

Transport zwierząt gospodarskich a ich dobrostan

Krzysztof Górski

Akademia Podlaska w Siedlcach

Skrócenie czasu przewozu zwierząt i ograniczenie do minimum niezwykle stresujących przeładunków były bezpośrednimi przyczynami eliminacji transportu kolejowego na rzecz transportu samochodowego. Zmiana ta była zgodna z założeniami zawartymi w konwencjach Rady Europy dotyczących praw zwierząt (Trzciniński, Lenkiewicz, 1995). Jednak codzienność odbiegała od zasad, jakie miały obowiązywać. Zwierzęta przewożono na znaczne odległości transportem kołowym, bez możliwości pojenia i karmienia, pojazdami, których stan techniczny pozostawiał wiele do życzenia. Nie było mowy o prawidłowym przewietrzaniu pojazdów, a świeże powietrze często dochodziło tylko przez istniejące otwory i szczelności (Lis, 1997).

Można przytoczyć szereg przykładów dotyczących łamania elementarnych zasad dobrostanu zwierząt na terenie Europy. Z Wielkiej Brytanii w 1993 roku wyeksportowano 1,4 mln owiec. Ich transport na południe Francji i Hiszpanii trwał 60 godzin. W lutym 1993 roku 20 krów padło z przegrzania na promie płynącym z Holandii do angielskiego portu Horwich. W marcu 1994 roku w transporcie 351 owiec z Polski do Manchesteru znaleziono 2 sztuki martwe, a 12 trzeba było natychmiast ubić, gdyż znajdowały się w stanie agonalnym (Główka, 1994). Znany jest przypadek transportu siedemnastu koni z Polski do Marsylii w lipcu 1993 roku. Po czterech dniach jazdy samochodem stwierdzono, że 11 sztuk padło – wcześniej nikt do nich nie zaglądał (Lis, 1997). Często zwierzęta wysyłane są w podróż pod opieką kierowców i innych osób nie posiadających elementarnej wiedzy o ich fizjologicznych potrzebach i dobrostanie.

Ocenia się, że między poszczególnymi krajami kontynentu europejskiego przewozi się rocznie około 17 mln zwierząt rzeźnych, w 200 tysiącach transportów (Główka, 1994). W Polsce jest około 20 mln zwierząt rzeźnych. Biorąc pod uwagę konieczność ich przewożenia na różne odległości można sobie wyobrazić skalę problemu.

Długotrwałe oddziaływanie szkodliwych czynników związanych z transportem (narażenie na działanie niskich lub wysokich temperatur, zbyt duże zagęszczenie zwierząt, duża urazogenność środków transportu) powoduje, że zwierzę nie ma możliwości uruchomienia odpowiednich mechanizmów regulacyjnych. Powoduje to zakłócenie równowagi homeostatycznej, co może doprowadzić do wystąpienia zmian patologicznych, chorób, a nawet śmierci (Empel, 1996).

Władze niektórych państw Unii Europejskiej wprowadziły restrykcje w przepisach weterynaryjnych i ustaliły ostre normy dotyczące załadunku i długości trwania przewozu oraz

czasu na odpoczynek, pojenie i karmienie. Według ustawodawstwa holenderskiego zwierzęta wykazujące lekkie stany chorobowe lub zranienia nie mogą być przewożone na odległość większą niż 50 kilometrów, ani razem z innymi zwierzętami. Ich ubój powinien nastąpić w ciągu 3 godzin po dowiezieniu na miejsce przeznaczenia. Nie wolno też przewozić dużych zwierząt (krowy, konie) ze złamanymi kończynami. W Wielkiej Brytanii przewoźnik planujący transport zwierząt trwający ponad 15 godzin musi przedstawić władzom weterynaryjnym dokładny harmonogram przewozu, w którym podaje datę i godzinę wyjazdu, czas przejazdu, czas przybycia do miejsca przeznaczenia, okresy wypoczynku i pojenia zwierząt (Lis, 1997). W Austrii towarowy ruch samochodowy podlega poważnym restrykcjom ze względów ekologicznych. Austriacy zezwalają na tranzyt zwierząt wyłącznie drogą kolejową, która jest nieoptimalna i mniej dogodna dla zwierząt, gdyż dłużej trwa.

Problem prawnej ochrony zwierząt jest ujęty w następujących konwencjach Rady Europy (Lis, 1997; Maciołek, 1997):

- ◆ O ochronie zwierząt podczas przewozów międzynarodowych (13.12.1968 r.);
- ◆ O ochronie zwierząt rzeźnych (10.05.1975 r.);
- ◆ O ochronie zwierząt hodowlanych i gospodarskich (10.03.1976 r.);
- ◆ O ochronie zwierząt wolno żyjących (19.09.1979 r.);
- ◆ O ochronie zwierząt kręgowych wykorzystywanych do celów doświadczalnych (18.03.1986 r.);
- ◆ O ochronie zwierząt domowych (13.11.1987 r.).

Do najważniejszych aktów prawnych Unii Europejskiej związanych z zapewnieniem dobrostanu zwierząt podczas transportu należą odpowiednie dyrektywy UE: 91/628 EEC – wnosząca poprawki do dyrektywy 90/425 EEC i 91/496 o ochronie zwierząt podczas transportu oraz dyrektywa 95/29/EC – uzupełniająca dyrektywę 91/628 EEC (Kofacz, 1999).

Zgodnie z postanowieniami konwencji Rady Europy zwierzęta przed załadowaniem powinny być zbadane przez uprawnionego lekarza weterynarii, który uzna je za zdolne do transportu, zatwierdzi warunki załadunku i wyda świadectwo stwierdzające ich zdolność do transportu. Pojazd musi być odpowiednio zabudowany, przystosowany do przewozu określonego rodzaju zwierząt.

Duże zwierzęta muszą być w czasie transportu odpowiednio umocowane. Należy także przestrzegać norm zagęszczenia. Wielkość powierzchni ładownej w środku transportu dla poszczególnych gatunków zwierząt przedstawiono w tabeli.

Istotna jest również dobra znajomość zasad stosowanych przez służby graniczne, celne, fiskalne i ochrony środowiska na całej trasie przewozu, a także umiejętność skompletowania i przygotowania potrzebnych dokumentów.

W Polsce punktem granicznym, przez który przejeżdża najwięcej transportów ze zwierzętami (90% eksportu) są Zembrzydowice. Znajdują się tam obory dla bydła, stanowiska dla koni, zadaszone miejsca do karmienia i pojenia zwierząt. Obecnie już rzadko spotyka się samochody z dziurawymi podłogami i przeciekającymi dachami. Jednak tylko 20% polskich przewoźników dysponuje samochodami z odpowiednią ilością przegród, poidłami, wystarczającą ilością miejsca na paszę i ściółkę. Według lekarzy weterynarii z Zembrzydowic naj-

Tabela**Wymagana wielkość powierzchni ładowej w środkach transportu dla różnych zwierząt**

Wyszczególnienie	Wielkość powierzchni ładowej na 1 sztukę
Zwierzęta jednokopytne:	
do 6 miesięcy życia	1,40 m ² (1,00 m x 1,40 m)
od 6 do 24 mies. życia, gdy transport trwa do 48 godzin	1,20 m ² (0,60 m x 2,00 m)
od 6 do 24 mies. życia, gdy transport trwa powyżej 48 godzin	2,4 m ² (1,2 m x 2,0 m)
powyżej 24 mies. życia	1,75 m ² (0,70 m x 2,50 m)
kucyki	1,00 m ² (0,60 m x 1,80 m)
Bydło o masie ciała:	
do 55 kg	0,30 m ²
od 55 do 110 kg	0,40 – 0,70 m ²
od 110 do 200 kg	0,70 – 0,95 m ²
od 200 do 300 kg	0,95 – 1,06 m ²
od 300 do 400 kg	1,06 – 1,30 m ²
od 400 do 500 kg	1,30 – 1,50 m ²
od 500 do 700 kg	1,50 – 1,60 m ²
powyżej 700 kg	ponad 1,60 m ²
Owce i kozy o masie ciała:	
do 35 kg	0,20 – 0,30 m ²
od 35 do 55 kg	0,30 – 0,40 m ²
powyżej 55 kg	0,40 – 0,75 m ²
samice w zaawansowanej ciąży	0,50 – 0,75 m ²
Świnie o masie ciała:	
do 15 kg	0,13 – 0,20 m ²
od 15 do 50 kg	0,20 – 0,35 m ²
od 50 do 100 kg	0,35 – 0,51 m ²
powyżej 100 kg	0,55 m ²

częstszymi przyczynami upadków i urazów zwierząt w transporcie jest przeładowanie samochodów, brak ścianek działowych, ostre krawędzie, wystające metalowe zakończenia, druty i śruby oraz zbyt szybka jazda (Flankowska, 1999).

Obecnie najważniejszym rynkiem eksportowym zwierząt rzeźnych są Włochy. Jednak włoscy przewoźnicy nie dysponują samochodami dostosowanymi do naszych warunków atmosferycznych. Zimą przewożone zwierzęta są w nich narażone na przeciągi i niskie temperatury. Transport koni z Polski do włoskich rzeźni może trwać nawet tydzień, biorąc pod uwagę brak autostrad na wschodzie Europy. Zdarza się, że do kontenerów na ciężarówkach ładuje się nawet po 30 koni (Główka, 1994; Trzciniński, Lenkiewicz, 1995).

Na posiedzeniu 1856 Sesji Rolnej Unii Europejskiej ustalono, że transport zwierząt nie może trwać dłużej niż 8 godzin. Może on być wydłużony tylko wtedy, gdy środek transportu jest zaopatrzone w ściółkę, odpowiednią ilość paszy, poidła, przenośne przegrody i istnieje możliwość przewietrzania. W czasie przewozu zwierząt tak dostosowanymi pojazdami konieczne są przerwy na karmienie i odpoczynek:

- przy przewozie cieląt, źrebiąt i jagniąt karmionych mlekiem po 9 godzinach transportu co najmniej godzinna przerwa przed podjęciem dalszej, maksymalnie 9-godzinnej, podróży;
- świnie mogą być transportowane przez 24 godziny pod warunkiem, że będą miały stały dostęp do wody;
- konie i bydło najpóźniej po upływie 24 godzin muszą być wystarczająco napojone i nakarmione.

Jeżeli zwierzęta w czasie transportu nie mogą być karmione i pojęte wewnątrz pojazdu, wówczas należy je co 24 go-

dziny wyładować na odpowiednim miejscu postoju w celu napojenia i nakarmienia (Lis, 1997; Maciołek, 1997).

Ustawa o ochronie zwierząt z 23 maja 1997 roku, w rozdziale „Transport zwierząt”, zawiera zapisy określające nowe zasady przewozu. Transport zwierząt powinien odbywać się środkami specjalnie do tego celu przystosowanymi i prowadzonymi w odpowiednich warunkach, a w szczególności:

- zwierzęta powinny być prawidłowo rozmieszczone, a użyte pęta i uwięzi powinny umożliwiać swobodne leżenie i wstawanie w czasie przewozu;
- podłoga pojazdów musi zabezpieczać przed ślizganiem się;
- zastosowana ściółka musi wchłaniać odchody i gwarantować zwierzętom wygodę;
- zwierzęta powinny mieć zapewnioną odpowiednią temperaturę, wentylację, możliwość utrzymania naturalnej pozycji ciała oraz odpowiednią przestrzeń;
- w trakcie dłuższego przewozu należy zapewnić zwierzętom wodę, karmę i odpoczynek;
- chorym lub rannym zwierzętom należy niezwłocznie udzielić pomocy weterynaryjnej;
- zwierzęta wywożone za granicę powinny być transportowane najkrótszą drogą i bez zbędnych postojów, a odprawa graniczna musi się odbywać poza kolejnością;
- zwierzęta padłe podczas transportu muszą być usunięte na pierwszym postoju;
- odpowiedzialność za warunki transportu ponosi wysyłający zwierzęta oraz przewoźnik.

Warunki weterynaryjne wymagane przy przewozie zwierząt zawarte są w rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z 19 kwietnia 1999 roku (Dz.U. nr 39, poz. 394). Między innymi rozporządzenie to mówi, że środek transportu do przewozu zwierząt powinien być łatwy do czyszczenia i dezynfekcji oraz zabezpieczony przed wyciekaniem i wypadaniem na zewnątrz odchodów i ściółki. Przeprowadzona dezynfekcja musi być udokumentowana; należy podać: godzinę, datę i miejsce dezynfekcji oraz nazwę zastosowanego środka dezynfekcyjnego. Zgodnie z ustawą „O zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o inspekcji weterynaryjnej” z 24 kwietnia 1997 roku (Dz.U. nr 60, poz. 369 i nr 106, poz. 668) odpowiedzialność za właściwą ocenę stanu zdrowotnego transportowanych zwierząt spoczywa na powiatowym lekarzu weterynarii, który wystawia świadectwo zdrowia. Ustawa zabrania przywozu z zagranicy lub przewozu przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zwierząt chorych i podejrzanych o zakażenie. Do naszego kraju mogą być przywożone zwierzęta, jeżeli:

- są zaopatrzone w świadectwa zdrowia, wystawione w języku polskim i kraju pochodzenia oraz w języku angielskim przez właściwego urzędowego lekarza weterynarii państwa, z którego pochodzą, oraz świadectwo transportowe;
- w dniu wystawienia świadectwa pochodzą z państw wpisanym do rejestru prowadzonego przez Głównego Lekarza Weterynarii;
- importer uzyska decyzję powiatowego lekarza weterynarii o ustaleniu miejsca kwarantanny albo uboju zwierząt.

W krajach Unii Europejskiej kontrolowanie stanu zdrowotnego stad zwierząt opiera się na okresowo dokonywanych przeglądach klinicznych i serologicznych badaniach przeglądowych. Stan zdrowotny stad monitorowany jest również na podstawie wyników badań poubojowych. Tylko kraje gwarantujące, że ich zwierzęta wolne są od najgroźniejszych chorób zakaźnych mają szansę swobodnego międzynarodowego obrotu zwierzętami. Dotyczy to przede wszystkim eksportu do krajów Unii Europejskiej.

Nie tylko służba weterynaryjna, lecz także hodowcy powinni podjąć działania zmierzające do tego, aby obrót zwierzętami był bezpieczny i oparty na pełnym zaufaniu. Rada Unii Europejskiej opracowała Dyrektywę nr 92/102/EEC (z 27 listopada 1992 roku), zgodnie z którą hodowcy trzody chlewnej zobowiązani są do prowadzenia rejestru produkcji i obrotu trzodą chlewną. Rejestr ten powinien zawierać informacje o wszystkich przewozach, dane dotyczące liczby zwierząt, miejsca ich pochodzenia lub przeznaczenia oraz datę urodzenia. W perspektywie przyjęcia Polski do Unii Europejskiej musimy dostosować swoje ustawodawstwo do uregulowań unij-

nych. Od tego zależy wejście z naszą produkcją na rynki Europy (Pejsak, 1997).

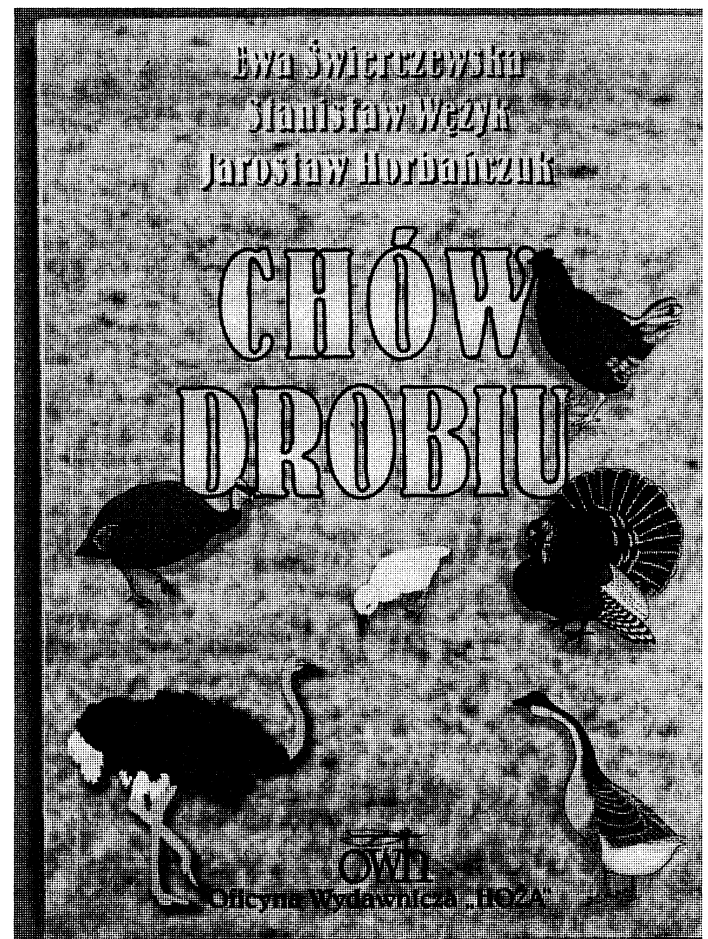
Niektóre organizacje zajmujące się ochroną zwierząt, np. RSPCA (Królewskie Towarzystwo Przeciwdziałania Okrucieństwu wobec Zwierząt) w Wielkiej Brytanii, domagają się całkowitego zakazu wywozu zwierząt rzeźnych, twierdząc, że mięso powinno być przewożone na haku a nie „na nogach”. Według nich, w czasach dostępności technologii chłodzenia i przechowywania mięsa w niskich temperaturach, barbarzyństwem jest poddawanie milionów zwierząt torturze podróży. W krajach Unii Europejskiej rozważana jest też możliwość wyznaczenia ściśle określonych tras i czasu przejazdu transportów zwierząt, co umożliwi przeprowadzanie inspekcji. Powstaje jednak kwestia trudności technicznych i finansowych, związanych z przeprowadzeniem tej operacji. Głównie chodzi o nadzór nad inspekcją oraz o to kto miałby za nią płacić. Niektórzy twierdzą, że alternatywą może być zakaz przewozu jakichkolwiek zwierząt rzeźnych trwający dłużej niż 8 godzin, a ideałem byłoby poddawanie ich ubojowi w reżni najbliższej miejsca pochodzenia.

Nowe książki

Rozwój produkcji jaj spożywczych i żywca drobiowego, bardzo szybko zachodzące zmiany ilościowe i jakościowe, wprowadzanie nowych technologii utrzymania i systemów żywienia spowodowało ogromny wzrost zainteresowania literaturą fachową dotyczącą tych zagadnień. Co prawda od ostatniej edycji książki pt. „Chów kur” minęło zaledwie dwa lata, ale, jak wskazuje sam tytuł, informacje w niej zawarte dotyczyły jedynie nowoczesnych metod chowu kur nieśnych i mięsnych. Należy więc z ogromnym zadowoleniem powitać pojawienie się na rynku księgarskim pozycji pt. „**CHÓW DROBIU**”, wydanej przez Oficynę Wydawniczą „HOŻA” (Warszawa, 1999), autorstwa trzech znakomitych specjalistów: prof. Ewy Świerczewskiej ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, prof. dr hab. Stanisława Wężyka z Instytutu Zootechniki i dr inż. Jarosława Horbańczuka z Instytutu Genetyki i Hodowli Zwierząt PAN w Jastrzębcu.

Autorzy w sześciu rozdziałach zawarli najważniejsze informacje dotyczące ekstensywnego i półintensywnego chowu kur nieśnych i mięsnych, indyków, perlic, kaczek, gęsi oraz bezgrzebieniowców (strusi). Na uwagę zasługuje, co prawda bardzo krótki, rozdział zatytułowany „Znaczenie chowu drobiu”. Przypomniano w nim znaczenie powszechnie utrzymywanych w latach sześćdziesiątych kur rasy zielononóżka kuropatwiana i spokrewnionych z nimi żółtonózek kuropatwianych, karmazynów (rhode island red) i sussexów oraz możliwości ich wykorzystania w proekologicznych systemach pozyskiwania jaj i mięsa drobiowego.

Wiele ras kur, które przed laty miały duże znaczenie gospodarcze, wyeliminowano ze względów ekonomicznych, gdyż nie były dostosowane do obecnych wymagań. Na szczęście



wiele z nich nadal hodują amatorzy, którzy cenią je za przepiękny wygląd, nie zwracając szczególnej uwagi na produktywność. Zagadnieniom tym poświęcono rozdział „Rasy amatorskie”.