



foto: Karel Müller

ČLÁNEK PŘIPRAVILA ADRIANA WEBEROVÁ

# LOGISTIKA ZVÍŘAT:

## Respekt k přirozeným reflexům

*Při přepravě živých hospodářských zvířat by měla být především snaha vytvořit zvířatům co nejpřirozenější prostředí, a to počínaje nakládkou přes transport a konče vykládkou. Tato přeprava má svá specifika, a proto může být realizována pouze vysoce specializovanými firmami. V České republice jich v současné době působí maximálně deset. Až 70 % živých hospodářských zvířat míří za hranice České republiky.*



# P

řeprava živých hospodářských zvířat se nejčastěji týká skotu, drůbeže, ovcí, koz a prasat. Přísné předpisy a podmínky k jejich transportu vycházejí z Nařízení Rady (ES) č. 1/2005, které mj. upravuje školení a schvalování dopravců a také schvalování dopravních prostředků. Další nařízení určuje požadavky na kontrolní stanoviště z hlediska péče o pohodu zvířat. Ve veterinárním zákoně zase najdou přepravci požadavky na dopravní prostředky. Je tedy zřejmé, že přeprava živých zvířat se musí řídit striktní legislativou.

Z časového hlediska se rozlišují dvě základní kategorie transportu: přeprava do osmi hodin a přeprava nad osm hodin. Toto časové období se počítá od doby nakládky prvního zvířete až po vykládku posledního kusu.

Každý, kdo převáží hospodářská zvířata za obchodním účelem, musí být registrován u příslušné krajské veterinární správy. Jde o dva druhy registrace vycházející právě z délky přepravy do osmi hodin a nad osm hodin. Pro oba typy časově ohraničené přepravy platí stejné základní zásady. Používané dopravní prostředky jsou navrženy, kon-



## Návěsový přepravník nejlépe třípatrový

# N

ávěsy a nástavby určené k převozu hospodářských zvířat jsou zpravidla konstruovány jako několikapodlažní (maximálně čtyři patra). V České republice se však používá maximálně třípodlažní varianta. Čtyřpodlažní varianta totiž postrádá možnost univerzálního použití pro transport dospělého skotu a prasat. Její využití se proto vyplatí především při přepravě zaměřené pouze na selata či jehňata.

Třípodlažní typ návěsu či nástavby je už v českých podmínkách běžný. Využívány jsou zejména při transportu menších telat a prasat. Dvoupodlažní mají zase uplatnění při přepravě mladého a dospělého skotu. „Naše společnost používá univerzální až třípatrové návěsy, v kterých jsme schopni přepravovat prasata ve třech podlažích a dospělý skot ve dvou podlažích,“ říká registrovaný přepravce Karel Müller. Do jednoho třípatrového návěsu se vejde 180 jatečních vepřů nebo 550 selat, eventuálně 34 kusů skotu.

„Pro svoz našeho dobytka se používá speciální návěs se dvěma patry, kde v každém patře je prostor rozdělen pře-

fakta

## Až 550

selat se vejde do jednoho třípatrového návěsu. Skotu je možno ve stejném typu převézt 34 kusů.

## Dvě

základní kategorie transportu živých zvířat známe: Přeprava do osmi hodin a přeprava nad osm hodin.

pázkami pro maximálně 20 vepřů v jednom boxu.“ říká chovatel Miroslav Vráblík, jednatel společnosti M.I.L.O.S.

## Na jaře putuje skot z nížin na pastvu

**Z**působ přepravy živých hospodářských zvířat se odvíjí od jejich životního cyklu. V jarním období jsou proto přepravována ze zimního ustájení na pastvu. K největšímu pohybu však dochází na podzim. Zvířata totiž v tomto období dorůstají do věku, kdy se od matek odstavují ve stejném roce narozená mláďata. Jehňata a telata tak v tomto období putují do tzv. výkrmnů, a to buď do tuzemských, či zahraničních.

Jiný roční cyklus platí u prasat. „Chov prasat se dá v dnešní době přirovnat k průmyslové výrobě. Z výkrmny prasat jsou většinou posílána rovnou na jatka. Další možností je přesun selat z chovatelského závodu do výkrmny a až pak na jatka.“ upřesňuje Karel Müller.

## Přeprava jatečných zvířat, a to nejen prasat, probíhá po celý rok

**T**ransport zvířat by se měl přizpůsobit ročnímu období. V zimních měsících stačí k zajištění optimální teploty dostatečné množství podeštlky a regulace proudění vzduchu vhodným nastavením uzavíratelných okenic. Během letního období se však má používat nucená ventilace a zároveň se doporučuje využívat při přepravě nočních poklesů teploty. Výhledově se uvažuje o větším využívání klimatizovaných návěsů. Ty jsou v současné době používány především pro převoz kusových zásilek vysoce šlechtěných plemenných zvířat. „Uzavřený vnitřní okruh vzduchu zabraňuje možnosti nákazy a k tomuto druhu přepravy je vhodný.“ vysvětluje Karel Müller. Zároveň by však použití klimatizovaných nástaveb pro převoz ostatních hospodářských zvířat nedoporučoval. Pro zvířata by podle něho šlo o zcela neznámé prostředí, které by na ně mohlo mít špatný vliv.

## Každá trasa se musí důkladně naplánovat

**R**ealizace nakládky živých hospodářských zvířat podléhá přísným veterinárním předpisům. V případě transportu nad osm hodin vždy probíhá za asistence veterináře. Základním dokumentem, z něhož veterinář vychází, je v tomto případě tzv. kniha jízd. Tento dokument se skládá z pěti částí a musí být veterináři doručen k prostudování 48 hodin před nakládkou. První část knihy o plánování

## „Dopravci jsou na dobré úrovni“

„Mezi nejčastější nedostatky při přepravě živých zvířat patří nedostatečná evidence, jako je nesprávné vyplňování knih jízd, špatně vyplněná veterinární osvědčení či chybějící potvrzení o dezinfekci vozidla. Vozidla při přepravě nad osm hodin občas nesplňují požadavky Evropské komise, co se týká vybavenosti vozidla, jako jsou čidla, ventilace, voda a krmení. Situace se však obecně zlepšuje.

Specializované přepravní firmy jsou u nás na dobré úrovni, a jsou tak schopné konkurovat zahraničním firmám, a to jak z hlediska vybavení, tak z hlediska spolehlivosti. V rámci České republiky nejsou problémy s kvalitou masa z důvodů přepravy.“

**Zbyněk Semerád**

ředitel odboru ochrany zdraví a pohody zvířat  
Státní veterinární správa ČR

musí obsahovat údaje týkající se původu a majitele přepravovaných zvířat, místa odeslání, dne a času odjezdu, plánovaného místa určení a očekávané délky trvání trasy. V prvním oddílu tak musí dopravce detailně naplánovat celou trasu transportu. Plánování se odvíjí od přepravovaného druhu zvířat. Prasata mohou být například přepravována maximálně 24 hodin, a to za předpokladu, že mají trvalý přístup k vodě. Doplnění vody během cesty je umožněno prostřednictvím vodovodních rozvodů u čerpacích stanic. Úkol veterináře spočívá v této fázi v kontrole, zda je takto naplánovaná přeprava realizovatelná, jestli jsou uvedena místa vhodná pro případný odpočinek či doplnění vody. „Dopravce v podstatě musí mít podrobný itinerář přesunu a časový rozpis, kdy a kde v daný čas bude. Bez takového plánu jej veterinární služba nepustí na trasu.“ upřesňuje Miroslav Vráblík.

Pro evidenci cesty pod osm hodin je určen rejstřík vozidla pro přepravu zvířat, který musí mít řidič s sebou. Dopravce jej na vyžádání předloží kontrolním orgánům a vyplněné formuláře uchovává po dobu tří let.

## Při delších cestách je nařízena denní přestávka

**S**amotný průběh přepravy hospodářských zvířat se musí řídit přísně danými pravidly. Jak již bylo řečeno, transport prasat může trvat maximálně 24 hodin. V případě skotu a ovcí se jedná o 29 hodin rozdělených povinnou hodinovou přestávkou po 14 hodinách. V průběhu této přestávky musí průvodce zvířata nakrmit a zajistit napájení. Transport telat je omezen 19 hodinami. I zde je povinná hodinová přestávka po devíti hodinách jízdy.

V případě překročení uvedených časových limitů musí dopravce zastavit na 24 hodin u tzv. napájecích stanic. Zvířata jsou zde vyložena z dopravního prostředku a zkontrolována místním veterinářem, který vydá osvědčení o jejich způsobilosti k dalšímu transportu.

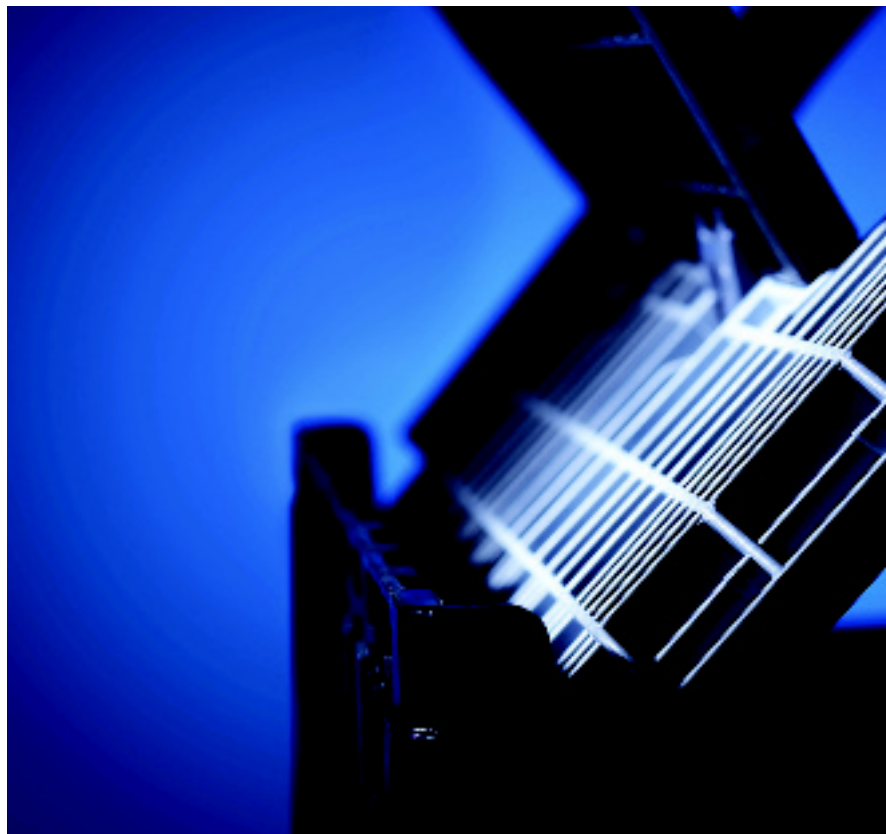
Monitorování správného průběhu přepravy probíhá několika způsoby. Základní možnost kontroly splňuje již zmíněná kniha jízd, skládající se z pěti částí: plánování přepravy, místo odeslání, místo určení, prohlášení dopravce a poslední částí týkající se zpráv o mimořádných událostech (úhyn, dopravní nehoda a podobně). K povinností dopravce patří posílání této

knihy jízd veterináři do místa odeslání po ukončení přepravy. Veterinář má tak zpětnou kontrolu, zda přeprava proběhla podle plánu. Zároveň je dopravce povinen poskytnout veterináři záznamy z tachografu. Pokud má vůz vybavení navigačním systémem GPS, musí dopravce poskytnout i jeho výstupy kon-

trolním orgánům. „Veterinární dozor na našich jatkách velmi přísně sleduje podmínky přepravy, zacházení se zvířaty, ale i následnou očistu a dezinfekci vozidla. O každém příslunu se vypracovává kontrolní list, který hodnotí rizikové momenty přepravy.“ říká Miroslav Vráblík.

Dalším povinným dokumentem, vztahujícím se ke konkrétnímu dopravnímu prostředku, je kontrolní kniha transportu živých zvířat, jež zahrnuje také část o povinné dezinfekci vozidla po každé vykládce. Do této knihy jsou zaznamenávány veškeré transporty s údaji místa odeslání, místa příjemce s časem nakládky a vykládky a specifikací přepravovaných zvířat. Přepravní prostředek musí být v místě vykládky vyčištěn, umyt a vydezinfikován a celý proces je třeba zaznamenat do kontrolní knihy. „Čištění trvá dvěma řidičům až čtyři hodiny. Mluvíme totiž až o ploše 200 m<sup>2</sup>, včetně stěn dopravního prostředku.“ přibližuje proces Karel Müller. Posléze je vůz fyzicky zkon-

INZERCE



## Nastavujeme nové standardy

Nejen nosnost, konstrukce nebo široký sortiment, ale také návratnost investice – to jsou benefity, díky kterým Schoeller Arca Systems úspěšně nastavuje standardy v oblasti skládacích kontejnerů. S nimi je logistika plynulejší a bezpečnější.



SCHOELLER ARCA SYSTEMS S.R.O.  
Na Rovince 874, CZ-720 00 Ostrava  
Tel. 596 790 010, Fax 596 790 011  
info.ostrava@schoellerarca.com  
[www.schoellerarcasystems.cz](http://www.schoellerarcasystems.cz)

**Schoeller Arca Systems**

Creative solutions for better returns

trolovan před další nakládkou veterinářem.

## Zvířata nesmějí jít do neznáma. To jim způsobuje stres

**P**řed samotnou nakládkou živých hospodářských zvířat se doporučuje důkladně se seznámit s prostředím, ve kterém zvířata žila, a snažit se tomu nakládku maximálně přizpůsobit. Zvířata totiž nejvíce stresují neznámé věci. Do vykládky i nakládky se společně s řidiči zapojuje také odesílatel či příjemce. Záměrem je hladký a co nejkratší průběh celého procesu.

Při pohánění hospodářských zvířat v průběhu nakládky je třeba vytvořit koridor mezi kotcem a dopravním prostředkem. V celé proceduře se vychází z přirozených reflexů zvířat, a proto jim nemá v cestě stát nic, čeho by se mohla obávat. Může jít například i o obyčejný šustící igelit. Důležité jsou proto zkušenosti se zvířaty. Řádně vyškolený a zkušený pracovník například ví, že žádné zvíře nepůjde na auto proti prudkému světlu z reflektoru, které se používá při nakládání za tmy. „Musí se tedy svítit dozadu, aby zvířata dobře viděla, ale nebyla oslepena. Setkal jsem se s řidiči, kteří proti zvířatům rozsvítili naplno světlo a pak se zuřivě snažili dostat je na auto. Znalosti z etologie zvířat jsou proto nutné,“ potvrzuje Miroslav Vráblík.

Čištění vozidla trvá dvěma řidičům až čtyři hodiny.



foto: Karel Müller

Při samotné nakládce se dále doporučuje vytvořit uličku, z které není možno uniknout a z níž není výhled do stran. Cesta k nakládku má vycházet z prostředí podobného tomu, z kterého zvířata vycházejí. „U selat odchovaných na roštech proto v koridoru nepoužívá-

me slámu,“ dává příklad Karel Müller. Dnes používané mobilní koridory se skládají ze zábran z pozinkovaných ocelových profilů.

Při nakládce by neměla být zvířata naháněna z příliš velkého prostoru do prostoru úzkého. Naopak při vykládce by zvířata měla projít koridorem do přípravného boxu a až pak do většího prostoru.

## Elektrické obušky se nedoporučují. Mechanické jsou šetrnější

**J**ak již bylo několikrát řečeno, manipulace s hospodářskými zvířaty by měla především vycházet z jejich přirozených reflexů. Existuje na to dokonce tzv. příručka osvědčených postupů, ve které jsou uvedeny základní informace o rizicích transportu živých zvířat a stresu zvířat při přepravě. Dozvíte se zde například, že když potřebujete, aby zvířata postupovala v koridoru dopředu, zásadně je nesmíte pohánět zezadu. Zvíře o vás musí vědět, a proto se doporučuje k němu přistupovat zásadně zepředu. Zvíře tak reflexivně mírně ustoupí. V momentě, kdy ho mýjíte a ono vidí, že jdete dozadu, jde naopak automaticky dopředu. V tomto momentě je ideální jít s ním souběžně a stále být v jeho zorném poli. Důsledkem je jeho přirozený ústup dopředu. Ostatní zvířata ho již pouze následují na základě fungování stádního reflexu.

Citlivým tématem jsou prostředky k přehánění hospodářských zvířat. Evropské směrnice nedoporučují používání elektrických obušků při přehánění. Ty se v každém případě mohou používat jen u dospělého skotu a prasat v případě, kdy odmítají pohyb a mají dostatek místa k průchodu. Výboje nesmějí trvat déle než jednu sekundu a smějí být aplikovány jen na svaly zadních končetin. Pokud zvíře nereaguje, nesmějí se používat opakovaně.

„U nás upřednostňujeme při manipulaci s prasaty použití mechanické plastové naháněcí zábrany, jež praseti zastíní cestu. Jde vlastně o mechanický pohaněč ve tvaru plastové lopaty s chrastícími kuličkami uvnitř,“ popisuje metodu přehánění Karel Müller.

Volba, zda zvíře během přepravy uvázat či neuvázat, vychází z jeho přirozeného prostředí. Většinou jsou tak hospodářská zvířata převážena, aniž by byla uvázána. K zajištění bezpečnosti stačí meziboxové přepážky zabraňující nežádoucímu nahromadění zvířat na malém prostoru. Dospělý skot je transportován v šestičlenných skupinkách,

## Spediční firmy se na přepravu zvířat nehodí

*Přeprava jatečných zvířat je zpravidla organizována nákupními odděleními zpracovatelských závodů. Právě ta mají nejlepší přehled o nákupu a potřebných dodávkách jatečných zvířat, a dokážou tak zprostředkovat například nakládku nástavby u jednoho producenta a nakládku vleku u jiného. „Chovatelé by mezi sebou dokázali v tomto směru těžko komunikovat. Klasická spedice zvířat u nás neexistuje a podle mě to není ani možné,“ myslí si Karel Müller. Zvířata se podle něho nedají dlouhodoběji shromažďovat, v případě nákazy by totiž hrozilo vypuknutí epidemie. Nejjednodušším způsobem v tomto odvětví je proto stále nakládku na jednom místě a vykládku na jiném místě. Náklady na dopravu zpravidla nese producent či dodavatel zvířat.*

mladý skot po patnácti kusech. Pokud se ovšem jedná o zvířata zvyklá na uvazování, jako například plemenný býk, musí se při transportu také přivázat. Nikdy však nesmí jít o kombinaci zvířat na volno a zvířat uvázaných.

Pro převoz hospodářských zvířat musí být při transportu zajištěna dostatečná plocha a výška přiměřená jejich vzrůstu. U dospělého skotu jde například o 1,7 m<sup>2</sup>.

„Důležitá je dostatečná vrstva podestýlky pod zvířaty, která zajistí nasátí výkalů, tlumí ořesy a připomíná zvířatům prostředí, na které jsou zvyklá,“ zdůrazňuje Karel Müller. Zvlášť selata o hmotnosti méně než 10 kg, jehňata o hmotnosti méně než 20 kg a telata mladší šesti měsíců musí být opatřena vhodnou podestýlkou zaručující pohodlí.

## K převozu drůbeže stačí klasický návěs

**D**opravní prostředky pro svoz dobytka jsou unifikovány jak pro svoz prasat, tak pro svoz hovězího dobytka. Dopravní prostředky pro svoz živé drůbeže jsou však zcela odlišné. U svozu drůbeže se jedná o klasické plachtové návěsy, do kterých se nakládá drůbež v kontejneru. V zimě jsou kontejnery na svoz živé drůbeže opatřeny zakrývacími plachtami, jež drůbež ochraňují před mrazem. „V Kosteleckých uzeninách se nyní používá systém Linco easyload, který se skládá z kontejnerů a přepravků na živou drůbež. V jednom kontejneru je 12 přepravků na živou drůbež a na návěsu je 22 kontejnerů ve dvou řadách na sobě. S kontejnery se manipuluje pomocí čelního nakladače nebo speciálního vysokozdvížného vozíku,“ popisuje ředitel logistiky **Kostelecké uzeniny** Radim

Rovner. Dodávky živé drůbeže jsou zde nasmlouvány na celý kalendářní rok dopředu a řídí se přesným rozpisem dat a míst nakládek. Svoz drůbeže je podle Radima Rovnera řešen operativně tak, aby nedocházelo ke zbytečným prostojům souprav s již naloženou živou drůbeží před porážkou. Kuřata se buď ručně, nebo strojově plní do přepravků v kontejnerech a pak jsou manipulační technikou nakládána na návěsy. Živá drůbež se nakládá buď manuálně, nebo existují speciální zařízení pro strojní nakládku.

## Přeprava živých zvířat je hlavně o lidech

**T**ransportu živých zvířat jednoznačně prospělo uvolnění pohybu zboží v rámci EU. Odpadly totiž například dvojí veterinární prohlídky při překročení hranic, jejichž následkem bylo až několikahodinové čekání na hranicích.

Podle Karla Müllera jsou dnes již podmínky k přepravě nastaveny na odpovídající úrovni. Vybavení přepravců, chovatelů a zpracovatelských subjektů odpovídá evropským normám.

„Úroveň specializovaných firem pro přepravu živých zvířat je různá,“ myslí si Radim Rovner. Od dopravců se špičkově vybavenými dopravními prostředky a dobře vyškoleným personálem přes průměr až po opravdu špatně fungující dopravce.

„Úroveň přepravy hospodářských zvířat se zvyšuje, technika postupuje kupředu. Dopravní prostředek ale tvoří pouze 50 % kvalitní přepravy, zbytek je na personálu,“ uzavírá Karel Müller.

ŽHAVÉ NOVINKY, AKTUÁLNÍ ZPRÁVY: [www.systemylogistiky.cz](http://www.systemylogistiky.cz)

## ADOPČNÍ PROGRAM RFID-EPC

Sdružení **GS1 Czech Republic** oznámilo otevření nové pracovní skupiny, která se bude zabývat adopčními programy pro realizaci projektů na bázi technologie RFID-EPC v České republice. Organizačně se bude na řízení adopčního programu podílet i nedávno založená dceřiná společnost **GS1 Servis.cz**, jejímž výkonným ředitelem se stal Tomáš Martoch. Ten priority adopčního programu komentuje následovně: „Datový obsah RFID tagu je velmi důležité a zatím do značné míry opomíjené téma. Výměnu zkušeností z realizovaných projektů, naší podporu, co se zavádění standardů týče, a přístup ke zkušenostem ze zahraničních projektů, především Evropského adopčního programu, považujeme za hlavní stavební kameny úspěchu této iniciativy. Chceme přivítat jak výrobce a obchodníky v oblasti rychloobrátkového zboží, tak i organizace působící v dalších segmentech. Důležitá bude rovněž úzká spolupráce se státní správou vzhledem k připravovanému návrhu Doporučení Evropské komise k využívání technologie RFID.“

## STILL PRO ÚSPORY I PROSTŘEDÍ

Svou novou koncepcí směřující k úspoře nákladů a zároveň k ochraně životního prostředí představila společnost **STILL**. Tvoří ji čtyři úrovně: inteligentní řešení vedoucí ke snížení transportu zlepšením organizace a procesů, optimalizace flotily a systémů pro řízení materiálového toku, zlepšování skladové manipulační techniky včetně dílčích komponent a také odpovídající školení obsluhy manipulační techniky. Hlavním bodem celé strategie je koncept úspory energie „Blue-Q = IQ“. Jde o funkci, kdy se po aktivaci „modrým tlačítkem“ přepne vysokozdvížný vozík do režimu, v němž elektronika optimalizuje charakteristiky pohonu tak, že nastavuje nižší výkon ve chvílích, kdy není zapotřebí plný výkon. Zároveň dochází k inteligentnímu odpojování komponent, které v daný moment nejsou zapotřebí (například přední světla při couvání). Podle vyjádření firmy **STILL** tím lze podle typu vozíku a aplikace uspořit až 35 % energie. Jako první budou funkce **Blue-Q** vybavovány vozíky řad **RX 20** a **RX 60**.