



Przewodnik dobrych praktyk w transporcie świń



KOMISJA EUROPEJSKA

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności
Dyrekcja G - Zarządzanie kryzysowe w żywności, zwierzętach i roślinach
Jednostka G.2 - Zdrowie i dobrostan zwierząt

Contact: Denis Simonin

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

*European Commission
B-1049 Brussels*

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności

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

Przewodnik dobrych praktyk w transporcie świń

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności

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

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

Bezpłatny numer telefonu (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

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

INFORMACJA PRAWNA

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

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

Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2018

PDF

ISBN:978-92-79-87137-5

doi: 10.2875/19303

EW-BI-18-003-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.spolder@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 świń”

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

Spis treści

0. WSTĘP	9
0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA	9
0.2. CEL PRZEWODNIKA	12
0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU ŚWIŃ PODCZAS TRANSPORTU	12
0.4. MIERNIKI OPARTE NA OBSERWACJI ZWIERZĄT	13
0.5. STRUKTURA PRZEWODNIKA	16
0.6. WYKAZ DEFINICJI	17
1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE	19
1.1. WPROWADZENIE	19
1.2. DOKUMENTACJA	20
1.3. KOMPETENCJE I SZKOLENIE	21
1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ	21
2. PLANOWANIE PODRÓŻY I JEJ PRZYGOTOWANIE	24
2.1. WPROWADZENIE	24
2.2. PLANOWANIE PODRÓŻY	24
2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY	25
2.2.2. PLANY AWARYJNE	26
2.3. ŚRODKI TRANSPORTU	29
2.3.1. KONSTRUKCJA I SERWISOWANIE POJAZDU	30
2.3.2. REGULACJA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE	32
2.3.3. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE	33
2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT	34
2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU	34
2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU	35
3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK	37
3.1. WPROWADZENIE	37
3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU	37
3.3. POSTĘPOWANIE PODCZAS ZAŁADUNKU	40
4. PODRÓŻ	44
4.1. WPROWADZENIE	44

4.2. PROWADZENIE POJAZDU	44
4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE	46
4.4. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI	49
4.5. POJENIE I KARMIENIE	52
4.6. SYTUACJE AWARYJNE	53
5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT	55
5.1. WPROWADZENIE	55
5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU	55
5.3. OBSŁUGA ZWIERZĄT PO ROZŁADUNKU	56
5.4. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA POJAZDÓW PO ROZŁADUNKU.....	57
5.5. SYTUACJE AWARYJNE	58
6. POSTÓJ W PUNKTACH ODPOCZYNKU ZWIERZĄT, NA TARGOWISKACH I W PUNKACH GROMADZENIA ZWIERZĄT	59
6.1. WPROWADZENIE	59
6.2. SYSTEMY UTRZYMANIE ZWIERZĄT.....	60
6.3. KARMIENIE I POJENIE	61
6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA.....	63
6.5. SYTUACJE AWARYJNE	66
BIBLIOGRAFIA	67

0. WSTĘP

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

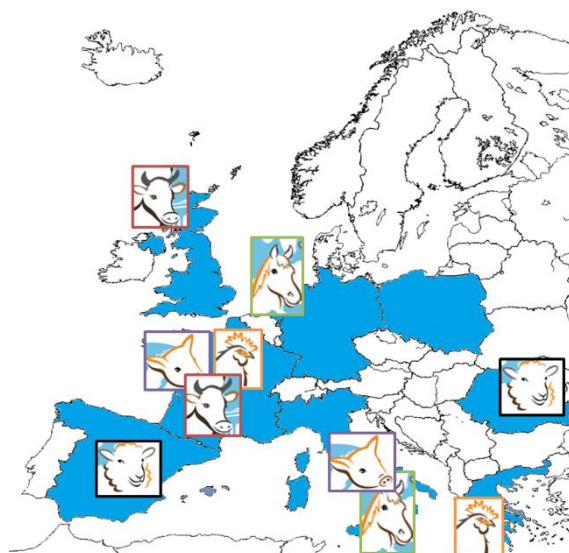
1. Rozporządzenie miało korzystny wpływ na dobrostan zwierząt podczas transportu, choć wciąż są **obszary do poprawy**.
2. **Nowelizacja** Rozporządzenia **nie jest najlepszym rozwiązaniem** zidentyfikowanych problemów.
3. Nawiązując do luki pomiędzy wymogami zapisanymi w prawie i dostępnymi dowodami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

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

0.1. METODYKA I PODZIĘKOWANIA

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

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



Wymagało to intensywnego procesu konsultacyjnego z interesariuszami.

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

zwierząt utworzono grupy robocze złożone z naukowców z dwóch wybranych państw (**parę 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 i pracy w kierunku uzyskania konsensusu co do zawartości 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 poszczególniej praktyki, które miały być zawarte w końcowych wersjach przewodników. Grupy zajmujące się różnymi gatunkami zwierząt odbyły różną liczbę spotkań, a ostatnie spotkania miały miejsce w marcu 2017 roku.

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

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

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

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

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

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

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



0.2. CEL PRZEWODNIKA

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

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

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

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

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

0.3. GŁÓWNE RYZYKA DOBROSTANU ŚWIŃ PODCZAS TRANSPORTU

Ryzyka opisywane jako poważne dla transportowanych świń obejmują: nieodpowiednią wentylację, zbyt małą przestrzeń, czas trwania transportu, brak odpowiedniej ilości wody podczas transportu, nieodpowiednie traktowanie podczas załadunku, niezdatność zwierząt do transportu, narażenie na czynniki chorobotwórcze przed transportem i podczas niego oraz nieodpowiednie stosowanie okresów odpoczynku podczas podróży. **Dobre przygotowanie i zaplanowanie** transportu zwierząt są niezbędne dla zminimalizowania ryzyka. Co więcej, do planowania i przygotowania transportu zwierząt, jak też pracy podczas załadunku/rozładunku i samego transportu, potrzebne są odpowiednie kompetencje. [Rozdział 1.3.](#) przedstawia wymagane [kompetencje i szkolenie](#).

Świnie są spokojniejsze i mniej zestresowane, gdy zajmują się nimi osoby obsługujące **rozumiejące ich potrzeby i zachowania**. Dobrze wyszkoleni pracownicy są w stanie załadować i rozładować zwierzęta we względnie krótkim czasie, bez stresu, co minimalizuje ryzyko kontuzji, pośliźnięcia się i upadku.

Ponadto umiejętne zajmowanie się zwierzętami ma korzystny wpływ na jakość tuszy i mięsa. Dobry pracownik jest więc nie tylko świadomy teoretycznych wymagań dotyczących transportu, lecz także ma solidną wiedzę praktyczną z zakresu zachowań świń i ich reakcji na ludzi. W tym przewodniku zamieszczono wskazówki na ten temat w rozdziale [3.3. Postępowanie podczas załadunku](#).

Niektóre rodzaje ryzyka w zakresie dobrostanu są **bezpośrednio związane z konkretną grupą użytkową transportowanych świń**, co wynika z ich wieku, płci i wielkości, które

są powiązane z różnymi potrzebami w zakresie dobrostanu. Prosięta zaraz po odsadzeniu ważą około 5-6 kg. Są stosunkowo słabe i wrażliwe na niskie temperatury. Starsze warchlaki, które ważą 25-35 kg, są silniejsze i lepiej znoszą długie podróże w porównaniu do prosiąt, choć raczej nie tak dobrze, jak tuczniki pod koniec tuczu. Wybrakowane lochy i knury także wymagają specjalnej uwagi: niejednokrotnie są wysyłane do rzeźni z powodów zdrowotnych, takich jak: okaleczenie, urazy lub choroby.

Niezależnie od grupy użytkowej, świnie lepiej znoszą czynniki stresujące podczas transportu, jeżeli **są w dobrej kondycji podczas załadunku**. Powinny mieć dobry stan zdrowia i zostać zawczasu spokojnie podzielone na grupy. W pojeździe nie należy łączyć w grupy zwierząt, które się wcześniej nie znały, co pozwala uniknąć agresji i okaleczeń. [Rozdział 2.4.2.](#) dotyczy [zdatności zwierząt do transportu](#).

Podróż powinna być jak najkrótsza, choć na jej długość mogą zawsze wpłynąć nieprzewidziane zdarzenia, takie jak korki na drogach, wypadek lub awaria pojazdu. Warunki mikroklimatyczne w pojeździe powinny przez całą podróż być utrzymywane na akceptowalnym poziomie. Zwłaszcza temperatura i wilgotność mają duży wpływ na dobrostan świń, gdyż te nie pocą się i nie mogą w ten sposób obniżyć swojej temperatury. Dlatego kluczową kwestią jest **dobra kontrola warunków mikroklimatycznych**, zarówno w pojeździe stojącym, jak i jadącym. Wyzwanie, aby uniknąć stresu z powodu przegrzania, staje się większe, gdy powierzchnia przypadająca na jedno zwierzę jest na minimalnym wymaganym poziomie. [Rozdział 2.3.2.](#) dotyczy [regulacji mikroklimatu w pojeździe](#).

Świnie muszą mieć **możliwość picia podczas całej podróży**. Okres głodówki przed ubojem należy starannie zaplanować z uwzględnieniem spodziewanego czasu trwania przewozu. [Rozdział 4.5. Pojenie i karmienie](#) szerzej prezentuje te kwestie. Aby uniknąć choroby lokomocyjnej i wymiotów w pojeździe, należy prowadzić go spokojnie, bez nagłego hamowania i przyspieszania, zwłaszcza na zakrętach i rondach. Świnie, które dotknie choroba lokomocyjna, mogą wymagać pomocy lekarza weterynarii i/lub humanitarnej eutanazji (patrz [rozdział 4.4. Opieka nad chorymi lub rannymi zwierzętami](#)).

Podczas długotrwałych przewozów zwierzęta się męczą i **potrzebują okresów odpoczynku**. [Rozdział 6.](#) dotyczy punktów odpoczynku zwierząt i innych miejsc, w których zwierzęta mogą być rozładowane, wygodnie rozlokowane w odpowiednim zagęszczeniu, z zachowaniem optymalnych warunków cieplnych i z dostępem do wody i paszy odpowiednio do przewidywanego okresu głodówki. Te i inne rodzaje ryzyka zostały opisane w niniejszym przewodniku dobrych praktyk.

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 zdatności do transportu ([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 trzody. Warunki mające wpływ na dobrostan zależą również od szeregu innych czynników, gdyż wiele zaleceń oddziałuje na siebie wzajemnie. Oczywistym tego przykładem jest wpływ mokrej sierści i temperatury otoczenia na warunki utrzymania zwierząt: jeżeli jest za gorąco, zalecane jest zraszanie, jeśli jest zbyt zimno, zwierzęta muszą być suche. Innym przykładem jest związek między warunkami przewozu i długością podróży: po długiej trudnej podróży korzyści związane z odpoczynkiem zwierząt poza pojazdem przeważają nad negatywnymi skutkami rozładunku (związane z tym stresy). Jeżeli jednak podróż przebiega sprawnie, a warunki w pojeździe są optymalne, wtedy korzyści płynące z rozładunku będą dużo niższe, a w niektórych przypadkach lepiej będzie pozostawić zwierzęta w środku transportu.

Po uwzględnieniu ograniczeń związanych z wykorzystywanymi zasobami oraz zarządzaniem wydaje się, że **miary odnoszące się do zachowania zwierząt mogą być użytecznym narzędziem monitorującym**, pomagającym wszystkim zainteresowanym podmiotom określić dobrostan oraz w razie konieczności podjąć działania naprawcze. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ang. *Animal Based Measures – ABM*), takie jak urazy, duszności, drżenie, kondycja ciała i skóry, mogą być interpretowane jako bezpośrednie wskaźniki dobrostanu. Wykorzystywanie mierników opartych na obserwacji zwierząt podczas transportu nie jest tak nowe i innowacyjne, jak może się wydawać. 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 świń powinno się wykorzystywać w narzędziach do jego monitorowania mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM) przedstawione w tabeli 0.2.

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

Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM)	Charakterystyka
Śmierć stwierdzona po przyjeździe na miejsce	Zwierzę, które przestało oddychać i w momencie przyjazdu nie ma tętna (zatrzymanie akcji serca). Wszystkie zwierzęta znalezione w takim stanie na podłodze pojazdu podczas rozładunku uważa się za martwe.
Zwierzę martwe w boksie	Liczba rozładowanych świń znalezionych jako martwe w boksach.
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, jeśli 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.
Niechęć do poruszania się	O niechęci do poruszania się mówimy wtedy, gdy świnia przez co najmniej 2 sekundy stoi bez zwracania uwagi na otoczenie albo jej ciało nie porusza się lub też jej głowa się nie porusza.
Wzmogućona termoregulacja	Podczas rozładunku można zaobserwować wzmogućoną termoregulację poprzez drżenie lub dyszenie. Drżenie definiuje się jako powolne i nieregularne wibracje w dowolnych częściach ciała lub w całym ciele. Dyszenie definiuje się jako krótkie oddechy z otwartym pyskiem.
Zbyt niska waga	Podczas oceny ogląda się kręgosłup, kości miednicy i kości biodrowe i ustala, jak bardzo są widoczne. Celem takiego badania jest ustalenie liczby zwierząt o zbyt niskiej wadze. Zwierzęta z widocznym kręgosłupem, miednicą i kośćmi biodrowymi uważa się za zbyt chude.
Chore świnie	Zwierzęta/grupy zwierząt w kojcach sprawdza się pod kątem następujących objawów chorób: - czy oddech jest ciężki i utrudniony, a klatka piersiowa unosi się i opada z każdym oddechem? Jeśli tak, to zwierzę ma objawy utrudnionego oddychania; - czy tkanka wewnętrzna jest widoczna przy odbycie (należy badać zwierzę od tyłu)? Jeśli tak, to zwierzę jest przypadkiem z wypadaniem odbytu; - czy kał w boksie jest płynny (konsystencja bardziej płynna niż normalnie)? Jeśli tak, w boksie prawdopodobnie znajdują się zwierzęta cierpiące na zaburzenia jelitowe i należy taki boks traktować jako kojec ze zwierzętami z biegunką.

cd. tabeli 0.2. ...

Mierniki oparte na obserwacji zwierząt (ABM)	Charakterystyka
Czystość	Zwierzęta ocenia się pod względem obecności gnoju/kału na ciele (w skali trzystopniowej). Oceniający musi mieć niezakłócony widok na jedną ze stron ciała zwierzęcia. Stosuje się następujące standardy do każdej oceny: Tuczniaki (rosnące i bliskie końca tuczu): 0 – mniej niż 20% powierzchni ciała jest brudne; 1 – więcej niż 20%, ale mniej niż 50% ciała jest brudne; 2 – ponad 50% ciała jest brudne. Lochy: 0 – mniej niż 10% powierzchni ciała jest brudne; 1 – od 10 do 30% ciała jest brudne; 2 – więcej niż 30% ciała jest brudne.
Kaszel	Kaszel to nagły i głośny wyrzut powietrza z płuc.
Zawracanie	Podczas rozładunku można zaobserwować zawracanie, gdy świnia ustawiona początkowo przodem do strefy rozładunku odwraca się i staje do niej tyłem.
Rany na ciele (zewnętrzne)	Uszkodzenia skóry mogą być zarówno powierzchowne (w warstwie naskórka), jak i głębokie (rana sięgająca tkanki mięśniowej). Jednocześnie można je opisywać jako zadrapania lub okrągłe rany patologiczne.

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 podróży i jej przygotowanie.
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
Długotrwały przewóz	Podróż, przekraczająca 8 godzin, rozpoczynająca się w chwili, gdy pierwsze zwierzę z partii przemieszcza się
Loszki i knurki hodowlane	Młode zwierzęta przeznaczone do rozmnażania
Miejsce przeznaczenia	Miejsce, w którym przeprowadzany jest rozładunek zwierząt ze środka transportu i gdzie zwierzęta są umieszczane w odpowiednich pomieszczeniach przez co najmniej 48 godzin przed wyjazdem bądź poddawane są ubojowi (np. w rzeźni)
Miejsce wyjazdu	Miejsce, w którym zwierzę zostało po raz pierwszy załadowane na środek transportu, pod warunkiem, że przebywało ono w tym miejscu przynajmniej przez 48 godzin przed wyjazdem. Także punkty gromadzenia zwierząt zatwierdzone zgodnie z weterynaryjnym prawem wspólnotowym można uznać za miejsce wyjazdu pod warunkiem spełnienia określonych warunków (zob. art. 2 Rozporządzenia)
Nieodsadzone prosię	Świnia od narodzin do odsadzenia
Odsadzone prosię	Świnia od odsadzenia do wieku 10 tygodni
Opiekun	Osoba fizyczna lub prawna, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialna oraz obsługująca zwierzęta czasowo lub stale
Organizator transportu	(i) przewoźnik, który zleca co najmniej jednemu innemu przewoźnikowi część przewozu, lub (ii) osoba fizyczna lub prawna zawierająca umowę przewozu z więcej niż jednym przewoźnikiem, lub (iii) osoba, która podpisała sekcję 1. dziennika podróży (jeśli dotyczy)
Osoba obsługująca (konwojent)	Osoba bezpośrednio odpowiedzialna za dobrostan zwierząt, która towarzyszy im podczas przewozu

cd. tabeli 0.3. ...

Pojęcie	Opis
Pojazd	Środek transportu wyposażony w koła posiadający napęd lub holowany
Przewoźnik	Osoba fizyczna lub prawna transportująca zwierzęta na własny rachunek lub na rachunek strony trzeciej

Przewóz	Cała operacja transportu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, w tym rozładowanie, umieszczanie w odpowiednich pomieszczeniach i załadowanie mające miejsce na pośrednich etapach przewozu
Punkty gromadzenia zwierząt	Miejsca takie jak gospodarstwa, punkty skupu i targowiska, gdzie zwierzęta domowe nieparzystokopytne lub gatunki domowego bydła, kóz, owiec lub świń pochodzące z różnych gospodarstw są łączone razem w celu stworzenia partii
Punkty odpoczynku zwierząt (punkty kontroli)	Miejsca, w których zwierzęta odpoczywają przez co najmniej 12 godzin podczas obowiązkowych przerw w transporcie na długich dystansach, zgodnie z zasadami dotyczącymi czasu podróży i okresów odpoczynku obowiązującymi w ramach Rozporządzenia. Muszą zostać zatwierdzone przez właściwe władze (Inspekcja Weterynaryjna, Urzędowy Lekarz Weterynarii)
System nawigacyjny	Infrastruktura oparta na satelitach, dostarczająca 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)
Tuczniki	Świnie od 10. tygodnia życia przeznaczone do uboju
Urzędowy lekarz weterynarii	Lekarz uznawany przez właściwą władzę państwa członkowskiego
Właściwe władze (odpowiednie służby)	Centralna instytucja państwa członkowskiego właściwa do przeprowadzania kontroli dobrostanu zwierząt lub jakiegokolwiek organ oddelegowany w tym celu, np. Państwowa Inspekcja Weterynaryjna
Wybrakowane lochy i knury	Dorośle świny stada podstawowego przeznaczone do uboju

1. ZAGADNIENIA ADMINISTRACYJNE

1.1. WPROWADZENIE

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

Ponadto **rzetelne dokumentowanie** jest ważne w kontekście monitoringu: poprawia **przejrzystość** i pomaga przy **ocenie jakości** realizowanego przewozu. Dokumentacja może być wykorzystana do wyłonienia kwestii, które się dobrze sprawdziły, oraz wskazania słabych punktów, którymi należy się zająć. Takie oceny można przeprowadzić dla konkretnego zrealizowanego transportu, a także dzięki gromadzeniu danych z wielu przewozów. Prowadzenie zapisów jest niezbędne do **utrzymania i upowszechniania właściwych standardów**.

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

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

Lepsze praktyki dotyczące dokumentacji

7. Dokumenty muszą dostarczać informacji o **powierzchni użytkowej netto** każdego pokładu ładunkowego.
8. Informacje z dziennika podróży są prezentowane w **formie elektronicznej** i przesyłane właściwym władzom.
9. W pojeździe nad boksami ze zwierzętami są umieszczone **tabliczki z oznaczonym gatunkiem i/lub grupą użytkową przewożonych zwierząt** (np. prosięta, lochy, tuczniaki).
10. Przewoźnicy/organizatorzy transportu przez co **najmniej 5 lat** muszą archiwizować umowy przewozowe i dzienniki podróży.

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

1.3. KOMPETENCJE I 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. W [rozdziale 2.4. Przygotowania związane z transportem zwierząt](#) dostępny jest przegląd potrzeb biologicznych świń podczas transportu.

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 opiekunowie) stale doskonalą umiejętności, uczestnicząc w **szkoleniach aktualizujących wiedzę**.

1.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Dobre praktyki dotyczące odpowiedzialności

19. **Opiekunowie i osoby obsługujące** zwierzęta (w tym właściciele i menedżerowie) są odpowiedzialni za:

- a) ogólny **stan zdrowia, dobrostan i zdolność do transportu** zwierząt; te kwestie są oceniane i rejestrowane podczas **okresowych rutynowych kontroli**,
 - b) zapewnienie przestrzegania wszelkich wymaganych certyfikatów weterynaryjnych oraz jakichkolwiek innych,
 - c) zapewnienie **obecności opiekuna/osoby obsługującej** kompetentnych w zakresie przewożonego gatunku zwierząt oraz 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 **zdolnych do transportu**,
 - b) dostępność odpowiednich **urządzeń** służących do zaganiania, załadunku, transportu, rozładunku i przetrzymywania zwierząt, wliczając postoje w punktach odpoczynku zwierząt, zarówno na początku, jak i na końcu podróży oraz w sytuacjach kryzysowych.
21. Dodatkowo **opiekunowie zwierząt** lub osoby obsługujące są odpowiedzialni za łagodne traktowanie zwierząt podczas załadunku i rozładunku, a także za prowadzenie zapisu zdarzeń i ewentualnych problemów występujących w trakcie podróży, w tym dziennika podróży przy długotrwałych przewozach. Aby prawidłowo wypełniać swoje obowiązki, mają **uprawnienia do podejmowania natychmiastowych działań**. W przypadku braku oddzielnego opiekuna kierowca sam wypełnia jego obowiązki.
22. **Organizator** transportu jest odpowiedzialny za planowanie podróży, tak aby zapewnić odpowiednią opiekę nad zwierzętami. Może ją sprawować przewoźnik, właściciel pojazdu i/lub kierowca. W szczególności są oni odpowiedzialni za:
- a) wybór **właściwego pojazdu** dla transportowanego gatunku zwierząt, dostosowanego do długości podróży,
 - b) zapewnienie odpowiednio **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 **zdadne 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 w **sytuacjach kryzysowych**,
 - 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, osób obsługujących zwierzęta, 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 lub 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 świń 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 świń podczas całego transportu. W ramach planowania każdego przewozu **powinny zostać ustalone konsekwencje opóźnień**, awarii lub innych sytuacji, w celu zminimalizowania ryzyka naruszenia dobrostanu podczas całego transportu.

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

Plany w szczególności powinny obejmować:

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

- **plan awaryjny,**
- planowaną **liczbę kierowców,**
- zaopatrzenie w **ściółkę,**
- zaopatrzenie w **wodę i paszę** do podania w punktach odpoczynku zwierząt, w zależności od czasu trwania podróży,
- zapewnienie, że **pojazd będzie gotowy** w wyznaczonym miejscu i czasie wyjazdu. Maksymalny czas podróży został określony w Rozporządzeniu (tabela 2.1.).

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

Grupa użytkowa	Pojazd o podstawowym standardzie	Pojazd o podwyższonym standardzie		
		Jazda	Odpoczynek	Jazda
Świnie	8	24 (konieczny stały dostęp do wody)		
Nieodsadzone prosięta	8	9	1	9

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

2.2.1. CZAS TRWANIA PODRÓŻY

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

Dobre praktyki dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

- Organizator transportu powinien wybrać przewoźnika z odpowiednimi uprawnieniami, zatwierdzonym środkiem transportu o właściwej pojemności oraz dysponującego osobami obsługującymi i kierowcami z umiejętnościami i doświadczeniem w transporcie zwierząt.
- Organizator transportu powinien w porozumieniu z przewoźnikiem ustalić **czas trwania podróży**, trasę, miejsca odpoczynku kierowcy i miejsca postoju w punktach odpoczynku zwierząt podczas długotrwałych przewozów. Organizator powinien tak wybrać trasę, aby jak najbardziej skrócić podróż.
- Przewoźnik powinien **wybrać pojazd stosownie** do typu i liczby zwierząt, które mają być transportowane, oraz pod kątem długości podróży (wyposażenie ciężarówki zgodnie z zezwoleniem typu I lub II).
- Niezbędna jest **jednoznaczna i skuteczna komunikacja** między przewoźnikiem a obsługą w miejscu załadunku oraz rozładunku. Powinna ona obejmować telefoniczną lub elektroniczną komunikację z rolnikami, punktami odpoczynku zwierząt, targowiskami i ubojniami w trakcie planowania podróży, aby móc potwierdzić wszelkie ustalenia pomiędzy kierowcami i pozostałymi stronami.
- W przypadku podróży, w których zwierzęta powinny być rozładowywane w punktach odpoczynku zwierząt, właściwe władze wymagają **potwierdzenia rezerwacji** i dowodu przyjęcia zwierząt w punkcie odpoczynku znajdującego się na trasie przejazdu (fr. *en route*), o którym mowa w sekcji 1. dziennika podróży. Procedura ta

jest częścią kontroli przeprowadzanej przez właściwe władze przed długotrwałym przewozem zwierząt.

31. Przerwy w trakcie podróży powinny być wystarczająco długie, aby móc **skontrolować zwierzęta** pod kątem ewentualnych oznak pogorszenia stanu zdrowia lub naruszenia dobrostanu oraz sprawdzić systemy pojenia i karmienia, aby upewnić się, że dostarczają odpowiedniej ilości wody i paszy.
32. Czas postoju powinien pozwolić na **indywidualne postępowanie ze zwierzętami wymagającymi leczenia**, jeżeli jest to konieczne.

Lepsze praktyki dotyczące organizacji i czasu trwania podróży

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

2.2.2. PLANY AWARYJNE

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

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

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)

Dobre praktyki dotyczące planów awaryjnych

39. 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.
40. Kierowca powinien podjąć wszelkie starania, aby zminimalizować opóźnienie i zapewnić zwierzętom dostęp do **wody, schronienia przed słońcem oraz wentylację w upalne dni**.
41. W razie konieczności kierowca powinien zwrócić się o pomoc do policji, aby umożliwiła mu jak najszybszy przejazd w sytuacji dużych utrudnień spowodowanych wypadkiem drogowym (tj. jeśli droga jest zamknięta w wyniku wypadku).
42. **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**.

43. Plan awaryjny powinien znajdować się w pojeździe. Przykład takiego planu zaprezentowano na rysunku 2.1. Plan powinien być znany i przyswojony przez każdą osobę zaangażowaną w transport podczas każdej podróży. Należy tam opisać, jak radzić sobie z nieprzewidzianymi zdarzeniami i opóźnieniami, tak by zwierzęta nie odniosły większej szkody. Opóźnienia mogą być skutkiem pogody, korków na drodze, robót drogowych, awarii mechanicznych lub zamknięcia zakładu (np. ubojni). Plan awaryjny, oprócz powyższych kwestii, musi zawierać informację, gdzie ulokować zwierzęta w sytuacjach kryzysowych.

44. W sytuacji awaryjnej plan awaryjny wdraża kierowca i/lub przewoźnik, zależnie kto pierwszy ją zidentyfikuje.
45. 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 przewożone świnie;
 - 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.
46. **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 uśmiercenia zwierzęcia, którzy są dostępni w lokalizacjach w pobliżu trasy przejazdu lub w miejscu przeznaczenia.
47. 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.
48. W razie awarii silnika, dla prosiąt należy zorganizować inny pojazd do ich przeładowania.

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 weterynary, służb ratowniczych, instalacji awaryjnych (np. do uboju) i towarzystw ubezpieczeniowych,

- b) zgodne z europejskimi wymaganiami **wyposażenie ostrzegawcze** o sytuacjach awaryjnych (np. flary, trójkąty ostrzegawcze),
 - c) **aparat fotograficzny**/aparat w telefonie komórkowym,
 - d) powypadkowy **arkusz informacyjny**,
 - e) firmowy regulamin **dotyczący wypadków**/standardowe procedury operacyjne (SOP),
 - f) **gaśnica**,
 - g) pojemnik do zbierania wycieków (np. wanna wychwykowa) lub zestaw **czyszczący**.
51. Przewoźnik musi ciągle **monitorować komfort i kondycję** zwierząt podczas jakiegokolwiek opóźnienia. **Kierowca powinien sprawdzać** świnię podczas każdego opóźnienia, czy nie wykazują oznak dyszenia i w razie czego podjąć odpowiednie działania zaradcze.
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 świń 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.
57. Dla prosiąt narażonych na stres cieplny z powodu gorąca przy niskiej wilgotności powietrza **należy rozpylać wodę na podłodze** pojazdu.
58. Na wypadek awarii silnika w transporcie prosiąt należy mieć **zapasowy generator prądu** – tak by utrzymać pracę wentylatorów i kontrolować temperaturę, przepływ powietrza i dopływ tlenu.

2.3. ŚRODKI TRANSPORTU

Konstrukcja, konserwacja, przygotowanie i eksploatacja pojazdu są kluczowymi czynnikami zapewniającymi wysokie standardy w zakresie zdrowia i dobrostanu zwierząt podczas transportu. Głównym zagrożeniem dobrostanu zwierząt jest oddziaływanie fizycznych czynników środowiska w pojeździe, w **szczególności związanych 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 być przewożone przez **różne strefy klimatyczne, 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 przy długotrwałych przewozach. Zgodnie z Rozporządzeniem, minimalne natężenie przepływu powietrza w wentylatorze nie powinno być mniejsze niż 60 m³/h na 100 kg żywej wagi. Skuteczność wymuszonych systemów wentylacji staje się szczególnie ważna w wypadku **transportu z Europy Północnej do regionów Morza Śródziemnego** i ich gorącego klimatu. Na przykład **częste zatrzymania** z powodu korków na drodze lub kontroli granicznych w gorącym klimacie mogą doprowadzić do **nagrzewania się wnętrza pojazdu, a w konsekwencji do narastania stresu cieplnego zwierząt**. Wentylacja ma również duże znaczenie dla ograniczania stężenia amoniaku pochodzącego z odchodów i moczu, a także 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**. Świnie mogą cierpieć na chorobę lokomocyjną, zwłaszcza jeśli były nakarmione niedługo przed wyjazdem, a zawieszenie pojazdu jest zużyte.

Antypoślizgowa **powierzchnia podłogi** jest niezbędna, aby zapobiegać **upadkom** podczas transportu, jak też załadunku i rozładunku. **Ściółka** może być przydatna. Materiał, z którego wykonana jest ściółka, powinien być suchy oraz wodochłonny. Odpowiednia ilość ściółki poprawia **komfort i ułatwia odpoczynek** zwierzętom.

Naukowcy zalecają, aby oprócz prawnie wymaganych parametrów, **monitorować również takie parametry**, jak: względna wilgotność, wibracje oraz całkowita masa ładunku, 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

Komfort świń podczas transportu zależy w wysokim stopniu od konstrukcji pojazdu i stylu jazdy, jak też od jakości pokonywanych dróg; świnie łatwo tracą równowagę, poczucie bezpieczeństwa i odczuwają strach, jeśli podłoga jest śliska i niejednolita, a pojazd nagle zmienia kierunek jazdy lub prędkość. W takiej sytuacji świnia może przewrócić się na podłogę, uderzyć o ściankę przegrody, zostać zraniona przez ostre krawędzie albo nawet wypaść przez otwarte drzwi pojazdu, a w konsekwencji być narażona na strach, stłuczenia, ból i kontuzje.

Jeśli jedna ze świń osłabnie lub zostanie lekko ranna podczas podróży, będzie szukała **osobnej przestrzeni** z dala od innych zwierząt, aby odzyskać siły. Zwierzęta ponadto potrzebują **przestrzeni i światła**, aby czuć się pewnie w otaczającym środowisku podczas przemieszczania do i z pojazdu. Świnie lepiej znoszą stres cieplny podczas transportu, jeśli mają łatwy dostęp do **poidel** i nie cierpią z pragnienia i/lub nie muszą rywalizować z innymi zwierzętami o ten dostęp.

Głównymi czynnikami ryzyka związanymi z konstrukcją pojazdu są:

- niewystarczająca szerokość lub wysokość drzwi naczepy/przyczepy (ryzyko zranienia i jakość powietrza),
- nieodpowiednia konstrukcja burt pojazdu, np. ostre krawędzie, ostre kąty, ażurowe burty, za krótkie burty (ryzyko zranienia i krwawienia),
- nieodpowiednie ścianki działowe między kojcami (ryzyko kontuzji i bólu),
- nieodpowiednie oświetlenie (ryzyko kontuzji i strachu),
- nieodpowiednie wyposażenie do pojenia (ryzyko konkurencji, walki, zranień, pragnienia i stresu cieplnego),
- nieodpowiednia konstrukcja dachu pojazdu (ryzyko niedostatecznej wentylacji i złej jakości powietrza),
- nieodpowiedni stan podłogi, np. dziury, przerwy i stopnie (ryzyko zranienia, trudności w załadunku, poślizgnięcia i upadki),
- niewłaściwa powierzchnia podłogi (zbyt śliska, zbyt szorstka) w pojeździe (ryzyko strachu, zranienia, poślizgnięcia i upadku).

Wszystkie te czynniki mają podobne znaczenie, a skutki takiej, a nie innej budowy pojazdu i jego elementów, stają się bardziej widoczne, gdy wydłuża się dystans, na którym odbywa się transport oraz gdy warunki pogodowe stają się bardziej ekstremalne, kiedy jest bardzo zimno lub bardzo gorąco.

Dobre praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdów

59. Pojazdy powinny być wyposażone w sprzęt potrzebny do załadunku/rozładunku **dopasowany do wyposażenia wykorzystywanego do załadunku/rozładunku** w miejscu wyjazdu i miejscu przeznaczenia. Na przykład, jeśli gospodarstwa i miejsca przeznaczenia są wyposażone w zatokę załadunkową i rampę na poziomie chlewni, tylna rampa załadunkowa ciężarówki powinna być wyposażona jedynie w stałe drzwi tylne i mieć pokłady podnoszone hydraulicznie lub mechanicznie (np. 2 lub 3 poziomy).
60. W przypadku chlewni niewyposażonych w rampę załadunkową, gdy świny są ładowane z poziomu gruntu w chlewni, **pojazd powinien być wyposażony w tylną platformę załadunkową** (windę z podnośnikiem hydraulicznym lub mechanicznym). Platforma załadunkowa/winda musi być zabezpieczona barierką, aby zapobiec wypadnięciu lub ucieczce zwierząt podczas procedury załadunku lub rozładunku.
61. Międzynarodowy przewoźnik, który działa w całej Europie, powinien wyposażyć pojazdy w **tylną platformę podnoszącą (windę)** połączoną z hydraulicznie lub mechanicznie regulowaną podłogą na każdym pokładzie pojazdu.
62. Ścianki działowe muszą być tak zaprojektowane, by zwierzęta nie mogły ich przeskoczyć i/lub pokonać ich w inny sposób.
63. Pojazd musi być wyposażony w elementy pomocnicze służące do **oddzielenia słabych i lekko kontuzjowanych świń** od reszty.
64. Wszystkie pojazdy z ruchomymi pokładami powinny być wyposażone w **rampę z bocznymi osłonami**, gdyż w razie sytuacji awaryjnej w transporcie drogowym może się okazać konieczne przemieszczenie zwierząt z jednego pojazdu do drugiego. Bez odpowiedniej rampy jest to niemożliwe. Jeśli rampę można zdemontować i przechowywać pod pojazdem, to rampa może być montowana zarówno do naczepy, jak i przyczepy.
65. Należy **zapobiegać dostawaniu się spalin** z silnika do przestrzeni, w której znajdują się zwierzęta.
66. W przestrzeni ładunkowej pojazdu musi być zapewnione odpowiednie **oświetlenie** pozwalające na bezpieczny załadunek, rozładunek, przeprowadzanie inspekcji oraz opiekę nad zwierzętami podczas transportu.

67. Żaluzje boczne lub klapki pojazdu powinny mieć opcję zamknięcia, by ochronić świnię **przed zimnem i deszczem**.
68. Poidła smoczkowe powinny być dostępne w proporcji **1 poidło na każde 10-12 świń**.
69. **Wysokość poidel powinna wynosić maksymalnie 30 cm** dla odsadzonych prosiąt i **50 cm** dla tuczników/dorosłych świń.
70. Przed długotrwałym przewozem i po jego zakończeniu należy sprawdzać, czy jest stały dopływ wody do poidel smoczkowych dla tuczników.
71. Przed transportem zwierząt należy sprawdzić **ciśnienie w oponach**.
72. Układ zawieszenia pojazdu powinien być utrzymywany w dobrym stanie, by zmniejszyć wibracje i stres u zwierząt.
73. **Czujniki temperatury** w pojazdach przeznaczonych do długotrwałych przewozów zwierząt powinny być umieszczone co najmniej 80 cm ponad poziomem podłogi, aby odczyt był prawidłowy.
74. Kierowca powinien mieć możliwość **monitorowania temperatury w przestrzeni ładunkowej dla zwierząt**, podczas gdy sam znajduje się w kabinie kierowcy, i/lub pojazd powinien być wyposażony w system ostrzegawczy podczas długotrwałych przewozów.

Lepsze praktyki dotyczące konstrukcji i serwisowania pojazdów

75. Przewoźnik powinien używać przed załadunkiem **listy kontrolnej do sprawdzania zgodności pojazdu** z minimalnymi wymaganiami właściwymi dla zaplanowanego transportu.
76. Połączenie przestrzeni ładunkowej i podwozia powinno być tak zaprojektowane, by zminimalizować wibracje.
77. **Poidła powinny być zainstalowane po obu stronach pojazdu**, aby wszystkie zwierzęta miały do nich dostęp.
78. Powinna istnieć możliwość **obserwacji zwierząt w dowolnym momencie z zewnątrz pojazdu**, np. przez otwarcie osłon bocznych lub tylnych drzwi w taki sposób, by świnię nie mogły się wydostać.

2.3.2. REGULACJA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE

Brak wentylacji może spowodować wzrost **temperatury i wilgotności** w pojeździe, co może prowadzić do negatywnych skutków u świń, takich jak utrata wagi, choroba, a nawet śmierć. Może także spowodować wzrost stężenia amoniaku, co może potencjalnie upośledzić oddychanie zwierząt. Systemy wentylacji są szczególnie istotne podczas upałów, kiedy świnię obniżają temperaturę swego ciała przez zwiększanie częstotliwości oddechów. Odpowiedni system wentylacji musi mieć wystarczająco duże otwory wentylacyjne, na całej długości pojazdu, na wysokości zwierząt. Niewłaściwa wentylacja podczas transportu znacząco zwiększa śmiertelność.

Dobre praktyki dotyczące regulacji mikroklimatu w pojeździe

79. Wysokość pokładu pojazdu powinna być co najmniej taka, jak zapisano w tabeli 2.2., z uwzględnieniem żywej wagi świń. Tolerancję żywej wagi można stosować z 5-procentowym marginesem.

Tabela 2.2. Dobre praktyki co do wysokości pokładu pojazdu przy różnych wagach żywca

Wysokość pokładu (cm)	Waga żywa (kg)
45	< 10

62	10-25
70	50-70
88	100-120
100	>120

80. Przy temperaturze powyżej 25°C zaleca się do schłodzenia zwierząt **używanie natrysków, zraszaczy lub systemów zraszających**. Należy otwierać przy tym boczne klapki pojazdu, by uniknąć wysokiej wilgotności w przestrzeni ładunkowej.
81. Systemy wentylacyjne pojazdów w pełni klimatyzowanych muszą mieć możliwość **działania przy każdej temperaturze** podczas postoju i w czasie jazdy (wymagane przez prawo w przypadku długotrwałych przewozów), a kierowca, będąc w kabinie, musi mieć możliwość odczytu temperatury z przestrzeni, w której są zwierzęta.

Lepsze praktyki dotyczące regulacji mikroklimatu w pojeździe

82. Wydajność wentylacji powinna wynosić przynajmniej **60 m³/h/100 kg wagi świń nawet w przypadku krótkotrwałych przewozów** (dla podróży powyżej 8 godzin jest to wymagane przez prawo).
83. Codziennie należy sprawdzać prawidłowe funkcjonowanie urządzeń wentylacyjnych, natrysków i zraszaczy.

2.3.3. WYMAGANIA POWIERZCHNIOWE

Świnie w pojeździe powinny mieć wystarczającą powierzchnię, by stać zachowując równowagę i móc wygodnie się położyć. Absolutne minimum co do wymagań powierzchniowych jest wyznaczone przez fizyczne wymiary zwierząt, ale jest to przestrzeń niewystarczająca. Wymagania co do powierzchni są także determinowane przez **możliwość skutecznej termoregulacji u zwierząt** oraz przez warunki otoczenia, takie jak temperatura i wilgotność. Świnie powinny mieć dosyć miejsca, by się położyć. Jeśli zwierzęta mają być pojone i karmione w pojeździe, to potrzebują więcej miejsca. Większe wymagania powierzchniowe są także potrzebne, gdy pojazd ma stać przez dłuższy czas, po to, by zapewnić w tym czasie odpowiednią wentylację.

Dobre praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

84. **Należy przygotować plan załadunku**. Wymagania powierzchniowe zależą od średniej wagi zwierzęcia i stopnia jednorodności ich wagi w ramach jednego transportu oraz od potrzeby łączenia w grupy osobników znajdujących się lub spokrewnionych o podobnej wielkości. Należy rozważyć w przypadku obecności świń z anomaliami, czy powinny one być odseparowane od pozostałych.

Lepsze praktyki dotyczące wymagań powierzchniowych

85. Minimalna powierzchnia podłogi dla jednej świni powinna **być dostosowana do jej maksymalnej żywej wagi** zgodnie z tabelą 2.3., która bazuje na praktycznych doświadczeniach.

Tabela 2.3. Wytyczne dotyczące wymagań powierzchniowych

Maksymalna żywa waga (kg/zwierzę)	Minimalna powierzchnia podłogi (m ² /zwierzę)	Maksymalna żywa waga (kg/zwierzę)	Minimalna powierzchnia podłogi (m ² /zwierzę)
6	0,07	50	0,30
10	0,11	60	0,35

15	0,12	70	0,37
20	0,14	80	0,40
25	0,18	90	0,43
30	0,21	100	0,45
35	0,23	110	0,50
40	0,26	120	0,55
45	0,28	powyżej 120	0,70

2.4. PRZYGOTOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM ZWIERZĄT

Kilka aspektów na etapie przygotowań dotyczy zwierząt, które mają być transportowane. Nawiązują one do przeciwdziałania głównym rodzajom ryzyka wymienionym w [rozdziale 0.3.](#) i mają na celu uniknięcie:

- **nadmiernie przedłużającego się czasu załadunku**, co może być szczególnie stresujące w czasie upału w stojącym pojeździe, w którym wentylacja jest sprawą kluczową,
- **niskiej podatności świń** do transportu, która może jeszcze się pogorszyć podczas podróży aż do stanu krytycznego i spowodować cierpienie zwierząt.

2.4.1. PRZYGOTOWANIE ZWIERZĄT I SPRZĘTU

Gdy świnię są zabierane z kojców, w których spędziły większość swojego dotychczasowego życia, w celu załadunku do pojazdu, najprawdopodobniej odczuwają strach i niepokój. Korytarz, dok załadunkowy, rampa i przestrzeń ładunkowa pojazdu są nieznanymi miejscami, które wymagają przystosowania się. Chociaż badania wykazują, że wcześniejsze zapoznanie świń z przemieszczaniem może znacząco obniżyć reakcję na stres w przypadku późniejszych działań ładunkowych, to tzw. trenowanie świń nie jest zwykle uważane za praktyczne.

Ze względu na bezpieczeństwo biologiczne coraz powszechniejsze jest **przemieszczanie świń do tymczasowego wydzielonego obszaru w oddaleniu od głównego stada** jeszcze przed załadunkiem do pojazdu. Zmniejsza to wydatnie rozprzestrzenianie się patogenów za pośrednictwem kierowcy i pojazdu. Z punktu widzenia dobrostanu zwierząt ważne jest, by te tymczasowe rozwiązania zaspokajały potrzeby świń. Woda powinna być dostępna do woli, a ilość paszy wystarczająca, tak by uniknąć wyczerpania zwierząt i stresu spowodowanego głodem ([EFSA, 2011](#)).

Dobre praktyki dotyczące przygotowania zwierząt i sprzętu

86. Sprawdź przed załadunkiem/rozładunkiem **stan zatoki ładunkowej i kojców** (drzwi, oświetlenie, wentylacja, czystość i stan podłoża), by zminimalizować ryzyko, że świnię poślizną się, potkną lub okaleczą.

Lepsze praktyki dotyczące przygotowania zwierząt i sprzętu

87. Świnię powinny być wyselekcjonowane i **oznaczone markerem** jeszcze przed przybyciem pojazdu, by uniknąć niepotrzebnych opóźnień.
88. Świnię przeznaczone do transportu powinny być przemieszczone do **tymczasowego kojca** znajdującego się w pobliżu strefy ładunkowej jeszcze przed przybyciem pojazdu. Skróci to czas załadunku, zmniejszy stres i śmiertelność, zarówno podczas załadunku, jak i podczas transportu.

89. W tymczasowych kojcach należy zapewnić dostęp do **wody pitnej** przy wykorzystaniu łatwych do wyczyszczenia poideł.
90. Na obszarach o gorącym klimacie w tymczasowych kojcach, do schładzania zwierząt należy używać **wody, zraszaczy lub wentylacji wymuszonej**.
91. Tuczniaki **nie powinny być pozbawiane paszy wcześniej niż 24 godziny przed ubojem**. Głodzenie powinno zacząć się na 10 do 12 godzin przed załadunkiem w przypadku transportów krótszych niż 8 godzin lub na 5 godzin przed transportem dłuższym niż 8 godzin. Opisuje to tabela 2.4.

Tabela 2.4. Zalecany okres głodzenia przed przybyciem pojazdu

Grupa użytkowa	Okres głodzenia dla transportu	
	poniżej 8 godzin	powyżej 8 godzin
Prosięta (odsadzone i nieodsadzone), świnie hodowlane	minimum 5 godzin	minimum 5 godzin
Tuczniaki, wybrakowane lochy i knury	minimum 10 do 12 godzin	minimum 5 godzin

2.4.2. ZDATNOŚĆ ZWIERZĄT DO TRANSPORTU

Dla zwierząt rannych lub chorych rośnie ryzyko niezachowania ich dobrostanu w transporcie. Słabe świny mają mniejsze szanse uniknąć agresji i łatwiej tracą równowagę podczas gwałtownych hamowań lub przyspieszeń albo zmian kierunku jazdy. **Dlatego koniecznie trzeba sprawdzić zwierzęta przed transportem, żeby określić ich zdatność do transportu.** Kontrola powinna obejmować staranną ocenę na podstawie mierników bazujących na obserwacji zwierząt, związanych ze stanem zdrowia i dobrostanem zwierzęcia (patrz [0.4. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt](#)). Zmniejszy to ryzyko, że zwierzęta wysłane w podróż mogłyby nie przetrwać transportu lub cierpieć z powodu poważnych problemów z dobrostanem.

Dobre praktyki dotyczące zdatności zwierząt do transportu

Wytyczne odnoszące się szczegółowo do zdatności zwierząt do transportu zostały niedawno przyjęte przez konsorcjum zainteresowanych stron w dokumencie pt. "Praktyczne wytyczne dotyczące oceny zdolności świń do transportu" (UECBV et al., 2016). http://www.krir.pl/files/Praktyczne_wytyczne_dotyczące_oceny_zdolności_swin_do_transportu_1.pdf. Poniżej podano niektóre z zaleceń wymienionych w tym dokumencie, których powinno się przestrzegać:

92. Nie należy transportować zwierząt:

- niezdolnych do poruszania się lub utrzymania równowagi,
- o słabym układzie krążenia (mają trudności z oddychaniem),
- cierpiących na wypadanie narządów z ciała (organy wystające z ciała),
- mających obfite i utrzymujące się krwawienie,
- w zaawansowanej ciąży lub tuż po oproszeniu.

93. Zwierzęta z takimi objawami **powinny być poddane dalszemu badaniu** i na tej podstawie powinna być wydana decyzja (**JEDZIE/NIE JEDZIE**), bazująca na prawdopodobieństwie doświadczenia bólu i dolegliwości podczas podróży z powodu:
- trudności z poruszaniem,
 - kulawizny (nieznaczna lub znaczna),
 - przepukliny (nieznaczna lub znaczna),

- obgryzienia ogona (nieznaczne lub znaczne),
- obrzęku,
- zmian skórnych,
- ran,
- nietypowych wydzielin,
- biegunki,
- trudności z oddychaniem,
- tego, że zwierzę jest groźne,
- tego, że zwierzę jest ślepe.

Lepsze praktyki dotyczące zdatowności zwierząt do transportu

94. Nie powinno się transportować ciężarnych loch w ostatniej 1/3 fazy ciąży.

3. OBSŁUGA I ZAŁADUNEK

3.1. WPROWADZENIE

Załadunek zaczyna się, gdy pierwsza świnia opuszcza tymczasowy kojec w gospodarstwie, punkcie gromadzenia lub w punkcie odpoczynku zwierząt i rusza w stronę pojazdu, a kończy się, gdy wszystkie świnie znajdują się w pojeździe. Załadunek jest jednym z najbardziej **stresujących momentów dla trzody chlewnej i ma na zwierzęta wpływ zarówno fizyczny, jak i psychiczny**. Fizyczny wpływ odnosi się np. do agresji w wyniku przegrupowania zwierząt, zmęczenia i możliwych kontuzji spowodowanych przejściem jakiegoś dystansu albo przeszkodami znajdującymi się w kojcu lub na trasie przejścia. Napięcie psychiczne pojawia się, gdyż zwierzęta są zmuszane do opuszczenia znanego otoczenia i często spotykają się przy tym z nieznanymi ludźmi.

Głównymi dwoma czynnikami redukującymi stres, które trzeba brać pod uwagę podczas załadunku, są:

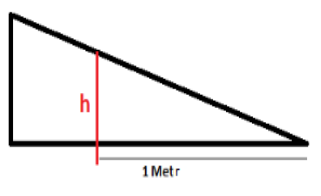
- **sposób zaprojektowania budynków w gospodarstwie** oraz konstrukcja rampy pojazdu,
- **sposób zajmowania się** zwierzętami.

3.2. URZĄDZENIA DO ZAŁADUNKU

Nieodpowiednio zaprojektowane urządzenia do załadunku i rozładunku wraz z nieodpowiednią obsługą całego procesu mogą spowodować poślizgnięcia, upadki, stłuczenia, siniaki, urazy oraz większy stres wśród zwierząt i w konsekwencji produkcję niskiej jakości mięsa i straty ekonomiczne. **Prawidłowe zaprojektowanie ramp oraz pokładów w pojazdach** przyczyni się do usprawnienia oraz ułatwienia procesu załadunku i rozładunku przy minimalizacji stresu oraz prawdopodobieństwa urazu. Należy unikać np. stromych ramp załadunkowych. Takie rampy powodują zwiększenie tętna świń: im bardziej stroma rampa, tym wyższe tętno. Stroma rampa może też spowodować zachowania, takie jak wokalizacja, niechęć do poruszania się, wypróżnienie, oddanie moczu, poślizgnięcie i ucieczka. Poniżej wymieniono praktyki, które wspierają sprawny załadunek przy wykorzystaniu dobrej infrastruktury załadunkowej.

Dobre praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

95. Nachylenie rampy załadunkowej powinno mieć najwyżej 20 stopni, co jest równoważne z trójkątem o przyprostokątnych 36,4 cm (h – wysokość) i 1 m (długość) – patrz rysunek 3.1. Rysunek 3.2. prezentuje przykład projektu urządzenia umożliwiającego spokojny i zorganizowany załadunek świń.

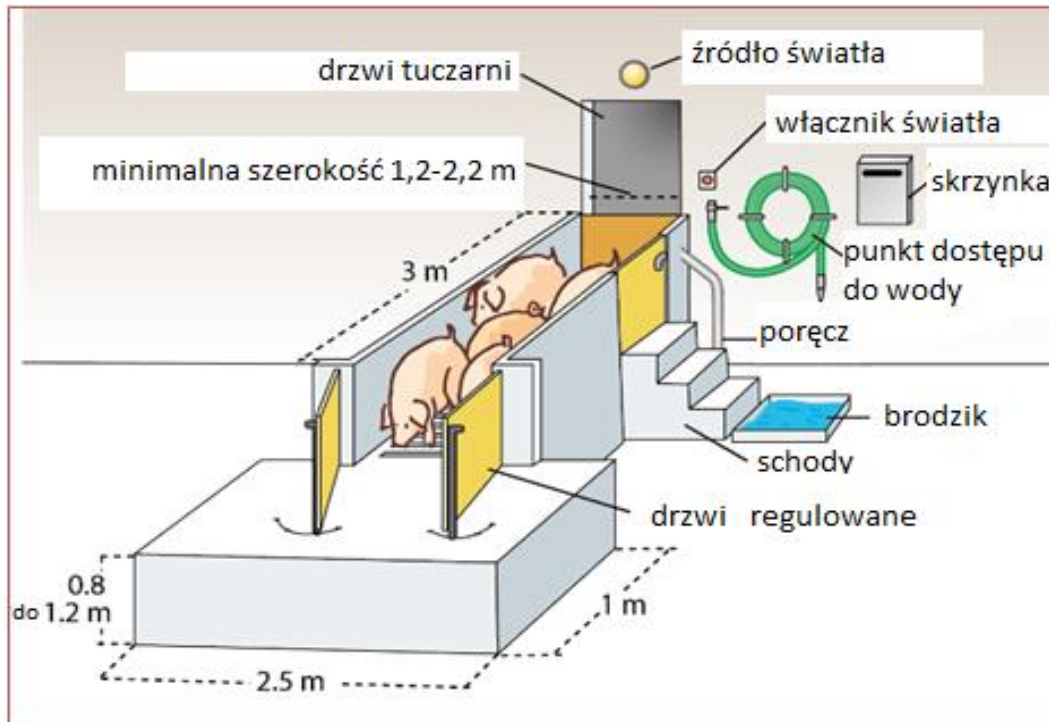


Rysunek 3.1. Podpowiedź do obliczania kąta nachylenia rampy: h powinna wynosić najwyżej 36,4 cm w odległości 1 m, licząc od dolnego brzegu rampy



Rysunek 3.2. Przykład użycia rampy załadunkowej o właściwym kącie nachylenia oraz o nieśliskiej podłodze (co zmniejsza liczbę przypadków poślizgnięć i upadków oraz umożliwia płynne wykonanie czynności załadunkowych)

96. **Nie powinno być przerwy** pomiędzy systemem załadunkowym pojazdu i betonową powierzchnią nabrzeża załadunkowego w gospodarstwie, gdyż zwiększa to ryzyko zranień i złamań.
97. **Przenośne lub regulowane rampy** powinny być wyposażone w mocowania, które uniemożliwiają ruchy rampy podczas załadunku i rozładunku.
98. Podłoga powinna być antypoślizgowa, a jej konstrukcja powinna zapewniać, że odchody nie będą miały dużego wpływu na ryzyko poślizgnięcia.
99. Czas trwania **załadunku powinien być możliwie** najkrótszy, by ograniczyć stres świń, liczbę zranień i związaną z tym utratę jakości mięsa i śmiertelność.
100. Odpowiednie **źródło światła** musi być dostępne w strefie załadunku i przestrzeni załadunkowej pojazdu, ponadto powinno móc działać przez cały czas trwania załadunku mimo wyłączonego silnika pojazdu.
101. Kierunek padania światła podczas załadunku i rozładunku powinien być od tyłu do przodu zwierząt.
102. Podczas załadunku/rozładunku zwierzęta powinny przechodzić z obszarów ciemniejszych do jaśniejszych, unikając kontrastów światła powodujących np. powstawanie cieni.
103. W przypadku zbyt ostrego światła należy użyć przysłony do jego przyciemnienia.
104. Na rysunkach 3.3. i 3.4. przedstawiono przykłady ramp załadunkowych zgodnych z dobrymi praktykami.



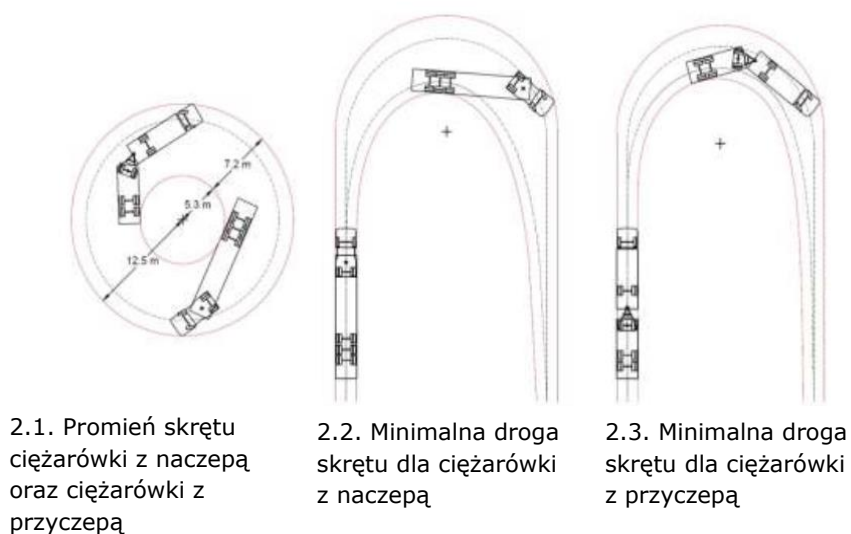
Rysunek 3.3. Dobra praktyka w zakresie projektowania infrastruktury załadunkowej



Rysunek 3.4. Betonowe nabrzeże załadunkowe w gospodarstwie, które może uprościć czynności załadunkowe

Lepsze praktyki dotyczące urządzeń do załadunku

105. **Rampa musi być stabilna** i nie powinna się uginać, gdy zwierzęta poruszają się po niej, gdyż może to spowodować niechęć świń do wejścia na rampę.
106. **Strefy ruchu i drogi dla pojazdów** pomiędzy wjazdem (do gospodarstwa, punktu gromadzenia, punktu odpoczynku zwierząt, rzeźni) a strefami załadunku/rozładunku i parkingiem muszą być zaplanowane z uwzględnieniem maksymalnego rozmiaru pojazdów, przyczep, naczep oraz ich promienia skrętu (rys. 3.5.).



Rysunek 3.5. Promień skreću różnych typów pojazdów do przewozu zwierząt

3.3. POSTĘPOWANIE PODCZAS ZAŁADUNKU

Ważne jest zrozumienie skutków, które są wywoływane postępowaniem i zachowaniem ludzi na zachowanie świń. Świnie nie zawsze rozumieją polecenia obsługi, zachowanie ludzi może wywołać u zwierząt strach i negatywną reakcję na obsługujący personel. Można zmniejszyć ten strach; świnie, które mają regularne i pozytywne doświadczenia z ludźmi, zwykle mniej się boją i są łatwiejsze w obsłudze. **Bojaźliwość świń jest niepożądana** z punktu widzenia osoby zajmującej się zwierzętami: jest **trudniej przemieścić zestresowane zwierzęta**, gdyż mogą one przeszkadzać w poruszaniu się innych zwierząt (np. zatrzymując się lub zawracając) lub próbować ucieczki z korytarza lub kojca.

Nieprawidłowe postępowanie i transport świń to współcześnie najbardziej istotne kwestie przyczyniające się redukcji zysku w przetwórstwie wieprzowiny. Niewłaściwe traktowanie i/lub transport mogą skutkować stratami tusz, gdy miejsca obite należy wyciąć lub mięso ma niższą jakość (PSE – jasne, miękkie, wodniste (ang. *Pale Soft Exudativem*) lub DFD – ciemne, twarde, suche (ang. *Dark Firm Dry*)). Elektryczne poganiacze są wysoce nieprzyjemne (awersyjne) dla świń i powodują u nich wzrost tętna o 1,5 raza. Stosowanie tych poganiaczy łączy się też z podwyższonym poziomem uszkodzeń tuszy (SCAHAW, 2002). Załadunek i rozładunek powinny być wykonane spokojnie przez doświadczonych opiekunów, którzy **rozumieją zasady zwierzęcej „strefy ucieczki”** (rysunek 3.6.).

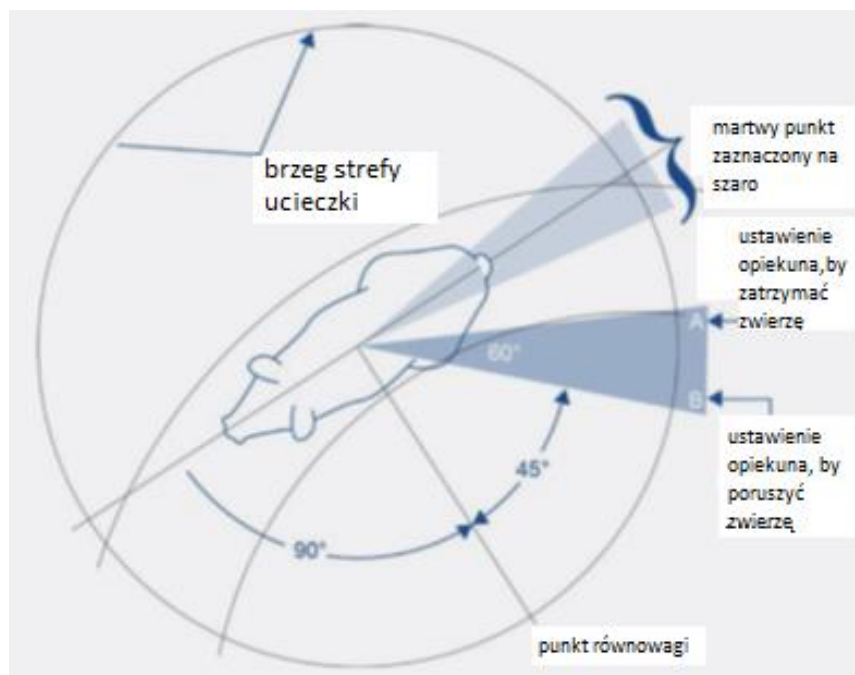
Strefa ucieczki lub strefa bezpieczeństwa to przestrzeń wokół zwierzęcia, w której zwierzę czuje się bezpiecznie. Jeśli zwierzę odwróci się w reakcji na zbliżającego się człowieka, oznacza to, że człowiek wszedł w strefę ucieczki. Punkt równowagi zwykle znajduje się na wysokości barku zwierzęcia: zwierzę gospodarskie każdego gatunku poruszy się do przodu, jeśli opiekun stanie za punktem równowagi. Jeśli opiekun stanie przed punktem równowagi, zwierzę cofnie się. Rzeczywisty rozmiar strefy ucieczki zależy od stopnia oswojenia zwierzęcia. Można ten rozmiar ocenić szacunkowo, przybliżając się do zwierzęcia i obserwując dystans, na który ono się cofa.

Trzeba także być świadomym tego, że świnie mają widzenie szerokokątne i widzą wszystko, co dzieje się wokół nich. Jednakże mają też martwy punkt, dokładnie za sobą. Jeśli osoba zajmująca się załadunkiem ustawi się dokładnie w tym punkcie, zwierzęta będą niespokojne,

gdyż uniemożliwia to im obserwację tego, co się dzieje. **Osoby ładujące zwierzęta powinny unikać martwego punktu**, gdy zbliżają się do zwierząt (patrz rysunek 3.7.)



Rysunek 3.6. Spokojne traktowanie uwzględniające naturalne zachowania zwierząt i strefę ucieczki przyspiesza załadunek, wpływa pozytywnie na dobrostan zwierząt i zmniejsza straty ekonomiczne powodowane przez kontuzje i stłuczenia



Rysunek 3.7. Pole widzenia i strefa ucieczki u świń

Dobre praktyki dotyczące traktowania świń podczas załadunku i rozładunku

107. Czas i stres związane z selekcją i załadunkiem można zminimalizować, dodatkowo wprowadzając przerwę pomiędzy tymi czynnościami. **Czas trwania fazy załadunku nie powinien przekroczyć trzydziestu minut pomiędzy** pierwszą i ostatnią swinia wchodzącą do pojazdu.
108. Dojrzałe płciowo lochy i knury powinny **być ładowane osobno** i transportowane w osobnych kojach.

109. Należy używać **korytarzy o litych ścianach**. Zaokrąglone ściany korytarzy usprawnią przemieszczanie się zwierząt, które w tego typu korytarzach nie mogą dostrzec za zakrętem ewentualnych elementów rozpraszających.
110. Należy unikać **stopni, zwężających się korytarzy i ostrych zakrętów**.
111. Zwierzęta spowalnia obecność przedmiotów wiszących na ścianach wzdłuż pokonywanej drogi (odzież, fartuchy i torby foliowe), kratki odpływów ścieków lub studzienki oraz powierzchnie podłoga w niejednorodnym kolorze. **Należy je usunąć lub zamaskować** przed użyciem tej drogi.
112. Świnie to zwierzęta stadne, które są **mniej zestresowane, gdy znajdują się w grupie** ze znanymi zwierzętami. Dlatego należy **zajmować się nimi w grupie, by zminimalizować stres** i ułatwić przemieszczanie.
113. **Słuch u świń** jest dobrze rozwinięty; są to zwierzęta wrażliwe na dźwięki o wysokiej częstotliwości, takie jak krzyki, metaliczne odgłosy i gwizdy. Należy unikać takich dźwięków dla zminimalizowania stresu, choć można ich używać pomocniczo w razie potrzeby zachęcenia do ruchu opornego zwierzęcia.
114. Świnie są **wrażliwe na jasne światło**, a przyzwyczajenie do zmiany oświetlenia zajmuje im kilka minut, np. w przypadku przejścia ze światła dziennego do ciemnego pojazdu. Odblask światła na rampie pojazdu lub jasne metalowe narzędzia mogą spowodować ich zatrzymanie się. Dlatego konieczne jest unikanie kontrastu oświetlenia, a jeśli to nie jest możliwe, należy dać zwierzętom czas na przyzwyczajenie się.
115. Dla ograniczenia pola widzenia świń i udaremnienia ich szybkiego zawrócenia z drogi podczas przepędzania **stosuje się płyty przepędowe lub panele separacyjne**.

116. **Jeżeli zwierzę się zatrzymuje i nie chce ruszyć dalej, należy zastosować następującą procedurę:**

- zachowuj się spokojnie, pozwól zwierzęciu się uspokoić,
- sprawdź, czy zwierzę nie jest chore, ranne lub nie nadaje się do transportu; jeśli tak jest, usuń je z drogi i podejmij decyzję, co robić dalej,
- sprawdź, czy na drodze nie ma przeszkód i jeśli są, usuń je; sprawdź, czy nie ma kontrastu oświetlenia i adekwatnie dostosuj oświetlenie; jeśli takie działania są niemożliwe, daj zwierzęciu czas na przyzwyczajenie się do przeszkody,
- zachęć świnie do pójścia naprzód, używając wymienionych poniżej lub podobnych sprzętów, ale jedynie wspomagając ruch świń w stronę otwartej przestrzeni przed nimi:
 - plastikowa grzechotka lub poganiacz wiosło (hałas),
 - nylonowa flaga,
 - muleta matadora,
 - plastikowe wstążki.

117. Należy unikać uderzania świń dłonią lub kijem, nigdy nie używać ich na delikatnych częściach ciała, np. koło oczu i genitaliów, brzucha lub nóg.
118. Nie powinno się używać elektrycznych poganiaczy, stosować je jedynie w ostateczności i gdy zwierzę ma wolną przestrzeń przed sobą. Nie powinno się powtarzać szoku elektrycznego, jeśli zwierzę nie zareagowało za pierwszym razem. Nigdy nie należy używać elektrycznych poganiaczy wobec zwierząt chorych lub rannych.

Lepsze praktyki dotyczące traktowania świń podczas załadunku i rozładunku

119. Należy pozwolić świniom poruszać się w stronę rampy załadunkowej w ich **naturalnym tempie chodu**. Przyspieszenie może spowodować utratę równowagi, poślizgnięcie i upadek.

120. Należy usunąć z trasy przepędu świń **jakiegokolwiek przedmioty rozpraszające**, takie jak dzwoniące łańcuchy, powiewający plastik albo poruszające się liny, a także inne rzeczy w ruchu.
121. **Należy ograniczyć hałas** do minimalnego poziomu. Należy unikać krzyków podczas załadunku i rozładunku.
122. **W ogóle nie powinno się używać elektrycznych poganiaczy** przy przemieszczaniu zwierząt.

4. PODRÓŻ

4.1. WPROWADZENIE

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

4.2. PROWADZENIE POJAZDU

Kierowcy spełniają jedną z najbardziej istotnych ról podczas transportu żywego inwentarza. Zazwyczaj muszą ponosić wyłączną odpowiedzialność za dobrostan zwierząt w drodze. To, w jaki sposób kierowcy 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 zwierząt.

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 zwierząt, potęguje stres oraz zwiększa ryzyko urazów. Głównym efektem niewłaściwego stylu jazdy negatywnie wpływającym na dobrostan zwierząt jest utrata przez nie równowagi. W przypadku świń **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 wymiernie zwiększa stres u zwierząt, ale również powoduje istotny spadek jakości pozyskiwanego z nich mięsa. Oszacowano, że różnica pomiędzy zużyciem paliwa między jazdą na płaskiej drodze z nierównomierną prędkością do 100 km/h w porównaniu z jednostajną, bezpieczną prędkością 80 km/h wynosi 20%. Jeżeli spotkasz na swojej drodze wolniejszego kierowcę i nie będzie okazji do wyprzedzenia go, to jedź jego tempem, nie próbuj za wszelką cenę być szybszym od niego i nie narażaj się na sytuację, nad którą można łatwo stracić kontrolę.

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

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

Dobre praktyki przed podróżą i podczas jazdy

123. Kierowcy muszą zdawać sobie sprawę z trudności warunków, w których pracują. Niewielu kierowców na drodze potrzebuje większych umiejętności niż ci, którzy przewożą żywe zwierzęta. Pojazdy transportujące zwierzęta mają wysoko położony środek ciężkości oraz żywy ładunek, który nie jest do niczego przywiązany.
124. **Należy unikać gwałtownego hamowania.**
125. Należy dążyć do **maksymalnego wykorzystania przepustnicy.**
126. Należy kontrolować, czy **hamulce i systemy hamowania są odpowiednio wyregulowane.**
127. Należy **hamować silnikiem** lub „retarderem” (hamulcem długotrwałego stosowania), jeżeli jest na wyposażeniu pojazdu.
128. Używać systemu **zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania (ABS).**
129. Choć 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 powstających z odchodów,
 - c) zaplanować **okresowe przerwy** w celu kontroli dobrostanu inwentarza (sprawdzić, czy jakieś zwierzęta się przewróciły, czy jakieś wyglądają na chore, czy są wyziębione lub przegrzane),
 - d) zrobić **przegląd zabezpieczeń pojazdu** podczas przerwy na kontrolę inwentarza; upewnić się, że przegrody są na swoich miejscach i są odpowiednio zabezpieczone, drzwi pojazdu są bezpiecznie zamknięte, a ściółki jest wystarczająca ilość,
 - e) być gotowym na niezwłoczne podejmowanie decyzji lub pozyskanie instrukcji, jak postępować ze zwierzętami w zależności od **zmieniających się warunków pogodowych.**

Lepsze praktyki przed podróżą i podczas jazdy

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 w miarę możliwości **unikać jazdy w godzinach nadmiernego natężenia ruchu.**
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 okresowe audyty środków transportu oraz obserwacje praktyk kierowców sprawdzające w szczególności, czy:
- a) kierowca zna **procedury awaryjne** oraz czy znajdują się one w kabinie,
 - b) **przyczepa jest w dobrym stanie** (ściany, podłogi, rampy i drzwi),
 - 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 świń jest kontrolowane** podczas okresowych przerw (np. kontrola sposobu oddychania, dyszenie, itd.).

4.3. KONTROLA MIKROKLIMATU W POJEŹDZIE

Zwierzęta transportowane na dłuższych trasach **mogą być długotrwale narażone na oddziaływanie skrajnie wysokich lub niskich temperatur** albo mogą być narażone na ekstremalne zmiany klimatu, co może zwiększać stres będący skutkiem transportu. W czasie upałów wentylatory powinny być ustawione na wysoką wydajność, tak by utrzymać temperaturę w przedziale neutralnym dla zwierząt. Jakość powietrza nie powinna wtedy stanowić problemu przy dużym przewiewie. W sezonie zimowym intensywność wentylacji będzie niższa (aby utrzymać temperaturę w przedziale neutralnym), a w związku z tym może się pogorszyć jakość powietrza.

Podczas podróży kierowca, kontrolując świnię zgodnie z założeniami, musi zachować **czujność, aby dostrzec wszystko, co może wpłynąć na pogorszenie sytuacji** i podjąć działania, jeśli pojawi się problem oddziałujący na zwierzęta. W tym celu zaleca się planować częste postoje kontrolne, zwłaszcza podczas długotrwałych przewozów. Adekwatność temperatury w pojeździe można ocenić, obserwując, czy zwierzęta dyszą (co wskazuje na za wysoką temperaturę). Takie objawy mogą także wystąpić w razie nadmiernego zagęszczenia zwierząt w pojeździe lub przy słabej wentylacji.

Tłoczenie się świń wskazuje na to, że zwierzętom jest za zimno.

Dobre praktyki dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

136. W trakcie jazdy powietrze ma tendencję do przepływu z przodu na tył pojazdu. Aktywna (mechaniczna) wentylacja daje większą niż pasywna możliwość regulacji warunków klimatycznych w pojeździe wokół zwierząt – szczególnie w pojazdach stojących. Podczas upałów **należy unikać parkowania pojazdu przez dłuższy okres w bezpośrednio operującym słońcu**. Jeżeli jest to możliwe, pojazdy z niewymuszonym systemem wentylacji należy parkować pod odpowiednim kątem do kierunku wiatru oraz pozostawić szczeliny wentylacyjne otwarte, aby zoptymalizować przepływ powietrza przez przestrzeń ładunkową pojazdu.
137. W czasie, gdy zwierzęta znajdują się w pojeździe, **musi on być ciągle odpowiednio wentylowany**.
138. Nigdy nie należy pozostawiać przyczepy/naczepy ze zwierzętami **bez włączonej wentylacji** i bez osoby obsługującej znajdującej się w pobliżu.
139. W czasie upałów **zaleca się, aby minimalizować liczbę postojów**. Jednak w przypadku konieczności zatrzymania, jeżeli to możliwe, pojazd powinien być zaparkowany w obszarze zacienionym i pozwalającym na swobodny przepływ powietrza, a rampa ładunkowa powinna być otwarta (rysunek 4.1.). Nie należy parkować w pobliżu innych pojazdów ze względu na możliwe ograniczenie przepływu powietrza oraz zwiększone ryzyko przenoszenia chorób.

140. Należy uwzględniać warunki pogodowe, a w szczególności **temperaturę, przy niezaplanowanych postojach** oraz wtedy, gdy dokonuje się wyboru lokalizacji parkingu lub lokalizacji punktu przeznaczonego na odpoczynek kierowców.



Rysunek 4.1. W czasie upałów pojazdy powinny być zaparkowane w cieniu, z otwartymi w pełni bocznymi klapkami i przesłonami, tak by powietrze mogło swobodnie przepływać w przestrzeni ładunkowej dla zwierząt; system wentylacji, obowiązkowy w pojazdach podczas długotrwałych przewozów, powinien być zawsze włączony na postojach

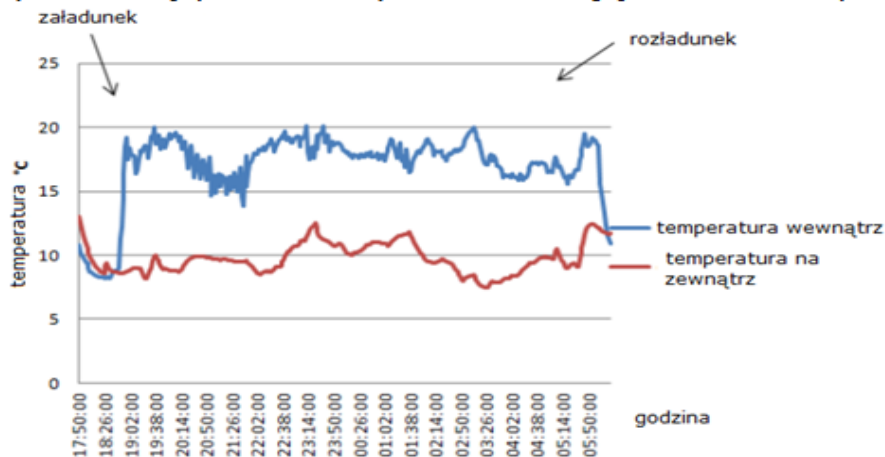
Lepsze praktyki dotyczące kontroli mikroklimatu w pojeździe

141. Kierowcy muszą zapewnić **adekwatną wentylację przez CAŁY czas** w celu utrzymania odpowiednich warunków cieplnych i jakości powietrza na pokładzie pojazdu/w naczepie.
142. **Zachowanie oraz rozmieszczenie zwierząt w pojeździe powinno być monitorowane** i jakiegokolwiek nietypowe ich zachowania wynikające z niedostatecznej wentylacji powinny wymuszać podejmowanie określonych czynności.
143. Jeżeli zwierzęta mają objawy **nadmiernej ekspozycji na szkodliwe gazy**, takie jak: łzawienie oczu, katar i kaszel, odruchy wymiotne czy zaburzenia widzenia, należy podjąć i następnie udokumentować odpowiednie działania, takie jak poprawa wentylacji lub zastosowanie innego sposobu obniżenia poziomu szkodliwych gazów, a w ostateczności usunięcie zwierząt z pojazdu.

144. Działania zaradcze, które powinny być podjęte **przy niskich temperaturach**, gdy zwierzęta wykazują objawy wychłodzenia, obejmują (patrz także rysunek 4.2.):
- **zmniejszenie** powierzchni **dostępnej** dla zwierząt, w przypadku gdy mają jej więcej niż wymagane minimum (np. zwierzęta hodowlane),
 - położenie dodatkowej warstwy ściółki lub izolacji,
 - zwiększenie zabezpieczenia zwierząt w pojeździe przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi,
 - odłożenie podróży do czasu, gdy temperatury wzrosną,
 - ochrona zwierząt przed mroźnym wiatrem podczas zimnej pogody przez regulację kłapek lub szyb oraz stosowanie plandek ochronnych zgodnie z ogólnymi wymogami systemu wentylacji,
 - 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,

- chronienie zwierząt przed nadmierną ekspozycją na marznący deszcz i deszcz ze śniegiem; tego typu warunki mogą być śmiertelne dla zwierząt,
- szczególnie w przypadku młodych zwierząt należy odpowiednio wcześnie, przed załadunkiem, nagrzać pojazd przy użyciu grzejników,
- zapobieganie zamarznięciu poidel i/lub rur doprowadzających wodę, wykorzystując grzejniki lub dodatki do wody (dostępne w sprzedaży), takie jak gliceryna i glukoza.

Temperatura podczas zimnej pogody w pojeździe przewożącym świnie przez redukcję osłon bocznych



Rysunek 4.2. Gdy jest zimno, świnie mogą cierpieć z powodu stresu wywołanego niską temperaturą

Rysunek 4.2. pokazuje, jak zmniejszenie otwarcia osłon bocznych pozwala znacząco podwyższyć temperaturę w jadącym pojeździe. Inne działania zaradcze zmniejszające stres wywołany zimnem to: zmniejszenie na postojach otwarcia osłon wentylacyjnych po stronie nawietrznej i zwiększenie po zawietrznej; dodatkowe zabezpieczenie (w postaci paneli plastikowych lub drewnianych mocowanych do burt pojazdu – uzupełnienie tłumacza), jeśli są dostępne, aby ochronić świnie przed wiatrem i marzącym deszczem.

145. W czasie upału zwierzęta powinny być kontrolowane przy każdej okazji pod kątem objawów stresu cieplnego. Gdy zwierzęta wykazują objawy przegrzania, należy podjąć następujące działania:

- zwiększyć powierzchnię przypadającą na jedno zwierzę przynajmniej o 30%, decyzja ta musi zostać podjęta przed załadunkiem oraz z uwzględnieniem wyższego ryzyka utraty równowagi,
- zapewnić wodę lub roztwór elektrolitów,
- zwiększyć intensywność wentylacji,
- używać pojazdów klimatyzowanych (patrz rysunek 4.3.),
- opóźnić rozpoczęcie podróży dopóki temperatura nie obniży się, np. odbywać ją w nocy,
- poić zwierzęta tak często, jak to możliwe.



Rysunek 4.3. Pojazdy klimatyzowane z automatycznym monitoringiem pozwalają na łatwiejsze i precyzyjniejsze ustawienie temperatury i parametrów wentylacji w przedziale dla zwierząt

4.4. OPIEKA NAD CHORYMI LUB RANNYMI ZWIERZĘTAMI

Zwierzęta należy transportować w taki sposób, żeby móc obserwować każde zwierzę podczas podróży pod kątem bezpieczeństwa i dobrostanu. **Bezpośrednie obserwacje** podczas postojów są istotne, ale **nagrania wideo z przestrzeni ładunkowej dla zwierząt** też mogą być przydatne.

Jak opisano w rozdziale [0.4. Mierniki oparte na obserwacji zwierząt](#), jest kilka **wskaźników przydatnych do identyfikowania sytuacji stresujących**:

- zwierzęta pobudzone, wokalizujące i walczące podczas jazdy lub na postoju (np. świnie o silnie zeszywniałych ciałach w wyniku stresu, stratowane),
- wykorzystanie przestrzeni (gdy jest gorąco, świnie wykorzystują całą dostępną przestrzeń, gdy jest zimno – tłoczą się, patrz także rysunek 4.4.) oraz postawa ciała zwierząt, sposób poruszania się (siedzenie, sen),
- kaszel (podczas postojów),
- świnie dyszące podczas ekstremalnych upałów: wyraźny wskaźnik stresu cieplnego (patrz rysunek 4.5.),
- ocena zdatności zwierząt po przybyciu na miejsce (patrz [rozdział 2.4.2. Zdatość zwierząt do transportu](#)),
- czystość świń podczas podróży, w tym ślady krwi, obecność piany z pyska i wydzielin.



Rysunek 4.4. Jeśli świny się tłoczą, wykazują objawy stresu spowodowanego zimnem. Działania zaradcze obejmują: zmniejszenie otworów wentylacyjnych w pojeździe i dostosowanie wewnętrznej temperatury albo użycie większej ilości ściółki (np. trocin), by zwiększyć izolację podłoża



Rysunek 4.5. Dyszące świny wykazują oznaki stresu cieplnego. Działania zaradcze obejmują: niezwłoczne otwarcie wszystkich osłon bocznych, włączenie wentylacji mechanicznej (jeśli jest dostępna) oraz spryskanie wodą

Dobre praktyki dotyczące opieki nad chorymi i rannymi zwierzętami

146. Kierowca powinien podejmować odpowiednie działania wobec **chorych i rannych zwierząt** podczas podróży, które wymieniono w tabeli 4.1.

Tabela 4.1. Działania wymagane w przypadku negatywnych objawów złego stanu zdrowia lub niskiego poziomu dobrostanu zwierząt

Niepożądany efekt	Obserwowane wskaźniki	Działania/Zapobieganie
Głód	Utrata wagi (podczas długotrwałych przewozów)	Nie zaleca się karmienia świń w pojeździe podczas transportu, ponieważ są podatne na chorobę lokomocyjną. Czas głodzenia w gospodarstwie przed załadunkiem powinien być dostosowany do zaplanowanego czasu podróży, tak by uniknąć nadmiernego głodu i utraty wagi (patrz także rozdział 2.4.1.).
Odwodnienie	Ekstremalne pragnienie, pomarszczona skóra, przekrwione błony śluzowe	Świnie muszą mieć stały dostęp do wody podczas podróży. Dostarczaj świeżej, niezbyt zimnej wody.
Brak komfortu w miejscu odpoczynku	Brudne świnie. Zwierzęta stoją cały czas, żadne zwierzę nie leży	Uzupełnij ściólkę. Dostosuj rozmiar kojców do liczby i rozmiarów transportowanych świń. Dostosuj wentylację przez regulację wentylacji mechanicznej i/lub otwarcia kłapek bocznych.
Słaba wentylacja	Nietypowa u świń hiperwentylacja z otwartym pyskiem i dużą częstotliwością oddechów	Sprawdź wentylację, zapewnij świniom wystarczającą wentylację, sprawdź temperaturę wewnątrz. Otwórz wszystkie osłony boczne i włącz wentylację mechaniczną, jeśli jest dostępna. Unikaj zatrzymywania pojazdu w gorącym miejscu (np. nasłonecznionym).
Stres spowodowany gorącem	Dyszenie	Natychmiast otwórz wszystkie osłony boczne i włącz wentylację mechaniczną, jeśli jest dostępna. Zraszanie wodą może być niezbędne podczas upałów do schłodzenia świń w pojeździe.
Stres spowodowany zimnem	Drżenie, kolor skóry	Zmniejsz otwarcie osłon bocznych i kontroluj temperaturę wewnątrz. Używaj więcej ściółki (np. trocin) w zimnej porze roku, by zwiększyć izolację podłoża, z którym świnie mają kontakt.
Wyczerpanie	Apatia, niechęć do poruszania się, skrajne wyczerpanie, zapaść, śmiertelność	Skontaktuj się z lekarzem weterynarii.

cd. tabeli 4.1. ...

Objaw	Wskaźniki obserwowane	Działania/Zapobieganie
-------	-----------------------	------------------------

Choroba	Wyczerpanie, zapaść, śmiertelność, wydzielina z oczu i nosa, nietypowe oddychanie, biegunka, krew w kale	Skontaktuj się z lekarzem weterynarii.
Rany i ból	Kulawizna, niechęć do poruszania się, nietypowa pozycja ciała, rany na skórze, obrzęk stawów i nóg	Skontaktuj się z lekarzem weterynarii. Postaraj się odseparować ranne zwierzę(ta), w przeciwnym razie wyprowadź je z pojazdu.
Utrudnione przemieszczanie się	Poślizgnięcia i przewracanie się	Zapewnij podłogi o dobrej przyczepności w pojeździe na rampie i/lub drodze do kojców. Zmniejsz nachylenie rampy, jak tylko jest to możliwe (patrz także rozdział 3.2.). Nabrzeże załadunkowe powinno być na poziomie pierwszego pokładu pojazdu. Przepędzaj zwierzęta w grupach i dawaj im dość czasu, by bezpiecznie się przemieszczały.
Strach	Wokalizacja, zawracanie, niechęć do poruszania się	Postępuj spokojnie ze zwierzętami. Sprawdzaj kierunek padania światła podczas rozładunku (patrz także rozdział 3.2.) Nie zmieniaj składu grup świń podczas załadunku.
Stres wynikający z odizolowania lub łączenia w grupy z nieznanymi osobnikami	Rany na skórze, walki	Unikaj łączenia w grupy zwierząt, które się nie znają.
Choroba lokomocyjna	Świnie łatwo ulegają czynnikom stresowym, mogą wymiotować i zdechnąć w trakcie transportu	Niezbędny jest okres głodzenia przed załadunkiem i transportem (typową praktyką jest minimum 6 do 12 godzin głodówki przed załadunkiem, ale należy dostosowywać go do przewidywanego czasu trwania podróży).

4.5. POJENIE I KARMIENIE

Dla uniknięcia odwodnienia i utraty wagi w trakcie przewozu świniom potrzebna jest woda. Pasza nie jest dostarczana podczas jazdy, aby uniknąć choroby lokomocyjnej i wymiotów. Podczas długotrwałych przewozów świnie są karmione w punktach odpoczynku zwierząt po 24 godzinach transportu.

System pojenia jest niezbędny w pojazdach podczas długotrwałych przewozów, aby uniknąć pragnienia, odwodnienia i utraty wagi. W punktach odpoczynku zwierząt świnie mogą odpocząć, być nakarmione i napojone oraz zregenerować się na tyle, by kontynuować podróż.

Dobre praktyki dotyczące okresów odpoczynku, pojenia i karmienia

147. Ze względów sanitarnych świnie hodowlane powinny być karmione w punktach odpoczynku zwierząt znaną im paszą przywiezioną z gospodarstwa, z którego pochodzą.
148. Należy się upewnić, że świnie mogą napić się wody, gdy są w pojeździe.
149. Zaopatrzenie w wodę powinno być sprawdzane przynajmniej raz dziennie, ale w trakcie upałów bądź chłodu częściej – przynajmniej dwa razy dziennie, w celu upewnienia się, że wszelkie potrzeby świń mogą zostać zaspokojone.

4.6. SYTUACJE AWARYJNE

Sytuacje awaryjne są ze swej definicji nieoczekiwane i wymagają natychmiastowych działań. Ważne jest, aby kierowcy lub inne osoby odpowiedzialne **dysponowały planem, co należy robić** w razie wystąpienia sytuacji kryzysowej. Plan powinien zawierać telefony awaryjne, np. służące do wezwania pomocy weterynaryjnej.

Lepsze praktyki podczas sytuacji awaryjnych

150. **W przypadku mechanicznej awarii pojazdu** powinna być określona przyczyna tej awarii i oszacowany czas naprawy. **Jeżeli nie ma możliwości naprawy pojazdu** na miejscu lub zajmie ona zbyt dużo czasu, należy **zorganizować inny pojazd**. Należy rozważyć wszystkie czynniki warunkujące czas, w jakim zwierzęta będą mogły bezpiecznie pozostawać wewnątrz nieruchomego pojazdu, takie jak:
- pogoda (np. świnie będą dobrze się czuły w przyczepie w trakcie chłodnej pogody o niskiej wilgotności przez cztery godziny; w trakcie ekstremalnych upałów i wysokiej wilgotności zwierzęta mogą dosyć szybko doświadczyć przegrzania),
 - zdatność zwierząt do transportu,
 - wiek zwierząt,
 - czas od ostatniego pojenia i karmienia,
 - miejsce awarii (np. autostrada, wiejska droga),
 - pora dnia,
 - bezpieczeństwo zwierząt w aktualnej lokalizacji.
151. 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),
 - wszystkich innych znanych zagrożeniach;
 - b) ustawić **znaki ostrzegające o zdarzeniu** w ciągu 10 minut od wypadku;
 - c) zadzwonić do **wyznaczonej przez firmę osoby do kontaktu w sytuacji awaryjnej**; jeżeli firma wdrożyła procedurę na wypadek zdarzeń nadzwyczajnych, należy postępować zgodnie z nią. Jeżeli nie, poinformować przewoźnika o miejscu wypadku, o urazach, kondycji zwierząt, pozycji przyczepy, liczbie pojazdów uczestniczących w zdarzeniu i czy osoby do udzielenia pomocy znajdują się już na miejscu;
 - d) zadzwonić do innych osób wskazanych w procedurze awaryjnej firmy, to znaczy do firmy ubezpieczającej ładunek i pojazd oraz miejsca przeznaczenia, i należy im przekazać te same informacje, jak powyżej;
 - e) jeżeli pojazd lub/i przyczepa są uszkodzone i nie nadają się do dalszej jazdy, przejść do punktu g);

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

5. ROZŁADUNEK ZWIERZĄT

5.1. WPROWADZENIE

Rozładunek zaczyna się wraz z wjazdem pojazdu do strefy rozładunku w miejscu przeznaczenia i kończy, gdy wszystkie zwierzęta znajdują się w ubojni (np. poczekalni przedubojowej, magazynie żywca) lub w kojcach. To ważna faza procesu transportu, a także **stresująca sytuacja dla zwierząt ze względu na nagłą zmianę środowiska**. Świnie często przybywają do punktu odpoczynku zwierząt lub miejsca przeznaczenia zestresowane i zmęczone. Układ strefy rozładunku i umiejętności personelu zajmującego się zwierzętami powinny pomóc w zredukowaniu stresu, na ile to jest możliwe.

Strefy rozładunku powinny być bezpieczne i zapewniać **szerokie, czyste i proste drogi** z pojazdu do kojców, a pracownicy w odpowiedniej liczbie powinni być obecni na miejscu od momentu przyjazdu transportu.

Podobnie jak w przypadku załadunku, możliwość **zmniejszenia kąta nachylenia ramp** zmniejszy stres i ryzyko zranień u świń.

Przemieszczanie **małych grup świń jest łatwiejsze** w porównaniu do dużych, gdyż kierowca może łatwiej dotrzeć do wszystkich zwierząt w grupie: dla dobrostanu jest lepsze rozładowywanie kojców pojedynczo, jeden po drugim. Wbrew oczekiwaniom, użycie elektrycznych poganiaczy wydłuża czas potrzebny na rozładunek pojazdu, w porównaniu do spokojnego rozładunku bez ich użycia. Lepiej sprawdza się też użycie lekkich płyt przepędowych.

Podczas rozładunku należy uważnie obserwować świnie, oceniając ich ogólną kondycję i ewentualne oznaki bólu i/lub problemów ze zdrowiem. Trzeba zastosować mierniki oparte na obserwacji zwierząt, takie jak apatia, łzawienie oczu, gorączka, przyspieszony oddech, nietypowa postawa ciała, niemożność ruchu, odbarwienie skóry, wyczerpanie, niechęć do poruszania się i kłopoty z utrzymaniem równowagi. Dalsze informacje dotyczące odpowiednich mierników opartych na obserwacji zwierząt, patrz. [Rozdział 0.4.](#)

5.2. ROZPLANOWANIE STREFY ROZŁADUNKU

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

Dobre praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

153. Nabrzeże rozładunkowe/rampa **nie powinny być ani zbyt nachylone, ani śliskie** oraz powinny zapewniać bezpieczeństwo zwierząt.

Lepsze praktyki dotyczące rozplanowania strefy rozładunku

154. Liczba ramp lub nabrzeży rozładunkowych w rzeźni powinna uwzględniać prędkość uboju zwierząt (patrz tabela 5.1.).

155. Dla małych ciężarówek należy stosować specjalną rampę ze zmniejszonym nachyleniem.

Tabela 5.1. Minimalna liczba ramp w proporcji do przepustowości rzeźni

Wyszczególnienie	Liczba ubijanych w rzeźni świń w ciągu godziny				
	poniżej 200	400	600	800	1400
Liczba ramp	2	4	6	8	14

156. Kojce w magazynach żywca powinny mieć podłogi rusztowe i muszą być wyposażone w **natryski lub zraszacze**.

5.3. OBSŁUGA ZWIERZĄT PO ROZŁADUNKU

Rozładunek świń może powodować poważny stres i dyskomfort. Ważna jest więc odpowiednia opieka nad zwierzętami, zwłaszcza jeśli odniosły obrażenia podczas transportu.

Dobre praktyki dotyczące obsługi zwierząt po rozładunku

157. Zwierzęta **powinny być skontrolowane**, czy są w dobrej formie i czy nie odniosły obrażeń podczas podróży.
158. Zwierzęta powinny mieć **dostęp do paszy i wody**, z wyjątkiem sytuacji, gdy są rozładowywane w rzeźni i mają być wkrótce uśmiercone.
159. Kierowca pojazdu powinien mieć pewność, że **obszar, na którym świnie zostały rozładowane, jest bezpieczny** i że zwierzęta nie wydostaną się z niego po odjeździe pojazdu (jest to szczególnie ważne w miejscach, gdzie nie ma osób odbierających zwierzęta w miejscu przeznaczenia).
160. Kierowca w miejscu przeznaczenia powinien pozostawić wraz ze zwierzętami wszystkie niezbędne dokumenty.
161. W rzeźniach **warunki dobrostanu** po przybyciu każdej partii zwierząt powinny być **systematycznie oceniane przez pracownika odpowiedzialnego za dobrostan** lub osobę podlegającą bezpośrednio takiemu pracownikowi, dla określenia priorytetów, w szczególności przez określenie, które zwierzęta mają szczególne potrzeby związane z dobrostanem i jakie działania należy w związku z tym podjąć.
162. Gdy jest niezbędne **uśmiercenie świni z konieczności**, należy to uczynić niezwłocznie, bezpiecznie i humanitarnie.
163. Ubój zwierząt ze względu na obrażenia lub choroby stwierdzone podczas rozładunku **powinien być dokonany przez wykwalifikowanych pracowników i zgodnie z metodami wymienionymi w [Rozporządzeniu 1099/2009](#)**.
164. Pracownicy zaangażowani w ubój i związane z nim działania oraz pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt powinni mieć świadectwo kwalifikacji w odniesieniu do wszystkich działań odbywających się w rzeźni, za które są odpowiedzialni.
165. Jeśli nie ma pewności, czy świnia jest martwa, należy niezwłocznie zastosować dozwoloną metodę uboju, szybką i humanitarną. Jeśli to konieczne, należy zastosować wykrwawienie lub inną technikę umożliwiającą ubój nieprzytomnych świń.

Lepsze praktyki dotyczące obsługi zwierząt po rozładunku

166. Po podróży **kierowca powinien przekazać informację zwrotną na temat dobrostanu świń** nadawcy transportu.
167. Humanitarne uśmiercenie powinno być dokonywane w obecności minimalnej liczby osób dla uniknięcia dekoncentracji/rozpraszania uwagi.
168. Świnie powinny być **traktowane ostrożnie i odpowiednio krępowane**, tak by uniknąć ich niepotrzebnego stresu i zdenerwowania podczas uboju. Jeśli świnie mogą się poruszać, to powinny być obsługiwane w poskromie lub w klatce do uboju.

5.4. CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA POJAZDÓW PO ROZŁADUNKU

Stosowanie miar bezpieczeństwa biologicznego jest konieczne, 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

169. Pojazd powinien być **wyczyszczony bezpośrednio po rozładunku** i przed wjazdem na miejsce parkingowe na noc.
170. 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).
171. Podczas mycia osoba sprzątająca powinna nosić **wodoodporną odzież ochronną**.
172. Ściany i bariery w przestrzeni ładunkowej, które są czyste, ale wciąż wilgotne, powinny być zdezynfekowane przy **użyciu autoryzowanych środków dezynfekujących**.
173. 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.
174. Obszar, w którym czyści się i dezynfekuje pojazdy, powinien być wolny od jakichkolwiek przeszkód w odległości 2 metrów wokół pojazdu.
175. Oświetlenie musi być dostępne także w nocy. **W pomieszczeniach** przeznaczonych **do czyszczenia należy przewidzieć oświetlenie 400 luksów** na wysokości czyszczonych obiektów.
176. Sprzęt i środki myjące powinny być bezpiecznie przechowywane i chronione przed wpływem warunków pogodowych.
177. **Górne pokłady pojazdu muszą być wyczyszczone w pierwszej kolejności.**
178. 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

179. 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.
180. Myjnie pojazdów powinny mieć 25 m długości, aby zmieścić się pojazd i nachylenie od 5 do 7%, co pozwala na odprowadzenie ścieków do kolektora.
181. 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.
182. Szczególnej uwagi wymaga **czyszczenie opon i podwozia pojazdu**, zwłaszcza przed drogą powrotną do obszarów wolnych od chorób.
183. Powinna być dostępna zewnętrzna winda, pomost lub platforma pozwalająca na wyczyszczenie z zewnątrz górnych części i dachu pojazdu.

184. **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.
185. Rzeźnia **powinna mieć procedurę weryfikującą**: 1) czy kierowcy właściwie stosują standardową procedurę operacyjną (SOP) w zakresie czyszczenia i dezynfekcji; 2) właściwe działanie infrastruktury do czyszczenia; 3) obecność i dostępność dopuszczonych środków czyszczących.
186. Liczba obszarów czyszczenia i dezynfekcji powinna być dostosowana do szybkości linii ubojowej w rzeźni zgodnie z tabelą 5.2.

Tabela 5.2. Minimalna liczba obszarów czyszczenia i dezynfekcji pojazdów w proporcji do przepustowości rzeźni

Wyszczególnienie	Liczba ubijanych w rzeźni świń w ciągu godziny				
	100-200	200-400	400-600	600-800	1400
Liczba obszarów	2	3	4	5	9

5.5. SYTUACJE AWARYJNE

Dobre praktyki dotyczące sytuacji awaryjnych

187. **Jeżeli zwierzęta muszą zostać** w punkcie odpoczynku zwierząt po odjeździe środka transportu, na przykład z powodu urazu lub niezdolności do dalszego przewozu, 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.
188. Pojazdy ze słabą wentylacją lub innymi problemami powinny mieć **priorytet w rozładunku**.

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

6.1. WPROWADZENIE

Gdy czas podróży przekracza maksimum określone w przepisach prawa, zwierzęta powinny zostać rozładowane w zatwierdzonym **punkcie odpoczynku zwierząt**.

Maksymalny dopuszczalny czas podróży dla świń wynosi 24 godziny, z możliwością ewentualnego przedłużenia o 2 godziny na osiągnięcie miejsca przeznaczenia.

Wspomniane 2 dodatkowe godziny dotyczą sytuacji wyjątkowych (np. korków na trasie) i nie mogą być uwzględniane przy planowaniu. W efekcie jest to ostatecznie maksymalny dozwolony prawnie czas przewozu, w którym zwierzęta muszą dotrzeć do miejsca przeznaczenia albo powinny być rozładowane na rzeź (w przypadku zwierząt rzeźnych) albo na 24-godzinny odpoczynek, który powinien się odbyć w zatwierdzonym punkcie odpoczynku zwierząt przed dalszą podróżą.

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 zwierząt 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 zdrowia i dobrostanu 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 być odnotowana w dzienniku podróży. Aktualną listę punktów odpoczynku zwierząt można znaleźć w Internecie pod poniższym adresem: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf.

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

- **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 wzajemna agresję,
- **niewłaściwe karmienie, pojenie** i nieodpowiednie wyposażenie, które mogą powodować rozdrażnienie i problemy zdrowotne u zwierząt spowodowane głodem i/lub odwodnieniem.

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

Dobre praktyki dotyczące punktów odpoczynku zwierząt

189. 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.
190. **Dokumenty poświadczające rezerwację oraz jej potwierdzenie** przez punkt odpoczynku zwierząt powinny być przedstawione urzędowemu lekarzowi weterynarii (zatwierdzającemu przewóz).
191. 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 UTRZYMANIE ZWIERZĄT

Odpowiedni system utrzymania zwierząt i personel pracujący w miejscu odpoczynku powinny gwarantować transportowanym zwierzętom odpowiednią opiekę w zależności od ich rodzaju. W czasie odpoczynku wszystkie zwierzęta powinny mieć możliwość regeneracji i otrzymania wystarczających ilości paszy oraz wody.

Dobre praktyki dotyczące systemów utrzymania zwierząt

192. Temperatura i wentylacja powinny **pozostawać w przedziale termoneutralnym**, którego dokładne parametry zależą od rodzaju podłoża, izolacji, prędkości przepływu powietrza, temperatury powietrza i jego wilgotności, promieniowania i izolacji budynku. Tabela 6.1. podaje przedziały termoneutralne dla różnych grup użytkowych świń.
193. Aby utrzymać poziom temperatury wewnątrz budynku powyżej zalecanego minimum, **należy w razie konieczności zastosować dodatkowe ogrzewanie**. Jeżeli temperatura jest wyższa niż zalecane maksimum, **należy** podjąć dodatkowe działania pozwalające uniknąć przegrzania świń: zwiększyć ilość miejsca przypadającego na

jedno zwierzę, ustawić dodatkowe wentylatory oraz gdy to konieczne zraszacze wodne w połączeniu z wentylacją.

Tabela 6.1. Zalecane temperatury wewnątrz budynków minimalizujące problemy zdrowotne świń

Grupa użytkowa zwierząt	Temperatura w °C	
	minimalna	maksymalna
Prosięta < 15 kg	+20	+35
Warchlaki i tuczniki od 16 do 110 kg	+15	+30
Tuczniki pod koniec tuczu 111 kg do 160 kg	+10	+28

194. **Izolacja budynków jest niezbędna**, aby utrzymać warunki chroniące zwierzęta przed mrozem, **szczególnie** w budynkach z podłogami rusztowymi. Zaleca się izolację ścian, żeby prosięta nie uległy wychłodzeniu.
195. Punkt odpoczynku zwierząt musi posiadać odpowiednią **mechaniczną lub swobodną wentylację**, aby zapewnić dopływ świeżego powietrza oraz utrzymać komfortową temperaturę dla zwierząt.
196. **Rozproszone światło naturalne lub odpowiednie sztuczne** powinno być zapewnione od strefy rozładunkowej (załadunkowej) do strefy odpoczynku. Trzeba unikać jakichkolwiek kontrastów świetlnych, refleksów od metalowego wyposażenia lub bardzo jasnych światła, gdyż to wszystko powoduje zatrzymanie zwierząt i niekiedy zawracanie.
197. Do tworzenia podgrup zwierząt można używać przenośnych barierek. Powinny być one skonstruowane w taki sposób, by nie mogły zranić lub okaleczyć zwierząt, a materiały użyte do ich wyprodukowania powinny być nietoksyczne, łatwe do czyszczenia i dezynfekcji.

6.3. KARMIENIE I POJENIE

Podczas transportu świni nie mają dostępu do paszy, dlatego ważne jest ich napojenie i nakarmienie podczas odpoczynku.

Dobre praktyki dotyczące karmienia i pojenia

198. Minimalna ilość paszy powinna odpowiadać **poziomowi wymaganemu dla zaspokojenia potrzeb bytowych**, wskazanemu w tabeli 6.2. Pasza dla wszystkich świń musi być jednakowej jakości, aby uniknąć rywalizacji o paszę.

Tabela 6.2. Minimalne dzienne dawki pokarmowe w punktach odpoczynku zwierząt

Grupa użytkowa zwierząt	Pasza (koncentrat paszowy) (kg/zwierzę/24h)
Prosięta < 15 kg	0,35
Warchlaki 16 do 50 kg	0,75
Tuczniki 51 do 110 kg	1,00
Tuczniki 111 to 160 kg	1,25
Lochy, knury	1,50

199. Urządzenia służące do zadawania pasz powinny być tak skonstruowane i zamontowane, aby **zminimalizować zanieczyszczenie paszy i zapobiec rywalizacji zwierząt o paszę przy jej pobieraniu.**
200. Jeżeli zwierzęta są karmione do woli (*ad libitum*), musi być zapewnione przynajmniej jedno miejsce zadawania paszy na grupę dziesięciu osobników. **Jeżeli zwierzęta są żywione restrykcyjnie wszystkie zwierzęta muszą mieć możliwość jedzenia w tym samym czasie.** Minimalne rozmiary stanowiska paszowego w przeliczeniu na jedno zwierzę podczas karmienia przedstawiono w tabeli 6.3.

Tabela 6.3. Sugerowana ilość miejsca przy urządzeniu do zadawania paszy na zwierzę minimalizująca zachowania konkurencyjne

Grupa użytkowa zwierząt	Urządzenie do zadawania pasz/koryto (m/zwierzę)	
	liniowe	okrągłe
Prosięta < 15 kg	0,15	0,12
Warchlaki 16 do 50 kg	0,25	0,20
Tuczniki 51 do 110 kg	0,33	0,25
Tuczniki 111 do 160 kg	0,40	0,33
Lochy, knury	0,50	0,40

201. Systemy zadawania pasz muszą być regularnie czyszczone i w razie konieczności dezynfekowane.
202. **Zwierzęta powinny mieć swobodny dostęp do świeżej wody pitnej,** dostarczanej do woli (*ad libitum*). Poidła muszą być **zaprojektowane i zamontowane w sposób dostosowany** do gatunku, wieku i rozmiaru zwierząt (tabela 6.4.). Liczba poideł powinna wynosić minimum 1 na 10 świń. Aby woda nie zamrzęła, rury powinny być zakopywane na głębokość 1,2-1,8 m, a w budynkach dobrze izolowane.
203. **Poidła nie powinny stanowić przeszkód** dla zwierząt, osób pracujących, maszyn ani innych systemów mechanicznych. Nie powinny być umieszczane obok stanowisk paszowych i stref odpoczynku, aby zapobiec możliwym stratom wody, zamoknięciu paszy lub ściółki.

Lepsze praktyki dotyczące pojenia

204. Wodę należy przechowywać w czystym zbiorniku, a przewoźnik musi napełniać zbiornik wodą pitną podczas podróży.

Tabela 6.4. Sugerowana wysokość instalowania nad podłogą poidel smoczkowych i miskowych

Grupa użytkowa zwierząt	Wysokość instalacji (h) nad podłogą poidła(m)	
	smoczkowego	miskowego
Prosięta < 15 kg	0,30	0,12
Warchlaki 16 do 50 kg	0,40	0,15
Tuczniaki 51 do 130 kg	0,50	0,20
Lochy, knury	0,70	0,30

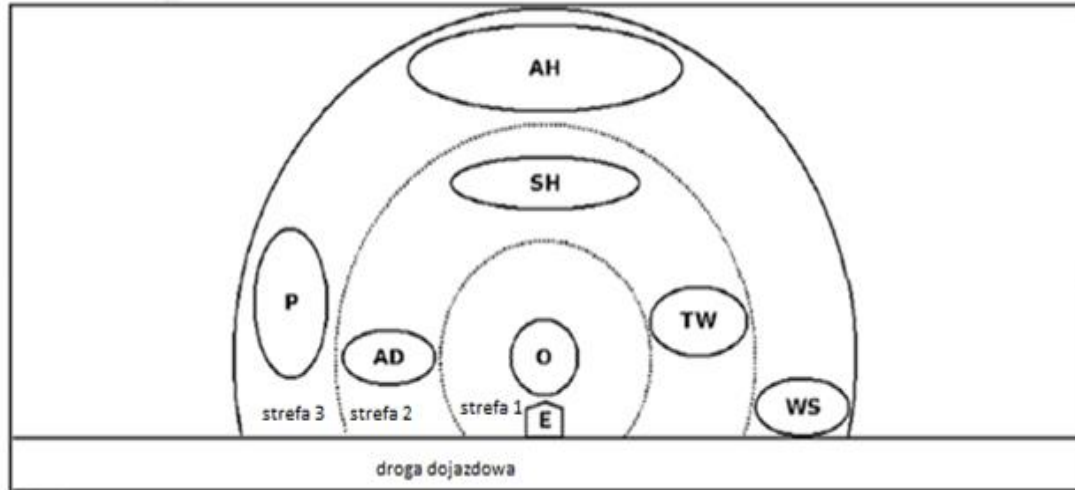
6.4. BEZPIECZEŃSTWO BIOLOGICZNE, CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA

Warunki transportu wymuszają bliski kontakt zwierząt między sobą, co może zwiększać ryzyko rozprzestrzeniania się czynników chorobotwórczych. Bezpieczeństwo biologiczne polega na odpowiedniej higienie ograniczającej rozwój zarasków, 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 spełniać **kryteria 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

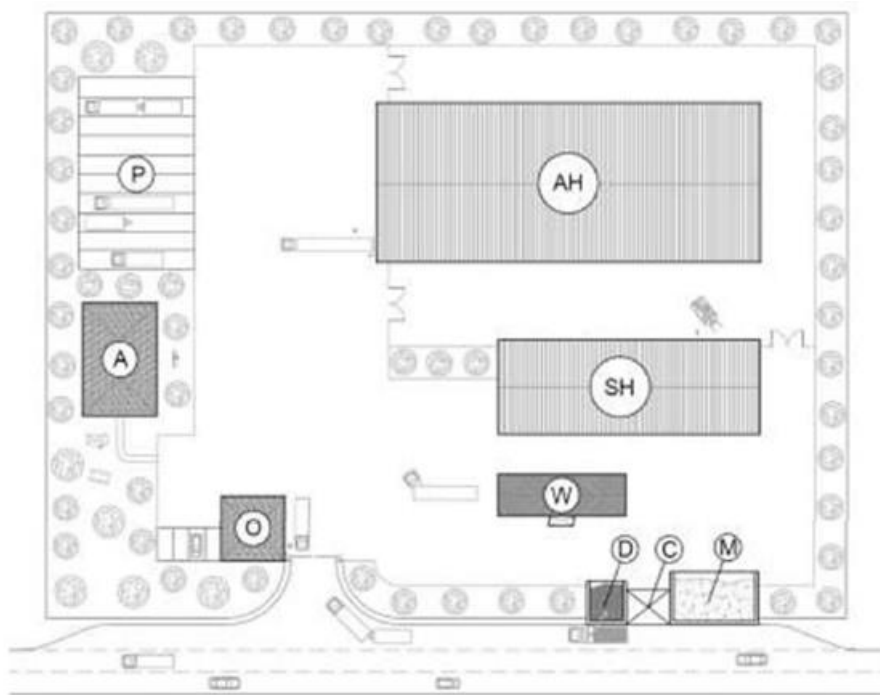
205. Organizacja transportu zgodna z wymaganiami sanitarnymi powinna zapobiegać krzyżowaniu się dróg transportu zewnętrznego (dostawy paszy, wywóz odpadów) z transportem wewnętrznym (zwierzęta). Należy oznaczyć **trasy przejazdu**, tak aby **oddzielić „czyste” i „brudne” drogi prowadzące do:** budynków 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.
206. 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



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

Rysunek 6.2. Przykładowy układ punktu odpoczynku zwierząt

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

208. **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.
209. 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.
210. 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 (kocjów i korytarzy) powinno być wykonywane przy użyciu wody pod wysokim ciśnieniem (40-200 barów, od 25 do 70 litrów/minutę).
211. **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 detergencie przez 20 do 30 minut. Stosowanie piany może poprawić efekt mycia. Kiedy ściany kociów i barierki są wyczyszczone, ale wciąż wilgotne, należy przeprowadzić dezynfekcję.
212. **Atestowane środki do dezynfekcji** powinny być rozpylane zgodnie z zaleceniami ich producentów. Tylko dozwolone 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

213. 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.
214. 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 prysznice, toalety i miejsca odpoczynku dla kierowców oraz dobrze zaopatrzony w zestawy pierwszej pomocy.**
215. **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 których 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.

216. 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.**
217. 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

218. 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.
219. Jeżeli do punktu odpoczynku zwierząt **przybędzie kilka pojazdów w tym samym czasie** ze zwierzętami o różnym statusie sanitarnym, to:
- należy skontaktować się **z właściwymi służbami** w celu uzyskania oficjalnych zaleceń, również gdy jeden lub więcej środków transportu stanowi ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa biologicznego;
 - zwierzęta o **różnym statusie sanitarnym powinny być izolowane** w odrębnych miejscach na terenie punktu odpoczynku.
220. 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 zaleceń, 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

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

BIBLIOGRAFIA

Dokumenty zalecane do dalszej lektury:

- ABM/ABP, 2010. Livestock Transport Standards Version 2.3. 2010. www.lmcni.com/site/wpcontent/uploads/2015/05/ABMABPTransport_Standards_v2.3_Dec_20101.pdf
- Amo Del León F.J., S. González González, G. Merchán Manzanares. Bienestar animal en el transporte de cerdos. Escuela de Ingenieros Agrónomos de Ciudad Real. <http://www.uclm.es/profesorado/produccionanimal/padr/trabajos/g3tbatc.pdf>
- Animal Health Australia (AHA), 2012. Australian Animal Welfare Standards and guidelines - Land transport of livestock, Canberra. <http://www.animalwelfarestandards.net.au/files/2011/02/Land-transport-of-livestock-Standards-and-Guidelines-Version-1.-1-21-September-2012.pdf>
- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website. <http://www.controlpost.eu/joomla/>
- Anonymous, Voorschriften QLL Diertransport [Standards of the QLL Quality Assurance Scheme].
- Averos, X., T. Knowles, S. Brown, P. Warris and L. Gosálvez, 2008. Factors affecting the mortality of pigs being transported to slaughter. *The Veterinary Record*, September 27 (2008), 386-390
- Canadian Agri-Food Research Council (CAFRC), 2001. Recommended code of practice for the care and handling of farm animals. Transportation.
- Defra, 2007. Welfare of Animals during Transport - Advice for transporters of pigs. Defra. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/69377/pb12544d-pigs-080711.pdf
- FAO, 2012. Buenas Prácticas Pecuarias (BPP) para la producción y comercialización porcina familiar. ISBN 978-92-5-306794-7. <http://www.fao.org/3/a-i2094s.pdf>
- Farm Animal Welfare Advisory Council (FAWC), 2007. Best Practice for the Welfare of Animals during transport. https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/BestPractice_WelfareAnimalsduringTransport.pdf
- Fédération des producteurs de porcs du Québec (FPPQ), 2010. Programme des bonnes pratiques de transport des porcs. Volet biosécurité et salubrité. Manuel du transporteur. http://leseleveursdeporcsduquebec.com/upa_porcs_files/producteurs/pdf/l720_s18_20101021_manuel_transporteur_bptp.pdf
- EFSA, 2011. Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport, EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW), European Food Safety Authority (EFSA), Parma, Italy. *EFSA Journal*, 2011, 9(1):1966. <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>
- ITG Formaciñ Agraria, 2007. Guia de Buenas Prácticas para el Transporte de Ganado Porcino. <http://www.transportesdoctor.com/guia-de-buenas-practicas-de-transportede-ganado.pdf>
- Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias (INIFAP), 2011. Manual de responsabilidades para el transporte de cerdos. <http://www.sagarpa.gob.mx/ganaderia/Documents/MANUALES%20INIFAP/Manual%20de%20responsabilidades%20en%20el%20transporte%20de%20cerdos.pdf>
- National Animal Welfare Advisory Committee (NAWAC), 2011. Transport within New Zealand, Code of Welfare. <https://www.mpi.govt.nz/document-vault/1407>
- National Farm Animal Care Council / Canadian Pork Council (NFACC/CPC), 2014. Canadian Code of Practice for the care and handling of pigs. ISBN 978-0-9936189-3-2.

- <https://www.nfacc.ca/codes-of-practice/transport>
National Pork Board, 2014. Transport Quality Assurance® Handbook, Version 5.
<http://old.pork.org/filelibrary/tqa/2014-version5/tqahandbookv5.pdf>
- Nienhoff, H.J., 2015. Leitfaden Tiertransport Version 01.01.2015, QS Qualität und Sicherheit GmbH, Geschäftsführer. www.q-s.de
- North's Department of Agriculture DARD, 2015. 11 tips on transporting livestock in warm weather. <http://www.agriland.ie/farming-news/11-tips-on-transporting-livestock-in-warm-weather/>
- NVWA, 2012. Certificering van exporten vanuit en naar gebieden met extreme weersomstandigheden.
https://www.google.it/?gfe_rd=cr&ei=9TguVqeCEMSggbvnZWYAg&gws_rd=ssl#q=https:%2F%2Fwww.nvwa.nl%2Fonderwerpen%2Fregels-voor-ondernemers-dier%2Fdossier%2Fdierwelzijn%2Fvoorschriften-dierenwelzijnpreventie-en-export
- OIE, 2015. World Organisation For Animal Health, Terrestrial Animal Health Code. Twentyfourth edition, 2015. http://www.rr-africa.oie.int/docspdf/en/Codes/en_csat-vol1.pdf
- Pedernera C., Velarde A., Dalmau A., Ouweltj W., Messori S., Marahrens M., Steinkamp K., Chevillon P., 2014. Welfare assessment protocol for pigs during transport. Quality Transport and Control Post. Deliverable 2.2.b.
- Protection mondiale des animaux de ferme (PMAF) and Animals' Angels, 2009. Transport d'animaux vivants. Mémento de la réglementation. Un guide pour le contrôle sur route. http://www.civ-viande.org/wp-content/uploads/2015/07/brochure_transport_PMAF-1.pdf
- Quality Meat Scotland (QMS), 2014. Haulage Standards, Quality Meat Scotland Assurance Scheme
<http://www.qmscotland.co.uk/sites/default/files/2014%20Haulage%20Standards.pdf>
- Qualität und Sicherheit GmbH (QS), 2015. Guideline Livestock Transport. Version: www.qs.de/services/files/downloadcenter/4_leitfaeden/tiertransport/lf_trans_frei_01012015_en.pdf
- Pledl, M., Rabitsch, A., 2010. Handbuch Tiertransporte incl. Erleichterungen für landwirtschaftliche Transporte Stand 16.3.2010
https://www.verbrauchergesundheit.gv.at/handel_transport/tierschutz/tt_handbuch_kurzstrecke.pdf?4vgule
- Rossi P, A. Gastaldo, F. Guizzardi, 2010. Linee guida. Benessere dei suini durante il trasporto, l'attesa pre-macellazione e la macellazione. Provincia di Mantova.
https://www.provincia.mantova.it/UploadDocs/4070_LineeGuida.pdf
- Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2014. Welfare standards for pigs. <http://science.rspca.org.uk/sciencegroup/farmanimals/standards/pigs>
- SCAHAW, 2002. Report of the Scientific Committee on Animal Health and Welfare - The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle). European Commission – Health and Consumer Protection Directorate-General. Directorate C–Scientific Opinions.
- UECBV EUROGROUP FOR ANIMALS, FVE, INAPORC, COPA COGECA, COOPERL ELT, ANIMALS ANGELS, IRU, 2016. Practical GUIDELINES to assess fitness for Transport of pigs.
<https://agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/GuidelinesAssessFitnessTransportPigs050716.pdf>
- VION, 2015. SOP of VION group for transporters.
- Von Holleben, K., 2015. Personal communication. <http://www.bsi-schwarzenbek.de>

JAK OTRZYMAĆ PUBLIKACJE UE

Darmowe publikacje:

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

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

Publikacje płatne:

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



doi: 10.2875/861755

ISBN: 978-92-79-81050-3