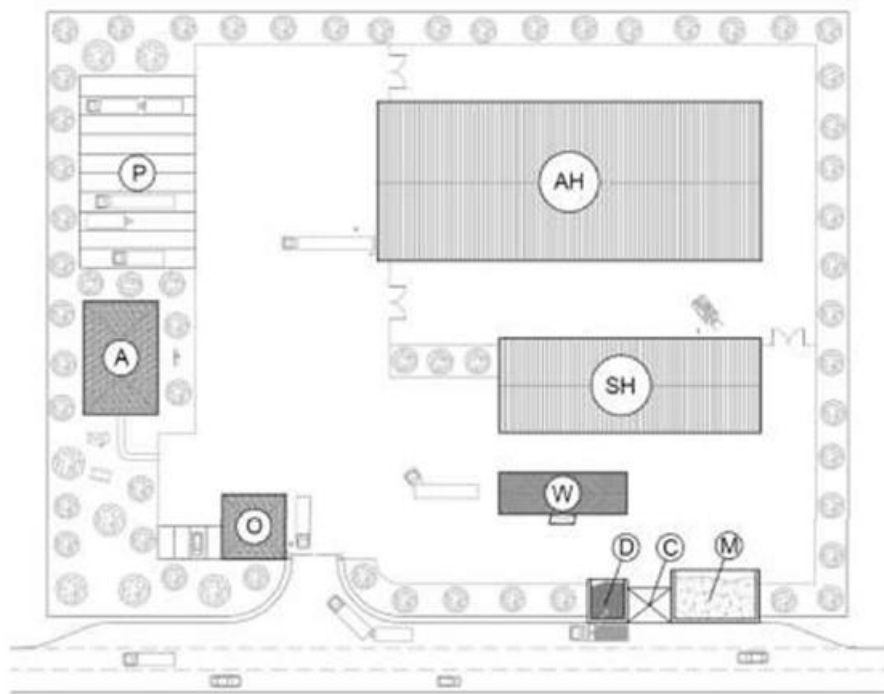


E – wjazd; O – biuro; AD – kwatery kierowców; SH – magazyn; TW – myjnia; P – parking; AH – pomieszczenia dla zwierząt; WS – magazyn odpadów

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

226. Strefy ruchu kołowego oraz drogi pomiędzy wejściem, strefami załadunku (rozładunku), myjnią i parkingiem muszą być dostosowane do maksymalnych rozmiarów pojazdów, przyczep, naczep i ich promieni skrętu.
227. **Martwe zwierzęta muszą być przechowywane w oddzielnym budynku lub zaplombowanych kontenerach (chłodniach)**, które muszą być pokryte i wyłożone odpowiednim materiałem. Muszą być czyszczone i zdezynfekowane po każdym użyciu. Martwe zwierzęta należy przetransportować do pojazdów przeznaczonych do ich przewozu do miejsca unieszkodliwiania lub spalania w taki sposób, aby pojazdy te nie wjeżdżały na teren punktu odpoczynku zwierząt (rozporządzenie (WE) nr N 1774/2002). Zużyta ściółka i odpady z tych obiektów powinny być również usunięte i unieszkodliwione w odpowiedni sposób.
228. Budynki, w których znajdują się zwierzęta, **są wyraźnie oznakowane**. Tylko personel punktu odpoczynku zwierząt powinien być dopuszczany do wejścia do tych budynków. Wszystkie osoby wchodzące do wnętrza budynku powinny nosić czyste

ubrania i obuwiu (lub strój jednorazowy) lub przechodzić przez matę dezynfekującą buty, ułożoną przed wejściem do punktu odpoczynku zwierząt. Kierowca również musi przestrzegać powyższej procedury, żeby zajmować się zwierzętami w punkcie odpoczynku. Dla kierowców i pozostałych osób odwiedzających punkt odpoczynku zwierząt powinna być dostępna łazienka, aby mogli umyć ręce i wykapać się.



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

Rysunek 6.2. Przykładowy układ punktu odpoczynku

229. Sprzątanie, **usuwanie odpadów stałych, mycie i dezynfekcja budynku oraz wyposażenia muszą zostać zakończone w ciągu 24 godzin** od czasu opuszczenia boksów przez zwierzęta. Budynek i wyposażenie powinny być suche przed przyjazdem kolejnej partii zwierząt. Czyszczenie barierki i podłóg (boksów i korytarzy) powinno być wykonywane przy użyciu wody pod wysokim ciśnieniem (40-200 barów, od 25 do 70 litrów/minutę).
230. **Szczególnie zaleca się czyszczenie metalowych barierki ciepłą wodą z detergentem.** Poidła i urządzenia do zadawania paszy mogą być czyszczone jak przegrody, ściany i podłogi, przy użyciu ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem i jeżeli istnieje taka możliwość, wcześniej namoczone w ciepłej wodzie i detergentie przez 20 do 30 minut. Stosowanie piany może poprawić efekt mycia. Kiedy ściany korytarzy i barierki są wyczyszczone, ale wciąż wilgotne, należy przeprowadzić dezynfekcję.
231. **Atestowane środki do dezynfekcji** powinny być rozpylane zgodnie z zaleceniami ich producentów. Tylko autoryzowane środki (zatwierdzone do użycia w danym kraju) mogą być stosowane zgodnie z zaaprobowaną listą dostępną u urzędowych lekarzy weterynarii, a np. we Francji istnieje możliwość korzystania z norm AFNOR (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

Lepsze praktyki dotyczące bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

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

6.5. SYTUACJE AWARYJNE

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

Dobre praktyki podczas sytuacji awaryjnych w punkcie odpoczynku zwierząt

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

239. Gdy w punkcie odpoczynku zwierząt nastąpi **kryzys sanitarny** podczas oczekiwania na przyjazd transportu ze zwierzętami:
- należy skontaktować się **z właściwymi służbami** w celu uzyskania oficjalnych rekomendacji, gdy jeden lub więcej pojazdów stwarza ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa biologicznego;
 - **kierowca i właściciel transportowanych zwierząt** powinni być o tym poinformowani wcześniej, przed przyjazdem. Mobilny system dezynfekcji (kół i błotników) powinien być użyty, gdy pojazd wjeżdża do punktu odpoczynku zwierząt.

Lepsze praktyki podczas sytuacji awaryjnych w punkcie odpoczynku zwierząt

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

BIBLIOGRAFIA

Do dalszego czytania zalecane są następujące dokumenty.

(EC) No. 1/2005. Dossier of Evidence, Second Edition Part 1: Journey Times.

(EFSA), Parma, Italy. EFSA Journal, 2011, 9(1):1966.

19. Jahrgang – 2. Pp. 99-109. <http://www.rabitschvet.>

animals. Report 152. <http://edepot.wur.nl/121065>

Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website.

Carroll C.L., and Huntington P. J., Body Condition Scoring and Weight Estimation of Horses, Equine Veterinary Journal (1988) 20 (1), 41 - 45.

com/fileadmin/user_upload/Publikationen/lrz-vo__ttvo_

EFSA, 2011. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA

FFE, 2016. Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae (Horses,

<file:///C:/Users/spool001/Downloads/Dossier-Summary.pdf>

FISE, COPA-COGECA, UECEBV, Austrian Federal Chamber of Veterinary Surgeons,

<http://www.animaltransportationassociation.org/Resources/Documents/Best%20Practices/Watering-guidelines-equines%2026June15.pdf>

<http://www.controlpost.eu/joomla/index.php/en/>

https://gallery.mailchimp.com/428b0154e1c13a5bc295b148d/files/2016_final_ho

<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

identification and characterization of welfare aspects during transport of farm

Morgan, 1998. Thermo-neutral zone and critical temperatures of horses. J. therm. Biol.

Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), European Food Safety Authority

Ponies, Donkeys and their Hybrids).

Practical Guidelines on the watering of Equine animals transported by road.

Rabitsch, A. and W. Wessely, 2012. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle

rabitschwessely_en_eurogroupforanimals080612.pdf

rse_guidelines.pdf

Van Reenen K, Reimert H, Gerritzen M, Leenstra F and Lambooi B 2008. Hazard

Vol. 23, No. I. pp. 59-61.

World Horse Welfare, 2011. Recommendations for amendments to EU Council Regulation

World Horse Welfare, FEEVA, Animals' Angels, ATA, BCP-CBC, Eurogroup for Animals, FVE,

World Horse Welfare, FVE, FEEVA, ATA, Animals' Angels, The Donkey Sanctuary, 2014.

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: 10.2875/793358

ISBN: 978-92-79-87134-4