



Guía de Buenas Prácticas para el transporte de Caballos



COMISIÓN EUROPEA

Dirección General Salud y Seguridad Alimentaria
Dirección G - Gestión de crisis en alimentos, animales y plantas
Unidad G.2 - Salud y bienestar de los animales
Contacto: Denis Simonin
Correo electrónico: SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu

*Comisión Europea
B-1049 Bruselas*

Guía de Buenas Prácticas para el transporte del Caballos

EUROPE DIRECT es un servicio que le ayudará a encontrar respuestas a sus preguntas sobre la Unión Europea

Número de teléfono gratuito (*):
00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Tanto la información como la mayoría de las llamadas (excepto desde algunos operadores, cabinas u hoteles) son gratuitas.

AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado para la Comisión Europea, pero refleja los puntos de vista de sus autores, y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en él.

Más información sobre la Unión Europea, en el servidor Europa de internet (<http://europa.eu>).

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2018

PDF ISBN: 978-92-79-87133-7 doi: 10.2875/93855 EW-BI-18-002-ES-N

© Unión Europea, 2013
Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica

Agradecimientos



Correspondencia

Cualquier correspondencia relacionada con este proyecto debe ser enviada por correo electrónico a: hans.spoolder@wur.nl

Cita

Por favor refiérase a este documento como: "Consortio del Proyecto Guías de Transporte Animal (2017). Guía de buenas prácticas para el transporte de caballos".

Contenido

0. INTRODUCCION	8
0.1 PROPUESTA Y RECONOCIMIENTOS	8
0.3 PRINCIPALES RIESGOS DURANTE EL TRANSPORTE DE CABALLOS	12
0.4 MEDIDAS BASADAS EN ANIMALES	13
0.5 ESTRUCTURA DE LA GUIA	15
0.6 LIST OF DEFINITIONS	16
1. CUESTIONES ADMINISTRATIVAS.....	18
1.1 INTRODUCCION.....	18
1.2 ADMINISTRACION	19
1.3 COMPETENCE AND TRAINING.....	20
1.4 RESPONSABILIDADES	21
2. PLANIFICACIÓN Y PREPARACIÓN DEL VIAJE	23
2.1 INTRODUCCION.....	23
2.2 PLANIFICANDO EL VIAJE	23
2.2.1 Duración del viaje.....	25
2.2.2 Planes de contingencia	26
2.3 MEDIOS DE TRANSPORTE	29
2.3.1 Diseño del vehículo y mantenimiento	32
2.3.2 Disponibilidad de espacio.....	35
2.3.3 Suelo y material de lecho en el vehículo	35
2.3.4 Intervalos para dar de comer y beber	36
2.4 PREPARACIÓN RELACIONADA CON EL ANIMAL	36
2.4.1 PREPARACIÓN DE LOS ANIMALES Y EQUIPAMIENTO PARA EL VIAJE.....	37
2.4.2 Aptitud para el viaje.....	38
3. MANEJO Y CARGA	39
3.1 INTRODUCCIÓN.....	39
3.2 INSTALACIONES DE CARGA	39
3.3 MANEJO DURANTE LA CARGA	42
4. VIAJE	45
4.1 INTRODUCCION.....	45
4.2 CONDUCCION	45
4.3 CONTROL DEL CLIMA DURANTE EL VIAJE	47
4.4 REQUISITOS DE AGUA Y COMIDA	49
4.5 CUIDADO DE ANIMALES ENFERMOS O HERIDOS	50
4.6 EMERGENCIAS	52
5. DESCARGA	54
5.1 INTRODUCCIÓN.....	54
5.2 DISEÑO DEL ÁREA DE DESCARGA.....	55
5.3 CUIDADO DE ANIMALES DURANTE Y DESPUÉS DE LA DESCARGA	56

5.4 LIMPIEZA Y DESINFECCION	57
6.ESTANCIAS EN PUESTOS DE CONTROL, MERCADOS Y CENTROS DE CONCENTRACION	58
6.1 INTRODUCCION.....	58
6.2 ALOJAMIENTO	59
6.3 DAR DE COMER Y BEBER	60
6.4 BIOSEGURIDAD, LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN	61
6.5 EMERGENCIA	64
REFERENCIAS	66

0. INTRODUCCIÓN

Desde el año 1991, la Unión Europea ha proporcionado un marco legal común sobre el transporte animal, que ha sido actualizado por [Regulación \(EC\)1/2005](#) sobre la protección de los animales durante el transporte, a partir de ahora referido como "**La Regulación**". Fue puesto en funcionamiento el 1 de Enero de 2007 e intenta establecer un nivel de campo de actuación para los operadores a la vez que asegura la suficiente protección de los animales transportados. El contenido e impacto de la "Regulación" ha sido sujeto de Opiniones Científicas de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria ([EFSA 2011](#)) seguido en 2011 de un informe del Consejo y la Comisión para el Parlamento Europeo ([Anon 2011](#)). En dicho informe se formulan 3 recomendaciones clave:

1. La Regulación ha tenido un impacto beneficioso en el bienestar de los animales durante el transporte, pero aún hay **recorrido para mejorar** la situación.
2. Una **enmienda** en la Regulación no es el planteamiento más apropiado para abordar los problemas identificados.
3. En atención a las diferencias entre los requerimientos de la legislación y la evidencia científica disponible la Comisión sugiere que el mejor abordaje es la **adopción de las guías de buenas prácticas**.

La comisión europea da la bienvenida a la producción de las "claras y simples guías para asesorar la idoneidad del transporte" preparadas por grupos de interesados para [bovinos](#) en 2012 y [équidos](#) y [cerdos](#) en 2016. Fue entonces cuando se consideró la importancia de extender esta propuesta para abordar todos los aspectos del bienestar del ganado durante el transporte.

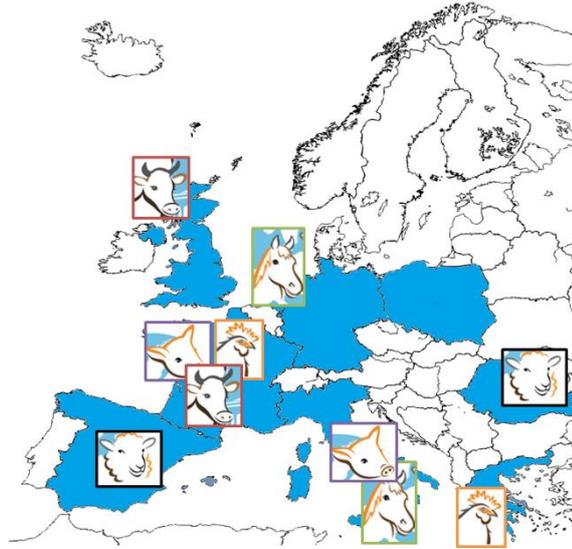
0.1 PROPUESTA Y RECONOCIMIENTOS

Esta Guía ha sido producida en el marco del proyecto de Guías de Transporte Animales, comisionado por DG SANTE en contrato SANCO/2015/G3/SI2.701422. El proyecto empezó en mayo 2010 **y su principal propósito era desarrollar y divulgar buenas y mejores prácticas para el transporte de ganado**. Los cimientos de esta Guía se establecieron en el primer año del proyecto, a través de una extensa búsqueda literaria y resultando en un substancial número de resúmenes de guías disponibles. Dichos resúmenes de prácticas sugeridas pueden encontrarse en la página web de las guías de transporte animal: <http://animaltransportguides.eu/>. Hay un informe para cada una de las especies de ganado (cerdos, aves, caballos, ovejas y vacas). En el segundo año, estas amplias y diversas listas fueron bastante debatidas y reescritas para desarrollar las actuales cinco Guías para las Buenas Practicas. Este proceso supuso un intensivo proceso de consultas a las partes involucradas.

El primer paso en la aproximación a un borrador de la Guía de Buenas Practicas desde una colección de prácticas se tomó a nivel estatal por los estados miembro. Equipos formados por socios investigadores de 2 países por especie ("**Países DUO**") tomaron la delantera.

- ✓ ovejas: España y Rumania
- ✓ Aves de corral: Grecia y Francia
- ✓ Cerdos: Italia y Francia
- ✓ Caballos: Italia y Holanda
- ✓ Vacas: Reino Unido y Francia

Los investigadores identificaron prácticas que están a nivel de la Legislación europea actual ("**Buenas Prácticas**") y prácticas que aspiran a más ("**Mejores Prácticas más allá de la legislación europea**", o simplemente "**Mejores Prácticas**"). Los socios procedieron entonces a preguntar a grupos nacionales de partes interesadas en sus propios países para reflejar sugerencias para buenas y mejores prácticas. Para respaldar este proceso y trabajar hacia un consenso se usó un método de colección anónima interactivo Delphi. Más de 100 partes interesadas fueron involucradas en este paso, representando una variedad de entornos. El mayor número fue de granjeros (19 individuos), transportistas (27), personal de matadero (13), ONG (12) y autoridades competentes (27). Representantes de comerciantes de animales, académicos y fabricantes de vehículos también formaron parte del proceso de consulta. Los resultados finales de este método Delphi fueron "5 borradores de guías de buenas prácticas". No se publicaron pero se usaron como base para las Guías finales.



Las guías Finales para cada una de las 5 especies de ganado se desarrollaron en una segunda ronda de construcción consensuada a nivel europeo, con la ayuda de "**Grupos de Sondeo**". Estos grupos de sondeo tenían una base internacional: se pedía que los delegados representaran conocimiento, experiencia y opiniones más allá de los de su propio país. La **Tabla 0.1.** abajo muestra la composición de los 5 grupos de sondeo.

Se organizó una primera ronda de reuniones de los 5 grupos de sondeo a finales de mayo 2016. En estas reuniones, se presentaron los borradores de las guías por parte de los miembros académicos. Se acordó un mapa de ruta para convertir estos borradores en las actuales versiones finales junto con las partes interesadas. Todos los grupos de sondeo mantuvieron reuniones subsecuentes en Bruselas, para discutir y llegar a un consenso en la redacción de cada práctica a incluir en las Guías finales. Los diferentes grupos de especies mantuvieron diferente número de encuentros, y los últimos tuvieron lugar en marzo 2017.

Tabla 0.1. Composición de los Grupos de Sondeo Internacionales, involucrados en la producción de las guías de Buenas Prácticas finales. Los números indican los representantes por categoría interesada.

	Sheep	Poultry	Pigs	Horses	Cattle	Total
Granjeros	3	5	3	1		12
Fabricantes de vehículos			2			2
Tratantes de animales	1				2	3
Transportistas		3	2	3	5	13
Mataderos	2	5		1		8
Veterinarios oficiales		2	1	2	2	7
Científicos ámbito animal	2	3	2	2	2	11
Organizaciones bienestar animal	2	3	2	4	5	16
Total	10	21	12	13	16	72

Con el fin de asistir y ayudar en el proceso de redacción de las Guías, el proyecto Guías de Transporte Animal configuró una "**Plataforma de Involucrados**". Este grupo de personas asesoraba sobre cómo abordar aspectos que afectaban a las guías de las 5 especies durante de los 2 primeros años de proyecto. Esta plataforma se componía de representantes de 13 organizaciones internacionales o grupos de involucrados: La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), le Federación de Veterinarios Europeos, Eurogrupo a favor de los animales, Copa-Cogeca, asociación de procesadores y tratantes de Aves de Corral (AVEC), el ministerio de agricultura irlandés, fabricantes de vehículos Pezzaiolo, Unión Europea de comercio de ganado y oficios cárnicos (UECBV) y el ministerio de agricultura griego. La Plataforma se reunió 5 veces en Bruselas en más de 2 años.

Como parte del desarrollo de las cinco Guías, los grupos de sondeo por especies y la plataforma de involucrados señalaron 17 áreas temáticas que merecen especial atención. Las prácticas en estas áreas se recogieron en 17 "**Hojas Informativas**", con la finalidad de resumir e ilustrar de una manera accesible los aspectos más críticos de los viajes o las categorías de animales más vulnerables. En relación con el protocolo de caballos, se escribieron 3 "Hojas informativas: **disponibilidad de espacio, manejo y dar de comer y beber**. Estos 3 y aquellos relacionados con las otras Guías han sido publicados en 8 idiomas europeos.

El público objetivo de las Hojas de hechos son granjeros, conductores, veterinarios locales y personal de matadero. El público objetivo de las Guías de Buenas Prácticas son organizadores de transporte, autoridades competentes y responsables políticos. Estas

Guías y las Hojas Informativas pueden encontrarse en la página web del proyecto: <http://animaltransportguides.eu/>

El desarrollo de las Hojas de Hechos y las Guías no habría sido posible sin los tan constructivos debates tanto a nivel nacional como internacional con todas las partes involucradas antes mencionadas. **Su ayuda en este proceso ha sido esencial, y los autores muestran su agradecimiento por su tiempo y conocimiento que tanto ha contribuido a la redacción de las Guías.**

Con el fin de asistir y ayudar en el proceso de redacción de las Guías, el proyecto Guías de Transporte Animal configuró una **"Plataforma de Involucrados"**. Este grupo de personas asesoraba sobre cómo abordar aspectos que afectaban a las guías de las 5 especies durante de los 2 primeros años de proyecto. Esta plataforma se componía de representantes de 13 organizaciones internacionales o grupos de involucrados: La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), le Federación de Veterinarios Europeos, Eurogrupo a favor de los animales, Copa-Cogeca, asociación de procesadores y tratantes de Aves de Corral (AVEC), el ministerio de agricultura irlandés, fabricantes de vehículos Pezzaiolo, Unión Europea de comercio de ganado y oficios cárnicos (UECBV) y el ministerio de agricultura griego. La Plataforma se reunió 5 veces en Bruselas en más de 2 años.



Como parte del desarrollo de las cinco Guías, los grupos de sondeo por especies y la plataforma de involucrados señalaron 17 áreas temáticas que merecen especial atención. Las prácticas en estas áreas se recogieron en 17 **"Hojas Informativas"**, con la finalidad de resumir e ilustrar de una manera accesible los aspectos más críticos de los viajes o las categorías de animales más vulnerables. En relación con el protocolo de caballos, se escribieron 3 "hojas informativas: **disponibilidad de espacio, manejo y dar de comer y beber**. Estos 3 y aquellos relacionados con las otras Guías han sido publicados en 8 idiomas europeos.

El público objetivo de las Hojas de hechos son granjeros, conductores, veterinarios locales y personal de matadero. El público objetivo de las Guías de Buenas Prácticas son organizadores de transporte, autoridades competentes y responsables políticos. Estas Guías y las Hojas Informativas pueden encontrarse en la página web del proyecto: <http://animaltransportguides.eu/>

El desarrollo de las Hojas de Hechos y las Guías no habría sido posible sin los tan constructivos debates tanto a nivel nacional como internacional con todas las partes involucradas antes mencionadas. **Su ayuda en este proceso ha sido esencial, y los autores muestran su agradecimiento por su tiempo y conocimiento que tanto ha contribuido a la redacción de las Guías.**

0.2 Objetivo de esta Guía

La presente Guía de Buenas Practicas tiene como objetivo la **mejora del bienestar** de los caballos destinados al sacrificio durante el transporte **proporcionando herramientas prácticas** para cumplir los requisitos de la Regulación así como sugerir prácticas que van más allá de la legislación.

Las prácticas en esta guía solo están destinadas al transporte de caballos destinados al sacrificio. No se tratará específicamente con caballos deportivos,

burros u otros équidos, pero muchas de las prácticas también se aplicarán a estos animales.

El transporte es una situación estresante para los animales. Esta guía enumera prácticas con el objetivo de apoyar a los empresarios en aumentar la calidad del transporte de los animales en acuerdo con la Regulación, limitando así el estrés que puedan sufrir los animales y promoviendo su bienestar. Las prácticas en esta guía se basan en conocimiento científico, literatura científica, así como experiencia y formación de las partes involucradas. No se hacen distinciones en cuanto a la fuente, a menos que se considere relevante para una mejor comprensión o para verificar antecedentes. Pueden usarse para desarrollar pautas específicas de compañías o Procedimientos Normalizados de Trabajo para transportistas y otros involucrados, o como fuente de referencia para tratar aspectos del transporte que sean a la vez prácticos y defiendan el bienestar animal.

0.3 PRINCIPALES RIESGOS DURANTE EL TRANSPORTE DE CABALLOS

Este documento no es vinculante y no afecta los requisitos de la legislación europea sobre el transporte animal u otras partes relevantes de la legislación. Tampoco compromete la Comisión europea. Solo el tribunal de justicia de la Unión europea tiene competencia para interpretar la ley de la Unión con autoridad. Se invita al lector a **consultar esta guía en conexión con las disposiciones aplicables de la legislación** y referirse, cuando sea necesario, a las autoridades competentes relevantes

La mayoría de peligros potenciales identificados para el transporte animales son comunes para las especies de ganado vacuno, cerdos, aves de corral, ovejas y caballos ([Van Reenen et al. 2008](#)). EFSA ha identificado los siguientes principales peligros para caballos transportados a matadero ([EFSA, 2011](#)).

1. Inspección insuficiente de caballos previa al transporte resultando en el transporte de animales enfermos, heridos o no aptos para el transporte
2. Falta de estabulación individual apropiada, resultando en agresiones entre caballos, heridas y agotamiento
3. Falta de estabulación apropiada, resultando en ventilación reducida que conduce a estrés por calor, agotamiento y enfermedades
4. Falta de estabulación adecuada, causando la inhabilidad de mantener el equilibrio o la postura resultando en heridas, agotamiento y enfermedad
5. Falta de estabulación adecuada, causando heridas físicas directas y agotamiento
6. Provisión de agua deficiente en todas las fases del proceso de transporte resultando en deshidratación, estrés por calor y agotamiento
7. Larga duración del transporte resultando en enfermedad, heridas y agotamiento
8. Conducción deficiente y/o condiciones de carretera/mar causando ajustes posturales continuos resultando en enfermedad, heridas y agotamiento

Observaciones practicas ([World Horse Welfare, 2011](#)) han demostrado que los caballos que se llevan a matadero a menudo no están acostumbrados al transporte (parecido a otras especies pero en contraste con los caballos de deporte), haciendo el transporte

más estresante. Así pues, la distinción entre **caballos domados y no domados** es importante. Los caballos no domados, que no pueden ser llevados con una cuerda, seguramente experimentarían más estrés que los caballos domados que tienen experiencia con el transporte. También se ha observado que los caballos a menudo no son completamente aptos físicamente, cosa que aumenta la necesidad de valorar la aptitud para el transporte en el lugar de salida. Los caballos cuya finalidad es el matadero han sido frecuentemente reconocidos por mostrar **signos de bienestar y salud deteriorados**, como enfermedades pre-existentes, heridas, cansancio (basado en indicadores de comportamiento como cabeza en descanso, alta motivación para mantenerse recostados), deshidratación (basado en indicadores de comportamiento como los que se describen en [World Horse Welfare et al. , 2014](#)), dolor o incomodidad (basados en indicadores de comportamiento como tensión facial, postura, etc.) y estrés (basado en indicadores de comportamiento). Causas subyacentes de los problemas identificados así como las medidas preventivas están inter-relacionados. La deshidratación se puede prevenir con una adecuada provisión de agua ([World Horse Welfare et al. 2014](#)) evitando también el estrés por calor. La necesidad de mantener el equilibrio en un vehículo en movimiento, que requiere a los caballos consumir una sustancial cantidad de energía, puede resultar en fatiga o agotamiento. Existen varias recomendaciones para prevenir este efecto (consultar capítulo [4.2 CONDUCCION](#)). Las heridas también pueden evitarse minimizando el estrés mediante un diseño adecuado del vehículo ([2.3 MEDIOS DE TRANSPORTE](#)) y un buen manejo ([2.4 PREPARACION RELACIONADA CON EL ANIMAL](#)).

Muchas otras medidas de prevenir o reducir el estrés se destacan en esta guía. La mayoría de peligros relacionados con el transporte deberían ser mitigados mediante una buena preparación y planificación. Una preparación exhaustiva y unas competencias adecuadas se requieren cuando se transportan caballos vivos para un correcto manejo de los animales.

0.4 MEDIDAS BASADAS EN ANIMALES

El último objetivo de proveer las condiciones adecuadas durante la conducción debería ser asegurar un correcto bienestar de manera que los **animales estén sanos y aptos cuando salgan del camión en el destino**. La legislación actual, las directrices sobre Aptitud para el Viaje (Eurogroup for Animals et al., 2012) en su mayoría sistemas de control de calidad así como las presentes guías ofrecen sugerencias sobre las condiciones que deberían ser. Asesoran por ejemplo, sobre disponibilidad de espacio, frecuencia y duración de los descansos y los requerimientos de comida y bebida de los animales. Estas recomendaciones se basan en años de **experiencia** o a través de **estudios** que han identificado los riesgos de bienestar asociados con las desviaciones de dichos consejos: si la disponibilidad de espacio es muy reducida, los animales pueden perder el acceso a la bebida, pueden lesionarse con más facilidad y pueden ser privados de descanso; si no descansan pueden llegar a agotarse, cosa que supone efecto perjudicial sobre el bienestar o la calidad de la carne, etc.

Es importante comprender que las recomendaciones basadas en "**condiciones**" (los recursos del camión o el manejo por parte de los trabajadores) **no necesariamente garantizan un adecuado bienestar**: simplemente ofrecen recomendaciones para maximizar la posibilidad de que el bienestar del animal sea alto. El efecto que las condiciones tienen en el estado de bienestar actual pueden verse influenciados por otros factores, tanto como de las condiciones (recomendadas) interactúan entre ellas. Ejemplos evidentes de los efectos interactivos de un pelaje mojado y ambiente y temperatura: si hace mucho calor rociar los animales puede ser una buena idea, pero si hace frío es mejor mantener los animales secos. Otro ejemplo es la relación entre las condiciones de conducción y la duración del viaje: después de un largo viaje, los beneficios de poder

hacer descansar los animales fuera del vehículo pueden compensar el estrés que supone la descarga. Sin embargo, si el viaje ha sido fluido y las condiciones a bordo óptimas, los beneficios que supondría descargar serían mucho menores y en algunos casos sería conveniente dejar los animales descansar dentro del camión.

Dadas estas limitaciones de prácticas relacionadas con manejo y recursos, es obvio que **las medidas basadas en animales pueden ser una herramienta de monitorización muy útil**, para ayudar a los agentes económicos a asegurar el bienestar y, si fuera necesario, tomar las medidas correctivas apropiadas. Las medidas basadas en animales (MBAs), como lesiones, jadeo, temblores, condiciones corporales y de la piel pueden ser interpretadas como indicadores directos del bienestar animal. El uso de MBAs durante el transporte de animales vivos no es tan novedosos e innovador como podría pensarse. Tales indicadores se incluyeron en las herramientas para los transportistas durante mucho tiempo y los **buenos profesionales conductores y cuidadores basan sus acciones en las “señales” que perciben de los animales** con los que trabajan. Durante los exámenes de rutina no solo comprobaran la temperatura para determinar si la ventilación es adecuada: mirarán también los animales en busca de signos de temblores o jadeo. No juzgan el cansancio según la duración del transporte sino observando la postura del animal y el comportamiento de reposo.

Las Medidas Basadas en Animales pueden usarse **antes, durante y después** de un viaje. (**Tabla 0.2.**) Se pueden usar durante los exámenes de rutina para valorar como está yendo el transporte y si es necesario realizar alguna acción para mejorar el bienestar de los animales. Pueden utilizarse también después de un viaje, cuando se descargan los animales, para valorar como ha sido la experiencia del viaje. Saber esto ayudara al transportista (y otros que tengan que manejar los animales) a mejorar las condiciones en el próximo viaje con una partida diferente.

Para conseguir el objetivo de “buen” transporte considerando el bienestar de los caballos, se pueden usar los siguientes MBAs como herramientas de monitorización.

Tabla 0.2. Medidas basadas en animales relevantes para el transporte de caballos.

Parámetro	Descripción
Molestias abdominales	Un animal que se da patadas en el abdomen, mirarse el abdomen repetidamente o revolcarse. Una molestia abdominal puede ser causada p.ej. por un cólico.
Condición corporal	La condición corporal se valora en una escala de 0 a 5. (VCC 0=muy pobre, VCC 5= muy gordo, Ref 005). Un animal con valor 0 o 1 se considera demasiado delgado, un animal con valor 5 se considera demasiado gordo.
Atragantamiento	Se trata de una obstrucción esofágica: los animales presentaran arcadas y estiran el cuello, cosa que parece muy molesta.
Tos	Se define la tos como una expulsión de aire desde los pulmones repentina y sonora.
Muerte a la llegada	Animal que ha dejado de respirar y no tienen pulso ni reflejo palpebral en el momento de la llegada. Comprobar durante al menos un minuto.
Equilibrio alterado	Se considera que un animal tiene el equilibrio alterado si muestra signos de tambalearse o tropezarse en estación.
Caídas	Animales que muestran una pérdida de equilibrio en la carga/descarga resultando en contacto del cuerpo (además de las extremidades) con el suelo.
Heridos	Se define una herida como un daño físico al cuerpo. Un animal con heridas en la piel que afectan a tejidos más profundos (músculos, tendones), un corte en la piel que requiere de sutura o lesiones serias y extensas que pueden llegar a causar perdida de función durante un periodo largo (p.ej daño severo en un tendón, articulación, fractura) se considere severamente herido.
Respiración dificultosa	Respiración excesivamente profunda o rápida y superficial
Cojera	Una cojera es la anormalidad de moverse de un animal, reduciendo su habilidad para usar una o más de sus extremidades de manera normal. Se considera un animal con cojera severa cuando muestra incapacidad para soportar su peso en una o más de las extremidades cuando no está en decúbito y cojera moderada cuando muestra signos de dolor (p.ej. reluctancia a soportar peso en una extremidad) pero usa todas las extremidades para caminar.
Letárgico	Cuando un animal mantiene la cabeza abajo o descansado en abrevaderos o barras o no responde.
No-ambulatorio	Se considera un animal no-ambulatorio cuando no puede levantarse o es incapaz de mantenerse en estación sin ayuda, pero sigue vivo.
Otros problemas severos de salud	Cualquier problema de salud severo que sea fácilmente visible y pueda haberse iniciado o deteriorado en el transporte (manejo) y no queda cubierto por los parámetros anteriores. Ejemplo: laminitis
Resbalones	Animales que muestran perdida de equilibrio en la carga/descarga sin que haya contacto del cuerpo con el suelo.
Sudoración	Un animal con signos visibles de sudor en la piel durante el transporte (capa mojada, manchas de sudor secas, depósitos de sal).
Comportamiento violento	Cuando un animal ataca, da coces o pateo el suelo repetida y severamente a la vez que suda.

0.5 ESTRUCTURA DE LA GUÍA

El transporte abarca una **cadena de efectos** desde la preparación hasta la descarga. Para facilitar el uso de esta Guía en la práctica de cada día, se estructurar definiendo 6 etapas en el viaje:

1. Aspectos administrativos

2. Preparación y planificación
3. Manejo y carga de los animales
4. Viaje
5. Paradas en puntos de control, mercados o centros de concentración
6. Descarga de los animales

Las etapas 2-6 se corresponden con las actividades de transporte en orden cronológico. La primera etapa se añade debido a aspectos administrativos, incluyendo la aptitud del personal, la formación,.. Que son importantes para la ejecución de casi todas las actividades durante el transporte de los animales. Cada fase se subdivide en una serie de aspectos y para cada uno de ellos esta guía presenta "buenas prácticas" así como "mejores prácticas más allá de la legislación europea". A continuación se incluyen las definiciones.

Las prácticas no son igual de importantes en cuanto a su esperado impacto sobre el bienestar animal. Así pues, esta guía sugiere campos temáticos que son muy importantes y áreas temáticas que son relevantes pero menos importantes. Los temas muy importantes se incluirán en cuadros a lo largo de esta guía.

La versión digital de esta Guía incluye palabras o referencias con "**hiperlinks**". Clicando en estos links (Normalmente con "control" + botón izquierdo del mouse) conducirá a otra parte de esta Guía, o a información general en documentos o páginas web, en caso que el lector tenga conexión a internet en su dispositivo de lectura.

0.6 LIST OF DEFINITIONS

Para el propósito de esta guía:

- "**Buenas practicas**" se definen como procedimientos y procesos que aseguran el cumplimiento de los requisitos de la legislación o las regulaciones, diseñados para proteger el bienestar animal.
- "**Mejores prácticas más allá de la legislación de la UE**" se definen como ofrecer asesoramiento adicional sobre cómo pueden mejorarse procedimientos y operaciones para superar el mínimo definido legalmente de los requisitos de bienestar animal, y aumentar el estado de bienestar de los animales durante periodos y procedimientos relevantes. Se abreviarán como "mejores prácticas" a lo largo del documento.

Además de las definiciones anteriores de las buenas y mejores prácticas, se presenta a continuación una lista de términos que usan en esta guía que pueden requerir de una definición precisa para evitar confusiones. En algunos casos se han extraído de la Regulación.

Centro de concentración	Lugares como explotaciones, instalaciones de recogida y mercados en los cuales animales domésticos de las especies de équidos, bovinos, ovinos, caprinos o porcinos originarios de diferentes explotaciones son agrupados conjuntamente para formar partidas.
Encargado/Cuidador	Una persona directamente a cargo/responsable del bienestar de los animales a los que acompaña durante un viaje.
Autoridad competente	La autoridad central de un estado miembro competente para llevar a cabo controles de bienestar animal o cualquier autoridad en la que se haya delegado dicha competencia.
Puesto de control	Lugares donde los animales se dejan reposar al menos 12 horas o más cumpliendo las normas de los tiempos de viaje y los períodos de descanso establecidos por la Regulación. Han de ser aprobados por las autoridades competentes.
Caballos de matadero	Caballos transportados, directamente o después de su paso por mercado o centro de agrupamiento autorizado a matadero para su sacrificio.
Viaje	La operación de transporte en su totalidad desde el lugar de salida, incluyendo cualquier descarga, alojamientos y cargas ocurriendo en puntos intermedios del viaje.
Poseedor/Cuidador	Cualquier persona natural o legal, excepto un transportista, a cargo/responsable del manejo de los animales tanto en régimen permanente o temporal.
Viaje largo	Un viaje que excede las 8 horas, empezando cuando el primer animal de la partida es movido.
Sistemas de navegación	Infraestructuras basadas en satélites que proporcionan y garantizan servicio de posicionamiento global, continuo, preciso y sincronizado o cualquier tecnología que proporcione servicios considerados equivalentes para el propósito de esta Regulación.
Veterinario oficial	Veterinario designado por la autoridad competente de un estado miembro.
Organizador	<p>(i) Un transportista que ha subcontratado al menos otro transportista para al menos una parte del viaje; o</p> <p>(ii) Una persona natural o legal que ha contratado más de un transportista para un viaje; o</p> <p>Una persona que ha firmado la sección 1 del registro de viaje (cuando aplicable)</p>
Lugar de salida	<p>El lugar el cual el animal es cargado por primera vez en un medio de transporte siempre y cuando haya sido alojado en dicho lugar al menos 48 horas antes del momento de salida.</p> <p>Sin embargo, los centros de agrupación aprobados de acuerdo con la legislación veterinaria comunitaria pueden ser considerados lugares de salida siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones (artículo 2 de la Regulación).</p>
Lugar de destino	Lugar en los cuales un animal es descargado de un medio de transporte y alojado al menos 48 horas antes del momento de salida; o matadero.
semental	Caballo macho entero (no castrado) que ha llegado a la madurez sexual.
Transportista	Cualquier persona natural o legal que transporta animales por su cuenta o por cuenta de una 3ra parte.

Caballo no domado	Caballos que no pueden ser atados o llevados con ronzal sin causar excitación, dolor o sufrimiento.
Vehículo	Un medio de transporte con ruedas que es propulsado o remolcado.
Animal destetado	Destetar es el proceso de (gradualmente) introducir al potro a lo que ser su dieta de adulto y dejar el suministro de la leche materna. Después de este proceso el potro es un animal destetado.

1. CUESTIONES ADMINISTRATIVAS

1.1 INTRODUCCIÓN

Se **requieren una serie de documentos por parte de la legislación de la UE** para transportar animales vivos que deben acompañar las partidas y pueden ser requeridos en cualquier momento por las autoridades competentes. Una preparación adecuada de la documentación requerida **evitará retrasos innecesarios** y controles adicionales por parte de las autoridades.

Además, un **buen mantenimiento de registros** es la piedra angular del control de calidad: contribuye a la **transparencia** y respalda **control de calidad**. Los registros se pueden usar para destacar aspectos que han ido bien y para identificar puntos débiles que necesitan ser abordados. Estas evaluaciones se pueden hacer a nivel de un acontecimiento específico como un viaje único y también añadiendo información a nivel de múltiples transportes. Mantener registros es indispensable para **mantener y promover unos estándares adecuados**.

Es importante que la información que se registra sea **clara y comprensible** así como fácil y rápida de registrar. Debería ser valorado objetivamente, y justificado proporcionalmente con los objetivos previstos, por ejemplo salvaguardando el bienestar de los animales transportados. Los registros no deberían ser más largos de lo necesario y "lo que necesita saberse" debería prevalecer por encima de "lo que está bien saber". Promover y usar **registros electrónicos** facilita cumplir los requisitos administrativos. Aún más, se puede obtener una sinergia relacionando los registros de bienestar animal con los de salud o comida.

Los transportistas deben llevar la **documentación adecuada con ellos durante todo el viaje**. Es más probable que se examinen estos papeles por parte de las autoridades competentes ya sea durante el transporte o en cualquier traslado o al llegar a destino.

En particular, **los certificados de competencia** deben ser mantenidos por los transportistas o encargados responsables del transporte de équidos, bovinos, ovinos, caprinos o porcinos domésticos o aves de corral durante 65 km. En los estados miembros de la UE se trata mayoritariamente de certificaciones que se valoran independientemente y son específicas para la especie y duración del viaje.

Según se indica en la Regulación, los **conductores profesionales** y encargados deberían poseer **conocimiento de la legislación** en relación a los siguientes temas:

- Transporte de animales
- Fisiología animal (en particular necesidades de agua y comida)
- Comportamiento animal y el concepto de estrés
- Aspectos prácticos de manejo de animales

- El impacto de la conducción sobre el bienestar de los animales transportados y su efecto en la calidad de la carne
- Cuidados de emergencia d animales y consideraciones de seguridad para el personal que maneja los animales

Conductores y cuidadores han de ser capaces de traducir correctamente estos conocimientos a la práctica. Un conocimiento insuficiente de estos aspectos se considera un importante factor de riesgo para del bienestar los animales que son transportados.

Las autoridades competentes deben asegurar que los requisitos del Anexo IV de la Regulación se incluyan en un **examen teórico de los aspirantes**. El contenido y la duración de los cursos de formación, las certificaciones profesionales que pueden tenerse en cuenta y los tipos de exámenes son responsabilidad de cada estado miembro.

1.2 ADMINISTRACION

Buenas prácticas en cuanto a la administración:

1. Cualquiera que transporte animales lleva consigo la **documentación del medio de transporte** que especifica el origen y su titularidad, lugar de partida, fecha y hora de salida, destino previsto y la duración esperada del viaje previsto.

2. Además, la siguiente documentación puede ser necesaria para acompañar el transporte de animales en la UE:

- Una **autorización de transporte** en transportes que excedan los 65km y hasta 8 horas (tipo I) o más de 8 horas (tipo II)
- **Certificado de autorización de transporte de vehículos** por más de 8 horas
- **Certificado de competencia** de conductores y encargados que transporten équidos domésticos o animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina o porcina o aves de corral
- **Cuaderno de a bordo u Hoja de ruta:** para trayectos largos de équidos domésticos o animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina o porcina (no para aves de corral)
- **Certificados de salud animal (cuando requeridos, por ejemplo entre estados Miembros o en exportaciones a países que no sean de la UE)**
- **Información de la cadena alimentario** cuando se trate de animales de matadero

3. El transportista debe enviar el cuaderno de a bordo a las autoridades competentes antes de emprender el viaje y debe ser conservado y debidamente completado por el conductor a lo largo del viaje.

4. los certificados de salud animal y el registro de viaje deben ser presentados mediante la aplicación electrónica TRACES (RASTROS).

5. en trayectos largos de équidos domésticos o animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina o porcina, las transportistas deberán usar **sistemas de navegación** compatibles con la legislación actual.

6. Los organizadores deben archivar todos los registros de transporte, certificados de salud de los animales y diario de viaje durante al menos **3 años**.

Mejores prácticas en cuanto a la administración

7. los medios de transporte deben aportar información sobre **la superficie útil neta** para cada plataforma elevadora/cubierta de carga.

8. Los datos del cuaderno de a bordo deben presentarse en **formato electrónico** para ser enviados a las autoridades competentes.

9. **Las categorías de animales** dentro de las especies se indican además de la especie (por ejemplos sementales, potros, yeguas).

10-Los organizadores de transporte deben preservar los contratos de transporte así como los diarios de viaje durante **al menos 5 años**.

1.3 COMPETENCE AND TRAINING

En general, solo trabajadores capacitados pueden completar el transporte animal con un impacto mínimo sobre el bienestar animal. Las competencias requeridas (capacidad), obtenidas mediante un proceso de formación y experiencia laboral en la cadena de transporte animal, permiten a cada operador:

- Tener el conocimiento suficiente sobre el **impacto** de su trabajo sobre el estrés **del animal**, el miedo y las lesiones relacionadas
- Conocer el **impacto** de su trabajo sobre la **calidad de la carne** de los animales que transporta
- Reconocer los principales signos fisiológicos para **juzgar el estado de los animales** antes de la carga, durante la carga y transporte y en la descarga (por ejemplo postura, nerviosismo y estrés, etc.)
- **Adaptar el trayecto** a condiciones específicas (sensibilidad variables e las raza trasportadas al estrés y mortalidad, condiciones climáticas, acontecimientos que puedan suceder durante el viaje)
- Conocer la normas de **bioseguridad**

Buenas prácticas en cuanto a capacidad y formación

11. Los operadores de transporte aseguran que las personas que manejan el ganado tienen un básico pero detallado conocimiento de comportamiento y necesidades fisiológicas de los animales. Para una visión general de las necesidades biológicas del ganado vacuno durante el transporte consultar capítulo [2.4 PREPARACION RELACIONADA CON EL ANIMAL](#)

12. El personal formador debe recalcar los potenciales **efectos de sus actuaciones** sobre los animales durante la carga a los encargados.

13. Los operadores de transporte deben asegurar que hay un **compromiso a un manejo adecuado** por parte de todo el personal involucrado en el transporte animal, desde arriba abajo.

14. Los operadores de transporte aseguran el cumplimiento del programa de formación mínimo legal requerido para los Certificados de Competencia en Europa de acuerdo con la regulación y los requerimientos nacionales si los hubiera.

Mejores prácticas en cuanto a capacidad y formación:

15. Un **oficial de bienestar en el transporte** a cargo de la formación, certifica y asegura que la calidad del transporte sea prevista por la compañía de transporte.

16. Las **habilidades** prácticas del transportador se **registran y controlan** (por ejemplo mediante audiciones y registros de campo).

17. **Parámetros clave** se identifican y **registran** para valorar la calidad del transporte (por ejemplo la incidencia de mortalidad, lesiones y medidas basadas en animales de bienestar animal).

18. Las compañías de transporten aseguran que los conductores (y cuidadores) reciben **formación continua y actualizada**.

1.4 RESPONSABILIDADES

Buenas prácticas en cuanto a responsabilidades:

19. Los **cuidadores y encargados** (incluyendo propietarios y administradores) de los animales son responsables de:

- a) La **salud** general, **bienestar** global y la **aptitud** de los animales para el viaje; que se valoran y registran por **inspecciones rutinarias regulares**
- b) Asegurar el cumplimiento de la certificación requerida, ya sea veterinaria u otra
- c) La **presencia de un cuidador/encargado** competente para la especie que se transporta durante el trayecto y con la autoridad para tomar rápidas medidas; en caso de transporte en camiones individuales, el conductor puede ser el único cuidador durante el trayecto
- d) La presencia de un adecuado número de cuidadores de animales durante la carga
- e) Asegurar de que el **equipamiento y la asistencia veterinaria** sean facilitados apropiadamente a la especie que se transporta

20. **Agentes comerciales** o compradores/vendedores son responsables de:

- a) Seleccionar **animales aptos** para viajar
- b) Disponibilidad de **instalaciones** apropiadas al principio y final del viaje para el conjunto, carga, transporte, descarga y mantenimiento de los animales, incluyendo cualquier parada en puntos de descanso durante el trayecto o **emergencias**

21. Además, los **cuidadores** y encargados son responsables del manejo humano y el cuidado de los animales, especialmente durante la carga y descarga, y del mantenimiento de un registro de acontecimientos y problemas así como un cuaderno de a bordo en viajes largos. Para llevar a cabo sus responsabilidades, tiene la **autoridad para tomar medidas rápidas**. En ausencia de un cuidador de los animales el conductor es el cuidador.

22. El "**Organizador**" es responsable de planificar el viaje asegurando el cuidado de los animales. Éste puede ser el transportista, el propietario del vehículo y/o el conductor. En particular es responsable de:

- a) Escoger **vehículos apropiados** para la especie de transporte y el trayecto

- b) Asegurar **personal formado** correctamente disponible durante la carga y descarga
- c) Asegurar un competencia adecuada del conductor en temas de bienestar de la especie transportada
- d) Desarrollar y mantener actualizado un **plan de contingencia** para todos los tipos de viaje (aun cuando no obligatorio) y abordaje de emergencias (incluyendo condiciones climáticas adversas)
- e) Generar un **plan de viaje** para **todos** los viajes (incluyendo cuando sea obligatorio) que incluye un plan de carga, duración del viaje, itinerario y localización de los lugares de descanso
- f) Cargar únicamente aquellos **animales aptos** para viajar, de su correcta carga en el vehículo y su inspección durante el viaje, así como respuestas apropiada a los posibles problemas (si la aptitud para el viaje es dudosa, el animal debería ser examinado por un veterinario que sea responsable de declarar animales no aptos para el viaje)
- g) Bienestar de los animales durante el transporte real
- h) **Planificar el viaje**, donde debería considerarse cualquier disparidad de los requisitos para los tiempos de viaje del animal y los requisitos de las **regulaciones sociales relacionadas con las horas de conducir**, incluyendo el número de conductores requeridos para viajes largos para lograr la completa conformidad, cosa que asegurara cumplimiento de ambos grupos de regulaciones. Esto puede relacionarse con los tiempos de descanso tanto de conductores como de animales y la decisión del número de conductores requeridos para viajes largos

23. **Responsables de instalaciones** al inicio y al final del viaje y en los lugares de descanso responsables de:

- Facilitar **instalaciones adecuadas** para la carga, descarga y contención segura de los animales, con agua y comida cuando requerida con protección frente a condiciones climáticas adversas hasta nuevo transporte, venta o uso (incluyendo cría o matadero)
- Proporcionar **adecuado número de cuidadores** para la carga, descarga, conducción y retención/contención de los animales de manera que cause mínimo estrés y lesiones
- **Minimizar** las oportunidades de **transmisión de enfermedades** mediante detallada **limpieza, desinfección**, higiene y control ambiental tanto del vehículo como de las instalaciones así como de proveer de un lecho limpio
- Proporcionar instalaciones adecuadas para tratar con **emergencias**
- Proporcionar instalaciones y personal competente para permitir el **sacrificio por razones humanitarias** de los animales que lo requieran
- Asegurar un adecuado tiempo de reposos y mínimo retraso durante las paradas.

Mejores prácticas en cuanto a responsabilidades:

24. Asegurar que existen **definiciones claras de las responsabilidades** de cuidadores, encargados, tratantes, organizadores de transporte, granjeros, responsables de centros de reagrupación, conductores, propietarios de punto de control y personal de matadero y que constan en el contrato de transporte y facilitan un registro accesible para todo el personal incluyendo conductor(es) y encargado.

25. **Procedimientos Normalizados de Trabajo** (PNT) se establecen para cada actividad/tarea por el agente definido como responsable. Estos describen **protocolos precisos** para dar de comer, de beber, renovar y reemplazar lechos, inspección animal y monitorización y **definición de los individuos responsables** de cada tarea. Los PNT se actualizan continuamente de acuerdo con las nuevas pautas y/o asesoramiento.

2. PLANIFICACIÓN Y PREPARACIÓN DEL VIAJE

2.1 INTRODUCCION

Una buena planificación y preparación para el transporte de animales es una de las etapas más importantes del viaje. Es la clave para el éxito del transporte de los animales en cuanto al cumplimiento de la legislación, optimas prácticas y alto estándar de bienestar de los animales y beneficio económico. **Una buena planificación promueve una ejecución fluida del transporte** y es necesaria para minimizar el riesgo que la participación de las diferentes partes no esté bien sincronizada. La complejidad del proceso general de transporte de animales requiere una **integración bien estructurada de cada una de las partes** cumpliendo los grupos definidos de objetivos, responsabilidades y tareas de monitorización. La anticipación a **acontecimientos inesperados** y problemas y la existencia de **planes de contingencia** para complementar los bien definidos Procedimientos Normalizados de Trabajo son primordiales. Paralelamente al inmediato interés en bienestar animal, la planificación debería incluir consideraciones de salud animal (bioseguridad), salud humana y aspectos de seguridad y consecuencias económicas. La importancia de la planificación y preparación esta también reconocida por los legisladores de la UE y **los cuadernos de a bordo con una sección de planificación son obligatorios para los viajes largos.**

Desde el punto de vista de bienestar animal, la etapa de "preparación y planificación" incluye los siguientes aspectos:

- Planificar el trayecto
- Preparación del vehículo
- Preparación de todo aquello relacionado con el animal
- Administración

Estos aspectos se describen en los párrafos siguientes.

2.2 PLANIFICANDO EL VIAJE

El viaje debería ser tan **fluida y rápido como sea posible** con la finalidad de limitar la exposición al estrés del transporte. Debería ser planificado cuidadosamente para asegurar condiciones de bienestar adecuadas al ganado ovino durante todo el proceso. Como parte de la planificación de cada viaje, deberían establecerse **acuerdos para gestionar cualquier retraso, avería o cualquier emergencia** para minimizar los riesgos de un deficiente bienestar durante todo el transporte.

El viaje debe ser **planificado y preparado cuidadosamente** después del anuncio por parte del granjero o comerciante de la fecha y el lugar de la salida y el destino hasta el cliente final. Los planes de un viaje incluyen acuerdos escritos contemplando inicio, lugar de descarga, planes de contingencia y detalles de hojas de partidas o disposiciones que estén en su lugar en paradas de descanso, particularmente en viajes de largas distancias.

En particular deben incluir:

- **Descripción de la ruta** y estimación de a duración
- Análisis de la **previsión del tiempo**

- Elección de la **compañía de transporte** y del camión (por ejemplo tipo I o II) y/o buque dependiendo de la duración del viaje y las condiciones climáticas, el número de caballos y categorías
- La reserva para descargar animales **para descansar en puestos de control** cuando sea aplicable
- Un **plan de contingencia**
- Un **número de conductores** planificado
- Provisiones de **material para el lecho**
- Provisiones de **agua y comida** para ser repartidos en puntos de control, dependiendo de la duración del viaje
- Asegurarse que **el camión está preparado** en el lugar y a la hora de salida acordada

La ruta del viaje y el horario de paradas (incluyendo los puestos de control en trayectos que superan las 8 horas) se optimizan usando **el software y los sistemas comerciales**. Además de la Regulación sobre la protección de los animales durante el transporte, los conductores tienen que cumplir también con la legislación en cuanto a horas de conducción (**Regulación (EC) 561/2006**). Consultar [Rabitsch and Wessely \(2012\)](#) para una visión global. Durante la fase de planificación del transporte estos 2 requisitos legales deben considerarse. Además de la duración de los periodos de descanso también la localización donde se detendrá el vehículo ha de ser abordada en la fase de planificación, considerando la bioseguridad. Un resumen de los tiempos máximos de viaje permitidos por la Regulación se incluye en la tabla siguiente:

Tabla 2.1 Tiempos de viaje máximos permitidos según la regulación.

	Vehículo estándar básico	Vehículo de alto estándar		
Caballos y ponis	8	24 (cuando se les suministra agua y si fuera necesario se alimentan cada horas)		
	Vehículo estándar básico	Vehículo de alto estándar		
		viaje	viaje	viaje
Destetados	8	9	1	9

La duración total prevista para la ruta planeada se determina realísticamente, teniendo en cuenta el tiempo necesario para descargar y cargar. Si al finalizar el tiempo de viaje los animales no han llegado a destino, han de ser descargados, alimentados e hidratados y descansar durante un mínimo de 24 horas en un puesto de control aprobado por la UE, consultar [6.ESTANCIAS EN PUESTOS DE CONTROL, MERCADOS Y CENTROS DE CONCENTRACION](#)

En la práctica el número de horas que se pueden transportar caballos está limitado por el número de conductores que acompaña los animales. El tiempo neto de conducción se puede aumentar con 2 conductores cuando, debido a su sistema de bebida sofisticado, los animales pueden ser duchados en menos de una hora. Estas restricciones deben tenerse en cuenta para una planificación realística de la ruta.

2.2.1 Duración del viaje

Buenas prácticas en la naturaleza y duración del viaje:

26. Debe tenerse en cuenta tiempo suficiente para cargar los animales de manera que pueda hacerse de forma tranquila y silenciosa.

27. La compañía de transporta se escoge de acuerdo con su autorización, habilidad y experiencia por la parte que solicita el transporte del caballo (cliente).



28. La **duración del viaje** se define con precisión por el organizador del transporte de acuerdo con el cliente (p.ej. mapa de ruta, periodos de descanso para el conductor, paradas en puestos de control, requisitos de exportación-importación en caso de viaje a terceros países, visados de los conductores). El tiempo que se pasan en un camión cargado en una embarcación se cuenta como tiempo de viaje y no como periodo de descanso.

29. El transportista debe asegurarse que la planificación del viaje **se comunica** con las localizaciones de carga y descarga antes de empezar el transporte y que **se confirman los acuerdos necesarios** (p. ej. Puestos de control o transbordadores).

30. Es esencial una **comunicación clara y efectiva** entre el transportador y los responsables en las localizaciones de carga y descarga; para ello deben compartir detalles de contacto con antelación, para poder comunicarse cualquier **modificación** del programa de transporte previsto antes y durante el transporte.

31. En viajes en los que los animales deben descargarse en un puesto de control, la autoridad competente exige una **prueba de reserva y prueba de aceptación** para los animales en los puestos de control en ruta que se menciona en el capítulo 1 de la hoja de ruta. Este proceso forma parte de las comprobaciones que llevan a cabo las autoridades competentes antes de viajes largos.

32. La duración de los descansos debería ser lo suficiente larga para comprobar que los animales no presenten signos de que su salud o bienestar puedan estar comprometidos y comprobar los sistemas de bebida para asegurar la disponibilidad del suministro.

33. Debería permitirse tiempo suficiente en las paradas para **tratar animales** que lo requieran tras la inspección.

34. El tiempo de viaje y las paradas así como procedimientos de carga y expedición del vehículo se planifican de acuerdo con la carga actual (p.ej disponibilidad de espacio, duración máxima del viaje, tiempos para dar de comer y beber, etc.).

35. El transportista escoge el vehículo de acuerdo con el tipo y número de animales que se transportan y la duración del viaje (equipamiento del camión según autorización de tipo I o II).

36. Toda la **documentación** necesaria y los registros para la "carga" se preparan y recogen y el conductor y cuidador son dirigidos en consecuencia.

37. En caso de viajes largos, el **cuaderno de a bordo** se presenta al menos 48 horas antes de la hora de salida programada a los servicios veterinarios competentes.

38. el viaje se lleva a cabo con un número suficiente de conductores para evitar retrasos debidos a los periodos de descanso requeridos por las leyes sociales que no coinciden con los periodos de descanso de los animales.

39. la carga y el transporte se programan de manera que los caballos pueden ser descargado con prontitud en el lugar de destino.

40. Asegurarse que todo el **papeleo requerido** (número del ganado, requisitos especiales e información de contacto de emergencias) se ha completado y entregado al conductor, de manera que el vehículo pueda arrancar inmediatamente después de cargar.

Mejores prácticas

41. los representantes de matadero y transportistas pactan acuerdos claros en cuanto a la **asignación de responsabilidades**, y las comunican a conductores y personal de matadero.

42. El "**Índice de seguridad de tiempo para ganado**" (consultar párrafo [4.3 CONTROL DEL CLIMA DURANTE EL VIAJE](#)) se usa para planificar los tiempos de viaje, considerando las condiciones climáticas. Si se espera estrés por calor durante el día, se planifican los viajes para aventajarse de las condiciones más frescas de la noche y se evita viajar durante las horas calurosas. Se pospone el viaje si fuera necesario.

43. se limita el tiempo de viaje a 12 horas como máximo para todos los caballos.

44. cuando se planifica la ruta, se evitan carreteras en malas condiciones o ventosas si hay rutas alternativas por carreteras mejores con la finalidad de aumentar el confort.

45. **Evitar posibles retrasos** como obras en carreteras o desvíos, particularmente en horas punta si existen alternativas razonables.

2.2.2 Planes de contingencia

El principal objetivo del transportista es entregar los animales a tiempo y en buenas condiciones de bienestar, a pesar de los riesgos de retrasos en la carretera. Las emergencias pueden ocurrir, aun cuando una óptima planificación y preparación del viaje se haya llevado a cabo. **El plan de contingencia aspira a ayudar al conductor y a la compañía de transporte a asegurar la seguridad y el bienestar de los animales en caso de emergencia.** La regulación menciona dichos planes como requisito para las autorizaciones de viajes largos, pero son también útiles para viajes cortos. Los planes de contingencia son más útiles cuando se practican y actualizan regularmente por el transportista. Deberían abordar 4 preguntas: que **riesgos potenciales** pueden causar una emergencia, que puede hacerse cuando esto pasa, **quien y como llevara a cabo acciones para mitigarlos.** Si está preparado, el transportista será capaz de responder de manera eficaz y reducir el impacto del retraso o accidente sobre los animales. La **Figura 2.1.** Ilustra un caso extraído de la [Pautas prácticas para valorar la aptitud de los équidos para el transporte, 2016](#)).

Annex III – Example of UK contingency plan

Council Regulation (EC) 1/2005

Contingency Plan Template For Type 2 Transporters

Please complete this Contingency Plan and submit to the following address with your application form for a Type 2 Transporter Authorisation:

This generic Contingency Plan is to be completed by the Transporter.

Section 1 – Contact Details

Name of Transporter

Address:

Contact Telephone Number Email Address

Section 2 – In case of an emergency:

- 1 Who is your nominated vehicle breakdown/recovery company?
- 2 What action will you take in the event of a traffic accident, road closure or weather conditions delay your journey?
- 3 What action will you take if the ferry/shuttle service has been suspended?
- 4 What action will you take in the event that your vehicle suffers an irreparable breakdown?
- 5 What action will you take if any animal(s) become ill during the journey?
- 6 What action will you take if any animal(s) needs to be euthanised?
- 7 What action will you take in the event that you encounter extreme temperatures (either hot or cold) during the journey?
- 8 What action will you take if there is confirmation of a Notifiable Disease in an area you're travelling through?

Transporter Signature

Name in BLOCK LETTERS Date

Figura 2.1. Estructura de un plan de emergencia (como se presenta en la Pautas prácticas para valorar la aptitud de los équidos para el transporte, 2016).

Buenas prácticas en cuanto a planes de contingencia

46. En caso de retrasos, el bienestar y la seguridad de los animales debe considerarse como primordial todo el tiempo. Es responsabilidad del conductor mantener los animales cómodos y seguros y asegurar que se mantiene el tiempo previsto de viaje.

47. El conductor debe realizar cada esfuerzo razonable para minimizar el retraso y asegurar la **disponibilidad de agua, sombra en un día caluroso y una adecuada ventilación.**

48. Si fuera necesario, el **conductor debería pedir ayuda a la policía** para proseguir con el viaje tan pronto como sea posible durante cortes de tráfico largos (por ejemplo si la carretera está cerrada a causa de un accidente).

49. En caso de **averías mecánicas** del vehículo, la naturaleza de la avería debería ser determinada y debería estimarse el tiempo requerido para la reparación. Si la reparación no puede llevarse a cabo en el mismo lugar o requiere un largo tiempo para repararse, deberían **hacerse acuerdos para conseguirse otro vehículo**.

50. Un plan de contingencia debería estar presente en el vehículo. Un ejemplo se facilita en la **Figura 2.1**. El plan ha de ser conocido y entendido por todos los que participan en el transporte animal en cualquier viaje. Ha de describir cómo gestionar incidentes impredecibles y retrasos para asegurar que los animales no sufran daños significantes. Los retrasos pueden estar producidos por el tiempo, tráfico, accidentes, obras en carretera, averías mecánicas o apagado de las instalaciones. El plan de contingencia debe, entre otras cosas, incluir la provisión de instalaciones para retener animales en emergencias.

51. en caso de emergencia se activa el plan de contingencia por parte del conductor y/o transportista, quien se dé cuenta antes de la emergencia.

52. Un plan de contingencia debe **incluir los siguientes elementos**:

- a) Soluciones como un **contacto constante** puede organizarse entre transportista y conductor/es
- b) Soluciones como garantizar **contacto con las autoridades** (policía/veterinarios)
- c) Una lista de **números de contacto** de todas las partes implicadas, incluido el número de teléfono de la compañía de seguros del ganado
- d) Soluciones como **servicios de averías locales** se pueden organizar, como hacerse cargo/tomar el relevo de la carga (substitutos)
- e) Soluciones para **organizar reparaciones** en caso de daño en el vehículo
- f) Soluciones para **descargar animales** en caso de emergencia o retraso: **lugares donde se pueden descargar** animales deben identificarse a lo largo de la ruta planeada y que esta información sea de fácil acceso para el conductor
- g) Soluciones para **el agua, comida y el lecho** puede organizarse para animales en caso de retrasos inesperados largos (por ejemplo en las aduanas)
- h) **Otros aspectos** necesarios para asegurar que los animales no sufran daño significativo como resultado de los retrasos durante el transporte

53. **Los animales pueden herirse** durante el transporte y puede ser necesaria una eutanasia por razones humanitarias antes de que el animal llegue a destino con la finalidad de evitar el sufrimiento o dolor. Por lo tanto el transportista debería disponer de fácil acceso de los detalles de **contacto de un veterinario** o de personal de matadero que pueda llevar a cabo/garantizar una muerte humanitaria a lo largo del camino o en destino.

54. solo conductores o encargados que dispongan de certificado de competencia y hayan recibido formación específica en el campo de curas de emergencia en animales puede **asistir los animales heridos** durante el transporte.

Mejores prácticas en cuando a procedimientos de emergencia

55. un plan de contingencia debería dibujarse también para los **transportes inferiores a 8 horas**.

56. para estar correctamente preparados para un accidente, cada vehículo de transporte debería tener:

- a) Hoja de **contacto de emergencia** con números de atención 24 horas, punto de destinación y autoridades competentes locales, cirujanos veterinarios disponibles, servicios de emergencia, operadores de instalaciones de emergencia y compañías de seguros
- b) **Dispositivos de aviso emergencia** (p.ej. bengalas, triángulos de emergencias) de acuerdo con los requisitos europeos
- c) **Cámara/cámara** de teléfono móvil
- d) **Hoja de información** de accidentes
- e) **Hojas de accidentes** de la compañía/Procedimientos Normalizados de Trabajo
- f) **Extintor**
- g) **Medidas de contención de derrames** o kits de limpieza

57. el transportista debe **monitorizar constantemente el confort y las condiciones** de los animales durante cualquier retraso.

58. el transportista, en caso de retraso, debe contactar con **las persona de contacto en origen y/o destino** para informar de la naturaleza del retraso y determinar el mejor plan de acción para sí mismo, para los animales y su bienestar.

59. opción de un **acceso de emergencias simple y práctico** debería estar presente en los vehículos para facilitar la inspección del ganado y proporcionar asistencia a los animales que lo requieran.

60. procedimientos de emergencia deben **testarse y debatirse periódicamente** con el personal mediante audiciones internas y enmiendas si necesario.

61. equipamiento para **eutanasia humanitaria** debe mantenerse en buen estado y puede ser utilizado eficientemente, se mantienen registros de mantenimiento de equipamientos y de formación.

62. información sobre como transportar animales (incluyendo aspectos relacionados con las emergencias) **se comparte entre transportistas** y se evalúa regularmente lo que funciona y lo que no.

2.3 MEDIOS DE TRANSPORTE

Las circunstancias en las que se transportan animales están determinadas, en gran parte, por los medios de transporte (generalmente un vehículo) en los que son transportados. Las posibilidades del conductor de regular el **ambiente de a bordo** dependen de las instalaciones con las que está equipado el camión. El diseño del vehículo es muy importante tanto para viajes cortos como largos, sin embargo hay estándares más altos en camiones usados para viajes largos. El riesgo de fallos técnicos se reduce mediante un **mantenimiento** adecuado, que supone una parte esencial de la preparación del vehículo.

Existen muchos aspectos del diseño y mantenimiento del vehículo que pueden influenciar el bienestar de los animales en el transporte y que constituyen peligros potenciales. Debido a que los animales son mantenidos en un espacio relativamente

pequeño se necesita refrescar el aire continuamente, tanto para limitar la acumulación de amonio y dióxido de carbono como para evitar la acumulación de calor. Sin embargo, durante el viaje es frecuente que se den cambios en las condiciones climáticas y las temperaturas ambientales así como en la velocidad del vehículo. Paradas largas debidas a tráfico o aduanas en climas calurosos puede conducir a un calentamiento del interior del vehículo resultando en un peligro para el ganado. Por eso unos **sistemas de ventilación** adecuados y apropiados, capaces de mantener una buena calidad del aire así como mantener las temperaturas del compartimento dentro de la **zona termo-neutra**, son una parte esencial.

Las zonas termo-neutras se caracterizan por una temperatura crítica superior e inferior. [4.3 CONTROL DEL CLIMA DURANTE EL VIAJE](#). Aunque en caballos no existen criterios aceptados de rangos de temperatura absolutos debido a su capacidad de ajuste, los cambios repentinos de entornos pueden causar **estrés térmico** agudo. Otros factores como humedad o el hecho de tener el pelaje mojado pueden influenciar en el rango de temperatura aceptable. Los **sistemas de ventilación** pueden ser libres (dependen del movimiento del vehículo para funcionar) o **forzados** (pueden operar en vehículos estacionados). Los sistemas de ventilación libre son comunes en vehículos usados para transportes cortos (menos de 8 horas), mientras que los sistemas forzados son un requisito para los vehículos de viajes largos.

Según la Regulación, el flujo mínimo de aire de los ventiladores no debería ser menor que 60m³/h por cada 100kg de peso vivo. Aun mas, los sistemas de ventilación deben se capaces de operar al menos 4 horas cuando el motor del vehículo está apagado. La eficacia de los sistemas de ventilación forzada es especialmente importante en viajes desde Europa del Norte a las regiones mediterráneas en verano.

Una **suspensión deficitaria** puede afectar el bienestar animal. Vibraciones excesivas pueden conducir a síntomas que van desde nauseas a fatiga muscular. **Superficies de suelo** no resbaladizas son esenciales para prevenir caídas y son requeridas por la Regulación. Una capa de material de lecho no resuelve los problemas de puntos de apoyo en un suelo resbaladizo. El principal propósito del **material de lecho** (requerido solo para viajes largos) es absorber agua, excrementos y orina producidos por los animales durante el viaje. Así pues, un material de lecho adecuado debe ser seco y con gran capacidad para empaparse de líquidos. Unas cantidades adecuadas de material de lecho contribuyen al mayor confort y facilitan el descanso de los animales, aunque los caballos generalmente se mantienen en pie durante el transporte. Aunque el material de lecho sea comestible, el exceso de consumo es raro. Deben evitarse materiales polvorientos y mohosos.

La Regulación requiere que los vehículos de alto estándar (provisión adicional para viajes largos) tengan equipamiento para **monitorizar** y registrar la temperatura. Se muestra un ejemplo en la **Figura 2.2**.



Figura 2.2. Equipamiento de monitorización del clima

Los riesgos de estrés térmico en tránsito son significativos y es esencial asegurar una **detección precoz** de las condiciones térmicas que puedan suponer un riesgo al bienestar animal. Sin embargo con la mayoría de sistemas de monitorización se requiere las intervenciones del cuidador o conductor. Es técnicamente factible un **control automático y una regulación mecánica de la ventilación** y evidencias recientes sugieren que serían beneficiosos en el transporte animal.

EFSA recomienda que además de la temperatura, parámetros como la humedad relativa, vibración y peso total de la carga se monitoricen para valorar el bienestar animal durante el transporte. Sin embargo, gran parte del equipamiento (p.ej. el que se usa para medir la humedad relativa) no es lo suficiente robusto o preciso para su aplicación rutinaria en el transporte comercial. Aún más, estos parámetros probablemente son particularmente útiles para evaluar **una vez acabado** el transporte pero menos para adaptaciones durante el viaje. La vibración se relaciona estrechamente con el estilo de conducción y se trata en el párrafo [4.2 CONDUCCIONEN](#) este documento.

Los caballos no deben ser transportados en vehículos de más de un piso excepto si los animales se transportan en el piso de abajo y no hay animales en el piso superior. Por otra parte, la altura del compartimento debe quedar al menos 75 cm por encima de la altura de la cruz del animal más alto. La estabulación inadecuada se considera uno de los principales riesgos para el bienestar de los caballos durante el transporte. Por lo tanto, los vehículos diseñados para el transporte de caballos deben tener **particiones** suficientes y sólidas. Éstas deben contribuir al equilibrio cuando sea necesario, evitar heridas y evitar interacciones negativas entre animales vecinos. La Regulación no define dimensiones de las particiones, pero estas deben:

- Deben ser suficientemente fuertes para soportar el peso de los animales
- Constar de ajustes diseñados para operar rápida y fácilmente

En vehículos usados para viajes de más de 8 horas, las particiones deben ser:

- Apropriadas para formar compartimentos separados
- Ajustables para adaptarse a las necesidades específicas de los animales que se transportan

Cuando se transportan yeguas y potros juntos, las particiones deben ser lo suficiente altas y anchas para asegurar que los potros no quedan atrapados en los espacios. Una **disponibilidad** insuficiente **de espacio** se considera un riesgo grande para el bienestar animal, pero debido a que los caballos pueden tener dificultades para mantener el equilibrio, un exceso de espacio puede suponer un problema también. Cuando los caballos se transportan en establos individuales, el espacio es determinado principalmente por un correcto emplazamiento de las particiones. Los requisitos legales para la cantidad de espacio son bastante generales e ignoran diferencias en tamaño corporal de los animales dentro de cada categoría. Debido a que los caballos se sitúan individualmente una mayor **provisión de espacio específica** puede mejorar las circunstancias para los animales. Aun mas, la temperatura ambiente puede ser considerada proporcionando a los animales más espacio cuando se transportan en clima caluroso. El sistema de ventilación debe estar diseñado de manera que sea posible ventilar correctamente todos los establos individuales.

Durante los viajes largos los animales deben tener acceso **agua** de bebida y oportunidades para **comer** y **descansar** durante el viaje. A la practica esto solo puede hacerse durante las paradas y solo si el equipamiento requerido está disponible. La Regulación requiere que se suministre líquido a los caballos cada 8 horas, aunque se sugiere un intervalo de no más de 4,5 horas de ser biológicamente más justificado. La calidad del agua y el equipamiento usado son importantes. De manera similar, si se ha de alimentar los caballos deben estar acostumbrados al tipo de comida suministrado.

2.3.1 Diseño del vehículo y mantenimiento

Buenas prácticas en el diseño del vehículo y mantenimiento

63. El humo del escape del motor no debe entrar en el área ocupada por los animales.
64. Se instalan **sensores de temperatura** en la parte frontal y trasera dentro de cada unidad de transporte para facilitar una imagen clara de la temperatura promedio. Los sensores de temperatura deben instalarse a una altura por encima de la cabeza de los caballos, pero no en el techo. No deben verse afectados por la ventilación para asegurar la precisión de las mediciones. Deben ser de construcción robusta, capaces de tolerar los ambientes duros y proporcionar lecturas que reflejen fielmente la temperatura real de donde estén colocados.
65. El vehículo debe estar diseñado de manera que pueda aplicarse **ventilación** adecuada por encima de los caballos y que se elimine el calor de los establos individuales.
66. El conductor debe ser capaz de monitorizar el compartimento animal desde la cabina del camión. El **sistema de monitorización** es claro y simple para operar e interpretar y proporciona avisos en caso de desviaciones de temperatura fuera del rango térmico de los animales transportados.



Figura 2.3. Monitorización del compartimento animal con una cámara.

67. Debe hacerse **un plan de carga** y preparar el vehículo de manera que las siguientes categorías de animales puedan ser manejadas y transportadas separadamente (cuando aplicable):

- a) Animales de diferentes especies
- b) Animales de significativamente diferente medida o edad
- c) Sementales adultos
- d) Machos y hembras sexualmente maduros
- e) Animales hostiles unos con otros
- f) Animales atados y desatados (excepto una yegua con su potro)

68. Caballos no domados se cargan en grupos de como máximo 4 animales y solo realizan transportes cortos.

69. El conductor debe inspeccionar el vehículo antes de cargar los animales.

70. La validez de la licencia y protocolos de los vehículos se comprueba antes de la expedición (mantenimiento, desinfección) y el estado del muelle de carga, rampa y equipamiento técnico se comprueba físicamente.

71. Las láminas aerodinámicas instaladas en el camión para mejorar la eficiencia de gasóleo no deben restringir el flujo de aire hacia el interior del camión que es necesario para ventilar y refrescar.

Mejores prácticas en el diseño y mantenimiento del vehículo

72. Se comprueba **la presión de la ruedas** antes de transportar animales: una presión excesiva en las ruedas (también para aumentar la duración útil de la rueda) debe evitarse para reducir la vibración.

73. Deben mantenerse en buen estado **la suspensión** para reducir la vibración, reduciendo el estrés en los animales.

74. Las vigas en el cuerpo de los camiones y los semitrailers de una sola cubierta deben ser al menos 2 metros de altas y acolchadas en toda su longitud con material blando de al menos 2 cm de grosor.

75. Paredes, suelos y techos deben estar acolchados o estar hechos de material adecuado que evite fricciones o heridas.

76. Si el suelo consta de dibujo metálico, debe mantener una profundidad mínima de 3 mm.

77. La conexión entre la caja de carga y el chasis está diseñada para minimizar la vibración.

78. Las **particiones** usadas entre establos están diseñadas de manera que protegen y aíslan (físicamente pero no socialmente) cada animal. Las particiones son sólidas, empiezan en el suelo, cubren la anchura total del vehículo y son todo lo altas posible sin limitar la ventilación.



Figura 2.4. Ejemplos de particiones bien diseñadas para un camión de caballos.

79. Para facilitar el movimiento de los animales, tanto paredes como suelos son de colores claros y el suelo de la rampa de carga y el de la unidad de transporte son parecidos. Deben evitarse contrastes fuertes de color.

80. Independientemente del tiempo de viaje, los caballos se sitúan en establos individuales (pero no socialmente aislados), a menos que suponga un estrés severo, p. ej. Para caballos inexperimentados.

81. Todos los vehículos (también aquellos que se usan para viajes cortos) deben estar equipados con sistemas de ventilación forzados, son de color claro y tienen techo aislante.

82. El **estado técnico** de vehículos y tráiler para transporte de caballos se monitoriza mediante inspecciones anuales y aprobación por personal cualificado.

83. La **capacidad de ventilación** es de al menos 60 m³/h/KN de peso vivo para viajes largos y cortos. Para viajes de más de 8 horas es un requisito legal (anexo I capítulo VI artículo 3) y de esta manera una Buena Práctica.

84. El equipamiento de ventilación forzada se usa cuando las temperaturas ambientales durante el transporte es probable que desciendan de -5°C o superen los 25°C por más de 0,5 horas.

85. Debe comprobarse diariamente la funcionalidad del sistema de ventilación.

86. Solo se usan vehículos de una sola cubierta para el transporte de caballos.

87. Los animales pueden ser observados desde fuera del vehículo en todo momento, ya sea directamente o mediante un sistema de cámaras.

88. Sementales y yeguas no se transportan en el mismo vehículo a menos que puedan separarse en compartimentos con diferentes espacios de aire.

2.3.2 Disponibilidad de espacio

Buenas prácticas de disponibilidad de espacio

89. Las disponibilidades mínimas de espacio contempladas en la Regulación (capítulo VII) deben tenerse en consideración.

Tabla 2.2. Disponibilidad de espacio para caballos.

Tipo de caballo	Disponibilidad mínima de espacio	Anchura y longitud mínimas
Caballos adultos	1,75m ²	(0,7x2,5m)
Caballos jóvenes (6-24 meses) viaje de hasta 48 horas	1,2m ²	(0,6x2m)
Caballos jóvenes (6-24 meses) viaje de más de 48 horas	2,4m ²	(1,2x2m)
Ponis (menos de 144cm)	1m ²	(0,6x1,8m)
Potros (0-6 meses)	1,4m ²	(1x1,4m)

Nota: durante viajes largos, potros y caballos jóvenes deben poder estirarse.

Mejores prácticas de disponibilidad de espacio

90. Los caballos deben disponer de suficiente espacio para prevenir problemas de equilibrio, heridas y daños al vehículo. Algunos caballos necesitan más espacio que otros debido a su tamaño, raza o postura: "estancia de base ancha". Una directriz es proporcionar entre 10 y 20 cm de espacio total entre animal y partición.

91. Para un mejor equilibrio y una provisión de espacio adecuada de los caballos a transportar, deben emplazarse diagonalmente con establos con una inclinación de 30-40 cm.

92. Si es estabulan diagonalmente, los animales deben posicionarse con los cuartos traseros en la dirección de la conducción.

93. La disponibilidad de espacio debe aumentarse por encima de los valores establecidos en la regulación durante la estación de altas temperaturas y la conducción debe realizarse principalmente durante la noche. Las disponibilidades de espacio se mantendrán en los valores establecidos por la regulación durante la estación de temperaturas bajas y la conducción debe realizarse principalmente desde la mañana avanzada hasta las primeras horas de la noche.

2.3.3 Suelo y material de lecho en el vehículo

Mejores prácticas de suelo y material de lecho

94. Antes de cargar debe inspeccionarse el suelo del vehículo para asegurar que no es resbaladizo.

95. Un suelo blando con una capa superior elástica (comparable con las colchonetas en los cubículos para vacas) se usa para aumentar la adherencia.

96. **Material de lecho seco y limpio** presente para absorber toda la humedad producida hasta la descarga. La cantidad dependerá en la duración del viaje: cuanto más largo el viaje más material de lecho se necesita.

97. Serrín de madera (sin astillas y polvo y no proveniente de madera dura) y varios tipos de paja troceada (sin polvo y poco probable que cause obstrucciones intestinales si ingerida) son materiales de lecho adecuados. Se recomienda una capa de un grosor de 1cm por cada 100 km de serrín.

98. El material de lecho se limpia o renueva cada 24 horas al menos.

99. Se proporciona **material de lecho libre de polvo** en los vehículos que transportan caballos con signos de enfermedad pulmonar obstructiva crónica (pero aptos para viajar).

2.3.4 Intervalos para dar de comer y beber

Buenas prácticas en cuanto a intervalos de descanso, comida y bebida

100. Antes de salir, el medio de transporte se equipa con un tanque limpio y lleno de agua para beber.

101. Si el vehículo está equipado con un tanque de agua (obligatorio para transportes largos) el nivel de agua se comprueba antes de salir y en cada punto de control y es llenado si es necesario.

102. Para proveer agua fresca debe haber contenedores limpios sin protrusiones o bordes afilados que puedan lesionar a un caballo mientras bebe.

103. Los vehículos que se usan para transportes largos se equipan con **bebederos de agua** que permiten el acceso a todos los animales instalados individualmente. Los bebederos están diseñados y contruidos de manera que los animales no pueden herirse al usarlos.

104. Para viajes largos, los conductores llevan el equipamiento necesario para rellenar el tanque de agua del vehículo (manguera, adaptadores de tapón).

Mejores prácticas en cuanto a intervalos de descanso, comida y bebida.

105. Deben cargarse dispositivos adecuados para dar de beber manualmente si fuera requerido.

106. Debe planearse facilitar acceso a la bebida y comida cada 4,5-5 horas durante al menos 30 minutos.

2.4 Preparación relacionada con el animal

Varios aspectos de la fase de preparación se relacionan con los animales que van a transportarse. Estos se tratan en los siguientes sub-párrafos.

Se reconoce que cargar animales sanos y **físicamente aptos** en el vehículo es un factor extremadamente importante para mantener un adecuado nivel de bienestar durante el transporte. La selección de animales para el transporte es uno de los principales factores para asegurar el bienestar animal durante el transporte. Además de la Regulación, las directrices OIE de bienestar animal especifican criterios para animales no aptos como enfermos, heridos, débiles, incapacitados o fatigados o yeguas en avanzado estado de gestación y potros recién nacidos con el cordón umbilical sin cicatrizar.

Tal y como se describe claramente en las Guías Prácticas de Dar de beber a Animales Equinos Transportados por Carretera ([World Horse Welfare et al., 2014](#)), los caballos han de **hidratarse completamente** antes de viajar para evitar el desarrollo de problemas de salud y bienestar. Aun en climas muy fríos todos los caballos necesitan beber agua. Si tienen la oportunidad, beberán frecuentemente, de media una vez cada 1-2 horas. Los caballos transportados pueden requerir 50-100 litros de agua al día. Temperaturas ambientes altas, elevada humedad y sudar aumentan la necesidad de agua.

La provisión de **forraje de buena calidad** puede ayudar a crear un reservorio de fluido en el intestino del caballo, cosa que ayuda a evitar la deshidratación. Aún más, el forraje proporciona una fuente de energía que ayuda a los caballos a afrontar los desafíos del transporte. Un forraje de buena calidad también se necesita para mantener la salud del sistema digestivo y evitar cólicos. Dar de comer grandes cantidades de concentrado puede causar serios problemas de salud y debe evitarse.

Antes del transporte, los caballos deben ser mantenidos en un entorno tranquilo con espacio adecuado y acceso a comida y bebida, de manera que estén **bien descansados** cuando se cargan. Si van a ser transportados en grupos deberían acostumbrarse los unos a los otros antes de cargarlos. La duración del transporte desde el inicio de la carga en adelante debería ser lo más corta posible. Todo lo que se pueda hacer antes de cargar contribuirá a minimizar la duración del transporte. Un ejemplo es la colocación de ronzales para animales que los necesiten; otro es mantener a los animales en áreas de fácil acceso y cerca del área de carga.

Uno de los requisitos para el transporte animal es que los animales sean **aptos para el viaje previsto**, p.ej. capaces de afrontar los desafíos del transporte a la vez que mantienen un nivel adecuado de bienestar; cosa que implica que debe considerarse el potencial impacto del viaje.

Para el transporte "Guías Prácticas para Valorar la Aptitud para el Transporte de équidos" ([World horse welfare et al., 2016](#)). Legalmente, un caballo no debe ser transportado a menos que se haya juzgado que goza de suficiente salud para soportar el estrés del viaje esperado total (incluyendo paradas intermedias). Una capacidad reducida de soportar el transporte (p.ej. inaptitud) puede conducir a heridas, fatigas, enfermedad, deterioro de salud, disconfort, parto prematuro u otras causas. Cada caso ha de ser juzgado individualmente. Si no se está seguro que un caballo es apto para el viaje, debe contactarse con un veterinario. Cuando un animal no es apto para el transporte, debe ser tratado hasta que sea apto para el viaje y pueda ser transportado. Si fuera necesario el animal debería ser sacrificado.

2.4.1 PREPARACIÓN DE LOS ANIMALES Y EQUIPAMIENTO PARA EL VIAJE

Buenas prácticas de preparación de los animales y equipamiento

107. Los animales están acostumbrados a los medios de dar de comer y beber que van a usarse durante el viaje.

108. Se desarrolla e implementa una **lista de comprobaciones** que ha de ser firmada por el conductor antes del transporte.

109. Los **ronzales** que llevan los caballos durante el transporte son lisos (y no hechos de cuerda) para evitar heridas. Preferiblemente se colocan antes de empezar la carga.

110. Los caballos que se transportan en grupos no se atan y están acostumbrados unos a otros.

Mejores prácticas de preparación de los animales y equipamiento

111. En las horas previas a la salida se les ofrece **heno y agua** ad libitum. Para caballos que reciben concentrado, se reduce la cantidad gradualmente antes de la salida.

112. Antes del viaje, se permite a los caballos **descansar** durante al menos 48 horas sueltos, en un área adecuada y tranquila, con fácil acceso para el personal, suficiente espacio para darse la vuelta y estirarse y equipado con suficiente cantidad de material de lecho.

113. Si se transportan potros, deben tener al menos 5 meses de edad y ser haber sido destetados al menos una semana antes del transporte, a menos que se transporten con las madres.

2.4.2 Aptitud para el viaje

Buenas prácticas para determinar aptitud para el viaje

114. Una lista de comprobaciones, p.ej. la que se describe en "Guías Prácticas para Valorar Aptitud para el Transporte de équidos" está disponible y es usada para determinar la aptitud previa a la carga.

115. Se toman acciones apropiadas si se observan cualquiera de los siguientes signos durante la comprobación de la aptitud para el transporte:

- Descargas: de ojos, boca, nariz, recto, vulva o pene
- Respiración anormal: p.ej. ollares ensanchados, respiración rápida, superficial laboriosa o ruidosa
- Tos frecuente
- Sudoración profusa o temblores
- Postura o movimientos anormales
- Comportamiento anormal: p.ej. falta de respuesta, letárgicos, dar vueltas repetidamente, morder, patadas, agresiones
- Excrementos anormales: diarrea, dura, ausente, infrecuente o cubierta de moco
- Orina anormal: densa, oscura, en pequeñas cantidades o ausente
- Apetito/sed: reluctancia o rehusar a comer y/o beber o excesivo comportamiento de beber

116. Aun más, **se necesita asesoramiento adicional** cuando se observan las siguientes condiciones de salud: reluctancia a mantenerse en pie o moverse, cojera moderada, cambios de soporte del peso, postura anormal, heridas múltiples o heridas que pueden reabrirse y que el transporte puede agravar, sangrado nasal o cualquier sangrado que ha parado, abdomen con mayor volumen, ubres inflamadas, inquietud, sudoración profusa o tensión facial.

Mejores prácticas para determinar aptitud para el viaje

117. Las comprobaciones de los animales previas a la carga las realiza un veterinario especialista en équidos.

3. MANEJO Y CARGA

3.1 INTRODUCCIÓN

Cargar animales en un vehículo con el **mínimo estrés** mejora el bienestar animal porque facilita el proceso de carga y reduce el riesgo de resbalones caídas o lesiones. Es más difícil mover animales estresados que animales no-estresados, ya que pueden rehusar a moverse, intentar escapar y por lo general son más difíciles de manejar. Puede ser arriesgado para el que los maneja si se dan la vuelta y huyen. La **calidad del manejo** durante la carga y descarga de caballos tiene un importante impacto en su bienestar. Es de particular importancia considerar la salud y el estado fisiológico de los animales. Se requieren habilidades de manejo para entender el comportamiento animal y ser capaz de detectar signos de inaptitud similares a los que se describen en la aptitud para el transporte. Deben adoptarse procedimientos operativos adaptados para estos casos. Conductores y operadores deben ser conscientes que algunos animales pueden sufrir bajo las condiciones de transporte y deberían ser manejados en concordancia para evitar estrés adicional.

Además del estado fisiológico y de salud de los animales y manejo inadecuado, riesgos de poco bienestar en la carga se relacionan principalmente con:

- **El diseño inadecuado de la entrada y las puertas** (en particular inadecuadas dimensiones y forma, presencia de obstáculos visuales) que pueden causar contusiones, heridas, reluctancia a moverse
- **Superficies de suelo resbaladizas, incluyendo rampas**, que conllevan efectos adversos similares
- La presencia de **bordes afilados** que pueden causar heridas
- Las **condiciones de iluminación** (contrastes de luz) que pueden causar desorientación o miedo
- **Ruidos** fuertes o desconocidos

Como resultado, la carga es una de las fases más estresantes del transporte. La carga empieza cuando el primer animal que va a transportarse sale del corral de estabulación del lugar de salida (una granja, un centro de concentración o un puesto de control) y es movido en dirección al vehículo y finaliza cuando todos los animales se encuentran en el interior del vehículo. Seguir las buenas y mejores prácticas y el equipamiento adecuado para el manejo en esta fase es de vital importancia y reduce el riesgo de efectos negativos. Es importante entender los potenciales efectos de las interacciones de personas con caballos y el comportamiento. Un manejo rápido puede no ser entendido por los caballos y puede crear miedo y/o reacciones negativas hacia el personal. Adicionalmente, los caballos que tienen interacciones regulares positivas con persona serán típicamente menos miedosos y más fáciles de manejar.

3.2 INSTALACIONES DE CARGA

Un diseño deficiente de las instalaciones de carga y descarga, combinado con un mal manejo, puede causar resbalones, caídas, moratones y eventualmente lesiones y más estrés para los animales, provocando así carne de baja calidad y pérdidas económicas. Un **diseño correcto de plataformas elevadoras y rampas** de carga facilitara la carga y descarga con un mínimo peligro y contusiones de los animales. Aspectos importantes

de las instalaciones de carga son el diseño, la inclinación de la rampa, resistencia a resbalones de suelo y rampas y protecciones laterales. La iluminación y el ruido también tienen un impacto en el proceso de carga. Las siguientes prácticas son aplicables para todas las instalaciones de carga y descarga.

Buenas prácticas en las instalaciones de carga

118. Se diseña y mantiene el área de carga de manera que la excitación, sufrimiento, posibilidad de herirse y la angustia durante el movimiento de animales se evita lo máximo posible.

119. Se comprueba el mantenimiento del área de carga/el equipamiento y los corrales de estabulación (puertas, luz, ventilación, limpieza y calidad del suelo) antes de distribuir los animales para evitar el riesgo de resbalones, caídas y heridas.

120. Las carreteras y el área de carga son **accesibles** bajo cualquier condición climática que pueda ocurrir en la localización, y el área de carga se construye, usa y mantiene de manera que se evite la excitación, sufrimiento, posibilidad de herirse y angustia de los animales durante su movimiento.

121. La instalación de carga tiene una rampa con un gradiente máximo de 36,4% con guarda-railes y está equipada con superficies anti-resbaladizas y resistentes.

122. Para cargar animales sueltos se determina con antelación la disponibilidad de espacio apropiada y solo se transportan juntos caballos pre-socializados.

123. La **duración de la carga** se minimiza a la vez que se asegura el tiempo suficiente para cargar los animales sin prisas y sin causar estrés adicional.

124. Se usa un suelo no resbaladizo con un diseño que asegura la filtración mínima de excrementos y orina.

125. Una fuente de luz apropiada debe estar presente durante los procesos de carga y descarga.

126. El área de carga es fácil de **limpiar y desinfectar**.

127. Se usan protecciones laterales (barreras laterales) cuando se cargan/descargan caballos.



Figura 3.1. Protecciones laterales en un camión de caballos.

128. Se cubre la rampa con paja, arena o serrín para evitar resbalones y para reducir el ruido.

129. Se construye la rampa de manera que no balancee ni mueva cuando los animales pasan por encima.

130. La iluminación es operativa a lo largo de todo el proceso de carga/descarga en el compartimento del camión y en el área de carga con el motor del vehículo parado.

Mejores prácticas de las instalaciones de carga

131. Se usan paragolpes de goma para evitar heridas en vehículos que requieran que los caballos suban un escalón.

132. **Los listones transversales** son 25mm de alto y están espaciados 20-35cm.

133. Un muelle de carga plano, o uno con un ángulo menor de 10° se usa para mejorar la (des)carga. Se debe intentar conseguir el ángulo óptimo de (des)carga que es 0 (p.ej. reduciendo la presión de las ruedas, plataformas de carga más altas, elevadores, etc.).

134. Áreas de tráfico y caminos de camión entre accesos (de granjas, centros de concentración, puestos de control, mataderos), áreas de carga y descarga y parkings deben ser planeados acorde a la medida máxima de los camiones, tráiler y semitrailers y a su radio de curvatura (consultar ejemplos del diseño del área de carga).

135. Durante la (des)carga, los animales deben desplazarse **desde la parte más oscura a la más iluminada**, evitando o limitando contrastes de luz como sombras lo máximo posible.

136. En caso de luces demasiado potentes, deben cubrirse para atenuarlas.

137. El compartimento interior de los animales debe estar correctamente iluminado. Una luz adecuada en esta área facilitará la entrada de los caballos en el camión. Aun más, es

más cómodo para los animales, estimula la inspección del interior del vehículo y de los animales en las paradas y facilita el manejo de la carga y descarga.

3.3 MANEJO DURANTE LA CARGA

Las operaciones de carga y descarga deben ser llevadas a cabo por transportistas experimentados que comprendan el comportamiento animal y trabajen de manera calmada. En la fase de carga es importante la distinción entre caballos domados y no domados, ya que estos últimos no pueden ser conducidos con un ronzal durante la carga ni ser transportados en grupos de más de 4 individuos o viajes de más de 8 horas. Sementales sexualmente maduros y desconocidos no deben agruparse y deben ser mantenidos separados de yeguas.

Los caballos tienen un **gran ángulo de visión** y pueden ver casi 360° a su alrededor. Las personas que manejan caballos y otros animales de pastura deberían conocer también los principios de la zona de huida. **La zona de huida o zona de seguridad** es el espacio alrededor de un animal en el que éste se siente seguro. Si el animal huye de alguien que se acerca es que se ha entrado en las zona de huida y el caballo intenta restablecer una distancia cómoda. La medida de la zona de huida depende de la docilidad del animal: cuando un caballo tiene miedo, su zona de huida aumenta. El centro del círculo de zona de huida ("**punto de equilibrio**") es normalmente el hombro del animal. Todas las especies de ganado avanzarán/se moverán hacia adelante si el cuidador se sitúa detrás del punto de equilibrio. Retrocederán si el cuidador se sitúa por delante del centro/punto de equilibrio. Una aproximación a zona de seguridad puede realizarse acercándose al animal y tomando nota a que distancia se mueve el animal. Los animales tienen un punto ciego que se ensancha localizado justo por detrás y uno que se estrecha delante. Si una persona se posiciona en el **punto ciego**, el animal puede ponerse nervioso ya que no puede ver que está pasando. Los cuidadores deben intentar evitar siempre el punto ciego cuando se acercan a un caballo. Consultar **Figura 3.2.** para una ilustración de las zonas de huida y la visión de los caballos. Se adquiere conocimiento sobre comportamiento equino y sus respuestas a humanos a través de entrenamiento y experiencia práctica.

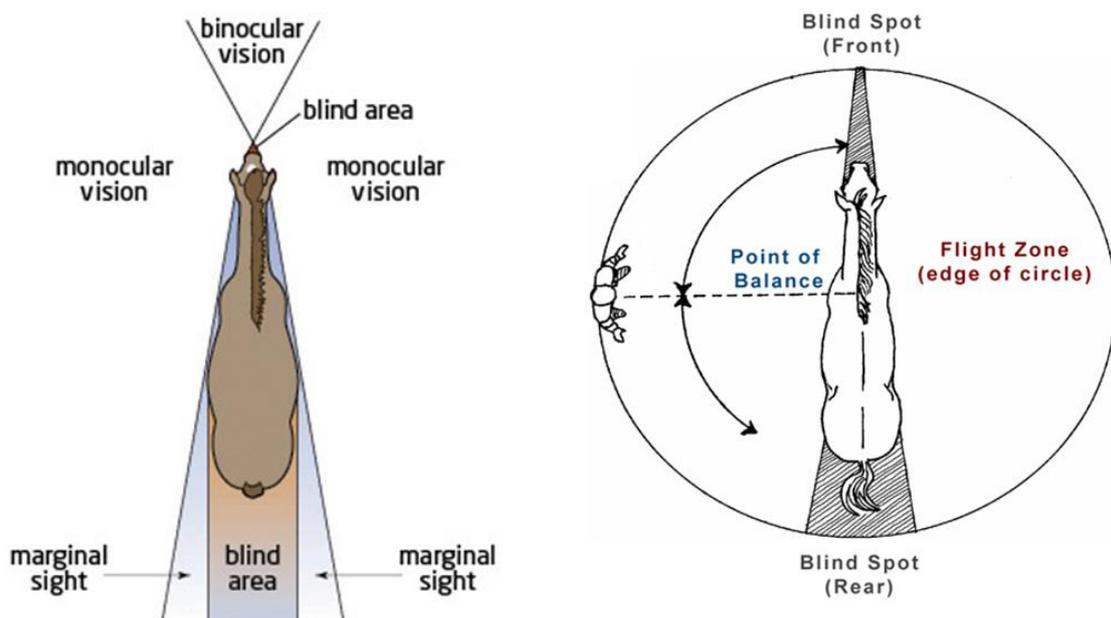


Figura 3.2. Visión del caballo y zona de huida.

Buenas prácticas en el manejo durante la carga

138. El manejo y la carga se realizan de manera **calmada y silenciosa**.

139. Si un caballo esta **domado** o no puede determinarse a partir de:

- a) Consultar con el cuidador
- b) Considerar edad y origen del animal
- c) Poderse acercar al caballo sin que este se excite
- d) Poder poner una cabezada al caballo sin que éste se excite
- e) Poder conducir al caballo con un ronzal sin que éste se excite (no necesariamente significa que el caballo se pueda transportar atado)
- f) Poder atar al caballo con el ronzal sin que éste se excite (aunque algunos caballos domados pueden estirar violentamente cuando se atan)

140. Para evitar estrés, peleas u otro comportamiento peligroso, animales potencialmente hostiles deben mantenerse fuera del alcance físico por parte de otros caballos.

141. Si se necesita atar los caballos, la longitud de la cuerda debe ser tal que permita a los caballos estar de pie pero también mover la cabeza hacia arriba y abajo pero no se les puede enganchar una mano o casco.

142. No se atan potros de hasta 6 meses, aunque puedan ser conducidos con cuerda.

143. Los animales no deben poder morder al caballo vecino, p.ej. usando particiones con sección para la cabeza.

Mejores prácticas de manejo

144. **Se documenta y supervisa** el proceso de carga por un oficial responsable designado o un veterinario oficial.

145. Se levantan los potros que no sepan superar la rampa.

146. Deben mantenerse los perros alejados de la zona de carga durante la carga.

147. Para viajes de hasta 8 horas los caballos no pueden estabularse individualmente si muestran signos de miedo o angustia por aislamiento, sino que se agrupan con animales conocidos.

148. Animales no domados o inexperimentados se tratan con cautela extra y se les permite más tiempo para adaptarse al entorno.

149. Los caballos que se cargan atados aprenden a ser cargados con antelación. Los caballos bien entrenados con el ronzal practican el proceso de carga antes del día de transporte. Se puede enseñar a cargar a caballos no domados que se mantienen en grupos pequeños comiendo al lado del vehículo, desde la rampa y finalmente dentro del vehículo. Los caballos que han tenido una experiencia positiva en la carga son a menudo menos asustadizos que los que se cargan por primera vez.

150. **Se usa un dispositivo de seguridad para soltar cuerdas** cuando los caballos van atados.

151. Provisiones disponibles y usadas para permitir o evitar visibilidad entre animales vecinos

- a) Limitar la visibilidad cuando un animal es agresivo con su vecino
- b) Permitir la visibilidad cuando un animal se estresa al ser aislado

4. VIAJE

4.1 INTRODUCCIÓN

El transporte implica la exposición a potenciales agentes estresantes que pueden afectar negativamente al bienestar animal. **El entorno desconocido, restricciones de movimiento debidas al confinamiento, vibraciones, ruidos repentinos e inusuales, mezclarse con otros animales, variaciones de temperatura y humedad junto con una ventilación insuficiente y a menudo restricciones de agua y comida** tienen un impacto en el estado del animal. El impacto de estos factores en el ganado está influenciado por la experiencia de los animales con el transporte, su condición física y la naturaleza y duración del viaje. Se han identificado los viajes largos como potencialmente más perjudiciales para el estado general de bienestar de los animales, debido a un tiempo de exposición a los factores de estrés más largo. Viajes estresantes y entornos o condiciones de transporte hostiles pueden influenciar la salud y el bienestar de los animales. Un manejo o transporte inapropiado pueden asociarse a heridas, estrés fisiológico y psicológico, inmunosupresión y alteraciones metabólicas. Estas respuestas tienen un impacto sobre la productividad y rentabilidad mediante cambios en el peso de los animales, estado de hidratación y calidad de la carne en animales de matadero.

El conductor (y ayudantes) son los responsables del bienestar de los animales en la carretera, y juegan un papel crucial durante la fase del transporte. No solo operan el vehículo, sino que monitorizan y cuidan los animales y tratan con las emergencias en caso que ocurran. Deben facilitar un clima adecuado, suficiente comida y bebida y oportunidades de descanso a los animales. Las habilidades de conducción se adquieren con formación y experiencia práctica (consultar párrafo [1.3 COMPETENCE AND TRAINING](#)).

4.2 CONDUCCIÓN

Mientras están en un vehículo que se desplaza, el ganado lucha para **mantener el equilibrio** y **evitar el contacto con otros animales** si están en grupo. Debido a su centro de gravedad alto y que los caballos suelen mantenerse de pies mientras viajan, es particularmente difícil para ellos. Cuanto más fluido sea el desplazamiento del vehículo (p.ej. con aceleraciones y frenadas mínimas en cualquier dirección) más fácil es para los caballos mantener el equilibrio. Las principales alteraciones en el bienestar relacionadas con viajes bruscos (contrarios a viajes fluidos) son:

- Pérdida de equilibrio resultando en contusiones o caídas
- La necesidad de **constantes ajustes posturales** para mantener el equilibrio y evitar caídas, resultando en fatiga

Los viajes bruscos pueden estar causados por un estilo de conducción errático pero también por carreteras en mal estado. Éstas últimas deben intentarse evitarse siempre que

sea posible, si no lo fuera el conductor debe conducir con más cuidado y reducir la velocidad.

Existe una buena relación entre **habilidades de conducción**, nivel de estrés entre el ganado y también la rentabilidad del negocio de transporte. Hábitos de conducción fluidos y uniformes permiten a los animales relajarse más durante un transporte que una conducción dura y errática. Estudios científicos han demostrado no solo que un estilo de conducción duro aumenta el estrés en los animales transportados sino que también disminuye significativamente la calidad de la carne. Se ha estimado que hay una diferencia del 20% en la eficiencia del combustible entre conducir en una carretera llana a velocidades irregulares de hasta 100km/h en comparación con una velocidad de cruce segura y uniforme de 80km/h. Si te encuentras un conductor lento en una carretera sin oportunidades para adelantar, es mejor sentarse cómodamente y tomárselo con calma que empujar a una situación que no puedas controlar. Otro aspecto de una conducción suave es frenar suavemente. Esto ayuda a los animales a mantenerse sobre sus pies con un esfuerzo mínimo. Frenazos bruscos resultan en más estrés, más estrés supone peor bienestar y peor bienestar resulta en peor calidad de la carne.

Los principios de agarre en carretera de los camiones pesados y la habilidad de un animal de mantenerse a pie firme son los mismos. Sin embargo, el conductor tiene un control completo sobre el vehículo pero solo control parcial sobre el animal. Los conductores compensan esta falta parcial de control aplicando conocimiento sobre cómo el animal se comportará bajo ciertas circunstancias. Los animales transportados tienen más presión sobre sus pies que la carga sobre las ruedas del vehículo, y deberán esforzarse para mantenerse sobre ellos. Cuanto mayor sea el esfuerzo requerido, mayor será el nivel de estrés en el que se encontrarán. Para un vehículo cargado con ganado con 18 ruedas, la carga en de 4,7 kg/cm² en la ruedas. Un caballo de 600 kg tiene 4 pies en contacto con el suelo, y la carga que soportan es de entre 10 y 12kg/cm². Aun y siendo una carga tan pesada, los caballos intentarán mantenerse de pie. Cuanto más esfuerzo requiera mantenerse, bajo más estrés se encontrarán.

No existe un requisito estricto legal para conducir, pero según la Regulación los medios de transporte han de ser operados de manera que eviten heridas y sufrimientos y aseguren la seguridad de los animales. Para conseguir este objetivo, deberían seguirse unas sencillas y generales prácticas cuando se conducen vehículos con caballos vivos. Estas prácticas se aplican tanto a viajes largos como cortos.

Buenas prácticas durante la conducción

152. cuando se conduce un vehículo que transporta caballos, el conductor debe:

- Empezar despacio
- Evitar frenazos bruscos
- Tomar las curvas cuidadosamente (en particular las rotondas)
- Cambiar marchas con suavidad
- Usar, siempre que sea posible, autopistas (carreteras en mal estado suponen una mayor vibración del vehículo). Si las condiciones de la carretera son malas, debe ajustarse la velocidad. Deben tomarse en consideración las condiciones de la carretera en la planificación del viaje ([2.2 PLANIFICANDO EL VIAJE](#)) ya que la ruta debe establecerse con antelación

Mejores prácticas durante la conducción

153. se usa un acelerómetro para monitorizar y mejorar el estilo de conducción, y los datos recogidos por el sistema de navegación se analizan y registran para identificar las mejores prácticas de conducción. Esto puede formar parte de un posible Sistema de Control de Calidad.

4.3 CONTROL DEL CLIMA DURANTE EL VIAJE

El microambiente termal interno de los vehículos es un principal determinante del bienestar animal. Este ambiente depende, en gran medida de la producción de **calor metabólico** y la **humedad** y el **intercambio de gas** de los animales en el interior. Estos factores dependen del número, tipo y edad de los animales transportados. Una entrada constante de aire fresco que llegue a todos los animales es esencial para la salud de los animales. El aire se lleva el exceso de humedad y calor que producen los animales y aportará oxígeno. Las condiciones climáticas externas (el tiempo) determinan las propiedades del aire que entra en el vehículo para ventilar y, por lo tanto, debería tenerse en cuenta.

Un **sistema adecuado de ventilación** tiene suficientes aberturas de ventilación, atravesado la longitud total del vehículo a la altura de los animales y pueden ajustarse. El desafío es proporcionar la ventilación adecuada cuando el vehículo está estacionado en clima caluroso, pero también circulando a 80km/h en una mañana fría.

Como ya se ha descrito en la introducción del párrafo [2.3 MEDIOS DE TRANSPORTE](#), monitorizar es un elemento crucial en el control del clima. Aunque para viajes largos **monitorizar temperatura y los sistemas de aviso son obligatorios**, no se describen requisitos específicos en cuanto al uso de los sistemas de ventilación en la Regulación. La clave para evitar el estrés térmico es monitorizar el ambiente térmico interno de los vehículos, y ajustar los sistemas de ventilación según los parámetros que se miden dentro de los compartimentos (p.ej. temperatura real) y circunstancias relevantes como velocidad de conducción o temperatura ambiente. No se trata de la presencia de ventilación y el equipamiento de registro sino del uso adecuado que puede marcar la diferencia y tener un impacto positivo en el bienestar animal. Es de particular importancia determinar cuándo debe hacerse algo e implementar medidas correctivas si la monitorización indica que algo debe hacerse (p.ej. que debe hacerse).

Además de registrar y monitorizar temperaturas, la insuficiencia térmica del camión puede valorarse mirando el sudor excesivo de los animales o la respiración dificultosa, pero esto solo puede hacerse durante las paradas, mientras que la temperatura puede cambiar drásticamente durante la conducción (p.ej. geografía, momento del día, tiempo, velocidad). Aun más, ya que tanto sudar como la respiración forzada indican estrés térmico, estos parámetros son particularmente útiles de comprobar si el sistema de ventilación se usa adecuadamente (p.ej. no deberían verse en ninguna de las paradas) pero no para evitar el estrés por calor.

Los peligros primarios asociados con el entorno del vehículo son **estrés por calor** en respuesta a condiciones de clima caluroso y **estrés por frío** consecuencia de climas fríos. Se asume que, a la práctica, el calor excesivo es un problema mayor que el frío, y que estrés por calor particularmente prolongado perjudica el bienestar de los caballos. Ventilación local conectiva o animales excesivamente mojados debido a entradas de agua, lluvia o nieve puede inducir a estrés por frío. Deben evitarse viajes largos cuando, por ejemplo, se espera temperaturas tales que impidan mantener la temperatura interna del vehículo entre 5° y 30°C. Los conductores deben tener en consideración la ventilación en todo momento mientras haya animales en el interior, incluyendo los periodos en los que el vehículo está estacionado y durante las paradas estatutarias de conductores.

La zona termo-neutra (el rango de temperaturas en las que el animal mantiene la temperatura con un gasto mínimo o nulo de energía) de los caballos se estima que se encuentra entre 5° y 25°C. Este hecho implica que a temperaturas inferiores de 5°C y superiores de 25°C la termorregulación supone un consumo adicional de energía (p.ej. Para sudar, jadear o temblar), pero mientras la temperaturas se mantengan dentro de los límites de la capacidad termorreguladora del animal, éste puede mantener su temperatura corporal. Otros estudios han demostrado que existen diferencias entre razas y que las pérdidas de calor se ven afectadas p.ej, por el grosor del pelaje del caballo o la condición corporal. Aun mas, el confort térmico depende de temperatura y humedad, y sus efectos están influenciados por el movimiento de aire y por mojar directamente los animales. Una humedad elevada exagera el efecto de temperaturas extremas. El efecto combinado de humedad y temperatura se visualiza en la **Figura 4.1**.

Temperatura de bulbo seco (°C)	Humedad relativa (%)					
	50	60	70	80	90	100
25,6	22,2	23,3	23,9	23,9	25	25,6
26,7	23,3	23,9	25	25,6	26,1	26,7
27,8	23,9	24,4	25,6	26,1	27,2	27,8
28,9	25	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9
30	25,6	26,7	27,2	28,3	28,9	30
31,1	26,7	27,2	27,8	29,4	30,6	31,1
32,2	27,2	28,3	28,3	30,6	31,3	32,2
33,3	28,3	28,9	30	31,1	32,2	
34,4	28,9	30	31,1	32,2		
35,6	30	31,1	32,2			
36,7	30,6	31,7				
37,8	31,1	32,8				

	buena		peligro
	alerta		emergencia

Figura 4.1. Los efectos combinados de la temperatura y la humedad en el ganado.

Buenas prácticas en el control del clima

154. El conductor monitoriza la temperatura en el compartimento animal desde la cabina del camión.

155. Los compartimentos animales están suficientemente ventilados en todo momento.

156. Si la temperatura en el camión llega a los 35°C, el conductor debe iniciar los procedimientos de emergencia del párrafo [4.6 Emergencias](#) para reducir la temperatura.

157. En caso de condiciones de calor (temperaturas por encima de 25°C), cuando los animales sudan en exceso y muestran aumento de la respiración, deben considerarse las siguientes medidas:

- Activar el sistema de ventilación
- Si es necesario parar (p.ej. para dar de beber a los animales): aparcarse en la sombra, abrir por completo los alerones de ventilación, mantener la parada lo más corta posible
- Proseguir hasta la destinación sin retrasos innecesarios
- Preparar a los operadores en el lugar de destino para descargar inmediatamente
- Si no se puede llegar al destino final en un plazo de 2 horas y la temperatura dentro del camión no puede reducirse lo suficiente, activar el plan de contingencia y descargar los animales en la instalación de descarga de emergencia más cercana.

158. Si se prevé frío o calor extremos a lo largo de la ruta planificada, cosa que dificultaría al conductor mantener la temperatura en el compartimento dentro del rango legal de 5 a 30°C ($\pm 5^\circ$), no deben transportarse caballos.

Mejores prácticas de control del clima

159. Si **en clima frío** es necesario aparcarse el vehículo, cuando sea posible éste debe aparcarse en áreas protegidas del viento. Se pueden añadir planchas extra, si fuera necesario, para proteger del viento o de la lluvia fría, en particular si los caballos están calientes debido al esfuerzo que supone mantener el equilibrio mientras viajan. La ventilación debe ser adecuada para evitar respiración laboriosa y sudoraciones.

160. **En condiciones de altas temperaturas**, cuando sea posible, el tráiler debe aparcarse en un área que proporcione sombra y permita la brisa pasar a través de los laterales del camión. Debe evitarse aparcarse cerca de otros transportistas de animales debido a la potencial reducción del flujo de aire y al riesgo de transmisión de enfermedades.

161. si la temperatura en el camión llega a los 30°C el conductor debe iniciar los procedimientos de emergencia del párrafo [4.6 Emergencias](#) para reducir la temperatura.

4.4 REQUISITOS DE AGUA Y COMIDA

Ofrecer agua y forraje en las horas previas a la carga (consultar párrafo [2.4.1 Preparación de los animales y equipamiento para el viaje](#)) reduce la posibilidad de no cubrir las necesidades de nutrientes durante el transporte. El principio general descrito en la Regulación 1/2005 es-: "debe ofrecerse agua, comida y descanso a los animales en intervalos adecuados y apropiadamente en cantidad y calidad según su especie y talla". Las restricciones de bebida y comida son más o menos inevitables durante el transporte. En vehículos estándar generalmente es difícil proporcionar líquidos o alimento, por lo que el tiempo máximo de viaje para estos vehículos es de 8 horas.

Dado que el agua y la comida son necesidades básicas para todos los animales, las restricciones reducen el bienestar animal. En particular durante viajes largos debe darse la oportunidad de beber y (si necesario) comer durante el transporte al menos cada 8 horas en las **paradas** que se han planificado en la fase de preparación y preferiblemente

cada 4,5 horas. Si el estado de hidratación de los caballos indica que necesitan agua antes y después de los intervalos planificados, entonces se debería dar de beber. Las paradas se necesitan principalmente para dar de beber, comer y comprobar los animales pero también para descansar.

No existen requisitos específicos de la duración de las paradas, excepto para potros con dieta de leche. Estos potros deben poder descansar durante al menos 1 hora después de 9 horas de viaje y se les administra agua y si fuera necesario comida. Debido a que las paradas largas prolongan la duración total del viaje, éstas no deben ser más largas de lo necesario para cuidar todos los potros individualmente si superan una hora. La mejor comprobación para determinar si los animales necesitan comer es ofrecerles la posibilidad de comer. Para caballos un mínimo de 2 kg de comida y 1,6kg de concentrado por día por cada 100kg de peso vivo y 45 litros de agua por día. Los camiones que se usan para transportes largos deben estar equipados de manera que se puede dar de comer y beber a bordo y pueden transportar la comida necesaria para el viaje.

Buenas prácticas en viajes largos para dar de comer y beber:

162. Se debe disponer de agua estancada (no corriente) con acceso individual.

Mejores prácticas en viajes largos para dar de comer y beber

163. Se da acceso a los caballos a agua y forraje de buena calidad cada 4,5 horas durante al menos 30 minutos.

164. Se alimenta a los caballos con el mismo tipo de forraje antes, durante y (cuando aplicable) después del viaje.

165. Animales con tendencia a laminitis no se les administra alimento con alto contenido en almidón o azúcar.

166. El nivel de agua en el bol es lo suficiente alto para permitir al caballo ver por encima del borde del bol.

4.5 CUIDADO DE ANIMALES ENFERMOS O HERIDOS

La regulación solo permite transportar animales aptos para el viaje previsto, tanto en la carga inicial como después de una estancia en un puesto de control. Por lo tanto, se comprueba la aptitud antes y durante la carga. Sin embargo, existe el riesgo de que los animales enfermen o se lesionen durante el transporte aunque las circunstancias del entorno se monitoricen y regulen correctamente, se apliquen prácticas de estilo de conducción adecuadas, se alimente e hidrate a los animales correctamente y se les dé suficientes oportunidades de descanso. Estos animales se pueden identificar durante las paradas rutinarias del viaje o paradas específicas de inspección p.ej. paradas adicionales durante clima caluroso). Los animales se dividen en 4 grupos:

- a) Animales que han caído, han quedado atrapados o heridos p. ej. Como resultado de una agresión y tienen una lesión o fractura clara
- b) Animales que exhiben una herida como una hernia, prolapso o dislocación
- c) Animales que exhiben los síntomas de estrés por frío o calor o deshidratación
- d) Animales que parece que han desarrollado los síntomas de enfermedad o infección

El conductor es responsable del bien-estar de los animales durante el transporte. La Regulación proclama que los **animales que enferman o se lesionan durante el transporte** deben ser separados del resto (y después de facilitar tratamiento de auxilio lo más pronto posible) deben recibir el tratamiento veterinario apropiado y, si fuera necesario, proceder con sacrificio de emergencia de manera que no se les cause sufrimiento innecesario. En la práctica, las posibilidades de intervenir del conductor son limitadas y las consecuencias en el bienestar del animal no apto y del resto debe ser debidamente sopesada. Debe informarse al lugar de destino que uno de los animales no es apto, para que puedan prepararse. Se presenta una descripción clara del preferible curso de acción en las Guías para valorar la aptitud para el transporte de los caballos.

La aparición de animales **seriamente no aptos** es una emergencia, y por lo tanto debe implementarse en plan de emergencia también (consultar párrafo [4.6 Emergencias](#)). Los animales identificados como enfermos o heridos al final de un viaje deben ser tratados por las autoridades competentes en el destino, p.ej. el veterinario de matadero o del puesto de control. Es muy importante que el conductor o el cuidador realmente compruebe el estado de salud de los animales durante el viaje (en particular en viajes largos con paradas intermedias) y que el limitado número de cosas que puedan hacerse en caso de uno o varios animales muestren anomalías se haga.

Buenas prácticas en el cuidado de animales enfermos o heridos

167. durante las paradas se examinan los animales en busca de signos de deterioro de aptitud. En caso de que haya anomalías se activa el plan de contingencia y se llevan a cabo las acciones apropiadas, de acuerdo con la lista para la aptitud (presentada en el párrafo [2.4.2 Aptitud para el viaje](#); Ref. 005).

Mejores prácticas en el cuidado de animales enfermos o heridos

168. Los conductores y cuidadores llevan consigo en todo momento una lista con los números de teléfono de veterinarios oficiales y otros puestos de emergencia.

169. Un "oficial de bienestar" de la compañía está a cargo del manejo y la organización de las situaciones de emergencia.

La regulación solo permite transportar animales aptos para el viaje previsto, tanto en la carga inicial como después de una estancia en un puesto de control. Por lo tanto, se comprueba la aptitud antes y durante la carga. Sin embargo, existe el riesgo de que los animales enfermen o se lesionen durante el transporte aunque las circunstancias del entorno se monitoricen y regulen correctamente, se apliquen prácticas de estilo de conducción adecuadas, se alimente e hidrate a los animales correctamente y se les dé suficientes oportunidades de descanso. Estos animales se pueden identificar durante las paradas rutinarias del viaje o paradas específicas de inspección p.ej. paradas adicionales durante clima caluroso). Los animales se dividen en 4 grupos:



- e) Animales que han caído, han quedado atrapados o heridos p. ej. Como resultado de una agresión y tienen una lesión o fractura clara
- f) Animales que exhiben una herida como una hernia, prolapso o dislocación
- g) Animales que exhiben los síntomas de estrés por frío o calor o deshidratación
- h) Animales que parece que han desarrollado los síntomas de enfermedad o infección

El conductor es responsable del bien-estar de los animales durante el transporte. La Regulación proclama que los **animales que enferman o se lesionan durante el**

transporte deben ser separados del resto (y después de facilitar tratamiento de auxilio lo más pronto posible) deben recibir el tratamiento veterinario apropiado y, si fuera necesario, proceder con sacrificio de emergencia de manera que no se les cause sufrimiento innecesario. En la práctica, las posibilidades de intervenir del conductor son limitadas y las consecuencias en el bienestar del animal no apto y del resto debe ser debidamente sopesada. Debe informarse al lugar de destino que uno de los animales no es apto, para que puedan prepararse. Se presenta una descripción clara del preferible curso de acción en las Guías para valorar la aptitud para el transporte de los caballos.

La aparición de animales **seriamente no aptos** es una emergencia, y por lo tanto debe implementarse en plan de emergencia también (consultar párrafo [4.6 Emergencias](#)). Los animales identificados como enfermos o heridos al final de un viaje deben ser tratados por las autoridades competentes en el destino, p.ej. el veterinario de matadero o del puesto de control. Es muy importante que el conductor o el cuidador realmente compruebe el estado de salud de los animales durante el viaje (en particular en viajes largos con paradas intermedias) y que el limitado número de cosas que puedan hacerse en caso de uno o varios animales muestren anomalías se haga.

Buenas prácticas en el cuidado de animales enfermos o heridos

167. durante las paradas se examinan los animales en busca de signos de deterioro de aptitud. En caso de que haya anomalías se activa el plan de contingencia y se llevan a cabo las acciones apropiadas, de acuerdo con la lista para la aptitud (presentada en el párrafo [2.4.2 Aptitud para el viaje](#)).

Mejores prácticas en el cuidado de animales enfermos o heridos

168. Los conductores y cuidadores llevan consigo en todo momento una lista con los números de teléfono de veterinarios oficiales y otros puestos de emergencia.

169. Un "oficial de bienestar" de la compañía está a cargo del manejo y la organización de las situaciones de emergencia.

4.6 EMERGENCIAS

Las **situaciones de emergencia** son, por definición, inesperadas y requieren actuación inmediata, es importante que los conductores y otras personas a cargo tengan un **plan sobre qué hacer** si hubiera una emergencia. El plan debe incluir una serie de números de teléfono de emergencia, p.ej. para obtener asistencia veterinaria.

Buenas prácticas en emergencias

170. En **caso de avería mecánica** del tractor, la naturaleza de la avería debería ser valorada y debería estimarse cuanto va a tardar en ser reparada. **Si la reparación no puede tener lugar** en el mismo lugar de la avería o va a necesitar tiempo para llevarse a cabo, deben llevarse a cabo los **trámites pertinentes para conseguir otro tractor**. Han de tenerse en cuenta numerosos factores cuando se determina cuanto tiempo pueden permanecer los animales seguros en el tráiler:

- Tiempo – (p.ej. los caballos estarán bien en un tráiler durante 4 horas en un clima fresco y con baja humedad. En el calor y humedad extremos del verano, en seguida sufrirán de estrés térmico)
- Aptitud de los animales

- Edad de los animales
- Tiempo desde la última vez que comieron y bebieron
- Localización del retraso (p.ej. área rural o autopista)
- Hora del día
- Seguridad de los animales en la ubicación actual

171. En caso de **accidente**, se deben llevar a cabo las acciones descritas en la **Tabla 4.1**.

Tabla 4.1. Acciones requeridas en caso de accidente cuando se transportan animales.

- a. **Llamar al número de emergencias en carretera** si el accidente ocurre en una vía pública o si la asistencia de emergencia se requiere para un accidente dentro de la granja.
- b. Informar al operador de:
 - Localización del accidente
 - El hecho de que hay animales a bordo
 - El status de cualquier animal suelto
 - Cualquier riesgo conocido
- c) Exponer los **dispositivos de aviso de emergencia** lo antes posible (preferiblemente en los primeros 10 minutos después del accidente)
- d) Llamar a la **compañía de contacto designada**. Si la compañía tiene una lista de control de accidentes, proceder según la lista. Sino, informar al transportista de la localización del accidente, si hay heridos, condición de los animales, posición del tráiler, número de vehículos involucrados y si el personal de primera intervención está presente ya
- e) Llamar a otros contactos designados según el protocolo de la compañía e informar de la situación. Estos podrían incluir, pero no se limitan a, compañías de seguros para carga y vehículo y lugar de destino
- f) Si el tractor y/o tráiler están dañados y no pueden desplazarse proceder con el siguiente punto. si los daños son menores, el tráiler esta vertical y no hay heridos, tomar fotos y registrar nombres y direcciones de involucrados y testigos
- g) **Recuperar cualquier animal suelto por la carretera** y juntarlos en áreas lo más alejadas posible del tráfico
- h) **Localizar el kit y cámara de registro de accidentes**. Tomar fotos del accidente lo más pronto posible. Las fotografías deben incluir fotos del estado de la carretera, daños en el vehículo, posición del tráiler, escena general del accidente, marcas de neumáticos, curvas, intersecciones y el punto en el que el vehículo abandona la carretera (si lo hace)
- i) Proporcionar cuanta **protección y confort sea posible a los animales**
- j) Las declaraciones solo se entregan al personal de las autoridades. El conductor debe recordar que en este punto él o ella es el representante más visible de la compañía y la industria y debe comportarse como tal.

Quando el personal de primera intervención llega, el transportista debería informarlos de los detalles del accidente, incluyendo heridos, si hay animales sueltos, riesgos conocidos y el plan de respuesta a emergencias de la compañía. Si es posible, el transportista debe hacer saber a las autoridades si un tráiler de rescate de la compañía y personal para manejar animales están de camino y el

la hora prevista de llegada. Los transportistas deben respetar la cadena de mando en todo momento.

172. los conductores reciben formación regular que les permite responder de manera efectiva y disminuir el impacto de cualquier retraso o accidente en los animales o en sí mismos.

173. los animales que enferman o se hieren durante el transporte son separados y reciben atención veterinaria sin retraso. En caso que el veterinario crea que no es posible tratar al animal debe sacrificarse.

5. DESCARGA

5.1 INTRODUCCIÓN

Una vez se ha llegado al destino final o al puesto de control los animales deben ser descargados lo más pronto posible. Descargar forma parte del viaje y un viaje solo se completa cuando el último animal ha sido descargado en el destino final. Es importante optimizar la facilidad y eficiencia de la descarga para asegurar que se evita cualquier retraso indebido y que los animales no permanecen en el vehículo más tiempo del necesario. Los mismos principios de **manejo** de caballos mencionados en el párrafo [3.3 Manejo durante la carga](#) también se aplican a la fase de descarga y las habilidades de manejo requeridas son parecidas a las que se describen para la carga. Cuidadores y personal deberían ser capaces de **detectar signos de inaptitud, enfermedad o lesiones** similares a los descritos para la aptitud para el transporte y adaptar y modificar procedimientos operativos deberían planificarse para dichos casos. Un manejo incorrecto de los animales durante la descarga puede tener efectos perjudiciales en el bienestar de los animales. Los caballos que se han cargado y transportado individualmente, deben ser descargados y alojados también individualmente.

La Regulación requiere que las instalaciones de carga y descarga, incluyendo suelo, deben estar diseñadas y ser operadas para prevenir heridas y sufrimiento, minimizar la excitación y la angustia y asegurar la seguridad de los animales. Un mal diseño de las instalaciones de carga y descarga, combinado con un manejo inadecuado puede causar resbalones, caídas, contusiones y eventualmente heridas y más estrés para los animales, comprometiendo así el bienestar animal y reduciendo la calidad de la carne, con las pérdidas económicas asociadas que conlleva. Un correcto diseño de plataformas elevadoras y rampas de carga facilitara la carga y descarga con un mínimo estrés para los animales y riesgo de contusiones.

Cuando se lleva a cabo la descarga, el estado fisiológico y de salud de los animales debe ser considerado. Conductores y operadores deben ser conscientes que algunos animales pueden haber sufrido durante el transporte y deberían ser manejados en consecuencia durante la descarga para evitar estrés adicional. Además del estado fisiológico y de salud del animal y un inadecuado manejo, **riesgos de bienestar comprometido en la descarga** se relacionan mayoritariamente con:

- Inadecuado diseño de la entrada y puertas (en especial la amplitud) que podría causar contusiones, heridas, reluctancia a moverse
- Lo resbaladiza que sea la superficie del suelo incluyendo la rampa que causara efectos adversos similares
- La presencia de protrusiones puntiagudas que causara lesiones
- Las condiciones de luz que pueden causar desorientación y miedo

5.2 DISEÑO DEL ÁREA DE DESCARGA

Las áreas de descarga deben ser seguras y disponer de un camino amplio, claro y recto desde el vehículo hasta los corrales. Buenas y Mejores Prácticas relacionadas con el diseño de las instalaciones para descarga de caballos se describen en el párrafo [3.2 Instalaciones de carga](#). Se dispone de Buenas y mejores prácticas adicionales para la descarga de caballos en el matadero, pero en principio pueden aplicarse a otros lugares donde se descargue un elevado número de caballos.

Buenas prácticas en el diseño del área de descarga

174. **Vallas cerradas** deberían estar dispuestas alrededor del área de descarga para evitar la intrusión o la huida de animales en caso de accidentes durante la descarga.

175. Áreas de tráfico y caminos de carro entre entradas (de granjas, centros de concentración, puestos de control, mataderos), áreas de carga y descarga y parking deben planearse en consonancia con la medida máxima de los camiones, tráiler y semitrailers y con sus radios de curvatura.

176. Debería haber una **señalización clara e identificación del muelle** (p.ej. según el tipo de camión).

177. Los suelos de rampa y muelle no deben ser resbaladizos y su composición debe asegurar que las vertidos de excrementos y orina se mantienen al mínimo.

178. Debe llevarse a cabo **mantenimiento y limpieza regular** de los suelos.

179. Una fuente de **luz** adecuada tiene que estar presente en todos los procesos de descarga.

180. Durante la descarga, los animales deben desplazarse desde áreas oscuras a áreas más luminosas, evitando contrastes de luz y sombras.

181. La iluminación en el compartimento y en el área de descarga deben tener la capacidad de operar durante la duración de todo el proceso de descarga con el motor del camión apagado.

182. El **ángulo óptimo de descarga** para todos los animales es 0, así que tienen que adoptarse los métodos posibles para mantener el ángulo lo más bajo posible (altura mínima del muelle dependiendo del tipo de camión, ascensores,...).

183. Ya que los animales prefieren caminar en subida que en bajada, es recomendable mantener ángulos bajos durante la descarga.

184. El muelle para camiones debería ser 2,75m ancho y equipado con protecciones laterales (altura $\geq 1,7$ m).

Las áreas de descarga deben ser seguras y disponer de un camino amplio, claro y recto desde el vehículo hasta los corrales. Buenas y Mejores Prácticas relacionadas con el

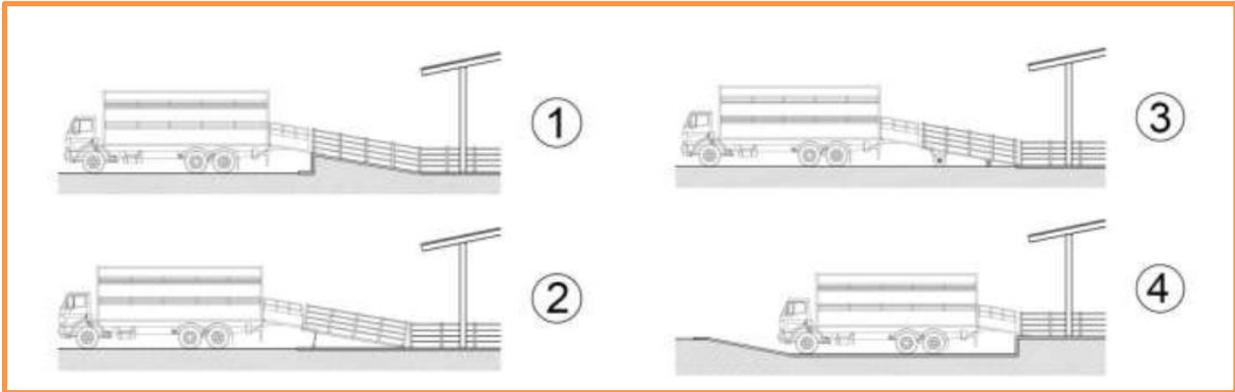


Figura 5.1. Estructuras posibles recomendadas para (des)cargar animales.

Mejores prácticas

185. El área enfrente del muelle de descarga debería ser el doble de larga que los camiones.

186. El área de descarga debería estar cubierta y protegida de las condiciones climáticas adversas.

187. Preferiblemente, evitar abrir las puertas del camión en dirección este cuando se descargan animales por la mañana, ya que ayudara a limitar el comportamiento no deseado debido a la luz del sol directa.

188. El muelle debe incluir pasillos para personas para asegurar la seguridad del personal.

5.3 CUIDADO DE ANIMALES DURANTE Y DESPUÉS DE LA DESCARGA

Descargar caballos puede ser causa de un importante nivel de estrés y angustia. Es importante que se dé a los animales un trato apropiado, en particular cuando han sufrido heridas o enfermedades durante el transporte.

Buenas prácticas en el cuidado de animales durante y después de la descarga

189. En el lugar de destino se llevan a cabo los procedimientos para cuidar **animales enfermos o heridos**.

190. Camiones con ventilación deficiente u otras complicaciones deben **ser descargados con prioridad**.

191. Si un animal enfermo o herido es capaz de ser descargado y caminar soportando su peso en las 4 extremidades, debe ser separado del resto en un corral de estabulación i **asistido por un veterinario** lo antes posible.

192. Si un animal enfermo o herido no es capaz de andar sobre sus extremidades, no debe forzarse a dejar el camión, pero debe consultarse inmediatamente con un veterinario antes de intervenir.

193. **Un dispositivo de aturdimiento** debe estar presente en el matadero y debe poder llegar al camión y al corral de estabulación. El dispositivo se usa en caso de que un animal

requiera ser sacrificado a bordo del vehículo a la llegada o en el corral de separación. Personal con conocimiento sobre el uso del dispositivo debe estar presente en el lugar. Animales aturdidos deben sacrificarse antes de recuperar el conocimiento.

194. Si un animal a sacrificar no va destinado a consumo humano, es eutanasiado por un veterinario o sacrificio de emergencia por parte de personal cualificado en el mismo sitio.

5.4 LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN

Las medidas de bioseguridad son importantes para prevenir la propagación de enfermedades. El estrés durante el transporte puede tener un impacto sobre el sistema inmunológico y aumentar la sensibilidad de los animales a las enfermedades. Después de descargar los animales, el vehículo puede propagar patógenos, así que es obligatorio limpiar y desinfectar el vehículo después de cada transporte. Las prácticas que se describen a continuación son aplicables tanto a transportes largos como cortos.

Buenas prácticas de limpieza y desinfección de camiones

195. Los camiones deben ser **limpiados directamente después de la descarga** y antes de que entren en parking para pasar la noche.

196. Debe quitarse el **materias de lecho** sucio y llevado a la instalación de tratamiento de desechos o al área de almacenamiento.

197. El compartimento del camión debería ser limpiado usando **agua caliente a presión** (≥ 70 bars).

198. El vehículo se desinfecta usando **productos desinfectantes autorizados** una vez las paredes y las barreras de los compartimentos que estén limpias pero aun mojadas. Se aplica el desinfectante siguiendo las recomendaciones del fabricante.

199. El área de limpieza y desinfección debe tener agua fría y caliente disponible para limpiar el número máximo de camiones que puedan alojarse cada día.

200. Todo el equipamiento y productos de limpieza deben almacenarse de forma segura y protegerse del tiempo.

201. El conductor debe **llevar un registro** de cada limpieza/desinfección indicando el nombre del producto desinfectante utilizado y la dosis.

Mejores prácticas de limpieza y desinfección de camiones

202. Durante la limpieza el conductor debe llevar ropa impermeable protectora.

203. las áreas de limpieza de camiones deben ser 25 m de largo, con un 5 a 7% de pendiente para drenar el agua de deshecho a un sistema adecuado de colección.

204. las áreas de limpieza y desinfección deben estar libres de obstáculos alrededor del camión en un perímetro de 2 metros.

205. debe haber luz disponible por la noche; 400lux a nivel de los objetos a limpiar.

6. ESTANCIAS EN PUESTOS DE CONTROL, MERCADOS Y CENTROS DE CONCENTRACIÓN

6.1 INTRODUCCIÓN

El tiempo de viaje máximo permitido es de 24 horas para caballos y ponis en un vehículo de alto estándar, con una tolerancia en todos los casos de 2 horas adicionales para llegar a destino. Estas 2 horas adicionales solo excepcionales (p.ej. en caso de atascos de tráfico) y no deben incluirse en la planificación. Al final del tiempo legal de viaje máximo permitido, los animales deben llegar al destino final y deben ser descargados para matadero (en caso de animales de matadero) o por un periodo de descanso de 24 horas, que en caso de viajes que deben proseguir, han de alojarse en un puesto de control aprobado. La Regulación también establece una duración máxima de los viajes, que varía según la especie y la edad de los animales y requiere periodos de descanso específicos para potros (**Tabla 2.1.**).

Los **puestos de control** son instalaciones que pueden ser asistidas e inspeccionadas por un veterinario oficial, y que han sido aprobadas por las autoridades competentes basándose en el cumplimiento de los requisitos específicos de la UE (Consejo de Regulación EC no 1255/97). En los puestos de control los animales pueden descansar, ser alimentados e hidratados y ser cuidados durante los viajes largos.

Los **centros de concentración** son lugares como explotaciones, centros de recogida y mercados en los cuales se agrupan para la constitución de partidas animales procedentes de distintas explotaciones. Considerando el bienestar y la salud animal, los principales riesgos son similares entre los puestos de control, mercados y centros de concentración (ver abajo).

Los puestos de control han de ser diseñados, organizados y gestionados para alojar animales para descansar, alimentarse, beber y ser tratados durante viajes largos. Las condiciones de alojamiento y el personal que trabaja en los puestos de control debe garantizar que los animales que se transportan reciben cuidados adecuados según su estado y continúan su viaje en condiciones óptimas de bienestar, cumpliendo los requisitos de salud animal y medidas de bioseguridad. Así pues, **los períodos de descanso en los puestos de control deben asegurar la posibilidad para todos los animales de cubrir sus necesidades de descanso, alimento y bebida.** Así, el uso de puestos de control es un medio eficiente para mejorar el bienestar animal y un beneficio de retorno para los operadores económicos durante transportes muy largos. Los puestos de control pueden ser aprobados para cerdos, bóvidos, ovejas y/o caballos. La reserva en el puesto de control ha de realizarse **antes de emprender el viaje** y así debe indicarse en el cuaderno de a bordo. Una lista actual con los puestos de control puede consultarse en internet en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/dics/aw_list_of_approved_control_posts.pdf

Los principales riesgos para el bienestar en puestos de control, centros de concentración y mercados se relacionan con:

- **Procedimientos de carga y descarga inapropiados/accidentados/precipitados** que pueden causar estrés o lesiones
- **Disponibilidades de espacio inadecuadas** y/o medidas de los corrales en el puesto de control pueden comprometer las condiciones de descanso y causar competición y comportamiento agresivo entre los animales

- **Alimento y/o bebida o instalaciones inapropiados** que pueden causar frustración o problemas de salud a los animales debido a hambre y/o deshidratación

Recomendaciones relevantes pueden encontrarse en el Manual de Puestos de Control de Alta Calidad (www.controlpost.eu)

Buenas prácticas

206. Todos los puestos de control han de tener un **día cerrado para limpieza y desinfección** después de 6 días de usarse. Es una buena práctica llevarse a cabo durante cualquier descanso en la ocupación incluso después de menos de 6 días de uso continuo.

207. Una **Prueba de Cita y una Prueba de Aceptación** de los animales por parte del puesto de control debe ser mostrada al "veterinario de carga" (el oficial veterinario que aprueba el viaje).

208. **Solo un centro de concentración se usa durante viajes largos**, y cualquier descanso legalmente requerido durante un transporte muy largo debe ser de 24 horas en un puesto de control aprobado.

6.2 ALOJAMIENTO

Aunque el propósito de las estancia difiere entre puestos de control (descanso y recuperación del viaje previo), mercados (juntar compradores y vendedores con la intención de vender animales), y centros de concentración (agrupar animales para aumentar eficiencia de viajes), cada uno de estos 3 necesita **proporciona a los animales los recursos que necesitan** para estar preparados para (posteriores) transportes. El riesgo es que, si los animales no están acomodados con los recursos esenciales disponibles (agua, comida, descanso y confort social) su aptitud puede deteriorarse. **Lo que los caballos necesitan es un entorno silencioso y cómodo donde se sientan seguros y relajados para descansar y donde hay disponibilidad de agua y comida para cubrir sus necesidades.** El suelo debe ser no resbaladizo, los animales deben protegerse de las condiciones climáticas adversas y deben evitarse instalaciones que puedan herir los animales. Aun mas, debe ser posible separar animales cuando sea necesario y que puedan ser fácilmente inspeccionados. Para proporcionar confort, una cantidad suficiente de material de lecho sin polvo debe facilitarse y el suelo ser drenado. Se aplican las siguientes prácticas.

Buenas prácticas de alojamiento en puestos de control, mercados y centros de concentración

209. El **material del suelo** es no resbaladizo, fácil de limpiar y tiene suficiente drenaje para permitir la escorrentía de líquidos. Material de lecho apropiado disponible para ayudar a absorber agua y orina.

210. Número apropiado y tipo de **extintores de fuego** disponibles en cada edificio como se recomienda por parte de expertos/personal/consultores.

211. **Las protecciones de techo y laterales** garantizan un entorno térmico a los animales dentro de su zona de confort térmico (consultar párrafo [4.3 CONTROL DEL CLIMA DURANTE EL VIAJE](#)) incluso cuando las condiciones climáticas son adversas.

Mejores prácticas de alojamiento en puestos de control, mercados y centros de concentración

212. El puesto de control debe tener una **ventilación** natural o mecánica adecuada para proporcionar aire fresco y mantener la temperatura de ambiente efectiva dentro de la zona de confort de los animales. La circulación de aire debe tener lugar por encima de la cabeza de los animales.

213. El puesto de control está dividido en **corrales de medida apropiada**, su número permite repartir los animales en los mismos grupos o individualmente, tal y como estaban en el camión. Se recomiendan barreras móviles que permitan el ajuste de la medida de los corrales para cada transporte. Se construyen separaciones que no puedan dañar o herir a los animales y los materiales deben ser no-tóxicos y de fácil limpieza y desinfección.

214. **La iluminación de las instalaciones** debe evitar estresar los animales con contrastes de luz, sombras o elevada luminosidad. Se requiere luz natural difusa o artificial adecuada desde la zona de (des)carga hacia el área de descanso. Una intensidad de luz de 40 lux es suficiente en corrales regulares (leer un periódico es posible), pero ha de ser más potente en áreas de descarga (100 a 150lux).

6.3 DAR DE COMER Y BEBER

Durante el transporte los animales no tienen un acceso fácil al alimento y la ingesta de agua y comida puede verse afectada por las circunstancias durante el viaje. Así que es importante que puedan alimentarse y beber durante los periodos de descanso en el puesto de control, mercados o centros de concentración. Cuando los animales descansan en el puesto de control, deberían cubrirse sus **necesidades biológicas**. Es esencial el acceso libre a agua para mantener una buena salud. Ofrecer comida (en particular en un puesto de control) es esencial para el bienestar animal ya que les ayuda a recuperarse del anterior transporte, aunque debe considerarse el tipo, cantidad y calidad de comida. Los principales riesgos para el bienestar relacionados con el alimento y bebida se relacionan con:

- Cantidad inadecuada de alimento o agua
- Presentación o calidad inadecuada del alimento o agua

Los efectos adversos potenciales son estrés (hambre, sed, social) y salud (enfermedad o mortalidad). Diseños pobres y procedimientos para dar alimento o agua mal gestionados en los puestos de control pueden aumentar pérdidas económicas.

Buenas prácticas para dar de comer y beber

215. Se alimenta los caballos con **suficiente cantidad** de comida para mantener la condición corporal. La comida es de buena calidad para caballos, preferiblemente forraje no polvoriento ni mohoso.

216. El equipamiento para dar de comer está **adaptado al tipo de alimento**. Las instalaciones se limpian con regularidad y se desinfectan si es necesario.

217. Los animales han de tener **acceso libre a agua potable fresca**, administrada ad libitum. Los dispositivos de bebida han de estar diseñados y posicionados de manera que los caballos pueden usarlos en una postura natural.

218. **Los bebederos pueden ser vaciados fácilmente y deben limpiarse** entre partidas para evitar la propagación de enfermedades.

Mejores prácticas para dar de comer y beber

219. La comida debe almacenarse en un lugar (cerrado), limpio, seco y marcado (visualmente identificable). Las instalaciones de almacenamiento de comida han de ser solo para comida, a menos que la comida se encuentre dentro de contenedores cerrados/empaquetada. No debe haber productos químicos (p.ej. pesticidas, biocidas, productos veterinarios) en las instalaciones para almacenar comida. La instalación para almacenar comida debe incluirse en el programa de control de plagas.

220. Para evitar que se congele, las tuberías de agua están enterradas entre 0,50 y 1 m de profundidad y protegidas con material de aislamiento térmico dentro del edificio si existe la posibilidad de que se congelen.

221. Los bebederos no deben crear obstáculos para animales, trabajadores, máquinas y sistemas mecánicos.

222. Se ajusta el flujo de agua a la especie. Para caballos, los valores recomendados son de 1L/min por cada bebedero.

223. El puesto de control puede proveer a los transportistas de comida adicional antes de continuar el viaje.

6.4 BIOSEGURIDAD, LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN

Las condiciones de transporte imponen un contacto estrecho entre animales y puede aumentar el riesgo de diseminación de patógenos. La bioseguridad se basa en buenas prácticas de higiene orientadas a limitar la diseminación y crecimiento de patógenos, una gestión logística para evitar contacto entre diferentes partidas y gestión global de la localización para minimizar riesgos sanitarios y peligros. El propietario del lugar (y también el transportista) deben asegurar que se siguen los criterios **de bioseguridad para proteger los animales** que se alojan. [Regulación \(EC\) 1255/97](#) establece los requisitos en cuanto a la localización, construcción y operación de puestos control que tienen como objetivo conseguir un nivel adecuado de bioseguridad. Las autoridades competentes locales comprueban que se cumplan estos requisitos antes de aprobar un puesto de control.

Buenas prácticas en cuanto a la bioseguridad en los puestos de control

224. Se organizan rutas higiénicas de transporte para que el transporte externo (reparto de alimentos, recogida de material de desecho) se cruce con el interno (animales). Las diferentes rutas están claramente indicadas para **separar rutas "limpias" y "sucias"** a: edificios de animales, estación de lavado de camiones, almacenes de comida y material de lecho y almacén de residuos. Si no es posible una separación física, los transportes deben separarse en el tiempo. Debe estar disponible un plan para mostrar el movimiento de dichos vehículos o la separación en el tiempo para evitar cruzamientos.

225. El puesto de control se **divide en zonas** para permitir al propietario del puesto de control planificar patrones de transporte, organización del trabajo y medidas de bioseguridad. Las zonas son lo suficientemente grandes como para permitir posterior expansión sin invadir otras zonas. Los puestos de control pueden dividirse en 3 anillos concéntricos o zonas de actividad: zona 1 oficina y entrada principal; zona 2 alojamiento para conductores, almacén y lavado de camiones; zona 3 alojamiento para animales, parking de camiones y depósito de residuos (**Figuras 6.1. y 6.2.**).

226. Las áreas de tráfico y caminos de camiones entre entrada, área de (des)carga, lavado de camiones y parking se planifican en función de la medida máxima de camiones, tráiler y semitrailers y sus radios de curvatura.

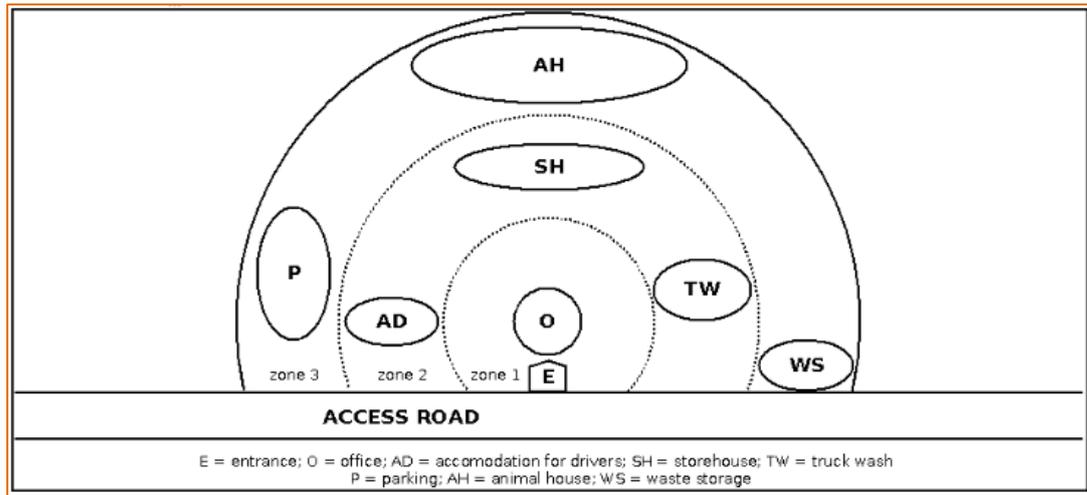


Figura 6.1. Ejemplo de organización de un puesto de control para optimizar la bioseguridad.

227. **Los animales muertos deben mantenerse en un edificio separado o un contenedor sellado (refrigerado)** y estas instalaciones deben estar pavimentadas con un material adecuado. Deberían limpiarse y desinfectarse después de cada uso. Los cadáveres deben transferirse a vehículos para ser transportados al lugar de eliminación o incineración de manera que se asegure que estos vehículos no entren en las instalaciones del puesto de control (Regulación (EC) N.1774/2002). El material de lecho y los desechos de estos edificios deberían ser retirados y eliminados de manera apropiada.

228. Los edificios de los animales están **claramente señalizados**. Los trabajadores del puesto de control deben ser los únicos a los que se permite entrar en estos edificios del puesto de control. Toda persona que entra en el edificio debe llevar ropa y calzado limpios (o elementos de un solo uso) o acceder a través de baños de pies para desinfectar el calzado antes de entrar en el puesto de control. El conductor debe completar este procedimiento para llevar los animales dentro de la instalación. Debe haber lavabos disponibles para visitantes conductores para lavarse manos o ducharse.

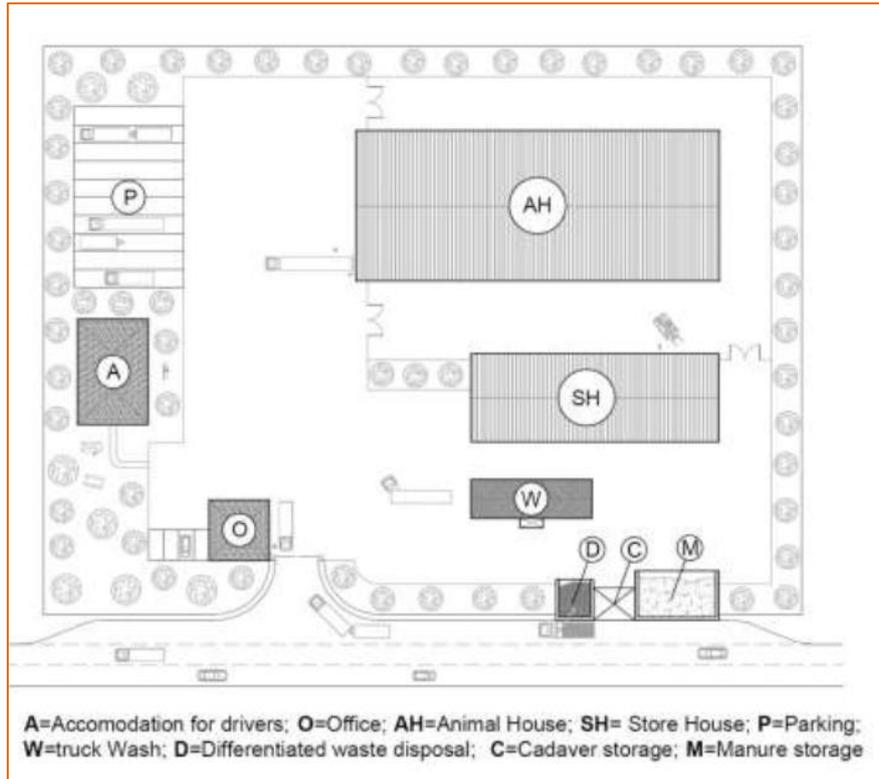


Figura 6.2. Posible diseño de la organización de un puesto de control.

229. La limpieza, **retirada de residuos sólidos, limpieza y desinfección del edificio e instalaciones debe completarse en las primeras 24 horas** desde la salida de los animales de los corrales. Edificios e instalaciones han de estar secos antes de alojar una nueva partida de animales. La limpieza de barreras y suelos (corrales y caminos) debe realizarse usando agua a altas presiones (40-200 bars, 25 a 70L/min).

230. **Se recomienda especialmente agua caliente con detergente para barreras metálicas.** La limpieza de bebederos y comederos puede realizarse por divisiones, suelos y paredes usando agua caliente a altas presiones, o si es posible, sumergiendo el equipamiento 20 o 30 minutos en agua caliente con detergente antes de la limpieza a presión. La espuma puede mejorar la limpieza. Cuando las paredes de los corrales y barreras están limpias pero todavía húmedas debería llevarse a cabo la desinfección.

231. **Productos desinfectantes autorizados** deben esparayarse de acuerdo con las recomendaciones del comercial. Solo productos autorizados (acuerdos nacionales) pueden usarse: para listas nacionales de productos, referirse al veterinario oficial y comprobar la referencia AFNOR (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

Mejores prácticas en cuanto a bioseguridad en puestos de control

232. Debe haber vestidores disponibles separados del edificio donde se alojan los animales para co-trabajadores, conductores y visitantes (veterinarios, inspectores,...). Los vestidores han de constar con una pica con agua corriente caliente y fría, jabón, desinfectantes y toallas limpias. **El puesto de control tendrá duchas, lavabos y sala de ocio para los conductores y un kit de primeros auxilios actualizado.**

233. **El puesto de control debe tener infraestructuras de comunicación** disponibles para conductores (teléfono, fax, internet) y una página web que incluya: el nombre de la persona de contacto del puesto de control, teléfono, e-mail, dirección,

planificador de ruta, horario de apertura, disponibilidad de instalaciones, idiomas que se hablan, servicios disponibles para conductores (higiene, instalaciones de ocio, etc.) y servicio de salud. Una lista telefónica de médicos, hospitales, policía, bomberos y veterinarios ha de estar disponible.

234. El suministro de agua para los animales ha de ser potable y que no se contamine. Cualquier tanque de almacenamiento de agua debe estar cubierto y debe poderse desinfectar si fuera necesario. **Los sistemas de suministro de agua deben poder ser purgados con higienizante si fuera necesario.**

235. El almacenamiento de comida y material de lecho debe mantenerse seguro y de manera que no se contamine. **Los tractores y cualquier otro equipamiento mecánico que se use para dar de comer y repartir material de lecho debe ser limpiado y desinfectado después de cada uso.**

6.5 EMERGENCIA

En caso de que ocurra una emergencia mientras los animales están en el puesto de control, deben activarse el plan de contingencia del puesto de control y el del transportista.

Buenas prácticas durante emergencias en el puesto de control

217. Si no hay suficientes corrales respecto los grupos que había en el camión, **no deben mezclarse más de 2 grupos del camión.** Debe comprobarse el comportamiento de los animales y aislar animales heridos o estresados si fuera necesario.

218. Si un animal muestra **signos de cólico** (p.ej. sudoración profusa, revolcones continuos, girar la cabeza hacia el abdomen, movimiento persistente y levantarse y echarse violentamente, echarse frecuentemente), que es uno de los problemas más comunes, debe buscarse **asistencia veterinaria** inmediata. Debe evitar dentro de lo posible que el animal se estrese.

219. Si **varios camiones llegan a la vez** a un puesto de control con animales de diferente estatus sanitario:

- Contactar con las **autoridades competentes** para recomendaciones oficiales, también cuando uno o más camiones supongan un riesgo de bioseguridad
- **Aislar animales de diferente** estatus sanitario en diferentes áreas del lugar

220. Si ocurre una **crisis sanitaria** local cuando se esperan animales en el puesto de control:

- Contactar con las **autoridades competentes** para recomendaciones oficiales, también cuando uno o más camiones supongan un riesgo de bioseguridad
- El **conductor y el propietario** de los animales que se transportan deben ser informados antes de la llegada. Sistemas de desinfección móviles se usan cuando el camión entra en el puesto de control

Mejores prácticas durante emergencias en el puesto de control

221. **Si los animales han de permanecer** en el puesto de control cuando el camión haya salido, por ejemplo porque están lesionados o no son aptos para el transporte, deben mantenerse en un **área separada**. Debe informarse a las autoridades competentes locales sobre estos animales. No deben desinfectarse corrales mientras haya animales dentro. Especial cuidado para no causar estrés evitable.

REFERENCES

For further reading, the following documents can be recommended.

- Anonymous, 2013. Quality Control Posts project website. <http://www.controlpost.eu/joomla/index.php/en/>
- 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>
- Morgan, 1998. Thermo-neutral zone and critical temperatures of horses. J. therm. Biol. Vol. 23, No. I. pp. 59-61.
- Rabitsch, A. and W. Wessely, 2012. Amtstierärztlicher Dienst und Lebensmittelkontrolle 19. Jahrgang – 2. Pp. 99-109. http://www.rabitschvet.com/fileadmin/user_upload/Publikationen/lrz-vo_tt-vo_rabitschwessely_en_eurogroupforanimals080612.pdf
- Van Reenen K, Reimert H, Gerritzen M, Leenstra F and Lambooi B 2008. Hazard identification and characterization of welfare aspects during transport of farm animals. Report 152. <http://edepot.wur.nl/121065>
- World Horse Welfare, 2011. Recommendations for amendments to EU Council Regulation (EC) No. 1/2005. Dossier of Evidence, Second Edition Part 1: Journey Times. <file:///C:/Users/spool001/Downloads/Dossier-Summary.pdf>
- World Horse Welfare, FEEVA, Animals' Angels, ATA, BCP-CBC, Eurogroup for Animals, FVE, FISE, COPA-COGECA, UECEBV, Austrian Federal Chamber of Veterinary Surgeons, FFE, 2016. Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae (Horses, Ponies, Donkeys and their Hybrids). https://gallery.mailchimp.com/428b0154e1c13a5bc295b148d/files/2016_final_horse_guidelines.pdf
- World Horse Welfare, FVE, FEEVA, ATA, Animals' Angels, The Donkey Sanctuary, 2014. Practical Guidelines on the watering of Equine animals transported by road. <http://www.animaltransportationassociation.org/Resources/Documents/Best%20Practices/Watering-guidelines-equines%2026June15.pdf>

CÓMO OBTENER LAS PUBLICACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA

Publicaciones gratuitas:

- Un único ejemplar:
A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- • Varios ejemplares/pósteres/mapas:
En las representaciones de la Unión Europea (http://ec.europa.eu/represent_es.htm),
en las delegaciones en terceros países
(http://eeas.europa.eu/delegations/index_es.htm)
o contactando con Europe Direct a través de
http://europa.eu/europedirect/index_es.htm
o del teléfono 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratuito en toda la Unión Europea) (*).

(*). Tanto la información como la mayoría de las llamadas (excepto desde algunos operadores, cabinas u hoteles) son gratuitas.

Publicaciones de pago:

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).