



# **Przewodnik dobrych praktyk w transporcie owiec**



**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](mailto:SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu)

*European Commission*

*B-1049 Brussels*

# **Przewodnik dobrych praktyk w transporcie owiec**

***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:978-92-79-87156-6

doi:10.2875/180849

EW-BI-18-005-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](mailto: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 owiec”

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



# Spis treści

---

<b>0. WSTĘP .....</b>	<b>9</b>
<b>0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA .....</b>	<b>9</b>
<b>0.2. CEL PRZEWODNIKA .....</b>	<b>12</b>
<b>0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU OWIEC PODCZAS TRANSPORTU .....</b>	<b>12</b>
<b>0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT .....</b>	<b>13</b>
<b>0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA .....</b>	<b>15</b>
<b>0.6. WYKAZ DEFINICJI .....</b>	<b>15</b>
<b>1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE .....</b>	<b>17</b>
<b>1.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>17</b>
<b>1.2. DOKUMENTACJA .....</b>	<b>18</b>
<b>1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIE .....</b>	<b>19</b>
<b>1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ .....</b>	<b>20</b>
<b>2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE .....</b>	<b>22</b>
<b>2.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>22</b>
<b>2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY .....</b>	<b>22</b>
<b>2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY .....</b>	<b>23</b>
<b>2.2.2. PLANY AWARYJNE .....</b>	<b>24</b>
<b>2.3. ŚRODKI TRANSPORTU .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDU .....</b>	<b>28</b>
<b>2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE .....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.3. ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE .....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.4. MONITOROWANIE I EWALUACJA .....</b>	<b>31</b>
<b>2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT .....</b>	<b>31</b>
<b>2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU .....</b>	<b>31</b>
<b>2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU .....</b>	<b>32</b>
<b>3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK .....</b>	<b>34</b>
<b>3.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>34</b>

<b>3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU .....</b>	<b>34</b>
<b>3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU .....</b>	<b>35</b>
<b>4.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>37</b>
<b>4.2. PROWADZENIE POJAZDU .....</b>	<b>37</b>
<b>4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE .....</b>	<b>39</b>
<b>4.4. ODPOCZYNEK, POJENIE I KARMIE NIE .....</b>	<b>42</b>
<b>4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI .....</b>	<b>43</b>
<b>4.6. SYTUACJE AWARYJNE .....</b>	<b>47</b>
<b>5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT .....</b>	<b>49</b>
<b>5.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>49</b>
<b>5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU .....</b>	<b>49</b>
<b>5.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ROZŁADUNKU .....</b>	<b>50</b>
<b>5.4. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PO ROZŁADUNKU .....</b>	<b>51</b>
<b>5.5. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA .....</b>	<b>52</b>
<b>6. POSTÓJ W PUNKTACH ODPOCZYNEKU ZWIERZĄT, NA TARGOWISKACH I W PUNKTACH GROMADZENIA ZWIERZĄT .....</b>	<b>54</b>
<b>6.1. WPROWADZENIE .....</b>	<b>54</b>
<b>6.2. SYSTEMY UTRZYMANIA ZWIERZĄT .....</b>	<b>55</b>
<b>6.3. KARMIE NIE I POJENIE .....</b>	<b>57</b>
<b>6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA .....</b>	<b>59</b>
<b>6.5. SYTUACJE AWARYJNE .....</b>	<b>62</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>64</b>



## 0. WSTĘP

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

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

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

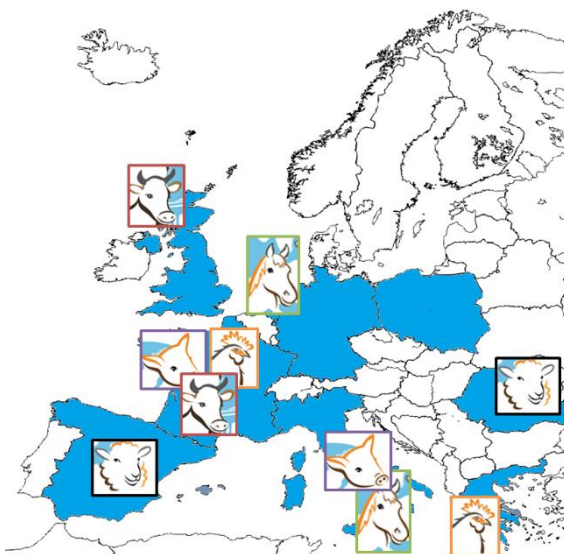
## 0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA

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

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

Wymagało to intensywnego procesu konsultacyjnego zaangażowanych podmiotów.

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 pisanie 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
<b>Rolnicy</b>	3	5	3	1		12
<b>Producenci pojazdów</b>			2			2
<b>Handlujący zwierzętami</b>	1				2	3
<b>Przewoźnicy</b>		3	2	3	5	13
<b>Przedstawiciele rzeźni</b>	2	5		1		8
<b>Urządowi lekarze weterynarii</b>		2	1	2	2	7
<b>Naukowcy zajmujący się zwierzętami</b>	2	3	2	2	2	11
<b>Przedstawiciele organizacji pozarządowych zajmujących się dobrostaniem zwierząt</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Razem</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>72</b>

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 owiec powstały trzy ulotki: „Owce i jagnięta: zdatność do transportu” „Owce: zapobieganie stresowi powodowanemu przez gorąco i zimno”, „Długotrwałe przewozy owiec”. 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 projektu: <http://animaltransportguides.eu/>.



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

## 0.2. CEL PRZEWODNIKA

„Przewodnik dobrych praktyk w transporcie owiec” ma na celu poprawę dobrostanu zwierząt podczas transportu dzięki praktycznym narzędziom służącym spełnieniu wymagań Rozporządzenia i dostarczeniu propozycji praktyk, które wykraczają poza prawodawstwo.

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

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

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

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

## 0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU OWIEC PODCZAS TRANSPORTU

Transport obejmuje kilka **potencjalnych czynników** wywołujących **stres**, które mogą negatywnie wpłynąć na dobrostan zwierząt. Nowe i nieznane środowisko, ograniczenie ruchu spowodowane zamknięciem, nagłe i nietypowe dźwięki, indywidualna podatność do transportu, narażenie na kontakt z nieznanymi osobnikami np. z innego stada, zmiana temperatury i wilgotności wraz z niewłaściwą wentylacją oraz ograniczenie dostępu do wody mają wpływ na kondycję zwierząt. Skutki tych wszystkich czynników zależą od oswajania zwierząt z transportem i ich kondycji, charakteru podróży oraz czasu jej trwania. Stwierdzono, że **długotrwałe przewozy** są potencjalnie bardziej szkodliwe dla ogólnego dobrostanu zwierząt, ponieważ dłużej trwający transport przyczynia się do nasilenia oddziaływania stresogennych czynników. Dlatego zrozumiałe jest, że stresujące podróże i trudne warunki transportu mogą istotnie oddziaływać na kondycję i ogólny dobrostan zwierząt.

Niewłaściwe traktowanie i przewóz mogą być przyczyną poważnych urazów, fizycznego i psychicznego stresu, immunosupresji i zaburzeń metabolicznych. Ma to **wpływ** na wydajność, **produkcyjność** i **zyskowność** ze względu na zmiany masy ciała, stanu nawodnienia, a w konsekwencji jakość mięsa zwierząt przeznaczonych na ubój.

W celu zapewnienia właściwego poziomu dobrostanu podczas przewozu ważne jest przekazanie wszystkim zaangażowanym osobom informacji na temat zwierząt i sposobu oceny ich dobrostanu [1.3. Kompetencje i szkolenie](#). Sprawdzenie kondycji zwierząt przed załadunkiem pozwoli na zmniejszenie ryzyka umieszczenia w transporcie zwierząt, które mogą nie przeżyć podróży lub odczuć znaczne pogorszenie dobrostanu. [2.4.2. Zdarność zwierząt do transportu](#).

Należy dokładnie zaplanować podróż [2.2. Planowanie podróży](#) i dobrać odpowiednie środki transportu, z uwzględnieniem wysokości wykorzystanych kojców i przegród [2.3.1. Konstrukcja i serwisowanie pojazdu](#).

Przestrzeń powinna być wystarczająca dla owiec z uwzględnieniem wagi ciała, obecności wełny i grubości runa [2.3.2. Wymagania powierzchniowe](#). W miarę możliwości należy unikać długotrwałych przewozów [2.2.1. Czas trwania podróży](#), a w przypadku takich podróży należy zapewnić lepsze warunki przewozu [6.3 Karmienie i pojenie](#). Pojazdy należy prowadzić ostrożnie i unikać gwałtownych skrętów i hamowania, w szczególności na krętych drogach i na skrzyżowaniach [4.2. Prowadzenie pojazdu](#). Warunki cieplne i sterowanie wentylacją są ważne ze względu na konieczność zmniejszenia skutków stresu cieplnego u owiec [4.3. Kontrola mikroklimatu w pojeździe](#).

## 0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT

Nadrzędnym celem gwarantującym odpowiednie warunki podczas jazdy powinno być zapewnienie dobrostanu, **co spowoduje, że zwierzęta będą zdrowe i sprawne, gdy opuszczą pojazd** w miejscu przeznaczenia. Obowiązujące prawodawstwo oraz istniejące wytyczne dotyczące predyspozycji do podróży ([Europejska grupa dla zwierząt, 2012](#)) ustanawiają schematy, a także oferują wiele wskazówek odnośnie warunków podróży. Zawierają rady, jak odpowiednio dopasować przestrzeń, określić częstotliwość i czas odpoczynku, oraz informują o wymaganiach dotyczących przygotowania paszy i wody dla zwierząt. Porady te wynikają z wieloletniego doświadczenia oraz są efektem konkretnych badań związanych z następującymi czynnikami dobrostanu: zbyt ograniczoną przestrzenią, brakiem dostępu do wody, łatwością zranienia się zwierząt i brakiem odpoczynku; jeżeli zwierzęta nie odpoczywają wystarczająco długo, są zmęczone, co negatywnie wpływa na dobrostan i samą jakość mięsa; itd.

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

Po uwzględnieniu ograniczeń związanych z wykorzystywanymi zasobami oraz zarządzaniem wydaje się, że **miary odnoszące się do zachowania zwierząt mogą być użytecznym narzędziem monitorującym**, pomagającym wszystkim zainteresowanym podmiotom określić dobrostan oraz w razie konieczności podjąć działania naprawcze.

Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ang. *Animal Based Measures – ABM*), takie jak urazy, duszności, drżenie, kondycja ciała i skóry, mogą być interpretowane jako bezpośrednie miary dobrostanu. Wykorzystywanie mierników 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 osoby obsługujące w swoich działaniach już wykorzystują „sygnały” otrzymywane od zwierząt** w swojej codziennej praktyce. Podczas rutynowych kontroli nie będą oni (jedynie) obserwować wskaźnika temperatury, aby sprawdzić, czy wentylacja jest wystarczająca: będą analizować zachowania zwierząt również pod kątem dyszenia lub dreszczy. Nie oceniają zmęczenia przez pryzmat długości podróży, lecz zwracają uwagę na postawę zwierząt i zachowanie podczas odpoczynku.

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

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

## 0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA

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

1. Zagadnienia administracyjne.
2. Planowanie i przygotowanie podróży.
3. Obsługa i załadunek zwierząt.
4. Podróż.
5. Rozładunek zwierząt.
6. Postój w punktach odpoczynku zwierząt, na targowiskach i w punktach gromadzenia 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. Bardzo ważne tematy będą ujmowane w ramki w przewodniku.

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. WYKAZ 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
<b>Długotrwały przewóz</b>	Podróż, przekraczająca 8 godzin, rozpoczynająca się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się
<b>Miejsce przeznaczenia</b>	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)
<b>Miejsce wyjazdu</b>	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)
<b>Opiekun</b>	Osoba fizyczna lub prawna, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialna oraz obsługująca zwierzęta czasowo lub stale
<b>Organizator transportu</b>	(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)
<b>Osoba obsługująca</b>	Osoba bezpośrednio odpowiedzialna za dobrostan zwierząt, która towarzyszy im podczas przewozu
<b>Owca nieostrzyżona</b>	Zwierzę, u którego runo nie zostało zestrzyżone
<b>Owca ostrzyżona</b>	Zwierzę, u którego zestrzyżono runo za pomocą maszynki lub nożyc
<b>Pojazd</b>	Środek transportu wyposażony w koła posiadający napęd lub holowany
<b>Przewoźnik</b>	Osoba fizyczna lub prawna transportująca zwierzęta na własny rachunek lub na rachunek strony trzeciej
<b>Przewóz</b>	Cała operacja transportu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, w tym rozładowanie, umieszczanie w odpowiednich pomieszczeniach i załadowanie mające miejsce na pośrednich etapach przewozu
<b>Punkty gromadzenia zwierząt</b>	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
<b>Punkty odpoczynku zwierząt (punkty kontroli)</b>	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)
<b>System nawigacyjny</b>	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)
<b>Urzędowy lekarz weterynarii</b>	Lekarz uznawany przez właściwą władzę państwa członkowskiego
<b>Właściwe władze (odpowiednie służby)</b>	Centralna instytucja państwa członkowskiego właściwa do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakiegokolwiek organ oddelegowany w tym celu, np. Państwowa Inspekcja Weterynaryjna



# 1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE

## 1.1. WPROWADZENIE

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

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

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

Przewoźnicy powinni mieć ze sobą **odpowiednią dokumentację w trakcie podróży**. Prawdopodobnie będą musieli okazać te dokumenty właściwym władzom albo podczas transportu, przy przyjeździe albo przy wyjeździe. W szczególności kierowcy lub osoby obsługujące odpowiedzialni za transport zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz, świń i drobiu na dystansach ponad 65 km muszą mieć **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 władze muszą zadbać o to, aby wymagania zawarte w załączniku IV do Rozporządzenia zostały włączone do **teoretycznego egzaminu** obowiązującego wszystkich aplikujących o

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

## 1.2. DOKUMENTACJA

### Dobre praktyki dotyczące dokumentacji

1. Każdy przewożący zwierzęta w pojeździe musi posiadać dokumenty określające pochodzenie zwierząt i ich właściciela, miejsce wyjazdu, datę i czas wyjazdu, przewidziane miejsce przeznaczenia i przewidywany czas trwania przewozu.
2. Ponadto następujące dokumenty mogą być potrzebne podczas transportu zwierząt w Unii Europejskiej:
  - **Zezwolenie przewoźnika** na transport zwierząt powyżej 65 km i do 8 godzin (typ I) lub ponad 8 godzin (typ II),
  - **Świadectwo zatwierdzenia środka transportu** do transportu zwierząt przez ponad 8 godzin,
  - **Licencja** dla kierowców i osób obsługujących pojazdy drogowe przewożące domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, owiec, kóz i świń,
  - **Dziennik podróży** długotrwałych przewozów koni lub zwierząt gospodarskich: bydła, owiec, kóz lub świń (nie dla drobiu),
  - **Świadectwa zdrowia zwierząt** (w stosownych przypadkach, np. handel między państwami członkowskimi lub eksport do krajów nienależących do UE).
  - **Dokumenty związane z identyfikacją zwierząt** (np. paszporty, kolczyki, tatuaże),
  - **Informacja dotycząca łańcucha żywnościowego zwierząt** kierowanych do uboju.
3. Przewoźnik przedkłada dziennik podróży właściwym władzom przed planowaną podróżą i jest on w posiadaniu kierowcy, który ma obowiązek go realizować podczas podróży.
4. Świadectwo zdrowia zwierząt i dziennik podróży są generowane drogą elektroniczną przy użyciu aplikacji TRACES<sup>1</sup> (przez urzędownego 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 w zakresie dokumentacji

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

---

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

9. W pojeździe nad boksami ze zwierzętami są umieszczone tabliczki z oznaczonym **gatunkiem i/lub grupą użytkową** przewożonych zwierząt (np. tryki, jagnięta, maciorki).
10. Przewoźnicy/organizatorzy transportu przez co **najmniej 5 lat** muszą archiwizować umowy przewozowe i dzienniki podróży.

### 1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIE

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

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

**Dobre praktyki** dotyczące kompetencji i szkolenia

11. Przewoźnicy muszą się upewnić, że osoby zajmujące się zwierzętami dysponują umiejętnościami dobrego rozumienia zachowań zwierząt oraz ich potrzeb fizjologicznych. Przegląd biologicznych potrzeb owiec 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 szkolenia

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 mierniki oparte na obserwacji zwierząt).
18. Firmy transportowe zapewniają, że kierowcy (i osoby obsługujące) 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 mających upoważnienie do podjęcia koniecznych, natychmiastowych czynności; w przypadku transportu realizowanego pojedynczym pojazdem kierowca może być jedynym opiekunem w czasie podróży,
  - d) obecność odpowiedniej liczby opiekunów zwierząt w trakcie załadunku,
  - e) zapewnienie **wyposażenia i pomocy weterynaryjnej** odpowiedniej dla konkretnego gatunku zwierząt i rodzaju podróży.
20. **Handlarze zwierząt** lub pośrednicy kupna/sprzedazy 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 **osoby obsługujące** oraz opiekunowie są odpowiedzialni za łagodne traktowanie zwierząt podczas załadunku i rozładunku, a także za prowadzenie zapisu zdarzeń i ewentualnych problemów występujących w trakcie podróży, w tym dziennika podróży przy długotrwałych przewozach. Aby prawidłowo wypełniać swoje obowiązki, mają **uprawnienia do podejmowania natychmiastowych działań**. W przypadku braku oddzielnego opiekuna kierowca sam wypełnia jego obowiązki.
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 **wyszkolonej kadry** na czas załadunku/rozładunku zwierząt,
  - c) zagwarantowanie, że kierowcy mają odpowiednie kompetencje w sprawach dobrostanu zwierząt, stosownie do transportowanych gatunków,
  - d) rozwijanie i aktualizowanie **planów awaryjnych** dla wszystkich typów podróży (nawet jeśli nie jest to obowiązkowe) pomagających w rozwiązaniu sytuacji kryzysowych (w tym przy niesprzyjających warunkach pogodowych),
  - e) przygotowanie **planu podróży** dla **wszystkich** przewozów (w tym w przypadku, kiedy jest on obowiązkowy), który obejmuje plan załadunku, czas trwania podróży, przebieg trasy i lokalizację punktów odpoczynku zwierząt,
  - f) załadunek tylko tych **zwierząt**, które są **zdatne do transportu**, właściwy załadunek zwierząt do pojazdu i ich kontrolę w trakcie jazdy oraz odpowiednie reagowanie na pojawiające się problemy (jeżeli zdolność 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 **uśmiercenia 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 owiec jest jednym z najważniejszych etapów podróży. To **klucz do udanego transportu zwierząt** zgodnie z przepisami prawa, najlepszą praktyką, wysokimi standardami zachowania dobrostanu zwierząt oraz korzyściami ekonomicznymi. Prawidłowe planowanie **wspiera sprawne przeprowadzenie transportu** i jest niezbędne do **zminimalizowania ryzyka** wynikającego z możliwości niewłaściwego skoordynowania działań osób zaangażowanych w różnych obszarach. Złożoność całego procesu transportu zwierząt wymaga ustrukturyzowanej integracji wszystkich działań zgodnie z określonym zestawem celów, odpowiedzialnością i monitorowaniem zadań. Najważniejsze jest uzupełnianie dobrze opracowanych standardowych procedur operacyjnych (SOP) planami awaryjnymi umożliwiającymi działanie na wypadek **nieoczekiwanych wydarzeń i problemów**. Oprócz pilnych kwestii bezpośrednio związanych z **dobrostanem**, planowanie powinno obejmować względy **dotyczące zdrowia zwierząt** (bezpieczeństwo biologiczne), **zdrowia i bezpieczeństwa ludzi i kwestie ekonomiczne**. Duże znaczenie planowania i przygotowania do transportu zostało również potwierdzone w ustawodawstwie UE, a wypełnienie sekcji dotyczącej planowania w dzienniku podróży jest obligatoryjne w przypadku długotrwałych przewozów.

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

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

### 2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY

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

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

Plany w szczególności powinny obejmować:

- **opis trasy przejazdu** i przybliżony czas trwania,
- analizę **prognozy pogody**,

- wybór **firmy transportowej** i rodzaju pojazdu (np. typu I lub II) i/lub statku w zależności od czasu trwania podróży i warunków pogodowych, liczby owiec według grup użytkowych np. maciorki, jagnięta, zwierzęta wybrakowane,
- zarezerwowanie miejsca rozładunku **w punktach odpoczynku zwierząt**, w stosownych przypadkach,
- **plan nadzwyczajny**,
- planowaną **liczbę kierowców**,
- zaopatrzenie w **materiał ściółkowy**,
- **zaopatrzenie w wodę i paszę** dostarczone do punktu odpoczynku zwierząt, w zależności od czasu podróży,
- zapewnienie, **że pojazd jest dostępny** w miejscu i czasie rozpoczęcia podróży.

## 2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY

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

**Dobre praktyki** dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

26. Maksymalny dozwolony czas trwania podróży wynosi 29 godzin dla dorosłej owcy, 19 godzin dla nieodsadzonych jagniąt. Dla komfortu zwierząt czas trwania podróży może być zwiększony o dwie godziny, w szczególności ze względu na bliską odległość miejsca przeznaczenia.
27. Po upływie tego czasu (maksymalnie 29/19 godzin) musi nastąpić rozładunek zwierząt w celu odpoczynku na minimum 24 godziny w punkcie odpoczynku zwierząt, przed kontynuacją podróży (tabela 2.1.)
28. Organizator musi **precyzyjnie określić realny czas trwania podróży**. Musi on przygotować mapę dojazdu, z uwzględnieniem postojów (w punktach odpoczynku zwierząt podczas długotrwałych przewozów) i przewidzieć wszystkie opóźnienia związane z procedurami celnymi i przekroczeniem granic.

**Tabela 2.1.** Maksymalny dozwolony czas trwania podróży owiec (EC 1/2005)

Grupa zwierząt	Czas trwania podróży 1 odcinek podróży	Czas odpoczynku, zwierzęta pozostają wewnątrz pojazdu	Czas trwania podróży 2 odcinek podróży	Postój w zatwierdzonym punkcie odpoczynku zwierząt (Weterynaryjny numer identyfikacyjny)
Dorosłe owce	14 godzin	Przerwa 1-godzinna na pojenie i, jeżeli to konieczne, karmienie	14 godzin	Rozładunek na 24 godziny na pojenie, karmienie i odpoczynek
Nieodsadzone jagnięta	9 godzin	Przerwa 1-godzinna na pojenie i, jeżeli	9 godzin	Rozładunek na 24 godziny na pojenie, karmienie i odpoczynek

		to konieczne, karmienie		
--	--	----------------------------	--	--

29. Organizator musi **wybrać pojazd** odpowiedni do czasu trwania podróży i zgodnie z grupą użytkową i liczbą owiec w partii.
30. Dla długotrwałych przewozów trasa powinna uwzględniać **punkty odpoczynku zwierząt oraz przerwy na odpoczynek** odnotowane w planie podróży (sekcja 1. dziennika podróży).
31. Cała niezbędna dokumentacja musi być przygotowana i zatwierdzona przez właściwe władze **przed rozpoczęciem podróży** (np. dziennik podróży dla długotrwałych przewozów powyżej 8 godzin, świadectwa zdrowia, poświadczenie z systemu TRACES, dokument przewozowy (CMR<sup>2</sup>), książka czyszczenia i dezynfekcji pojazdu).
32. Należy zapewnić niezakłócone i efektywne komunikowanie się między kierowcą/przewoźnikiem a miejscem załadunku i rozładunku. Należy odpowiednio wcześniej wymienić się numerami telefonów, żeby można było na bieżąco informować o każdej zaistniałej zmianie w stosunku do planu przed podróżą i podczas niej.
33. Przerwy w trakcie podróży powinny być wystarczająco długie, aby móc **skontrolować zwierzęta** pod kątem ewentualnych oznak pogorszenia stanu zdrowia lub naruszenia dobrostanu oraz oceny sprawności działania urządzeń doprowadzających paszę i wodę.
34. Należy zapewnić wystarczająco dużo czasu podczas postojów mających na celu **indywidualną kontrolę** stanu zwierzęcia.
35. Należy planować podróż w taki sposób, aby uniknąć opóźnień wynikających z **natężonego ruchu w godzinach szczytu, robót drogowych, zmian trasy, gołoledzi i opadów śniegu lub powodzi**.
36. Należy sporządzić niezbędną dokumentację (np. dotyczącą liczby zwierząt, szczególnych wymagań oraz numerów kontaktowych w nagłych przypadkach) i zagwarantować jej przekazanie kierowcy, co **przyspieszy odjazd** pojazdu po załadunku.
37. Należy zwrócić uwagę na wpływ warunków cieplnych (gorąca i zimna) oraz wilgotności podczas WSZYSTKICH podróży (długie, standardowe i krótkie). Należy dążyć do minimalizacji ryzyka wystąpienia stresu cieplnego.
38. **Należy unikać podróży w najgorętszych porach** dnia; planując podróż, powinno się planować przejazdy w chłodniejszej porze.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

39. Plan podróży powinien być tak ułożony, żeby zapewnić niezwłoczny rozładunek owiec w miejscu przeznaczenia w ciągu 30 minut od momentu przyjazdu.

## **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.**

<sup>2</sup> CMR (fr. **C**onvention relative au **C**ontrat de transport international de **M**archandise par **R**oute) – międzynarodowy samochodowy list przewozowy.



Rozporządzenie nakłada obowiązek posiadania planu awaryjnego w przypadku autoryzacji przewoźnika realizującego długotrwałe przewozy zwierząt, ale okazuje się on również przydatny podczas krótkotrwałych podróży. Plany awaryjne są najbardziej użyteczne, gdy są regularnie ćwiczone i aktualizowane przez przewoźnika. Plan awaryjny powinien zawierać 4 zagadnienia: **jakie potencjalne zagrożenia** może spowodować sytuacja nadzwyczajna, **co można zrobić**, gdy taka sytuacja wystąpi, **kto i co powinien robić** oraz **jakie będą podejmowane działania naprawcze**. Dzięki przygotowaniu, przewoźnik będzie mógł skutecznie reagować i zmniejszyć wpływ opóźnienia lub wypadku na zwierzęta.

#### **Dobre praktyki** dotyczące planów awaryjnych

40. 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.
41. Kierowca powinien podjąć wszelkie starania, aby zminimalizować opóźnienie i zapewnić zwierzętom dostęp do **wody, schronienia przed słońcem oraz wentylację w upalne dni**.
42. W razie konieczności, kierowca powinien zwrócić się o pomoc do policji, aby ta umożliwiła mu jak najszybszy przejazd w sytuacji dużych utrudnień spowodowanych wypadkiem drogowym (tj. jeśli droga jest zamknięta w wyniku wypadku).
43. **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**.
44. Plan awaryjny powinien znajdować się w pojeździe. Przykład takiego planu zaprezentowano na rysunku 2.1. Plan powinien być znany i przyswojony przez każdą osobę zaangażowaną w transport podczas każdej podróży. Należy tam opisać, jak radzić sobie z 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 kryzysowych.
45. W sytuacji awaryjnej plan awaryjny wdraża kierowca i/lub przewoźnik, zależnie kto pierwszy ją zidentyfikuje.
46. Plan awaryjny powinien zawierać:
  - a) w jaki sposób można utrzymać **stały kontakt** między przewoźnikiem a kierowcami,
  - b) jak można **skontaktować się** z odpowiednimi służbami (policja/lekarz weterynarii),
  - c) listę **numerów kontaktowych** wszystkich zaangażowanych stron, w tym numer telefonu towarzystwa ubezpieczającego przewożony inwentarz,
  - d) w jaki sposób można wezwać **lokalne służby ratownicze** oraz jak zorganizować transport zastępczy,
  - e) jak i gdzie **naprawić pojazd** w przypadku uszkodzenia,
  - f) jak **rozładować zwierzęta** w sytuacji awaryjnej lub w przypadku opóźnienia: należy zawczasu zorientować się, gdzie na zaplanowanej trasie są **miejsca nadające się do rozładunku zwierząt**, informacja ta powinna być łatwo dostępna dla kierowcy,

- g) informacje, jak i gdzie zorganizować **wodę, paszę i ściółkę** dla zwierząt w sytuacjach nieprzewidzianych znacznych opóźnień (np. na przejściach granicznych),
- h) informacje odnośnie **pozostałych kwestii** niezbędnych do uniknięcia cierpień zwierząt wynikających z opóźnień w transporcie.

### **Sekcja 1 – Dane teleadresowe**

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

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

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

### **Sekcja 3 – Podpis**

Podpis przewoźnika			Data	
Nazwa (WYDRUKOWANA)				

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

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

**Lepsze praktyki** dotyczące planów awaryjnych

49. Plan awaryjny powinien być przygotowany i stosowany **również podczas transportów krótszych niż 8 godzin.**
50. W celu właściwego przygotowania się do potencjalnego wypadku w każdym pojeździe powinny znajdować się:
  - a) **awaryjny arkusz kontaktowy** z podanymi czynnymi 24 godziny na dobę numerami telefonów do dyspozytora, miejsca przeznaczenia, lokalnych właściwych władz, chirurgów weterynarzy, służb ratowniczych, instalacji awaryjnych (np. do uboju) i towarzystw ubezpieczeniowych,
  - b) zgodne z europejskimi wymaganiami **wyposażenie ostrzegawcze** o sytuacjach awaryjnych (np. flary, trójkąty ostrzegawcze),
  - c) **aparat fotograficzny**/aparat w telefonie komórkowym,
  - d) powypadkowy **arkusz informacyjny**,
  - e) firmowy regulamin **dotyczący wypadków**/standardowe procedury operacyjne (SOP),
  - f) **gaśnica**,
  - g) pojemnik do zbierania wycieków (np. wanna wychwytowa) lub zestaw **czyszczący.**
51. Przewoźnik musi ciągle **monitorować komfort i kondycję** zwierząt podczas jakiegokolwiek opóźnienia.
52. Przewoźnik w przypadku opóźnienia musi **skontaktować się z organizacją oraz/lub osobą do kontaktu w miejscu przeznaczenia** w celu poinformowania o przyczynie opóźnienia i określenia najlepszego planu działania dla dobra własnego i dobrostanu zwierząt.
53. W pojeździe musi być **swobodny i prosty awaryjny dostęp** do zwierząt, umożliwiający łatwą kontrolę owiec i udzielenie pomocy potrzebującym jej osobnikom.
54. Procedury awaryjne **są okresowo sprawdzane** i omawiane z personelem podczas wewnętrznych audytów, a także zmieniane w razie potrzeby.
55. 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.
56. 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

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

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

Systemy wentylacji mogą być **swobodne albo wymuszone**. Swobodny system wentylacji jest powszechny w pojazdach używanych na krótkich trasach (mniej niż 8 godzin), podczas gdy systemy wymuszonej wentylacji są obowiązkowo wymagane w trakcie długotrwałych przewozów. Zgodnie z Rozporządzeniem, minimalne natężenie przepływu powietrza w wentylatorze nie powinno być mniejsze niż 60 m<sup>3</sup>/h na 100 kg żywej wagi. Skuteczność wymuszonych systemów wentylacji staje się szczególnie ważna w odniesieniu do **transportu z Europy Północnej do regionów Morza Śródziemnego** i ich gorącego klimatu. Na przykład **częste zatrzymania** z powodu korków na drodze lub kontroli granicznych w gorącym klimacie mogą doprowadzić do **nagrzewania się wnętrza pojazdu, a w konsekwencji do narastania stresu cieplnego zwierząt**. Wentylacja ma również duże znaczenie dla ograniczania stężenia amoniaku pochodzącego z odchodów i moczu oraz dwutlenku węgla wydzielanego podczas oddychania zwierząt wewnątrz pojazdu.

**Niewłaściwy (uszkodzony) układ zawieszenia pojazdu** może również mieć wpływ na dobrostan zwierząt. Nadmierne wibracje mogą prowadzić do **nudności oraz zmęczenia mięśni**. Antypoślizgowa **powierzchnia podłogi** jest niezbędna, aby zapobiegać **upadkom**.

Adekwatny materiał ściółkowy musi być suchy i cechować się dużą chłonnością. Wystarczająca ilość ściółki zapewnia większy komfort oraz tworzy dobre warunki odpoczynku zwierząt. Gdy występują braki odpowiedniego materiału ściółkowego (rodzaj oraz/lub jakość oraz/lub ilość) w połączeniu z ekstremalnymi temperaturami, dobrostan zwierząt może być zagrożony. Obecność ściółki również może zwiększyć przyczepność posadzki, a ten czynnik jest niezbędny, aby zapobiec ślizganiu się i upadkom.

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

## 2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDU

**Dobre praktyki** dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdu

57. Materiały wykorzystane w konstrukcji pojazdu powinny cechować się **łatwością czyszczenia**. Należy dotrzymywać procedur czyszczenia między podróżami.
58. Wewnętrzne powierzchnie pojazdu muszą być gładkie, żeby **zminimalizować ryzyko obrażeń i siniaków**.

59. Drzwi pojazdu i wyposażenie muszą mieć **wystarczającą szerokość, która zapewni swobodę przy przemieszczaniu** owiec, w celu zmniejszenia urazów.
60. Należy zapewnić możliwość **ciągłej obserwacji zwierząt** z zewnątrz pojazdu, np. otwierając boczne klapki lub tylne drzwi, dbając przy tym o zabezpieczenie przed ucieczką owiec.
61. **Spaliny** z pojazdu nie mogą dostać się do przestrzeni ładunkowej ze zwierzętami ze względu na ryzyko uduszenia.
62. Pojazd powinien mieć konstrukcję uniemożliwiającą **zwierzętom utknięcie lub okaleczenie się**.
63. Podłogi i podłoża powinny być zaprojektowane **w sposób maksymalizujący przyczepność** oraz minimalizujący ślizganie i przewracanie się zwierząt. Rozwiązania zwiększające przyczepność to głównie listwy podłogowe lub rowki w podłodze. Jeżeli owce ślizgają się lub przewracają, należy zidentyfikować przyczynę i podjąć niezbędne działania korygujące.
64. Szczególną uwagę należy zwrócić **na wielopoziomowe środki transportu**. Tego typu pojazdy powinny być odpowiednio zaprojektowane, konserwowane i zarządzane, tak aby zapewnić bezpieczeństwo zwierząt oraz żeby zwierzęta z wyższych pokładów nie brudziły owiec znajdujących się na niższych poziomach.
65. **Przegrody wewnątrz przestrzeni ładunkowej muszą być stosowane** podczas podróży w terenach górzystych, strefach natężonego ruchu lub w przypadku transportu małej liczby owiec, co umożliwi uniknięcie ich obijania się o ściany i powstawania urazów. Przegrody powinny być również stosowane przy segregacji owiec, kiedy jest to wymagane.
66. Podczas długotrwałych przewozów pojazd musi być wyposażony w co najmniej **cztery czujniki temperatury na jednym pokładzie**. Wynika to z wahań temperatury wewnątrz pojazdu w zależności od strefy, w której znajdują się owce (najwyższe temperatury prawdopodobnie wystąpią na przodzie pojazdu na najwyższym pokładzie; najniższe temperatury prawdopodobnie zostaną odnotowane na najniższym pokładzie pojazdu).
67. Podczas długotrwałych przewozów pojazd musi być wyposażony w **system nawigacji i globalny system pozycjonowania (GPS)**, co umożliwi właściwym władzom kontrolnym monitorowanie pojazdów i upewnienie się, że plany podróży są realizowane.
68. Niezbędne naprawy mechaniczne (np. wymiana opon) i okresowe przeglądy muszą być prowadzone terminowo w celu uniknięcia nieplanowanych opóźnień.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdu

69. Jagnięta i niedawno ostrzyżone owce (do 10 dni od strzyżenia) są wrażliwe na wiatr i muszą być transportowane **w pojazdach z zamkniętym nadwoziem lub plandeką chroniącą przed warunkami pogodowymi** mogącymi spowodować stres z powodu gorąca lub zimna. Niedawno ostrzyżone owce mogą być transportowane wyłącznie, gdy ich runo mierzy co najmniej 7,0 mm (np. gdy odrośnie lub owca została specjalnie tak ostrzyżona) oraz gdy strzyżenie nastąpiło co najmniej 24 godziny przed rozpoczęciem podróży.
70. **Pojazd musi być wszechstronnie sprawdzony po każdej podróży**.
71. Jeżeli w czasie podróży dochodzi do wypadku, należy **zarejestrować to zdarzenie**, a wszelkie powstałe usterki muszą być usunięte przed rozpoczęciem kolejnego transportu.
72. **Okresowy przegląd pojazdu musi być przeprowadzony** co najmniej raz w roku.

## 2.3.2. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE

**Dobre praktyki** dotyczące wymagań powierzchniowych

73. Pojazdy dla zwierząt muszą być zaprojektowane, tak żeby **owce mogły zmieniać pozycję z leżącej na stojącą bez dotykania konstrukcji górnego pokładu** oraz zapewniać prawidłową wentylację.
74. Nieostrzyżone owce i jagnięta o wadze powyżej 26 kg mające grube runo **muszą mieć o 25% więcej powierzchni niż owce ostrzyżone.**

**Lepsze praktyki** dotyczące wymagań powierzchniowych

75. Dla owiec przestrzeń nad najwyższym punktem zwierzęcia powinna wynosić co najmniej 15 cm w pojazdach z wymuszonym przepływem powietrza (wentylacja mechaniczna) i 30 cm w pojazdach bez wymuszonego przepływu powietrza (wentylacja swobodna).
76. Dostępna powierzchnia musi być zróżnicowana dla owiec nieostrzyżonych, jagniąt i ostrzyżonych owiec w zależności od czasu trwania podróży (tabela 2.2.).

**Tabela 2.2.** Zalecane wymagania powierzchniowe według wagi żywej zwierząt (m<sup>2</sup>)

Waga żywa (kg)	Owce nieostrzyżone		Jagnięta i ostrzyżone owce	
	Krótkotrwała podróż	Długotrwała podróż	Krótkotrwała podróż	Długotrwała podróż
20	-	-	0,21	0,27
30	-	-	0,28	0,36
40	0,39	0,51	0,34	0,43
50	0,45	0,60	0,35	0,50
60	0,51	0,67	0,40	0,57
70	0,56	0,75	0,44	0,63
80	0,61	0,82	0,48	0,69

77. Przedstawione wymagania powierzchniowe należy zwiększyć w przypadku, gdy temperatury są bardzo wysokie lub jest prawdopodobne, że podróż może okazać się bardziej stresująca.

## 2.3.3. ŚCIÓŁKA W POJEŹDZIE

**Dobre praktyki** dotyczące ściółki w pojeździe

78. Materiał ściółkowy powinien być **wygodny do leżenia, antypoślizgowy oraz dobrze wchłaniający** mocz i wodę.
79. **Jagnięta poniżej 20 kg potrzebują szczególnej uwagi.** Muszą one mieć właściwą ściółkę lub zamiennik gwarantujący komfort odpowiednio do liczby transportowanych zwierząt, czasu trwania podróży oraz prognozy pogody.

**Lepsze praktyki** dotyczące ściółki w pojeździe

80. **Trociny drzew iglastych** o wymiarach 1-2 mm mogą być stosowane jako ściółka. Należy jednak unikać stosowania trocin, jeżeli zwierzęta są transportowane do rzeźni, ponieważ może to powodować zanieczyszczenie tusz po uboju. W kontakcie z moczem i kałem mogą one przyklejać się do runa zwierząt, obniżając poziom

higieny uboju. W tym przypadku lepszym rozwiązaniem jest stosowanie **słomy lub łuski ryżowej**.

81. Podczas **chłodów** należy **zwiększać ilość ściółki lub izolacji oraz usuwać mokrą ściółkę** po każdym etapie podróży, żeby nie dopuścić do jej zamarzania w pojeździe.
82. Podczas **upałów** nie należy stosować słomy. Najlepiej korzystać z **mokrego piasku, wiórów, trocin lub łuski ryżowej**.

## 2.3.4. MONITOROWANIE I EWALUACJA

**Dobre praktyki** dotyczące monitorowania i ewaluacji

83. Pojazdy stosowane do długotrwałych przewozów zwierząt muszą być tak **wyposażone, żeby umożliwić swobodne przeprowadzenie oceny i kontroli owiec**.

84. Pojazd musi być skonstruowany w sposób umożliwiający kierowcy podczas każdego postoju w czasie podróży ocenić:

- kondycję zdrowotną i dobrostan owiec,
- obecność stłuczeń, okaleczeń, kulawizny lub sprawdzić wilgotność runa,
- występowanie dyszenia lub drżenia zwierząt,
- potencjalne uszkodzenia pojazdu.

85. Pojazd powinien być wyposażony w systemy monitorujące i **zapisujące parametry, takie jak: czas, lokalizacja i temperatura powietrza**. Pozwoli to na udoskonalenie okresowych kontroli dobrostanu w trakcie przewozu i zmniejszenie liczby obciążeń administracyjnych związanych z prowadzeniem dziennika podróży.

**Lepsze praktyki** dotyczące monitorowania i ewaluacji

86. Należy prowadzić monitorowanie takich parametrów, jak **względna wilgotność, poziom wibracji oraz ogólna waga ładunku** w celu otrzymania dodatkowych informacji umożliwiających ocenę dobrostanu podczas transportu.

## 2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT

Kilka uwag dotyczących etapu przygotowania zwierząt przeznaczonych do transportu, co umożliwi zapobieganie rodzajom ryzyka określonym w [rozdziale 0.3.](#) i ma na celu uniknięcie:

- zbyt długiego czasu załadunku, co może być szczególnie stresujące w warunkach gorącego klimatu w stojącym pojeździe, gdzie wibracje mogą mieć nieodwracalne skutki,
- niskiej zdatności owiec do transportu, która może pogorszyć się podczas podróży i osiągnąć krytyczny poziom, powodując cierpienie zwierząt.

### 2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU

Punktem krytycznym, który może mieć wpływ na dobrostan zwierząt przez rozpoczęciem podróży, jest **wzajemne obeznanie zwierząt**. Znające się osobniki powinny być utrzymywane w tym samym kojcu lub pojeździe. Łączenie nieobeznanych ze sobą zwierząt z różnych stad zwiększa stres i może prowadzić do agresji i walk.

Innym ważnym zagadnieniem jest **ilość wody i paszy**, które otrzymują zwierzęta przed podróżą. Głodzenie zmniejszy zabrudzenie zwierząt podczas przewozu. Jednak ważne jest, żeby głodzenie nie trwało zbyt długo, ponieważ głód u zwierząt gwałtownie obniża poziom energii, może prowadzić do przemęczenia i odwodnienia podczas podróży, a także mieć negatywny wpływ na jakość mięsa (suche, twarde i ciemne mięso). Podczas długotrwałych przewozów należy poić i karmić zwierzęta.

#### **Dobre praktyki** dotyczące przygotowania zwierząt

87. Należy podzielić zwierzęta **na jednorodne grupy** przed rozpoczęciem załadunku. W takich grupach należy utrzymywać zwierzęta o podobnych rozmiarach i wieku, a najlepiej żeby były to te same grupy, które owce tworzyły przed transportem. Jest to ważne w celu minimalizacji stresu owiec podczas załadunku/rozładunku i transportowania.
88. Należy sprawdzić i spisać numery **identyfikatorów** (kolczyki, tatuaże itd.) wszystkich przewożonych zwierząt.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące przygotowania zwierząt

89. **Głodzenie zwierząt przed krótkimi podróżami** (trwającymi krócej niż 2 godziny) nie jest obowiązkowe. Czas głodzenia zwierząt w gospodarstwie nie może przekroczyć 12 godzin.
90. Owce lubią jeść tylko znane pasze. W związku z tym należy podawać zwierzętom **znaną im paszę** lub taką, do której były przyzwyczajane przez kilka dni przed podróżą.
91. Owcom należy podawać **siano lub inne pasze włókniste** przed transportem, co wzmocni je w podróży, w szczególności maciorki w trakcie laktacji.

## 2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU

Należy sprawdzić zdatność każdej owcy do transportu przed załadunkiem, z uwzględnieniem specyfiki przepisów prawnych. Zwierzęta w zaawansowanej ciąży (powyżej 90%), po porodzie lub jagnięta w wieku do jednego tygodnia nie powinny być transportowane. Ponadto zwierzęta nie mogą być transportowane, jeżeli spełniają jeden z poniższych warunków:

- zwierzęta odczuwają ostry ból podczas ruchu, np. zwierzęta ze złamanymi kończynami lub miednicą,
- zwierzęta z silnymi krwotokami,
- zwierzęta, które są w stanie wstać wyłącznie pod przymusem (np. bardzo słabe, zmęczone lub wychudzone),
- zwierzęta kulawe w takim stopniu, że obciążają nieznacznie lub wcale jedną z kończyn,
- zwierzęta, które przeszły dekornizację, a rany jeszcze się nie zagoiły.
- zwierzęta z widocznymi zaburzeniami układu krążenia lub oddechowego.
- zwierzęta z widocznym brakiem koordynacji (np. zwierzęta niezdolne do utrzymania równowagi),
- zwierzęta ślepe.

Ranne lub niezdatne do transportu zwierzęta powinny być przewożone wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach i pod ścisłym nadzorem.

#### **Dobre praktyki** dotyczące zdatności zwierząt do transportu

92. Owce powinny być ocenione **przez uprawnioną osobę** pod względem zdatności do transportu **przed załadunkiem**.



93. **Rolnik i przewoźnik odpowiadają** za zapewnienie, że zwierzęta są zdadne do transportu.
94. Jeśli opiekun ma wątpliwości co do zdatności owiec do transportu, powinien skontaktować się z lekarzem weterynarii, który wyda zaświadczenie określające kondycję zwierzęcia.
95. Jeżeli owca **nie jest zdalna do transportu**, należy jak najszybciej zapewnić odpowiednią opiekę, leczenie lub humanitarne uśmiercenie.

**Lepsze praktyki** dotyczące zdatności zwierząt do transportu

96. Minimalny dozwolony wiek przewożonych jagniąt różni się w zależności od czasu trwania podróży. Należy stosować zalecenia zawarte w tabeli 2.3.

**Tabela 2.3.** Minimalny dozwolony wiek przewożonych jagniąt według czasu trwania podróży

Wiek jagniąt	Czas trwania podróży (godz.)
Od 10 do 15 dni	≤ 2
Od 15 dni do 6 tygodni	≤ 8
Powyżej 6 tygodni Powyżej 8 tygodni (dla niektórych zwierząt odsadzonych później)	≥ 8

97. Skuteczne działania w stosunku do owiec uznanych za niezdatne do transportu obejmują:
  - odpoczynek w odpowiednim miejscu,
  - zapewnienie schronienia, paszy i wody,
  - opiekę weterynaryjną, jeśli to konieczne,
  - humanitarne uśmiercenie, jeśli to konieczne.

## 3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK

### 3.1. WPROWADZENIE

Załadunek jest dla owiec jednym z najbardziej stresujących momentów podczas transportu. Podczas niego zwierzęta są przemieszczane z kopców, w których były utrzymywane, do pojazdu i ładowane za pomocą rampy lub windy. **Stres doznawany przez zwierzęta jest natury fizjologicznej i psychicznej.** Zwierzę musi wykonać dodatkowy wysiłek fizyczny podczas wejścia do pojazdu, natomiast stres psychiczny następuje ze względu na to, że zwierzę przemieszcza się ze znanego środowiska do zupełnie innego, nowego miejsca. Dodatkowo zwierzęta są obsługiwane przez nieznaną osobę.

Żeby ograniczyć poziom stresu podczas załadunku, należy uwzględnić dwie główne kwestie:

- po pierwsze, konstrukcja elementów wyposażenia budynków w gospodarstwie i rampy pojazdu powinny ułatwiać przemieszczanie się zwierząt. Złe zaprojektowanie urządzeń do załadunku i rozładunku wraz z nieodpowiednim traktowaniem zwierząt mogą prowadzić do ślizgania się, przewracania się, obtłuczeń i innego rodzaju urazów, a także zwiększenia poziomu stresu u zwierząt, co powoduje obniżenie jakości mięsa i straty ekonomiczne;
- po drugie, należy unikać brutalnego postępowania ze zwierzętami. Wymaga się zatem, żeby zaangażowany personel miał doświadczenie w obsłudze owiec, a także wiedzę na temat ich naturalnego zachowania. Owce są zwierzętami stadnymi i mają silny instynkt stadny, dlatego dążą do poruszania się obok siebie. Owce przeżywają silny stres, kiedy są łączone w grupy liczące mniej niż pięć osobników, a przewóz pojedynczych owiec w ogóle nie jest zalecany. W związku z tym wokalizacja i zgrzytanie zębami mogą być obserwowane u owiec, które cierpią na stres związany z odizolowaniem. Czas na załadunek musi być wystarczający. Brutalne traktowanie jest najczęstszą przyczyną obtłuczeń u owiec.

Załadunek rozpoczyna się, kiedy pierwsza owca opuszcza wybieg lub kocyk w gospodarstwie, punkcie gromadzenia lub punkcie odpoczynku zwierząt i przemieszcza się w kierunku pojazdu, a kończy się, kiedy wszystkie owce znajdą się w pojeździe (ostatnie zwierzę załadowane). Rozładunek i transport (czas) kończą się, kiedy ostatnie zwierzę opuszcza pojazd (w miejscu przeznaczenia).

### 3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU

**Dobre praktyki** dotyczące urządzeń do załadunku

98. Strefy załadunku muszą być **przygotowane przed transportem.**
99. Zabezpieczenia boczne rampy i korytarzy przepędowych muszą mieć **odpowiednią wysokość**, żeby zwierzęta nie mogły ich przeskoczyć. Zabezpieczenia te powinny mieć odpowiednio małe szczeliny w dolnych częściach, co uchroni owce przed wypadnięciem lub utknięciem ich kończyn, lub skaleczeniem.
100. Rampa musi mieć powierzchnię **antyślizgową.**
101. Nachylenie rampy nie może być większe niż 26 stopni, co oznacza, że rampa może mieć maksymalną wysokość **50 cm mierzona w odległości 1 metra od dolnego brzegu rampy.**

102. Szerokość rampy powinna umożliwiać **zwierzętom poruszanie się w grupie**. Owce są stadnymi zwierzętami i mają silny instynkt stadny, w związku z tym dążą do poruszania się obok siebie.
103. Szerokość **doku załadunkowego musi być równa przynajmniej szerokości pojazdu transportującego**.
104. Przewoźnik musi zapewnić **prawidłowe połączenie rampy i pojazdu**, a także upewnić się, że każda luka między rampą i pojazdem jest na tyle wąska, żeby zminimalizować prawdopodobieństwo zranienia owiec podczas załadunku.
105. W miejscach, gdzie nachylenie jest **większe niż 10 stopni**, co oznacza 17,6 cm wysokości **w odległości 1 metra od dolnego brzegu rampy, rampy powinny być zaopatrzone w listewki przypodłogowe**, zapewniające zwierzęciu bezpieczne i łatwe wejście lub zejście.
106. Windy i górne pokłady powinny być wyposażone **w bariery zabezpieczające** przed wypadnięciem lub ucieczką zwierząt podczas załadunku i rozładunku.
107. Przy inspekcji pojazdu w nocy lub w warunkach niewystarczającego oświetlenia **musi być dostępne przenośne źródło światła**.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące urządzeń do załadunku

108. **Wysokość zabezpieczeń bocznych ramp i korytarzy przepędowych powinna wynosić 1,2 m**, bez szczelin mogących spowodować okaleczenie owiec lub zablokowanie ich przemieszczania się do miejsca przeznaczenia.
109. Do **zasłonięcia** odstępów między podłożem rampy załadunkowej i podłogą pojazdu należy wykorzystywać konstrukcje **z wytrzymałych materiałów**, które uchronią owce przed wypadnięciem lub utknięciem ich kończyn, lub skałeczeniem.
110. Należy ułożyć **warstwę słomy** na powierzchni rampy załadunkowej, żeby zwiększyć przyczepność nawierzchni oraz zapobiec przewracaniu się i potykaniu zwierząt.
111. **Kąt nachylenia rampy** powinien być jak najmniejszy (np. **mniej niż 10 stopni**) i w szczególności zaleca się zmniejszenie nachylenia kąta podczas rozładunku jagniąt. Sposobem zmniejszenia kąta nachylenia jest wydłużenie drogi przepędowej przez zastosowanie rampy mobilnej, która może być przedłużeniem rampy pojazdu.

## **3.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ZAŁADUNKU**

#### **Dobre praktyki** dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas załadunku

112. Owce są **zwierzętami** stadnymi. Odczuwają mniejszy stres w obecności innych osobników. Dlatego **należy zajmować się grupami owiec** możliwie cicho i spokojnie, co zmniejsza stres i ryzyko wystąpienia urazów.
113. Owce nerwowo reagują na zagrożenie, dlatego należy traktować je z wyczuciem i nie powodować u nich paniki. **Należy unikać krzyku, hałasu i gwałtownych ruchów**.
114. Gdy **owce nie mają wystarczającej ilości miejsca do ruchu**, to nie powinno się ich ciągnąć, szturchać, popychać lub przesadnie manipulować.
115. Należy upewnić się, że **na rampie nie znajdują się przedmioty ani nie ma nic innego**, czego owce się boją. W przypadku, gdy konieczne okazuje się przymuszanie owiec do przemieszczania, należy sprawdzić, czy konstrukcja urządzeń stosowanych do ich załadunku jest właściwa.
116. Należy przemieszczać zwierzęta ze stref ciemniejszych do jaśniejszych, ponieważ zwierzęta mogą wahać się przed wchodzeniem do ciemniejszych miejsc.

117. Osoba zajmująca się obsługą owiec podczas transportu powinna przeprowadzać niezbędne **czynności w sposób właściwy dla określonej grupy użytkowej owiec**, minimalizujący ból lub skaleczenia. W szczególności:
- nie należy podnosić owiec za głowę, uszy, rogi, szyję, ogon, nogi lub runo,
  - podnoszenie owiec może się odbywać, jeżeli owca jest podtrzymywana i zabezpieczona w razie konieczności,
  - nie należy rzucać lub upuszczać owiec,
  - nie należy uderzać i kopać owiec,
  - należy sprawdzić zwierzęta na górnych pokładach przed obniżeniem dachu pojazdu.
  - przed użyciem układu hydraulicznego należy sprawdzić obie burty pojazdu, aby nie dopuścić do utknięcia kończyn zwierząt.

**Lepsze praktyki** dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas załadunku

118. Przy postępowaniu ze zwierzętami należy wykorzystać **instynkt stadny owiec**. Owce mają silny instynkt podążania za innymi osobnikami i tzw. martwe pole, o którym należy wiedzieć i wykorzystywać na potrzeby efektywnej obsługi owiec.
119. **Powiewające flagi lub torby plastikowe** mogą być stosowane do pobudzania zwierząt do ruchu i usprawnienia załadunku. Jest to praktyczna i przydatna metoda, w szczególności przy załadunku jagniąt.
120. Należy **stosować** takie praktyki przemieszczania owiec, które korzystnie wpływają na dobrostan zwierząt, warunki pracy i zysk. One obejmują:
- wykorzystanie **wytresowanej owcy** do wprowadzania innych zwierząt do pojazdu. Gdy nie jest to możliwe, można wykorzystać młode jagnię, które niedawno się urodziło. W tym przypadku maciorka podąży za jagnięciem, a inne zwierzęta w grupie przemieszczają się za maciorką;
  - **stosowanie zachęt** dla zwierząt. Taką zachętą może być koszyk z paszą dla owcy lub butelka z mlekiem dla jagnięcia. Ważne jest, żeby zwierzęta były zaznajomione z podobnymi zachętami, ponieważ jeżeli są one nowe dla nich, to ich użycie może tylko spowodować dodatkowy stres u zwierząt;
  - wykorzystanie **nieprzezroczystego przenośnego ogrodzenia** o wysokości jednego metra wokół terenu, z którego zwierzęta mają być przemieszczone, z jedynym otwartym wyjściem w kierunku pojazdu.
121. Załadunek owiec powinien odbywać się **wczesnym rankiem**, jeżeli zapowiada się upał. Zmniejszy to ryzyko stresu cieplnego u zwierząt.

## 4. PODRÓŻ

### 4.1. WPROWADZENIE

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

### 4.2. PROWADZENIE POJAZDU

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

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

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

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

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

**Dobre praktyki** dotyczące prowadzenia pojazdu

122. Kierowcy powinni płynnie prowadzić pojazd, unikając gwałtownych manewrów lub nagłego hamowania, żeby zminimalizować nadmierną konieczność ciągłego dostosowywania postawy ciała przez zwierzęta w celu utrzymania równowagi i zapobiec skaleczeniom, obtłuczeniom, ślizganiu się i przewracaniu się zwierząt.
123. Kierowcy muszą zdawać sobie sprawę z trudności warunków, w których pracują. Na drodze można spotkać bardzo nielicznych kierowców, którzy potrzebują większych umiejętności, niż ci, którzy przewożą zwierzęta. Pojazdy transportujące zwierzęta mają wysoko położony środek ciężkości oraz żywy ładunek, który nie jest uwiązany i zamocowany.
124. **Należy unikać gwałtownego hamowania.**
125. Należy dążyć do **maksymalnego wykorzystania przepustnicy.**
126. Należy kontrolować, czy **hamulce** oraz **układ hamulcowy** są odpowiednio **wyregulowane.**
127. Należy **hamować silnikiem** lub „retarderem” (hamulcem długotrwałego stosowania), jeżeli jest na wyposażeniu pojazdu.
128. Należy używać systemu **zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania (ABS).**
129. Chociaż istnieją precyzyjne harmonogramy, których należy dotrzymać, to kierowcy w przypadku napotkania problemów powinni natychmiast wezwać pomoc, aby uniknąć wywołania niepotrzebnej presji na siebie i na zwierzęta.
130. Kierowcy, trzymając się poniższych procedur, zwiększą szanse na dostarczenie inwentarza w dobrej kondycji. Należy:
  - a) **ruszać powoli** i unikać gwałtownego zatrzymywania; nagłe ruszanie, wchodzenie w zakręty ze zbyt dużą prędkością itd., powodują przewracanie się zwierząt,
  - b) **utrzymywać załadowany zwierzętami pojazd w ciągłym ruchu**, szczególnie w trakcie upałów. Zapewni to stały przepływ świeżego powietrza, który pomoże utrzymać zwierzęta w chłodzie, oraz pozwoli zapobiec nagromadzeniu gazów wygenerowanych z odchodów,
  - c) zaplanować **okresowe przerwy** w celu kontroli dobrostanu inwentarza (sprawdzić, czy jakieś zwierzęta się przewróciły, czy jakieś wyglądają na chore, czy są wyziębione lub przegrzane),
  - d) zrobić **przegląd zabezpieczeń pojazdu** podczas przerwy na kontrolę inwentarza; upewnić się, że przegrody są na swoich miejscach i są odpowiednio zabezpieczone, drzwi pojazdu są bezpiecznie zamknięte, a ściółki jest wystarczająca ilość,
  - e) być gotowym na niezwłoczne podejmowanie decyzji lub pozyskanie instrukcji, jak postępować ze zwierzętami w zależności od **zmieniających się warunków pogodowych.**

**Lepsze praktyki** dotyczące prowadzenia pojazdu

Jakość kierowania powinna być monitorowana i rejestrowana z wykorzystaniem przyspieszeniomierzy zainstalowanych w pojazdach.

131. Kierowcy powinni minimalizować czas, w jakim przyczepy ze zwierzętami są pozostawione **bez nadzoru**, szczególnie gdy występuje jakakolwiek możliwość lub istotne ryzyko zagrożenia dobrostanu zwierząt.
132. Kierowcy powinni **unikać jazdy w godzinach szczytu**, jeśli to możliwe.
133. Kierowcy **podczas kontroli na drodze** powinni zapewnić sobie pierwszeństwo przejazdu przed innymi pojazdami. Pierwszeństwo musi być przyznane ze względu na utrzymanie dobrostanu zwierząt.
134. Kierowcy powinni żądać **pierwszeństwa przejazdu w sytuacjach opóźnień** powstałych w wyniku wypadków drogowych.
135. Powinny być przeprowadzane rutynowe kontrole środków transportu oraz obserwacje praktyk kierowców sprawdzające w szczególności, czy:
  - a) kierowca zna **procedury awaryjne** oraz wie, jakie ma możliwości działania w przypadku wystąpienia takich sytuacji,
  - b) **przyczepa jest w dobrym stanie** (podłogi, ściany, podjazdy, klapy),
  - c) **kierowca wyrusza w trasę w ciągu 15 minut** od załadowania inwentarza,
  - d) kierowca zna **wymagania** odnośnie załadunku oraz ściółki,
  - e) jest **odpowiednia ilość wody do pojenia** zwierząt,
  - f) kierowca ma możliwość **regulacji wentylacji** podczas podróży, jeżeli występuje taka konieczność,
  - g) **zachowanie owiec jest kontrolowane** podczas okresowych przerw (np. kontrola sposobu oddychania, pocenie się, itd.).

### 4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE

Zwierzęta transportowane na długich trasach mogą być długotrwale narażone na oddziaływanie skrajnie wysokich lub niskich temperatur lub ekstremalne zmiany klimatu, co może zwiększać stres wywołany transportem. **Mikroklimat w pojeździe jest główną determinantą dobrostanu zwierząt** i może znacznie zwiększyć ryzyko stresu cieplnego – stresu spowodowanego niską lub wysoką temperaturą. W związku z tym należy zwrócić szczególną uwagę na:

- przepływ powietrza w przestrzeni ładunkowej pojazdu,
- prędkość jazdy,
- liczbę, miejsca i warunki planowanych postojów,
- wymagania powierzchniowe,
- kondycję owiec.

W okresie letnim należy zapewnić wysoką wydajność wentylacji w celu utrzymania stałej temperatury w przestrzeni dla zwierząt. Wysoki wskaźnik przepływu powietrza sprawia, że jakość powietrza nie stanowi problemu. W okresie zimowym **intensywność wentylacji może być mniejsza** (żeby utrzymać temperaturę w zakresie termo-neutralnym) i prawdopodobnie pogorszy się jakość powietrza.

Dla danej przestrzeni i konstrukcji pojazdu wskaźnik temperatury i wilgotności (THI) wewnątrz pojazdu na ogół rośnie proporcjonalnie do długości postoju. Podczas podróży latem w czasie postoju i przy wzroście temperatury zewnętrznej (>25°C) może wystąpić stres cieplny. Rozwiązaniem tego problemu powinna być **modyfikacja i usprawnienie systemu wentylacji, a także zastosowanie aktywnych systemów monitorowania środowiska**.

Podczas podróży kierowca powinien zachować czujność, aby zauważyć wszystkie nieprawidłowości, przeprowadzając wymagane kontrole zwierząt i podejmując odpowiednie działania w przypadku pojawienia się problemu związanego z inwentarzem. Dlatego zaleca się stosowanie **częstych postojów kontrolnych** podczas podróży, w szczególności w trakcie długotrwałych przewozów. Adekwatność temperatury w pojeździe można

sprawdzić, obserwując dyszenie zwierząt (co wskazuje na zbyt wysoką temperaturę). Dyszenie zwierząt można zaobserwować również w przypadku przeładowania pojazdu lub złej wentylacji w pojeździe. Tłoczenie owiec świadczy o tym, że zwierzętom jest zimno.

#### **Dobre praktyki** dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

136. Temperatura wewnątrz pojazdu nie powinna być niższa niż 5°C lub wyższa niż 30°C, z tolerancją do 5°C. **Oznacza to, że temperatura zawsze musi być między 0 i 35°C.**
137. Podczas upałów **należy unikać parkowania pojazdu przez dłuższy okres w bezpośrednio operującym słońcu.** Jeżeli jest to możliwe, pojazdy ze swobodnym systemem wentylacji należy parkować pod odpowiednim kątem do kierunku wiatru oraz pozostawić szczeliny wentylacyjne otwarte, aby zoptymalizować przepływ powietrza przez cały pojazd.
138. W czasie, gdy zwierzęta znajdują się w pojeździe, **musi on być ciągle odpowiednio wentylowany.**
139. Nigdy nie należy pozostawiać przyczepy/naczepy ze zwierzętami **bez włączonej wentylacji** i bez osoby obsługującej znajdującej się w pobliżu.
140. W czasie upałów **zaleca się, aby minimalizować liczbę postojów.** Jednak w przypadku konieczności zatrzymania, jeżeli to możliwe, przyczepa powinna być zaparkowana w obszarze zacienionym i pozwalającym na swobodny przepływ powietrza, a rampa załadunkowa powinna być otwarta. Nie należy parkować w pobliżu innych pojazdów ze względu na możliwe ograniczenie przepływu powietrza oraz zwiększone ryzyko przenoszenia chorób.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

141. Należy monitorować temperaturę w połączeniu z wilgotnością. To jest możliwe dzięki wykorzystaniu systemu monitorowania temperatury i wilgotności, który automatycznie oblicza wskaźnik temperatury i wilgotności (THI). Taki system monitorowania temperatury i wilgotności powinien być zainstalowany w kabinie w celu usprawnienia pracy kierowcy (rys. 4.1.).



**Rysunek 4.1.** Przykład urządzenia do monitorowania klimatu

142. Minimalne i maksymalne temperatury wewnątrz pojazdu muszą uwzględniać względną wilgotność oraz grubość runa owiec. **Minimalne i maksymalne dopuszczalne** zakresy temperatury zaprezentowano w tabeli 4.1.

**Tabela 4.1.** Zalecane zakresy temperatury dla owiec ostrzyżonych i nieostrzyżonych uwzględniające poziomy względnej wilgotności (RH) wewnątrz pojazdu (EFSA, 2004)



Grupy użytkowe	Zalecane zakresy temperatury z wentylacją mechaniczną		
	Minimum (°C)	Maksimum uwzględniające wilgotność (°C)	
		RH < 80%	RH > 80%
Owce nieostrzyżone	0	28	25
Owce ostrzyżone	10	32	29

143. Kierowcy muszą **zapewnić przez CAŁY czas adekwatny poziom wentylacji, wystarczający** do zapewnienia odpowiednich warunków cieplnych i jakości powietrza w przestrzeni ładunkowej pojazdu/naczepy.
144. **Zachowanie oraz rozmieszczenie zwierząt w pojeździe powinno być monitorowane** i jakiegokolwiek nietypowe ich zachowania wynikające z niedostatecznej wentylacji powinny wymuszać podejmowanie określonych czynności.
145. Jeżeli zwierzęta mają **objawy nadmiernej reakcji na szkodliwe gazy**, takie jak: łzawienie, niedrożność nosa, kaszel, odruchy wymiotne czy zaburzenia widzenia, należy podjąć odpowiednie działania, aby uchronić zwierzęta przed niekorzystnym wpływem tych gazów przez zwiększenie wentylacji lub wykorzystanie innego sposobu ich wyeliminowania, a w ostateczności usunięcie zwierząt z pojazdu.

146. Podczas chłodu należy unikać stresu spowodowanego niską temperaturą i mroźnym wiatrem, w szczególności w przypadku niedawno ostrzyżonych owiec i jagniąt, a także podczas długotrwałych przewozów. Doraźne działania zaradcze, gdy zwierzęta wykazują objawy wychłodzenia, obejmują:

- zaczekanie na cieplejsze warunki (oczekiwanie na wyższą temperaturę),
- zmniejszenie przestrzeni dostępnej zwierzętom, jeśli mają jej więcej niż wymagane minimum (np. zwierzęta hodowlane),
- karmienie przed załadunkiem,
- położenie dodatkowej warstwy ściółki lub izolacji,
- zwiększenie zabezpieczenia zwierząt w pojeździe przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi,
- ochronę inwentarza przed zimnym wiatrem podczas chłodnej pogody przez dostosowanie otwarcia klapek lub okien i zastosowanie zabezpieczających plandek z uwzględnieniem minimalnych wymogów wentylacyjnych,
- częściowe ograniczenie ruchu powietrza w pojeździe przez wykorzystanie bocznych osłon; należy uważać, aby utrzymać wymagany poziom wentylacji,
- utrzymanie zwierząt tak suchymi, jak to możliwe; transport przemoczonych zwierząt może być przyczyną śmierci z powodu wychłodzenia organizmu na skutek oddziaływania zimnego wiatru; nawet gruba sierść owiec nie chroni ich przed przenikliwym wiatrem,
- chronienie zwierząt przed nadmierną ekspozycją na marznący deszcz i deszcz ze śniegiem; tego typu warunki mogą być śmiertelne dla zwierząt; nawet gęsta sierść owcy nie chroni zwierzęcia przed wychłodzeniem spowodowanym przemoczeniem marznącym deszczem,
- odpowiednio wczesne nagrzanie pojazdu przed załadunkiem, przy użyciu grzejników, szczególnie w przypadku młodych zwierząt,
- zapobieganie zamrożeniu poidel i/lub rur doprowadzających wodę, przy użyciu grzejników lub dodatków do wody (dostępnych w sprzedaży), takich jak gliceryna i glukoza.

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

- opóźnić podróż dopóki temperatura nie spadnie, np. odbywać ją w nocy,
- prowadzić załadunek i przewożenie owiec w chłodniejszej porze dnia,
- używać pojazdów klimatyzowanych,
- zwiększyć ilość miejsca przypadającego na jedno zwierzę przynajmniej o 30%, decyzja o tym działaniu musi zostać podjęta przed załadunkiem oraz z uwzględnieniem wyższego ryzyka utraty równowagi,
- poić zwierzęta tak często, jak to możliwe,
- zapewnić zaopatrzenie w wodę lub roztwory elektrolitów,
- zwiększyć wentylację,
- skrócić czasu trwania postojów, jeżeli jest to możliwe,
- parkować pojazd w cieniu i w miejscu z wystarczającym dopływem powietrza.

## 4.4. ODPOCZYNEK, POJENIE I KARMIENIE

Zdrowe dorosłe owce przewożone w dobrych warunkach mogą znosić długotrwałe przewozy bez pogorszenia ich dobrostanu. Jednak narażenie na stres cieplny zwiększa utratę wody głównie wskutek dyszenia termicznego, co zwiększa ryzyko znacznego odwodnienia. **Po okresie bez dostępu do paszy i wody podczas transportu, owce po nakarmieniu muszą mieć zapewniony dostęp do wody pitnej**, tak samo jak przed rozpoczęciem dalszej podróży. Jest to związane z ich niechęcią do picia wody z nieznanymi źródłami w nowym środowisku. Postój 24-godzinny jest wystarczający do zapewnienia właściwego napojenia i odpoczynku zwierząt.

**Dobre praktyki** dotyczące odpoczynku, pojenia i karmienia

148. **Po upływie maksymalnie dozwolonego czasu podróży** (29 godzin dla dorosłych owiec i 19 godzin dla jagniąt nieodsadzonych) zwierzęta muszą mieć minimum **24-godzinną przerwę przed kontynuowaniem podróży**. Należy rozładować zwierzęta i zapewnić im dostęp do paszy i wody przed wznowieniem podróży.
149. Podczas długotrwałego przewozu lub przed jego rozpoczęciem nieodsadzone zwierzęta w czasie postojów muszą otrzymać mieszankę zawierającą elektrolity lub preparaty mlekozastępcze.
150. Metalowe poidła smoczkowe czy same koryta nie są dostosowane do pojenia nieodsadzonych zwierząt. Tylko **pojazdy wyposażone w wiaderka i elastyczne smoczki można uważać za akceptowalne do tego celu**.
151. Podawanie płynnej karmy jagniętom w trakcie jazdy uważa się za niepraktyczne. Podczas długotrwałych przewozów (> 8 godzin) zaleca się **przetransportowanie jagniąt do punktu odpoczynku zwierząt i ich rozładowanie po przyjeździe**. W punktach odpoczynku zwierząt jagniętom należy zapewnić (indywidualnie) dostęp do mleka (lub preparatu zawierającego elektrolity) i następnie umożliwić odpoczynek przez 24 godziny z dostępem do wystarczającej ilości mleka/paszy.

**Lepsze praktyki** dotyczące odpoczynku, pojenia i karmienia

152. Przewoźnicy **podczas upałów** powinni **poić zwierzęta indywidualnie ręcznie**, w szczególności w przypadku opóźnień. Tylko tak można zagwarantować, że wszystkie zwierzęta otrzymają wystarczającą ilość wody.
153. Należy **monitorować owce w celu stwierdzenia, czy piją one wodę**, tak jak się tego oczekuje. Jeżeli nie piją one wody, to należy spróbować je do tego zachęcić przez:
- zapewnienie **wszystkim** owcom dostępu do urządzeń do pojenia i uruchomienie poideł (np. pokazanie niektórym zwierzętom, jak działają poidła),
  - sprawdzenie jakości wody (np. splukanie urządzeń do pojenia, oczyszczenie koryt). Jeżeli po wykonaniu tych czynności owce nadal nie chcą pić wody, to należy **opróżnić zbiornik na wodę** i ponownie nalać do niego świeżej wody pitnej.

## 4.5. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI

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

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

Niektóre osobniki mogą znaleźć się w więcej niż jednej z tych grup. Jednak jeżeli zwierzęta podczas inspekcji przez odjazdem transportu wykazywały objawy choroby bądź kontuzji, nie powinny zostać zakwalifikowane jako zdadne do transportu i nie powinny zostać załadowane (zobacz również [2.4.2. Zdarność zwierząt do transportu](#)). Zwierzęta zidentyfikowane jako chore bądź ranne po podróży, w trakcie końcowej inspekcji, zostaną zbadane przez uprawnioną osobę w punkcie przeznaczenia, np. lekarza weterynarii w rzeźni lub w punkcie odpoczynku zwierząt.

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

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

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

Zwierzęta należy transportować w sposób umożliwiający ciągłą obserwację każdego zwierzęcia podczas podróży w celu zapewnienia bezpieczeństwa i dobrostanu. Mogą być pomocne nagrania wideo, np. częstotliwość oddychania (kojarzona ze stresem cieplnym) może być bezpośrednio obserwowana za pomocą dobrego sprzętu nagrywającego. Gdy zwierzęta znajdują się w pojazdach wielopoziomowych, które uniemożliwiają obsłudze swobodny dostęp w celu obserwacji, poważne zranienia oraz choroby mogą być niezauważone, np. jeżeli sufit pokładu jest zbyt niski, to zwierzęta nie mogą być adekwatnie kontrolowane.

**Dobre praktyki** dotyczące opieki nad chorymi lub rannymi zwierzętami

154. Osoba prowadząca pojazd ze zwierzętami **musi w regularnych odstępach czasu kontrolować zwierzęta w pojeździe podczas długotrwałych przewozów**. Odstępy czasowe między regularnymi kontrolami muszą korespondować z częstotliwością przerw na odpoczynek kierowców wynikających z obowiązujących przepisów prawa.

155. Podczas kontroli zwierząt kierowca musi zwrócić uwagę na:

- kondycję zdrowotną i poziom dobrostanu owiec,
- wszelkie stłuczenia, urazy, mokre runo lub kulawizny,
- dyszenie lub drżenie zwierząt.

156. **Niewłaściwe warunki przewozu** mogą być stwierdzone na podstawie **obecności** stłuczeń, ran, mokrego runa lub kulawizny. O ile stłuczenia mogą być zauważone tylko pośmiertnie, o tyle mokre runo i kulawiznę można zauważyć przede wszystkim podczas rozładunku.

157. **Nieprawidłowe łączenie zwierząt** w grupy lub niewłaściwe warunki utrzymania w pojeździe można ocenić na podstawie **charakteru obrażeń**. Dodatkowo większość zwierząt wstanie natychmiast po zatrzymaniu się pojazdu i powinno się zwrócić szczególną uwagę na te osobniki, które pozostaną w pozycji leżącej po wyłączeniu silnika pojazdu (one mogą być ranne lub chore).

158. **Adekwatność temperatury w pojeździe** można ocenić, obserwując **dyszenie** (które wskazuje, że temperatura jest zbyt wysoka). Dyszenie może być także odnotowane w przypadkach przeładowania lub złej wentylacji pojazdu. Z kolei **drżenie** może świadczyć o tym, że temperatura w przestrzeni ładunkowej dla zwierząt jest zbyt niska.

159. Należy również obserwować, czy owce piją płyny zgodnie z oczekiwaniami, a jeżeli nie piją, to trzeba podjąć działania zachęcające je do picia wody.

160. Należy zapewnić **wystarczające źródło światła** umożliwiające obserwację wszystkich zwierząt podczas inspekcji.

161. Po zidentyfikowaniu **zestresowanych lub rannych owiec**, kierowca/ osoba obsługująca muszą **udzielić pomocy lub poprosić o nią jak najszybciej**.

162. Wyłącznie kierowcy i osoby obsługujące z właściwymi certyfikatami kompetencji i specjalistycznie przeszkoleni w zakresie opieki nad zwierzętami w nagłych wypadkach, mogą zajmować się **zwierzętami rannymi** podczas transportu.

163. Dokumentacja dotycząca wszystkich chorych, rannych lub martwych zwierząt, włącznie z tymi, które zostały usunięte podczas podróży, powinna być przechowywana i udostępniana odpowiednim służbom. W przypadku przetransportowania takich zwierząt na rzeź, ubojnia oraz właściciel zwierząt muszą otrzymać kopię dokumentacji.

164. W przypadku jeżeli rana lub choroba jest na tyle poważna, że **zwierzę nie może dokończyć podróży**, na przykład jeżeli nie może ono stać bez pomocy, **zwierzę**

**musi zostać uśmiercone lub rozładowane jak najszybciej** we właściwym miejscu.

165. **Słabe, chore lub ranne owce powinny być możliwe do zidentyfikowania** dla osoby, która je odbiera.

**Lepsze praktyki** dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami

166. Słabe, chore lub ranne owce zdolne do chodzenia bez złamanych kończyn i nieodczuwające bólu powinny być zbadane indywidualnie. **Są one narażone na większe ryzyko niskiego poziomu dobrostanu** i wyłącznie powinny być transportowane pod opieką lekarza weterynarii w sytuacji, gdy jest to bardziej korzystne dla zwierzęcia.
167. **Kierowca powinien móc zobaczyć każdą owcę**, dlatego konstrukcja pojazdu, rozlokowanie zwierząt w pojeździe oraz dostępna przestrzeń muszą to umożliwiać.
168. Kierowcy powinni **sprawdzić wszystkie owce jak najszybciej**, jak to możliwe, po wystąpieniu nadzwyczajnych lub trudnych warunków drogowych albo pogodowych.
169. Kontrola zwierząt powinna obejmować **ogłędziny i wykorzystanie wskazówek słuchowych i węchowych informujących** o tym, że zwierzęta mają dolegliwości. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt charakteryzujące potencjalne negatywne skutki w zakresie dobrostanu owiec w transporcie zaprezentowano w tabeli 4.2.
170. Specjalistyczną opieką muszą być objęte **słabe, chore lub ranne owce, które wciąż są zdadne do transportu**. Może to oznaczać skrócenie czasu podróży przez przewiezienie ich bezpośrednio do alternatywnego miejsca przeznaczenia, zapewnienie ochrony przed skrajnymi warunkami pogodowymi, odseparowanie od silniejszych owiec i niedopuszczenie do ich sprzedaży.
171. Przewoźnicy **muszą mieć niezbędne minimum wiedzy na temat najczęstszych urazów** lub chorób, na które cierpią zwierzęta podczas transportu, a także znać sposoby postępowania w każdym przypadku.
172. Przewoźnik powinien **rejestrować wyniki przeprowadzanych inspekcji** owiec podczas podróży.
173. W przypadku zranienia, zachorowania lub śmierci owcy może być istotne poinformowanie o tym właściwych służb w regionie. Jest to niezmiernie **ważne, jeżeli istnieje podejrzenie wystąpienia groźnych chorób zakaźnych**. Plany przewozu zawierają adresy pocztowe, adresy e-mail i numery telefonów do właściwych służb w każdym z regionów, przez które przejeżdża się podczas podróży.
174. Jeżeli problem z owcami zostaje zidentyfikowany podczas tranzytu, nawet jeżeli problem został rozwiązany, należy **przeprowadzić dodatkowe kontrole** w celu zapewnienia dobrostanu przewożonych owiec. W razie potrzeby kierowcy powinni zwracać się o pomoc odpowiednio wcześniej.

**Tabela 4.2.** Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (kliniczne i zaobserwowane) charakteryzujące potencjalny negatywny wpływ transportu na owce (EFSA, 2011)

<b>Problem</b>	<b>Mierniki kliniczne/zaobserwowane</b>	<b>Problem</b>	<b>Mierniki kliniczne/zaobserwowane</b>
Głód	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrata wagi (podczas długotrwałych przewozów)</li> </ul>	Choroba	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak koordynacji</li> <li>• Postawa</li> <li>• Utykanie</li> <li>• Zaciskanie zębów/zgrzytanie/bruksizm</li> <li>• Niemożność chodzenia</li> <li>• Poruszanie się z przekrzywioną głową</li> <li>• Wydzieliny z oczu i nozdrzy</li> <li>• Trudności z oddychaniem</li> <li>• Głośnie oddychanie</li> <li>• Kaszel</li> <li>• Ospałość</li> <li>• Apatia</li> <li>• Nietypowy stolec</li> </ul>
Odwodnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Test szczypania</li> <li>• Ekstremalne odwodnienie</li> </ul>		
Brak komfortu podczas wypoczynku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmęczone zwierzęta</li> <li>• Brak miejsca do położenia się wszystkich zwierząt jednocześnie</li> <li>• Skłonność do kładzenia się</li> <li>• Brak miejsca nad głową zwierzęcia</li> </ul>		
Stres spowodowany gorącem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dyszenie</li> <li>• Tempo oddychania (niski stres: 40-60 oddechów/min., średni: 60-80 oddechów/min., wysoki: 80-200 oddechów/min., bardzo wysoki: ponad 200 oddechów/min. (Silanikove, 2000))</li> <li>• Ślinienie</li> <li>• Ustawienie zwierząt (odosobnione jednostki albo zbite lub rozproszone grupy)</li> <li>• Wyższa temperatura ciała</li> <li>• Śmiertelność</li> <li>• Wyjątkowe pragnienie, silna potrzeba picia</li> </ul>	Strach	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost tętna</li> <li>• Wzrost od tempa oddychania</li> <li>• Czujne ustawienie głowy</li> <li>• Stanie bez ruchu</li> <li>• Zachowania sugerujące chęć ucieczki</li> <li>• Odwracanie się</li> <li>• Zamieranie w bezruchu</li> <li>• Niechęć do poruszania się</li> <li>• Cofanie się</li> <li>• Oddawanie moczu i kału</li> <li>• Zgrzytanie zębami</li> </ul>
Stres spowodowany zimnem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drżenie</li> <li>• Ustawienie w kontakcie z innymi zwierzętami</li> <li>• Niższa temperatura ciała</li> </ul>	Ból	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objawy bólowe przy dotknięciu „okaleczonego” obszaru ciała</li> <li>• Wzrost tętna</li> <li>• Zgrzytanie zębami</li> <li>• Dyszenie</li> </ul>
Wyczerpanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ogólna ospałość</li> <li>• Apatia</li> <li>• Brak reakcji</li> <li>• Niemoc/niechęć do wstawania</li> </ul>	Problemy z poruszaniem się	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ślizganie się i upadki</li> <li>• Sztywny chód</li> <li>• Wolniejsze tempo chodu</li> <li>• Stawianie krótszych kroków</li> <li>• Utykanie</li> </ul>
Okaleczenia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Widoczne objawy okaleczenia (ślady zębów, rany, siniaki, zadrapania, otarcia)</li> </ul>	Stres spowodowany oddzieleniem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izolowanie się</li> <li>• Wokalizacje</li> <li>• Zgrzytanie zębami</li> </ul>

## 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 wsparcie.

**Lepsze praktyki** dotyczące sytuacji awaryjnych

175. **W przypadku mechanicznej awarii 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**. Należy rozważyć wszystkie czynniki warunkujące czas, w jakim zwierzęta będą mogły bezpiecznie pozostawać wewnątrz nieruchomego pojazdu, takie jak:

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

176. Jeżeli zdarzy się **wypadek** drogowy, osoba transportująca powinna:

- a) **zadzwoić na numer alarmowy**, jeżeli wypadek nastąpił na drodze publicznej, lub do innych służb, jeżeli ich pomoc jest potrzebna. Operatora numeru alarmowego należy poinformować o:
  - miejscu zdarzenia,
  - fakcie, że w pojeździe znajdują się zwierzęta,
  - wydostaniu się zwierząt z pojazdu i ich statusie (np. czy są ranne i ile, czy są poza pojazdem itp. – uzupełnienie tłumacza),
  - innych jakichkolwiek znanych zagrożeniach.
- b) **ustawić znaki ostrzegające o zdarzeniu** w ciągu 10 minut od wypadku.
- c) **zadzwoić do wyznaczonej przez firmę osoby do kontaktu w sytuacji awaryjnej**; jeżeli firma wdrożyła procedurę na wypadek zdarzeń nadzwyczajnych, należy postępować zgodnie z nią. Jeżeli nie, poinformować przewoźnika o miejscu wypadku, o urazach, kondycji zwierząt, pozycji przyczepy, liczbie pojazdów uczestniczących w zdarzeniu i czy osoby do udzielenia pomocy znajdują się już na miejscu,
- d) zadzwonić do innych osób wskazanych w procedurze awaryjnej firmy. Dokument ten powinien zawierać przynajmniej dane firmy ubezpieczającej ładunek i pojazd oraz dane kontaktowe do miejsca przeznaczenia. Należy im przekazać takie same informacje, jak powyżej,
- e) jeżeli pojazd lub/i przyczepa są uszkodzone i nie nadają się do dalszej jazdy, przejść do punktu g),
- f) jeżeli uszkodzenie jest niewielkie, przyczepa jest sprawna i nie ma rannych, należy zrobić zdjęcia, zanotować adresy i nazwiska świadków oraz osób biorących udział w zdarzeniu,
- g) **zgonić wszystkie zwierzęta z drogi** i zebrać je w miejscu oddalonym od ruchu ulicznego tak daleko, jak to możliwe,

- h) **udokumentować wypadek za pomocą kamery lub innego urządzenia;** zrobić zdjęcia wypadku tak szybko, jak to możliwe. Powinny one zawierać fotografie stanu drogi, uszkodzeń pojazdu, pozycji przyczepy, całkowitego obrazu sytuacji, śladów hamowania, zakrętów, skrzyżowań i miejsca, w którym pojazd wypadł z drogi (o ile tak się stało),
- i) zapewnić najlepszą **ochronę i komfort zwierzętom**, jak to tylko możliwe,
- j) gdy pierwsze służby ratunkowe dotrą na miejsce wypadku, kierowca powinien poinformować je o szczegółach wypadku, włączając w to wszelkie urazy odniesione przez ludzi, liczbę i status zwierząt, które wydostały się lub wypadły z pojazdu, znane zagrożenia oraz przedstawić firmowy plan reagowania w sytuacjach awaryjnych. Jeżeli to możliwe, przewoźnik powinien przekazać służbom informację, czy firma przyśle na pomoc sprawną przyczepę wraz z personelem do obsługi zwierząt, oraz określić przewidywany czas ich przyjazdu. Przewoźnicy muszą zawsze respektować polecenia wydawane w łańcuchu (hierarchii) dowodzenia na miejscu wypadku,
- k) zwierzęta ranne podczas transportu powinny być **humanitarnie zabite, aby zapobiec cierpieniu i dręczeniu**. Jest to szczególnie istotne, gdy próba leczenia źródła bólu nie przynosi skutków, a sam ból nie ustępuje lub dalszy transport mógłby pogorszyć ten stan jeszcze bardziej. Powinien być wezwany lekarz weterynarii w celu podjęcia decyzji humanitarnego zabicia zwierzęcia.



## 5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT

### 5.1. WPROWADZENIE

Pod dotarciu do miejsca przeznaczenia lub punktu odpoczynku **zwierzęta powinny być rozładowane tak szybko, jak to możliwe**. Rozładunek jest częścią podróży i jest ona zakończona, gdy ostatnie zwierzę zostanie wyładowane z pojazdu w miejscu przeznaczenia.

Rozładunek jest sytuacją stresującą dla przewożonych zwierząt ze względu na szybką zmianę ich najbliższego otoczenia. Strefy rozładunku muszą być zabezpieczone i zapewniać szeroką i prostą drogę bez przeszkód od pojazdu do kojców.

Podczas rozładunku należy także w szczególności uwzględnić stan psychiczny i status zdrowotny zwierząt. Kierowcy i przewoźnicy muszą zdawać sobie sprawę z tego, że niektóre zwierzęta mogą być zmęczone po długiej podróży i należy je traktować w sposób umożliwiający uniknięcie dodatkowego stresu.

Umiejętności w zakresie rozładunku zwierząt są podobne do tych niezbędnych podczas załadunku. Należy sprawdzić zwierzęta po przybyciu i upewnić się, że są one w dobrym stanie, nie ucierpiały wskutek podróży i czy nie potrzebują natychmiastowej pomocy. Jeśli to konieczne, należy niezwłocznie zwrócić się o pomoc do lekarza weterynarii.

### 5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU

**Dobre praktyki** dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

177. Rampa powinna mieć **antypoślizgową wytrzymałą powierzchnię** z panelami lub bocznymi barierkami o odpowiedniej wysokości zapobiegającej wypadnięciu lub ucieczce zwierząt podczas rozładunku.
178. Nachylenie rampy nie może być większe niż 26 stopni (co oznacza, że rampa może mieć maksymalną wysokość **50 cm mierzoną w odległości 1 metra od dolnego brzegu rampy**). Zaleca się zmniejszenie kąta nachylenia podczas rozładunku, w szczególności w przypadku jagniąt. Sposobem na zmniejszenie nachylenia rampy może być jej wydłużenie.
179. Rampy o nachyleniu większym niż 10 stopni muszą **być zaopatrzone w listewki przypodłogowe w celu uniknięcia potknięć zwierząt**.
180. Szerokość doku rozładunkowego musi być co najmniej równa szerokości pojazdu transportującego.
181. Kierowca musi zapewnić **prawidłowe dostosowanie rampy i pojazdu** do strefy rozładunku, a także upewnić się, że odstęp między rampą i pojazdem nie spowoduje, że owce utkną lub zranią się.
182. Platformy załadunkowe pojazdu powinny mieć **barierki zabezpieczające** przed wypadnięciem lub ucieczką zwierząt podczas załadunku i rozładunku.

**Lepsze praktyki** dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

183. Ze względu na to, że zwierzęta wolą wchodzić lekko pod górę niż schodzić z góry, zaleca się **zachowanie niższych kątów nachylenia** (np. rampy, doku) **podczas rozładunku**.
184. Optymalny kąt nachylenia przy rozładunku dla wszystkich zwierząt wynosi zero, dlatego należy stosować różne metody do uzyskania jak najniższego kąta nachylenia (minimalna wysokość doku dla każdego typu pojazdu, windy itd.).

185. Do **zasłonięcia** odstępów między podłożem rampy załadowniczej i podłogą pojazdu należy wykorzystywać konstrukcje z **wytrzymałych materiałów**, które uchronią owce przed wypadnięciem lub utknięciem ich kończyn lub skaleczeniem.
186. Należy **wyścielić słomą** rampę rozładowniczą, żeby wyeliminować możliwe różnice poziomu nawierzchni.
187. **Należy sprawić, żeby zwierzęta widziały dokąd idą** i unikać ostrych zakrętów przy przemieszczaniu owiec, zwłaszcza blisko drzwi pojazdu, z którego są one wyładowywane.
188. **Wysokość zabezpieczeń bocznych ramp i korytarzy przepędowych powinna wynosić 1,2 m**, bez szczelin mogących spowodować okaleczenie owiec lub zablokowanie ich przemieszczania się do miejsca przeznaczenia.
189. **Rampy** muszą mieć odpowiednią szerokość i nachylenie, żeby zapewnić swobodę przemieszczania poszczególnych grup owiec.
190. **Strefy rozładunku powinny być wyposażone w ruchomą rampę** z możliwością jej przedłużenia i dzięki temu usprawnienia procedury rozładunku.
191. W strefie rozładunku **zakręty** powinny mieć zaokrąglone/wygładzone narożniki, żeby uniknąć zranienia zwierząt.

### 5.3. POSTĘPOWANIE ZE ZWIERZĘTAMI PODCZAS ROZŁADUNKU

**Dobre praktyki** dotyczące postępowania ze zwierzętami podczas rozładunku

192. Należy zapewnić zwierzętom **odpowiednią ilość czasu** podczas rozładunku, żeby mogły one łatwiej adaptować się do nowej sytuacji (oświetlenie, zapachy itd.). Próby pośpieszenia zwierząt mogą powodować urazy i pogorszenie dobrostanu.
193. Należy rozładowywać zwierzęta **w tych samych grupach stadnych**, które owce tworzyły przed załadunkiem do pojazdu, i dopasowanych do rozmiarów kojców, do których są kierowane.
194. Jeżeli jakieś zwierzę **pozostaje w pojeździe, to:**
  - jeżeli zwierzę nie jest chore/ranne ani uwięzione, należy sprawdzić przyczynę pozostania, **delikatnie stymulując i prowadząc zwierzę** kijkiem najlepiej z zewnątrz pojazdu,
  - jeżeli zwierzę jest chore/ranne lub nadal nie może się poruszać (ogólnie kryteria podobne do tych, które określają niezdatność zwierząt do transportu), **należy poinformować o tym urzędowego lekarza weterynarii** lub osobę odpowiedzialną za dobrostan zwierząt (w rzeźni) i wykonać ich polecenia,
  - jeżeli zwierzę jest uwięzione i musi być uwolnione, należy rozważyć **kwestię bezpieczeństwa** podczas rozwiązywania tego problemu (dla zwierzęcia i opiekuna) przed wejściem do pojazdu.
195. **W pierwszej kolejności należy rozładować pojazd z niewłaściwą wentylacją** lub innymi usterkami.
196. Należy zaparkować pojazd w **strefie zabezpieczonej przed oddziaływaniem niekorzystnych warunków pogodowych** (należy to uwzględnić w układzie strefy rozładunku).
197. Należy dążyć do skrócenia opóźnienia **do mniej niż jednej godziny** przed tym, jak zwierzęta zostaną rozładowane lub zabite.
198. Jeżeli zwierzęta muszą pozostać w punkcie odpoczynku zwierząt po odjeździe pojazdu, na przykład z powodu urazu lub innej przyczyny powodującej niezdatność do transportu, **należy zapewnić im właściwą opiekę i leczenie**.
199. Jeżeli zwierzę potrzebuje zabezpieczenia przed dalszymi atakami innych zwierząt, to należy zapewnić odseparowanie takiego zwierzęcia w **izolatce**.

## 5.4. OPIEKA NAD ZWIERZĘTAMI PO ROZŁADUNKU

Rozładunek owiec może wywołać poważny stres i dyskomfort. W takiej sytuacji ważne jest zapewnienie odpowiedniej opieki zwierzętom, w szczególności jeżeli zostały one trwale zranione podczas przewozu.

**Dobre praktyki** dotyczące opieki nad zwierzętami po rozładunku

200. Kierowca pojazdu powinien upewnić się, że strefa, w której zostały rozładowane owce, jest **bezpieczna i zwierzęta nie uciekną** po tym, jak on odjedzie (jest to szczególnie ważne, jeżeli nikogo nie ma, żeby odebrać zwierzęta w miejscu przeznaczenia).
201. Kierowca w miejscu przeznaczenia powinien wraz ze zwierzętami pozostawić **wszystkie niezbędne dokumenty**.
202. Dobrostan każdej partii zwierząt musi być **systematycznie sprawdzany przez pracownika odpowiedzialnego za dobrostan** lub osobę, która przekazuje informacje bezpośrednio do takiego pracownika po przyjeździe w celu zidentyfikowania priorytetów, w szczególności określenia, które zwierzęta mają specyficzne potrzeby w zakresie dobrostanu oraz podjęcie niezbędnych działań.
203. Zwierzęta muszą mieć dostęp do paszy i wody, z wyjątkiem sytuacji, kiedy są one rozładowywane w rzeźni do uboju, który nastąpi w krótkim czasie.
204. Zmęczonym, okaleczonym lub chorym zwierzętom należy **zapewnić kontakt wzrokowy i słuchowy z ich grupą** lub z innym osobnikiem, gdyż odseparowanie owcy od grupy jest stresujące.
205. Gdy zachodzi **potrzeba uśmiercenia owcy z konieczności**, należy zrobić to szybko, bezpiecznie i humanitarnie.
206. Ubój zwierząt ze względu na urazy i choroby zidentyfikowane podczas rozładunku musi być prowadzony przez **wykwalifikowany personel przy zastosowaniu metod uboju określonych w [Rozporządzeniu 1099/2009](#)**.
207. Personel zajmujący się ubojem i czynnościami z tym związanymi, a także pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt muszą mieć świadectwo kwalifikacji w tym zakresie.
208. Jeżeli nie ma pewności, że owca nie żyje, wtedy powinny być **zastosowane zaakceptowane metody, aby zapewnić uśmiercenie w szybki i humanitarny sposób**. W razie konieczności, wykrwawienie lub inna technika powinna być użyta do uśmiercenia nieprzytomnej owcy.
209. Jeśli są obawy co do zdatności owcy do dalszego transportu, należy **zwrócić się o opinię do lekarza weterynarii**.

**Lepsze praktyki** dotyczące opieki nad zwierzętami po rozładunku

210. Po podróży kierowca powinien przekazać nadawcy owiec **informację zwrotną na temat dobrostanu zwierząt**.
211. Pracownik odpowiedzialny za dobrostan musi sprawdzić dobrostan zwierząt podczas rozładunku oraz **sporządzić i przechować notatkę z tej kontroli**.
212. Humanitarne uśmiercenie powinno być dokonywane w obecności minimalnej liczby osób dla uniknięcia dekoncentracji/rozpraszania uwagi.
213. Owce należy **traktować łagodnie i odpowiednio ostrożnie**, żeby nie narażać ich na niepotrzebny stres lub niepokój. Jeżeli owce mogą poruszać się, to powinno się zajmować grupami owiec.

## 5.5. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

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

**Dobre praktyki** dotyczące czyszczenia i dezynfekcji pojazdu

214. Pojazd powinien być **wyczyszczony bezpośrednio po rozładunku** i przed wjazdem na miejsce parkingowe na noc.
215. Przed umyciem i dezynfekcją **brudna ściółka powinna być usunięta** i przewieziona na miejsce składowania obornika. Przestrzeń ładunkowa w pojeździe powinna być wyczyszczona najlepiej przy użyciu ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem (>70 barów).
216. Podczas mycia osoba sprzątająca powinna nosić **wodoodporną odzież ochronną**.
217. Ściany i bariery w przestrzeni ładunkowej, które są czyste, ale wciąż wilgotne, powinny być zdezynfekowane przy **użyciu autoryzowanych środków dezynfekujących**.
218. W obszarze, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, powinien być dostęp do **odpowiedniej ilości gorącej i zimnej wody**, by móc wyczyścić tyle pojazdów, ile może zatrzymać się w danym miejscu każdego dnia.
219. Obszar, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, powinien być wolny od jakichkolwiek przeszkód w odległości 2 metrów wokół pojazdu. W nocy musi być dostępne oświetlenie.
220. **W pomieszczeniach** przeznaczonych **do czyszczenia należy przewidzieć oświetlenie 400 luksów** na wysokości czyszczonych obiektów.
221. Sprzęt i środki myjące powinny być bezpiecznie przechowywane i chronione przed wpływem warunków pogodowych.
222. **Górne pokłady pojazdu muszą być wyczyszczone w pierwszej kolejności.**
223. Kierowca musi dokumentować każde mycie/dezynfekcję ze wskazaniem nazw handlowych używanych środków oraz stosowanych ilości, a dokumentację tę przechowywać w pojeździe.

**Lepsze praktyki** dotyczące czyszczenia i dezynfekcji pojazdu

224. Kierowca powinien mieć dostęp do **listy punktów mycia i dezynfekcji** w Europie, ze wskazaniem zasad korzystania z nich, godzin otwarcia, dostępności świeżej wody i czystej ściółki.
225. Myjnie pojazdów powinny mieć 25 m długości, aby zmieścić się pojazd, i nachylenie od 5 do 7%, co pozwala na odprowadzenie ścieków do kolektora.
226. W pojeździe powinna być lista kontrolna zawierająca główne punkty właściwego mycia pojazdu, włączając w to informację o rodzaju użytej ściółki, jakości wody, zastosowany zatwierdzony program mycia i dezynfekcji, metodę kontroli z wykorzystaniem wskaźników poprawności czyszczenia i dezynfekcji, podjęte działania naprawcze, zastosowane zatwierdzone detergenty i środki dezynfekujące.
227. Standardowa procedura operacyjna (SOP) mycia i dezynfekcji powinna być dostępna i stosowana w miejscach rozładunku.
228. Szczególnej uwagi wymaga **czyszczenie opon i podwozia pojazdu**, zwłaszcza przed drogą powrotną do obszarów wolnych od chorób.
229. Powinna być dostępna zewnętrzna winda, pomost lub platforma pozwalająca na wyczyszczenie z zewnątrz górnych części i dachu pojazdu.

230. **W przypadku otwartych stanowisk do mycia pojazdów obszar, w którym jest przeprowadzana dezynfekcja**, powinien być odgradzony, tak aby zanieczyszczenia nie przedostały się z mytego pojazdu do środowiska.

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

### 6.1. WPROWADZENIE

**Maksymalnie dozwolony czas podróży wynosi 29 godzin dla dorosłych owiec i 19 godzin dla nieodsadzonych jagniąt, w obu przypadkach z tolerancją 2 dodatkowych godzin na dojazd do miejsca przeznaczenia** (co oznacza dojazd do celu w 31 i 21 godzin). Wspomniane 2 dodatkowe godziny dotyczą sytuacji wyjątkowych (np. korków na trasie) i nie mogą być uwzględniane przy planowaniu. W efekcie zwierzęta muszą dotrzeć do miejsca przeznaczenia albo powinny być rozładowane na rzeź (w przypadku zwierząt rzeźnych) albo na 24-godzinny odpoczynek, który powinien się odbyć w zatwierdzonym punkcie odpoczynku zwierząt przed dalszą podróżą. W Rozporządzeniu jest podany maksymalny czas trwania długotrwałych przewozów, który różni się w zależności od gatunku i wieku zwierząt oraz konkretnych wymogów dotyczących przerw na odpoczynek (tabela 6.1.).

**Tabela 6.1.** Maksymalny dopuszczalny czas podróży owiec i nieodsadzonych jagniąt (Rozporządzenie EC 1/2005)

Grupa użytkowa zwierząt	Maksymalna długość pierwszego etapu włącznie z załadunkiem	Minimalna długość odpoczynku	Maksymalna długość drugiego etapu włącznie z rozładunkiem
Dorosłe owce	14 godzin	1 godzina z dostępem do wody	14 godzin
Jagnięta nieodsadzone	9 godzin	1 godzina z dostępem do wody	9 godzin

**Punkty odpoczynku zwierząt** to udogodnienia, które mogą być wykorzystywane przez przewoźników, kontrolowane przez urzędowych lekarzy weterynarii i które zostały zatwierdzone przez odpowiednie służby, 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 właściwy poziom opieki, odpowiedni do ich stanu i będą mogły kontynuować podróż w optymalnym dobrostanie, zgodnie z wymogami zdrowotnymi i wskaźnikami bezpieczeństwa biologicznego. **Zatem w czasie przerwy w punktach odpoczynku zwierząt musi zostać zapewniona możliwość odpowiedniego wypoczynku oraz odpowiednie ilości paszy i wody zgodnie z potrzebami zwierząt.**

Postój w punkcie odpoczynku zwierząt jest więc głównym środkiem mającym na celu poprawę dobrostanu zwierząt podczas długotrwałych przewozów i uzyskanie ekonomicznych korzyści z tym związanych. Punkty odpoczynku zwierząt mogą być zatwierdzone do przyjmowania trzody, bydła, owiec i/lub koni. Rezerwacja punktu odpoczynku zwierząt musi zostać dokonana **przed rozpoczęciem transportu** i musi zostać odnotowana w dzienniku podróży. Aktualną listę punktów odpoczynku zwierząt można znaleźć w Internecie pod adresem: [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_list\\_of\\_approved\\_control\\_posts.pdf](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 i punktach gromadzenia zwierząt oraz na targowiskach to:

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

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

**Dobre praktyki** dotyczące postojów w punktach odpoczynku zwierząt

231. 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.
232. **Dokumenty poświadczające rezerwację oraz jej potwierdzenie** przez punkt odpoczynku zwierząt powinny być przedstawione urzędowemu lekarzowi weterynarii (zatwierdzającemu przewóz).
233. 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

**Dobre praktyki** dotyczące systemów utrzymania zwierząt

234. **Izolacja** budynku **jest wymagana**, aby utrzymać warunki chroniące zwierzęta przed mrozem (szczególnie w budynkach z podłogami rusztowymi).

235. Zaleca się stosowanie materiałów izolacyjnych, takich jak: cegła w ścianach, ponieważ **bardzo młode zwierzęta są wrażliwe na niskie temperatury.**
236. W celu utrzymania temperatury powyżej zalecanego minimum można stosować, jeśli to konieczne, **dotatkowe ogrzewanie**, w szczególności dla młodych zwierząt. Jeżeli temperatura jest wyższa niż zalecane maksimum, to należy podjąć dodatkowe działania umożliwiające **schłodzenie zwierząt**, takie jak: zapewnienie większej powierzchni podłogi, dodatkowe wentylatory.
237. Wewnętrzne wyposażenie budynku powinno mieć **odpowiednią wymuszoną lub swobodną wentylację** zapewniającą dopływ świeżego powietrza i utrzymanie właściwej temperatury w strefie komfortu zwierząt przez jak najdłuższy czas (tabela 6.2. w zakresie lepszych praktyk). Powietrze powinno swobodnie przepływać nad głowami zwierząt.
238. Grupa owiec może wytwarzać samoistnie duże ilości ciepła, dlatego temperatura w ich pomieszczeniu wymaga monitorowania **w regularnych odstępach czasu.**
239. Należy określić **dokładną liczbę zwierząt**, która może przebywać w jednym kojcu.
240. Kojce w miejscu pobytu powinny być skonstruowane w taki sposób, żeby owce pochodzące **z jednej grupy stadnej** istniejącej przed załadunkiem mogły dalej przebywać razem.
241. Miejsce pobytu zwierząt powinno być wyposażone w przenośne barierki w celu możliwości wyodrębnienia grup zwierząt w zależności od gatunku i miejsca, z którego je przewieziono. Takie barierki muszą być zaprojektowane w sposób zapobiegający skaleczeniom zwierząt.
242. Wszystkie materiały użyte do konstrukcji kójców muszą być **nietoksyczne, nadające się do czyszczenia i dezynfekcji.**
243. **Podłoga nie może być śliska, musi być z materiału nadającego się do czyszczenia i z wystarczającym odprowadzeniem wody** oraz dostosowana do gatunku zwierząt.
244. Należy zapewnić w kójcach ściółkę ze słomy w ilości:
- **maciorki: 0,5 kg/szt.**
  - **jagnięta: między 0,20 i 0,25 kg/szt.**
245. **Rozproszone światło naturalne lub odpowiednie sztuczne** powinno być zapewnione od strefy rozładunkowej/załadunkowej do strefy odpoczynku.
246. Natężenie oświetlenia **powinno mieć 40 lx natężenia w zagrodach** (oświetlenie jest właściwe, jeśli pozwala na czytanie gazety), ale musi być silniejsze w **zagrodach dla chorych zwierząt (250 lx)**, dojarniach i **strefach rozładunku (100 do 150 lx).**
247. Należy unikać jakichkolwiek **kontrastów świetlnych**, refleksów, zbyt jasnych świateł czy metalowego wyposażenia, ponieważ może to spowodować zatrzymanie się zwierząt, a czasami również zawracanie.
248. W każdym budynku musi znajdować się co najmniej **jedna gaśnica pożarowa** (wodna, proszkowa, gazowa) lub więcej w zależności od rodzaju i ilości materiałów łatwopalnych.

#### **Lepsze praktyki** dotyczące systemów utrzymania zwierząt

249. Temperatura w budynku musi być utrzymywana w przedziale **termoneutralnym** (tabela 6.2.).



**Tabela 6.2.** Lepsze praktyki dotyczące zakresów temperatur w budynkach gospodarskich, ograniczających problemy zdrowotne zwierząt

Grupa użytkowa zwierząt	Minimalna temperatura (°C)	Maksymalna temperatura (°C)
Maciorki	6	26
Jagnięta	14	21

250. **Dostępna przestrzeń** w każdym kojcu musi być odpowiednia dla danego gatunku zwierząt. Zalecenia w tym zakresie zostały przedstawione w tabeli 6.3.

**Tabela 6.3.** Lepsze praktyki w zakresie minimalnych wymagań powierzchniowych dla owiec w miejscu odpoczynku

Grupa użytkowa zwierząt	(m <sup>2</sup> /szt.)
Maciorki	1
Jagnięta	0,5

## 6.3. KARMIENIE I POJENIE

**Dobre praktyki** dotyczące karmienia i pojenia

251. **Pasza musi być dobrej jakości i przyswajalności oraz być dostosowana** do gatunku i wieku zwierząt.
252. Urządzenia do zadawania pasz muszą być skonstruowane i zainstalowane w taki sposób, żeby ograniczyć do minimum zanieczyszczenie pasz i konkurencję między zwierzętami.
253. Urządzenia do zadawania pasz **nie powinny być przeszkodą ani powodować urazów** zwierząt, a także muszą być czyszczone i dezynfekowane w razie potrzeby.
254. Pasza powinna być magazynowana **w czystych, suchych i oznaczonych (identyfikowanych wizualnie) pojemnikach.**
255. Urządzenia do magazynowania pasz muszą być wykorzystywane **wyłącznie do pasz**, chyba że pasze są przechowywane w zamkniętych pojemnikach/paczkach.
256. Urządzenia do przechowywania pasz nie powinny zawierać **substancji chemicznych** (na przykład pestycydów, biocydów, leków).
257. Zwierzęta powinny mieć swobodny dostęp do **świeżej wody pitnej**, podawanej w systemie żywienia do woli (*ad libitum*).
258. Poidła **muszą być zaprojektowane i zamontowane odpowiednio** do danego gatunku, wieku, rozmiaru zwierząt.
259. W celu uniknięcia zamarzania **rury wodociągowe muszą być zaizolowane i sprawdzone** podczas chłódów, aby zapewnić zwierzętom stały dostęp do wody. Taka kontrola powinna być przeprowadzona przed przybyciem owiec, a także regularnie podczas ich pobytu w punkcie odpoczynku w czasie silnych mrozów.
260. Poidła miskowe muszą być **opróżniane i czyszczone regularnie**, w szczególności w czasie upałów.
261. **Poidła nie powinny być przeszkodą** dla zwierząt, pracowników, maszyn i urządzeń mechanicznych.
262. Poidła **nie powinny być umieszczane w pobliżu stref karmienia i odpoczynku**, żeby zapobiec zamakaniu paszy i ściółki.
263. **Uzupełnienie zapasu wody i paszy w pojeździe** w punkcie odpoczynku zwierząt powinno nastąpić przed kontynuacją podróży.
264. Kondycja i stan zwierząt powinny być **sprawdzone przez pracownika** zaraz po ich przybyciu do **miejsca pobytu** oraz przynajmniej co 12 godzin w trakcie ich pobytu.

265. Owce powinny być **oceniane pod względem zdolności do transportu** przez niezależną wykwalifikowaną osobę przed kontynuacją podróży.
266. W razie wątpliwości co do zdolności do transportu jednej lub większej liczby owiec, należy **zwrócić się o poradę do lekarza weterynarii**, aby podjąć decyzję o możliwości kontynuowania podróży.
267. **Jeżeli stwierdzono, że owca nie jest zdolna do dalszego transportu**, należy podjąć stosowne działania w celu zapewnienia odpowiedniej opieki, leczenia lub humanitarnego uśmiercenia.

#### Lepsze praktyki dotyczące karmienia i pojenia

268. W miejscach czasowego odpoczynku zwierząt w żywieniu **dla jagniąt** powinno się stosować **wyłącznie preparaty mlekozastępcze dla nich przeznaczone**.
269. Wymagane dawki preparatu mlekozastępczego **wzrastają wraz z wiekiem i wagą jagniąt** (tabela 6.4.).

**Tabela 6.4.** Zalecany program żywienia jagniąt z wykorzystaniem preparatu mlekozastępczego\* (FAO, 2011)

Wiek (dni)	Waga przy urodzeniu (kg)	Ilość (ml) na karmienie	Liczba karmień/dzień
5-14	2,0-2,5	250	2 lub 3
	2,6-4,0	400	2 lub 3
15-28	2,0-2,5	350	2 lub 3
	2,6-4,0	600	2 lub 3
29-42	2,0-2,5	250	2 lub 3
	2,6-4,0	400	2
43-56	2,0-2,5	150	2 lub 3
43-56	2,6-4,0	200	2

\*rozcieńczać w proporcji 1 część suchego preparatu mlekozastępczego dla jagniąt na 4 części ciepłej wody (39°C) bezpośrednio przed karmieniem.

270. **Zaleca się stopniowe wycofywanie preparatu mlekozastępczego** od 43. dnia życia do zupełnego zaprzestania w 56. dniu.
271. Należy stosować mieszanki typu starter **od 5. dnia życia do 5. miesiąca** albo stosować dłużej w razie potrzeby.
272. Siano dobrej jakości należy **podawać od 10. dnia**. Minimalna ilość podawanego siana powinna być dostosowana do potrzeb bytowych, co zaprezentowano w tabeli 6.5.

**Tabela 6.5.** Ilość siana niezbędna do zaspokojenia potrzeb bytowych

Grupa użytkowa zwierząt	Ilość siana kg/karmienie	Liczba karmień/dzień
Maciorki	3	1
Jagnięta	1 do 2	1

273. Jeżeli zwierzęta są **żywione w systemie do woli**, musi być zapewnione co najmniej **1 stanowisko paszowe na 10 zwierząt** w grupie.
274. Jeżeli zwierzęta nie są żywione w systemie do woli, to wszystkie zwierzęta w kojcu muszą mieć dostęp do paszy w tym samym czasie. Minimalna ilość miejsca na 1 zwierzę została podana w tabeli 6.6.
275. **Wysokość umieszczenia poidła** musi być odpowiednia do rozmiaru zwierząt w poszczególnych grupach, do których pobytu punkt odpoczynku zwierząt jest zatwierdzony (tabela 6.7.).

**Tabela 6.6.** Zalecana przestrzeń na potrzeby karmienia w przeliczeniu na sztukę ograniczająca rywalizację między zwierzętami

Grupa użytkowa zwierząt	Długość stanowiska paszowego/zwierzę (m/szt.)	
	podłużne	okrągłe
Maciorki	0,40	0,40
Jagnięta	0,30	0,30

**Tabela 6.7.** Zalecane wysokości umieszczenia poidel nad podłogą

Grupa użytkowa zwierząt	Wysokość umieszczenia poidła (m)
Maciorki	0,50
Jagnięta <30 kg	0,30
Jagnięta >30 kg	0,40

276. Osoba obsługująca powinna **sprawdzać dobrostan zwierząt co 12 godzin** podczas pobytu w punkcie odpoczynku i powinna prowadzić zapisy wyników kontroli. Powinna ustalić, które zwierzęta mają specyficzne potrzeby w zakresie dobrostanu, i podjąć niezbędne działania.
277. Owce odpoczywające po podróży często nie piją wody, dopóki nie zostaną nakarmione, dlatego karmienie podczas odpoczynku może **być niezbędne do zachęcenia zwierząt do picia wody**.
278. Podczas karmienia po przybyciu **należy uwzględnić specyficzne wymogi zwierząt nieodsadzonych**. Podawanie płynnej paszy jagniętom narzuca konieczność obserwacji, a także często indywidualnego karmienia każdego zwierzęcia. To także wymaga zwrócenia uwagi na higieniczne podawanie paszy, którą należy podgrzać do określonej temperatury i odpowiednio rozcieńczyć w celu uniknięcia problemów z trawieniem.
279. Kiedy owce są gromadzone przed załadunkiem w miejscu dotychczasowego pobytu, mogą **maksymalnie pozostawać bez paszy i wody przez 18 godzin**. Dla owiec z jagniętami lub ciężarnych maciorem ten okres nie może przekroczyć 14 godzin.
280. **Wszystkim zwierzętom należy zapewnić paszę i wodę** po przybyciu do miejsca przeznaczenia i szczególnie ma to duże znaczenie dla owiec w ciąży powyżej 3 miesięcy (trzeci trymestr).

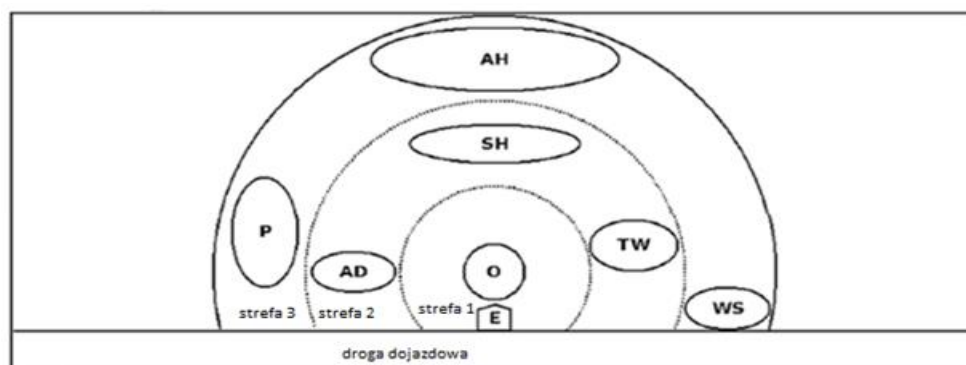
## 6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

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, zbudowany i obsługiwany punkt odpoczynku zwierząt w celu uzyskania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa biologicznego. Lokalne właściwe służby mają obowiązek

sprawdzić, czy wymagania tego rozporządzenia są spełnione przed zatwierdzeniem działalności punktu odpoczynku zwierząt.

**Dobre praktyki dotyczące** bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

281. 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.
282. 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.).



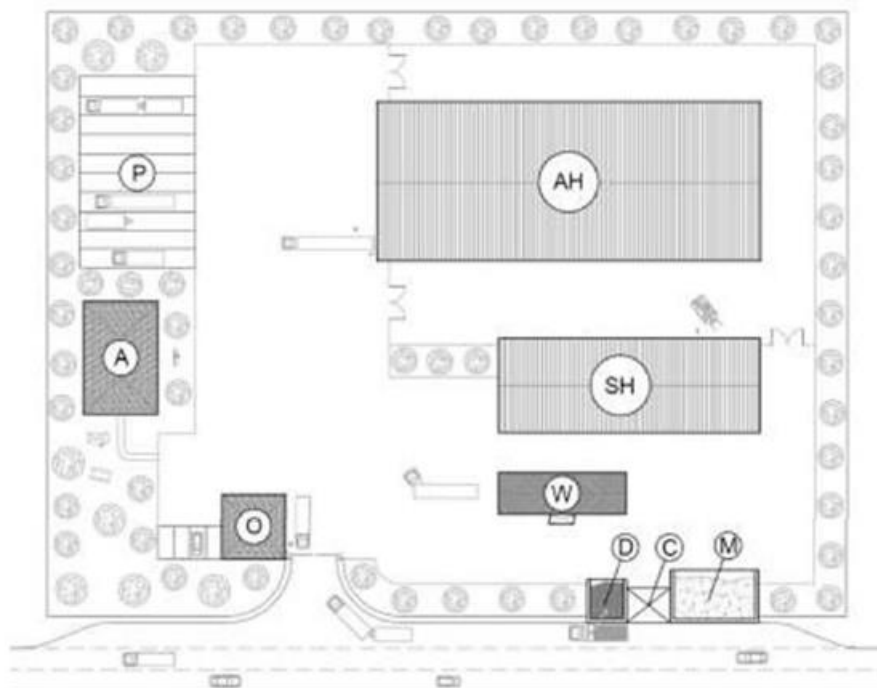
E – wjazd; O – biuro; AD – kwatery kierowców; SH – magazyn; TW – myjnia; P – parking;  
AH – pomieszczenia dla zwierząt; WS – magazyn odpadów

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

283. 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.
284. **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.
285. Budynki, w których znajdują się zwierzęta, **są wyraźnie oznakowane**. Tylko personel punktu odpoczynku zwierząt powinien być dopuszczany do wejścia do tych budynków. Wszystkie osoby wchodzące do wnętrza budynku powinny nosić czyste ubrania i obuwie (lub strój jednorazowy) lub przechodzić przez matę dezynfekującą

buty, ułożoną przed wejściem do punktu odpoczynku zwierząt. Kierowca również musi przestrzegać powyższej procedury, żeby zajmować się zwierzętami w punkcie odpoczynku. Kierowcy i pozostałe osoby odwiedzające punkt odpoczynku zwierząt powinny mieć dostęp do łazienki, aby mogli umyć ręce i wykapać się.

286. Sprzątanie, **usuwanie odpadów stałych, mycie i dezynfekcja budynku oraz wyposażenia muszą zostać zakończone w ciągu 24 godzin** od czasu opuszczenia kojców przez zwierzęta. Budynki i wyposażenie powinny być suche przed przyjazdem kolejnej partii zwierząt. Czyszczenie barierek i podłóg (kojców i korytarzy) powinno być wykonywane przy użyciu wody pod wysokim ciśnieniem (40-200 barów, od 25 do 70 litrów/minutę).



- 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

287. **Szczególnie zaleca się czyszczenie metalowych barierek ciepłą wodą z detergentem.** Poidła i urządzenia do zadawania paszy mogą być czyszczone jak przegrody, ściany i podłogi, przy użyciu ciepłej wody pod wysokim ciśnieniem i jeżeli istnieje taka możliwość, wcześniej namoczone w ciepłej wodzie i detergentie przez 20 do 30 minut. Stosowanie piany może poprawić efekt mycia. Kiedy ściany kojców i barierki są wyczyszczone, ale wciąż wilgotne, należy przeprowadzić dezynfekcję.
288. **Atestowane środki do dezynfekcji** powinny być rozpylane zgodnie z zaleceniami ich producentów. Tylko autoryzowane produkty (zatwierdzone do użycia w danym kraju) mogą być stosowane zgodnie z zaaprobowaną listą dostępną u urzędowych lekarzy weterynarii, a np. we Francji istnieje możliwość korzystania z norm AFNOR (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

**Lepsze praktyki** dotyczące bezpieczeństwa biologicznego w punktach odpoczynku zwierząt

289. Na terenie punktu odpoczynku zwierząt powinna być dostępna przebieralnia zarówno dla pracowników, kierowców, jak i innych osób odwiedzających (lekarzy weterynarii, inspektorów itp.), w miejscu oddzielnym od budynków inwentarskich. Umywalka z bieżącą gorącą i zimną wodą oraz mydło, środki dezynfekujące i czyste ręczniki muszą być dostępne w przebieralniach. **Punkt odpoczynku zwierząt powinien być wyposażony w miejsca odpoczynku dla kierowców, prysznice i toalety oraz dobrze zaopatrzony w zestawy pierwszej pomocy.**
290. **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.
291. Woda dostarczana zwierzętom musi być zdatna do picia i nie może być zanieczyszczona. Wszystkie zbiorniki na wodę muszą być przykryte i musi być możliwość ich dezynfekcji, jeżeli zachodzi taka konieczność. **Powinna istnieć możliwość przepłukania systemu dostarczającego wodę środkiem dezynfekującym, jeżeli występuje taka konieczność.**
292. 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

293. Jeżeli punkt odpoczynku zwierząt nie dysponuje taką samą liczbą kojców, co w pojeździe, **można łączyć zwierzęta z nie więcej niż dwóch kojców.** Należy przy tym obserwować zachowanie zwierząt i zwierzęta ranne bądź zestresowane należy odizolować.
294. 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.
295. Jeżeli do punktu odpoczynku zwierząt **przybędzie kilka pojazdów w tym samym czasie** ze zwierzętami o różnym statusie sanitarnym:
- 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.

296. 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

297. **Jeżeli zwierzęta muszą zostać** w punkcie odpoczynku zwierząt po odjeździe środka transportu, na przykład z powodu urazu lub niezdatności do dalszego transportu, muszą być przetrzymywane **w oddzielnych pomieszczeniach**. Osoby 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

Następujące pozycje są rekomendowane do dalszego czytania:

- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website <http://www.controlpost.eu/joomla>. Accessed 26 May 2017.
- Broom D.M., Goode J.A., Hall S.J., Lloyd D.M. & Parrot R.F. 1996. Hormonal and physiological effects of a 15 hour road journey in sheep: comparison with the responses to loading, handling and penning in the absence of transport. *Br Vet J*, 152: 593-605.
- Broom, D.M. 2008. The welfare of livestock during road transport. In: Long distance transport and welfare of farm animals. Michael C. Appleby, V. Cussen, L. Lambert, J. Turner. Ed. CABI International, Wallingford, UK ; Cambridge, MA.
- Caporale V., Alessandrini B., Dalla Villa P. & Del Papa S. 2005. Global perspectives on animal welfare: Europe. *Rev Sci Tech Off Int Epiz*, 24: 567-577.
- Carbajal S. & Orihuela A. 2001. Minimal number of conspecifics needed to minimize the stress response of isolated mature ewes. *J Appl Anim Welfare Sci*, 4: 249 – 255.
- Cockram M.S., Kent J.E., Jackson R.E., Goddard P.J., Doherty O.M., McGilp I.M., Fox A., Studdert Kennedy T.C., McConnell T.I. & O’Riordan T. 1997. Effect of lairage during 24h of transport on the behavioural and physiological responses of sheep. *Anim Sci*, 65: 391 – 402.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’ Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’ Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148. EFSA (2009) Final report on Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport. Project developed on the proposal CFP/EFSA/AHAW/2008/02. Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell’Abruzzo e del Molise “G: Caporale”, Teramo, Italy.
- <http://onlinelibrary.wiley.com/store/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21/asset/efs321e.pdf?v=1&t=j35jkwqrq&s=331287e59dc176a14b73c5dc5d98ee41bb810eb9>. Accessed 26 May 2017.
- Fiore G., 2006. An example of an independent recording system on animal in road transportation. Presentation at the 1st OIE International Conference “Use of GIS in Veterinary Activities”, 8- 11 October 2006, Silvi Marina (TE), Italy.
- Fisher A.D., Niemeyer, D.O., Lea, J.M., Lee, C., Paul, D.R., Reed, M.T. and Ferguson, D.M. (2010). The effects of 12, 30 or 48 hours of road transport on the physiological and behavioural responses of sheep. *J Anim Sci* 88, 2144-2152.
- Fraser A.F., and Broom D.M. 1990. Farm animal behaviour and welfare. 3rd edition; CAB International, Wallington UK. 437 pp.
- Grandin T. 1987. Animal handling. In: Farm Animal Behavior. (E.O. Price ed.). The Veterinary Clinics of North America: Food Animal Practice. Vol. 3. W.B. Saunders, Philadelphia, PA, USA, pp. 323 – 339.
- Hitchcock D.K. & Hutson G.D. 1979. The movement of sheep on inclines. *Aust J Exp Agr*, 19: 176-182.
- Hutson G.D. 1985. The influence of barley food rewards on sheep movement through a handling system. *Appl Anim Behav Sci*, 14: 263 – 273.
- Kilgour R. 1978. Minimising stress on animals during handling. In Proceedings of the 1st World Congress on Ethology and Applied Zootechnics, Madrid, pp. 303 – 322.
- Knowles T.G. 1995. A review of post transport mortality among younger calves. *Vet Rec*, 137: 406-407.
- Knowles T.G. 1998. A review of the road transport of slaughter sheep. *Vet Rec*, 143: 212-219.
- Krawczel, P.D., Friend, T.H., Caldwell, D.J., Archer, G. And Ameiss, K. (2007). Effects of continuous versus intermittent transport on plasma constituents and antibody response of lambs. *J Anim Sci* 85, 468- 476.
- Parrot R.F., Hall S.J.G. & Lloyd D.M. 1998. Heart rate and stress hormone responses of sheep to road transport following two different loading procedures. *Anim Welfare*, 7: 257 –267.
- Rushen J. 1986. Aversion of sheep to electro – immobilization and physical restraint. *Appl Anim Behav Sci*; 15: 315 – 324.
- Rushen J. 1990. Use of aversion - learning techniques to measure distress in sheep. *Appl Anim Behav Sci*, 28: 3 – 14.
- SCAHAW, 2002. The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle). *Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, European Commission*, 130 p. [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com\\_scah\\_out71\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com_scah_out71_en.pdf). Accessed 26 May 2017.



### 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](http://ec.europa.eu/represent_en.htm));  
z delegatur w krajach spoza UE ([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm));  
kontaktując się z serwisem Europe Direct  
([http://europa.eu/europedirect/index\\_en.htm](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: 10.2875/180849

ISBN: 978-92-79-87156-6