

## الباب ١٣

### نقل الحيوانات الزراعية

لعل الفترة التي تمر على الحيوان اثناء النقل من مكان الى آخر من أقسى الصدمات التي تقابله في حياته ، وذلك أمر طبيعي لأن الحيوان الذي يغادر الأمن النسبي في بيئة معلومة سوف يتعرض الى تغيرات في الحرارة والتهوية ومستويات الضوضاء ، وعدد أفراد المجموعة التي يؤلف فرداً منها ، والحيز الذي يشغله ، وتستطيع هذه العوامل سواء كانت على انفراد أم مؤتلفة أن تحدث ضغوطاً فسيولوجية يكون لها تأثيرات باثولوجية ، ومهما كانت الأحوال جيدة حين حدوث النقل ، فان ردود الفعل لها عادة نتائج غير مأمونة العواقب .

وتعتبر الاضرار البدنية الخطيرة اثناء النقل مثل كسور الأرجل ، أو اصابة العيون بالأذى ، من الحالات النادرة الى حد ما ، في حين أن الاضرار الجسمية الثانوية أكثر شيوعاً ، والمعروف ان مرض تشنج عضلات العنق والفك من امراض النقل بصفة عامة ، ويقترن هذا المرض بالتمثيل الغذائي ، ويعود في الاصل الى نقص الغذاء والماء ، وهنا يستلقى الحيوان المصاب ويروح في غيبوبة عميقة ، والمرض اعتيادي جداً في الابقار والنبعاج ، وخاصة الاناث الحارز منها التي في مرحلة متأخرة من الحمل ، وفي حالة جيدة ، وتعرض العجول والثيران المخصية وخيل السباق وخاصة اناث الخيل التي في الترضيع الى الاصابة بهذا المرض ، وتعالج الحيوانات المريضة بالحقن بالكالسيوم والمغنسيوم والجلوكوز ، والواضح ان احصائيات النفوق عند الاصابة تصل معدلات مرتفعة ، ولا بد

فى الاحوال التى لايمكن اجتناب امتداد مدة نقل الحيوانات الحارز ، من توفير الغذاء والماء اللازم لها ، كما ان راحة هذه الحيوانات على فترات حين النقل أمر ضرورى .

وأما حمى النقل، أو حمى الشحن بالسفن ، فهى مرض بكتيرى (يطلق عليه باستيرلوزس ) ، ويتفشى هذا المرض بين الحيوانات التى فى حالة اعياء بسبب ظروف النقل ، وتعرض رئة الحيوان المصاب الى العطش، ويحتمل أن يؤدى الاجهاد اثناء النقل الى الالتهاب الرئوى والتهاب الامعاء فى العجول الصغيرة ، وتعود كلتها الحالتين الى تفاقم عدوى بكتيرية يكون لها الهيسنة فى الظروف المحيطة بها .

وعندما تتعرض مجموعة كبيرة من الحيوانات فى حشد معا حين النقل الى الاصابة بامراض فيروسية أو بكتيرية ، فان المحتمل هو سرعة انتشار العدوى ، لهذا لابد من تطهير وسائل النقل تطهيرا شاملا بعد الانتهاء من تفريغ كل شحنة .

والمعروف ان كثيرا من الحيوانات لاتقبل على الغذاء أو الماء وهى فى محيط غريب عليها ، حتى فى مراحل توافر هذه الاحتياجات الضرورية ، وهكذا فانها تتعرض الى الاعياء الشديد اذا ظلت فترة طويلة تحت اعباء النقل ، ولايؤدى الافراط فى تغذية العجول الصغيرة وغيرها قبل بدء الرحلة الى تعويض الوجبات المفقودة اثناء النقل ، وينبغى تفادى هذه الممارسة ، بصفة عامة ، لانها ضارة بالصحة .

وعادة مايفقد الحيوان من الوزن عندما يقاسى اعباء النقل ، وعلى سبيل المثال : يعادل هذا النقص فى وزن العجول ككل ، فى بعض المناطق ، ٩ كجم / للرأس ، وليس بخاف ان قيمة هذا الفاقد من الناحية الاقتصادية ، فى الأحوال التى نتعامل فيها مع حيوانات الغذاء التى للذبح ، تعتبر كبيرة جدا ، لذلك يجب نقل مثل هذه الحيوانات الى مذابح قريبة على قدر الامكان من مواقع الانتاج ، مع اجتناب السفريات المتتابعة بين الاسواق

على قدر المستطاع ، وأيا كانت الوسيلة المستعملة فى النقل ، فيجب ان يكون الهدف : وصول جميع الحيوانات الى المكان المقصود وهى فى حالة جيدة ، وفى اقصر وقت ممكن ، وهنا لابد من التأكيد على ضرورة مراعاة الاعتبارات الانسانية ، أى الرفق بالحيوان ، وذلك فى أثناء النقل ، وهذا يختم اجتناب معاناه أو مكابدة الحيوان بدون مبرر ، وتوفير الراحة له على أحسن وجه ، وكل ذلك يتوقف على المسؤولين القائمين على عملية النقل ، مما يوجب ان يكون هؤلاء المسؤولون ليس فقط أهل ثقة ، بل ايضا ذوى خبرة ومعرفة بطرز الحيوانات التى يتعاملون معها .

ويحتاج نقل الحيوانات المريضة أو المصابة باضرار جسدية ، وبخاصة الخيل ، الى الدراسة والتأمل والفهم ، ويمكن عادة حث الخيل المصابة باضرار فى الاطراف ان تعرج وتصد على متن اداة النقل ، طالما ان سطح التحميل فى المركبة منخفضا ، ولابد ان تحتوى الحاوية على مريط له جوانب مبطنه بوسادة رقيقة ، وان تحتوى أيضا على حزام البطن ، والحزام من قماش القنب ، ويساعد على نزع ثقل وزن الجسم عن الرجل المصابة ، وغندما لا يستطيع الحيوان المشى ويصبح تحت وطأة الألم ، فان هذا الوضع يستلزم اعطائه عقارا مخبرا أو مسكنا ( ملائما ) تحت مراقبة الطبيب البيطرى المختص ، وبعد ذلك يلف فى ملاءة قوية من قماش القنب ، ثم يسحب لوضعه فى مقطورة عربة للنقل .

#### تشريعات عامة

تعود التشريعات المتعلقة بنقل الحيوانات الزراعية فى الدول المتقدمة فى الزراعة الحيوانية الى اكثر من مائة عام ، ففي المملكة المتحدة التى نتناولها فى هذا الموضوع ( لأنها الدولة العريقة بحق فى الانتاج الحيوانى ) ، نجد أن مشاكل نقل الحيوانات بدأت تلقى العناية والاهتمام فى عام ١٨٦٩ ، وذلك عندما أصبحت العلاقة بين نقل الحيوانات من مكان الى آخر وانتشار الامراض الصحية واضحة ، وهنا صدر قانون امراض الحيوان المعدية فى العام نفسه ( ١٨٦٩ ) ، ويشتمل هذا القانون على

التدابير الوقائية فيما يتعلق بالتعامل مع طاعون الماشية ، والالتهاب البلوراوى الرئوى ( ويسمى أيضا مرض ذات الجنب والرئة ) ، وجدرى الاغنام ، والحمى القلاعية ، وجرب الاغنام ، والرعام ( مرض يصيب الخيل فيسيل مخاط الافراد المصابة ) ، وأى أمراض أخرى يحددها المجلس المختص ، ويصدر الأوامر بشأنها .

وفى عام ١٨٧٠ : صدر قانون النقل الذى يتضمن قواعد نقل الحيوانات بالسكة الحديدية ، وينص القانون على تغذية الحيوانات وتوفير مياه الشرب لها فى حالة الرحلات الطويلة ، كما ينص على اتخاذ الاحتياطات التى تتعلق بمعاينة تطهير وسائل النقل ، اى السفن وعربات نقل السكة الحديدية .

ومنذ ذلك الحين : صدرت قرارات عديدة ، وضع الكثير منها موضع التنفيذ ، وهذه القرارات تصدر حاليا تحت : " التشريعات المخوله " التى يمنحها قانون ١٩٥٠ عن أمراض الحيوانات .

وترجع الاتفاقية الاوروبية الخاصة بحماية الحيوانات اثناء النقل الدولى الى عام ١٩٦٨ ، وقد وقعت المملكة المتحدة على هذه الاتفاقية ، ومع ذلك فان الحكومة لم تتمكن من اقرارها الا فى يناير ١٩٧٤ ، وحينذاك كان قانون ١٩٧٣ ( العام ) عن نقل الحيوانات ، قد تقدم بالتشريع المتعلق به الى المستوى المطلوب ، وقد أدخل قانون ١٩٧٣ ( العام ) عددا من التدابير العامة التى يقصد بها وقاية مجموعة متنوعة من الحيوانات الى مدى بعيد ، وذلك اثناء النقل بالبحر والجو والطريق البرى والسكة الحديدية ، واعتبارا باحكام هذا القانون اتسع معنى كلمة حيوانات فى قانون ١٩٥٠ ، (عن امراض الحيوانات ) ، فاصبح يشتمل على جميع الثدييات (باستثناء الانسان ) ، على نحو متصل بالاسماك ، والزواحف والقشريات ، وغيرها من الكائنات الحية ذات الدم البارد ، على ان هناك تغيير بشكل مماثل فى تحديد الدواجن فى قانون ١٩٥٠ ، وبهذا أمكن ان يتضمن التشريع جميع انواع الطيور .

ويلاحظ ان التشريعات التى تغطى نقل حيوانات المزرعة ، والخيول ، والدواجن ، بالبحر والطرق البرية والسكة الحديدية ، داخل حدود المملكة المتحدة ، لاتتأثر بقانون ١٩٧٣ ، ولذلك فان معطياته لاتطبق سوى على حيوانات النقل الجوى .

وتتضمن أحكام قانون ١٩٧٣ على الواجبات العامة المنوط بها ملتزم النقل وغيره من الاشخاص المسؤولين عن الحيوانات ، بغرض ضمان تطبيق التعليمات بطريقة تتلاءم مع جميع انواع الحيوانات ، وذلك اثناء التحميل والتفريغ والنقل ، بحيث لاتتعرض هذه الحيوانات الى أى اضرار او الام حين التنفيذ .

وتتناول هذه التعليمات شئون التغذية ، وتوفير مياه الشرب ، والعناية العامة التى تؤمن الراحة ، وتشبع الحاجة ، وتوجد فى هذا الصدد تعليمات مختصة بالحيوانات المنقولة فى حاويات معينة .

وتنتهى تعليمات قانون ١٩٧٣ عن نقل الحيوانات المصابة بعجز ، والحيوانات التى يحتمل أن تلد اثناء النقل ، بينما تقرر العلاج واعدام الشفقة فى حالة الحيوانات المصابة اثناء النقل ، على ان يراعى استثناء الخيل الاصيله التى تحمل شهادة نادى السباق من الاعدام ، سواء اكان النقل بالبحر أو الجو ، ويعطى القانون مفتش طب البيطرى الحق فى اتخاذ قرار تفريغ الشحنة من الطائرة أو المركب أو العربة اذا استند على دافع او حجة تبرر ان الحيوانات تعاني المشقة ، وان الحالة لاتسمح لها بمواصلة السفر ، وتوضع هذه المقررات موضع التنفيذ بالنسبة للحيوانات التى تمر فحسب عبر أو ضمن حدود المملكة المتحدة .

### قانون ١٩٧٥ عن النقل البرى

الواقع ان هذا القانون ينظم نقل الحيوانات بالطريق البرى والسكة الحديدية بصفة خاصة ، وذلك فى كل مكان بالمملكة المتحدة ، والحيوانات

هنا تشير الى الماشية والاغنام والماعز والخيول ، ويحتوى هذا القانون على بيانات مفصلة عن الاحتياجات التى تتعلق ببناء وصيانة المركبات والحاويات التى تستعمل فى نقل الحيوانات ، كما يتضمن التدابير المطلوبة لوقاية الحيوانات خلال التحميل والتفريغ والنقل.

ولاشك ان قرارات ١٩٧٥ لها دور حاسم فى تصميم وصيانة وتجهيز مركبات النقل كما ينبغي ، ومايعنينا هو تفادى تعريض الحيوانات الى الاذى والمشقة اثناء النقل ، ومن هنا كان التحوط على هذه الاهداف يقتضى :

(١) تغطية أرضية العربات والحاويات بشرائح خشبية حتى تعطى موطئ قدم ملائم للحيوانات .

(٢) اعداد وسائل النقل الحالية تماما من اى نتوءات أو بروزات خطيرة يمكن ان تؤذى جسد الحيوان ، ولاننسى كذلك تدابير اخرى محددة نذكر منها :

- تصميم وبناء سلم صعود وهبوط المركبة .
- اقامة الحواجز التى تفصل الحيوانات بعضها عن بعض .
- بناء مركبات النقل ذات الجوانب الصلبة ، والاسقف الملائمة (ويكفى ان نذكر أن السقف الملائم : وسيلة حماية الحيوانات فى الاجواء الرديئة ، وتوفير احتياجات التهوية ، وتميكن دخول المركبة والاقتراب من الحيوانات بدون صعوبة ) .

- اتاحة الاضاءة الصناعية : والاضاءة تحمل مضمون اشارة المركبة فى الداخل ، مما يساعد على المعاينة والفحص.

وتتناول التشريعات فى هذا المجال عددا من المبادئ هى :

- عدم خلط الطرز المختلفة من الحيوانات معا ، اى لا بد من فصل الماشية والعجول بعضها عن بعض ، وان كان يجوز بقاء البقرة والنتاج الرضيع معا .

- تفادى ازدحام الحيوانات زيادة عن الحد ، على ان وجود عدد محدود من الحيوانات ، فى الوقت نفسه ، داخل حظيرة كبيرة قد يؤدى الى طرح الحيوانات هنا وهناك عندما تتحرك المركبة ، ولذلك يتعين تحديد حجم الحظيرة على ضوء أحجام الحيوانات التى سوف تحتوى عليها حين النقل .

- توفير الغذاء والماء اللازم للحيوانات اثناء الرحلة ، وذلك على فترات لا تتجاوز ١٢ ساعة ، على أن طول هذه الفترة يمتد الى ١٥ ساعة متى كانت الرحلة سوف تتم فى نطاق الفترة الممتدة .

وهناك مجموعة من الاجراءات تنظم سبل نقل الحيوانات المعاقة ، والتطهير من جراثيم المرض ، وحفظ السجلات الأساسية .

وتوجد تشريعات استثنائية تتعلق بنقل الحيوانات ضمن حدود مناطق محدودة متطرفة ، وهذه التشريعات تعفى الزراع فى هذه المناطق من الالتزامات المطلوبة فى هذا الشأن ، ونذكر فى هذا الصدد استثناء المركبات التى لا يتجاوز طولها فى الداخل ٣.١ مترا ، اذا كانت ملكية خاصة للزراع ، وكانت تستعمل فى دائرة نصف قطرها ٤.٠ كم ، من مقار الاقامة .

### النقل البحري

ان نقل الحيوانات بالبحر يتضمن عبئا اضافيا واحدا على الاقل ، ويتمثل ذلك فى الجو العاصف غير المستقر ، وعدم ثبات السفينة اثناء النقل .

والواقع ان التعليمات الخاصة بنقل الحيوانات بالبحر موجودة أساسا فى قانون ١٩٢٧ عن نقل الحيوانات ، وقانون ١٩٢٧ عن النقل البحرى ، وقانون ١٩٣٠ عن نقل الخيل بالبحر ، وقانون ١٩٥٢ عن نقل الخيل بالبحر ، وقانون ١٩٦٤ عن حماية حيوانات التصدير ، وقانون ١٩٧٧ عن استيراد الحيوانات ، والحيوانات المستوردة ليست هى حيوانات الحجر الصحى ، ويجب اراحة الحيوانات المستوردة مدة ١٠ ساعات فى مركز استقبال مصدق

علية ، ويعطى القانون مفتش طب البيطرى سلطة زيادة طول فرة الراحة اذا رأى ان ذلك ضروريا ، كما ان القانون يجيز له تقصير الفترة طالما أنها لاتقل عن ساعتين .

واما الحيوانات التى يمارس عليها الحجر الصحى ، فان مدة الراحة التى يحددها القانون مقيدة على ترخيص الاستيراد ، ولاتخضع الحيوانات التى تنقل بين المقاطعات داخل حدود المملكة المتحدة الى ماورد فى القانون عن فترات الراحة .

وفيما يتعلق بشحن المراكب : تمنع اللوائح تحميل الحيوانات (باستثناء الاغنام ) على اكثر من ثلاثة سطوح ، وهنا يمكن حمل الاغنام فى منصة ريان السفينة ، أو على السطح المزود بوقاء أو ستر ، وذلك خلال شهور الصيف فقط .

وتنتهى اللوائح عن نقل الحيوانات على السطوح الرئيسية المكشوفة سوى فى السفريات المحلية ، وذلك فى حالتين ، احدهما تقترن بضرورة نقل الأبقار الحارز عليها ، والاخرى عندما يستوجب استعمالها فى نقل ابقار اللبن ، وهنا يجب نقل جميع الحيوانات فى حظائر ذات ارضية معدة بمواقع اقدام من شرائح خشبية ، وذلك مالم تكن حبيسة فى حاويات للنقل البحرى ، وينبغى نثر النشارة أو الرمل او اى مادة ملائمة أخرى فوق ارضية الحظائر لتفادى الانزلاق ، ولاتوجد حاجة الى ربط الماشية فى السفريات المحلية اذا كانت فى المرحلة التى تسبق التسمين ، أو كانت عديمة القرون مسمنة، ولا بد من ربط الماشية فى الرحلات الاطول ، وان تواجه الحيوانات جوانب السفينة فى حالة الربط ، ومن الضرورى وجود ممر مستمر بين كل صفين من الحيوانات ، ويمتد الممر على طول المركب ( من المقدمة الى المؤخرة ) ، ويجب فى الأحوال التى يتجاوز فيها طول الرحلة ١٨ ساعة من تغذية الحيوانات وتوفير مياه الشرب لها .

ويشترط ان تكون الحظائر مهيأة ومضاءة على نحو ملائم ، وان يتواجد العدد الكافى من المرافقين فى السفريات المحلية ، فى حين يحتاج الأمر فى المسافات الطويلة الى مربي ماشية من ذوى الخبرة واثنين من المرافقين لكل ١٠٠ رأس / ماشية .

وهناك احتياجات اضافية فيما يتعلق بالخييل فى هذا الصدد ، ذلك أنه مالم تكن السفينه معده بجهاز حفظ التوازن ، فلا بد من نقل كل حصان ( أو فرس ) وهو يقف الوقفة الصحيحة ، أى فى اتجاه متعارض مع طول المركب ، سواء كان فى مريط مستقل أم فى حاوية بحرية قابلة للحمل أو النقل ، وذلك باستثناء الفرس القزمية ، والخييل الصغيرة غير المروضة ، والفرس الام ومعها نتاجها فى طور الرضاعة ، لأنه يمكن نقل هذه الحيوانات فى حظائر ، وفيما يختص بالحاوية فيتعين أن تكون ذات أرضية تقاوم الانزلاق ، وان تزود بترويسة وشبكة من الحبال ، وتجهيزات للرفع او خفض اذا دعى الامر ، وهنا لا تحتاج الخييل التى سبق ان تناولت الغذاء بنحو ساعة ، الى أى ترتيبات اخرى تتعلق بالتغذية قبل مرور ١٢ ساعة ، فى حين التغاضى عن تغذية الخييل ، أو تبرئير الماء لها اذا كان طول الرحلة لا يتجاوز ٦ ساعات ، ومحظور نقل الخييل فى حالة وجود مبررات قوية عند الابحار عن احتمالات ظروف جوية غير مواتية : تفاديا للعناء والمشقة .

ولابد فى حالة تصدير الحيوانات الى ماوراء البحار من تجميعها بادئ الامر فى مركز معترف به قريبا من تحميل السفن وتفريغها ، ويهى المكان بفرشة مناسبة ، ويوفر للحيوانات الغذاء والماء اللازم لها ، وعندئذ يوجد شرط ينص على ضرورة اراحة الحيوانات ١٠ ساعات بعد انتهاء اجراءات الرسالة ( أو البضاعة ) ، على أن يراعى تغذية الحيوانات ، وتوفير مياه الشرب لها خلال فترة الراحة . وبالنسبة تخضع الحيوانات لاختبار طب البيطرى اثناء هذه الفترة ، لما أشد أنها فى حالة ملائمة للسفر ، وتستعمل وسائل النقل البرى فى نقل الحيوانات من مركز التجميع الى رصيف تحميل السفينة للصعود عليها ، وذلك عندما تصبح السفينة جاهزة لبدء الرحلة ،

وهناك تشريعات جارية تختص بالتدابير العملية فى مجال الرفق بالحيوان اثناء النقل .

وتتماشى تشريعات النقل البحرى العامة أساسا مع تشريعات ١٩٧٥ عن النقل البرى ، الا ان التشريعات البحرية مكيفة لتوافق ظروف البحر ، وهنا يحتفظ باغلب تشريعات النقل البرى ، ولكن ينص على تغذية الحيوانات ، وتوفير مياه الشرب لها على فترات طولها ١٢ ساعة ، ويتعين عدم تجاوز هذه الفترة بعد التحميل ، سوى فى حالة تغذية العجول الرضيعة على الالبان المجففة ( التى تعاد الى سابق حالتها ) ، شريطة أن تكون هذه العجول ترضع ابقارا حاضنة ( أى غير امهاتها ) .

وتنص التشريعات المختصة على ان تظل حظيرة واحدة على الاقل خالية حين الشحن ، وذلك لايواء أى حيوانات يبدو ضروريا نقلها من حظائر أخرى .

ويجب تزويد المركب بادوات أو الات لذبح الماشية فى الاحوال التى تتطلب الذبح الرحيم اثناء الرحلة ، على ان تكون هذه الادوات صالحة للاستعمال ، وتفى بالغرض .

واما مركبات الطرق البرية ، فيجب ان تلبى متطلبات التشريعات الخاصة بالطرق البرية والسكة الحديدية ، وهذا يستلزم اعدادها بامكانيات الربط والشد والتثبيت بكفاءة على ظهر المركب ، بجانب وجود نظام تهوية يفى بالمراد على طول الخط .

ويلاحظ ان الاحتياطات التى تتلاءم مع عربات النقل البرى ذات الأطار الواحد وذات الاطارين والحاويات منصوص عليها بالتفصيل ، خصوصا فيما يتعلق بحجم الحظيرة والممرات والابواب ، ومعلوم ان الابواب يندرج تحتها ماهو للوصول والمعاينة أو للطوارئ أو لتفريغ الشحنة ، ولا بد من حمل سلم فى حالة العربات ذات الاطارين .

## نقل الدواجن

توجد التشريعات الجارية المختصة بالدواجن سواء كانت عن تنظيم النقل أم عن ضبط البيع فى الأسواق ، ضمن قوانين صدرت فى عامى ١٩١٩ و ١٩٣٧ ، وتنص هذه التشريعات على حماية الدواجن فى الاجواء الرديئة ، و على وضعها اثناء النقل فى عنابر او اقسام مهواه على نحو موافق ، وتنتهى التشريعات المعنية بهذه الدواجن عن الاتى :

- ربط الارجل بدون مبرر ، أو أن تظل الأرجل مربوطة لفترة أطول من اللازم .

- الحمل والرأس مولاة الى أسفل بدون داع.

- النقل فى اقفاص أو حاويات تتعرض فيها الى بروز أجزاء من الجسم كالرأس او الارجل او الاجنحة .

- نقل الديوك والدجاج الرومى ، أو البط ، أو الوز ، فى الحاويات انفة الذكر الا اذا كانت حبيسة فى مرافق مستقلة .

- الازدحام زيادة عن الحد .

- العرض للبيع اذا كانت مريضة او واهنة او فى حالة اعياء .

وتوجد تعليمات أخرى بشأن رفاهة الدواجن اثناء النقل بالطرق البرية او السكك الحديدية او الجو .

والجدير بالذكر ان كلمة دواجن هنا تعبر عن الطيور المحلية ( من أى نوع ) ، والرومى ، والبط ، والأوز ، ودجاج غينيا ( ويطلق عليه الغرغر أو الدجاج الحبشى ) ، والحمام ، والتدرج ( طائر شبيه بالحجل ) ، والحجل ، والسلوى السمانى ( السين الأولى عليها شدة مفتوحة والثانية عليها شدة مضمومة على التوالى ) ، والكتكايت عمر يوم ، مالم يوجد نص آخر ، ولعلك تلاحظ أن الكتكوت عمر يوم هو : الطائر الحى من أى طراز من الطيور التى سبق ان ذكرنا ، وذلك طوال ٧٢ ساعة الاولى من

حياته ، أو هو نفسة بينما فى الفترة التى لم يزود فيها بالغذاء ، وتحمل كلمة كتكوت المعنى مع أقصر الفترتين .

وتشرح تعليمات جديدة بالتفصيل : التدابير المختلفة التى يتعين اتخاذها لحماية الطيور من الالام التى لامبرر لها ، وهنا لابد من تزويد الطيور بالغذاء والماء على فترات لاتتجاوز ١٢ ساعة ، سوى فى الاحوال التى سوف تتم فيها الرحلة خلال ١٥ ساعة من آخر وجبة غذائية لها ، عندما يتعين تزويدها بالغذاء مباشرة مع الوصول الى المكان الذى تنتهى عنده الرحلة .

وفىما يختص بتحديد ميعاد بداية ونهاية الرحلة فى حالة استخدام نوعين أو اكثر من وسائل النقل - فىمكن اعتبار أن الرحلة تبدأ عند تحميل حاوية الدواجن الاولى ، وانها تنتهى عند تفريغ الحاوية الأخيرة .

ويتعين فى حالة نقل الكتاكيت عمر يوم ، أن تصل نهاية الرحلة قبل أن تبلغ عمر ٧٢ ساعة ، أى قبل الوقت الذى تكون فيه - فى حاجة الى الغذاء والماء ، والعادة تعبئة الكتاكيت عمر يوم فى أعداد قليلة داخل صندوق من الكرتون ، هذا الصندوق جيد التصميم ومعد لتوفير احتياجات التهوية ( وعندئذ ينبغى - اذا أمكن - الاحتفاظ بدرجة حرارة تتماشى مع حرارة الحضنة ، أى نحو ٣١° م ، لان الكتاكيت تتأثر اذا تجاوزت الحرارة ٤١° م أو انخفضت عن ١٥° م ) .

وتتضمن الاعتبارات الأخرى : الواجبات المنوط بها المرافقون ، والفصل بين الودائع او الارساليات ، وتعليم الحاويات ورسم أشكال عليها وفقا لشروط معينه ، والتنظيف ، والتطهير ، الى جانب اعداد السجلات ، ويقترن بهذه السجلات أمران ، أحدهما الاحتفاظ بها ٦ شهور من تاريخ تفريغ الشحنة ، والآخر أن تظل هذه الفترة متاحة للتفتيش والفحص ، عند طلب الجهات الرسمية المختصة .

واخيرا تنهى التعليمات عن نقل الدواجن بالبحر او الجو ، اذا كان فى

تقدير ربان السفينة التجارية ، أو قائد الطائرة ، احتمالات ظروف جوية معاكسة تنزل اضرارا بالطير .

### النقل الجوى

توجد مخاطر محددة عند نقل الحيوانات بالجو ، ولابد من الاحتياط لهذه المخاطر على نحو يضمن وصول الحيوانات الى المكان المقصود دون ان تصاب بأذى .

والواضح ان عدد الطائرات المبنية لغرض شحن الحيوانات ، أو المحولة بصفة دائمة الى هذا الغرض محدودا ، وأغلب الطائرات التى تستخدم فى هذا المجال ، تعود فى الأصل الى طائرات البضائع أو الركاب بعد التعديل لحمل الحيوانات فى حاويات ، أو صناديق شحن بحرى ، وذلك بعد فترة اعلام قصيرة نوعا ما ( فالطائرة بوينج ٣٢٠ / ٧٠٧ ، حمولة ٢٥٠ راكب ، يمكن تحويلها لنقل الحيوانات فى ساعتين ونصف ) ، ويتضمن التحويل : التهوية الاضافية ، وتعزيز أرضية الكابينة ، واقامة الحظائر .

ويمكن استعمال الطائرات قصيرة المدى أو متوسطة المدى أو طويلة المدى ، فى عمليات النقل ، وذلك تبعا للتسهيلات المتاحة فى المطارات وطول مسافة الرحلة من المبتدأ الى المنتهى ، ويراعى عند الطيران بسرعة بطيئة ، أى تقل عن ٢٥٠٠ ميل ( لحفظ الوقود ) ، ان الطائرة قصيرة المدى لا تكيف الضغط الجوى ، ولكن المخاطر الحقيقية تتمثل فى الاضرار التى تلحق بالحيوانات بسبب الاضطرابات الهوائية العنيفة حين الطيران على الارتفاعات الواطئة ، وأما فى الارتفاعات العالية ، أى ٣٠٠٠ - ١٢٠٠٠ مترا ، فان كثافة الهواء ، والضغط ، والحرارة ، والرطوبة ، تنخفض دون المستويات المطلوبة لمساندة الحياة ، ومن هنا وجب ان تعاد هذه العوامل الى الوضع النظير لها على ارتفاعات ١٠٠٠ - ٢٥٠٠ مترا فوق سطح البحر ، وهذا يقتضى ضغط الهواء الوارد لتوفير قدرا اكبر من الاكسجين ، وهنا يلاحظ ان الهواء المضغوط يحتاج التبريد فى الوقت نفسه ، لأن الضغط

يسفر عن ارتفاع الحرارة ، ونلاحظ فى الارتفاعات التى تتجاوز ٩٠٠٠ مترا، أن الرطوبة صفر ( عمليا ) ، لذلك يلزم التنوية الى أن عدم تزويد الرطوبة صناعيا ، يؤدى الى جفاف عشاء التنفس المخاطى فى الحيوانات مع احتمال عطب الرئة .

وتعتمد السيطرة على درجة الحرارة فى الطائرة على عدة عوامل تشمل: الحرارة الناتجة عن الحيوانات المشحونة ، وظروف المناخ ، وقدرة جهاز تكييف الهواء ، وترتفع الحرارة والرطوبة فى الطائرة قبل الاقلاع وبعد الهبوط ، اذا كانت مادة " التارماك " تدخل فى تعبيد طرق المطار ، ويؤدى التأخير على الارض فى المناطق الحارة الى ارتفاع الحرارة بدرجة خطيرة ، الا عند اتخاذ الاحتياطات نحو تكييف الهواء بصفة عامة ، وقد يؤدى ارتفاع درجة الحرارة ، وازدحام الحيوانات المشحونة الى نفوق الحيوانات نتيجة ضربة الحر .

والواضح - عموما - أن نقل الحيوانات بالجو ، لايحقق مزايا اقتصادية اذا كانت هذه الحيوانات سوف تذبح مباشرة ، وحقيقة الأمر أن معظم النقل الجوى يتضمن الحيوانات التى للتربية او المعارض ، علاوة على الماشية والعجول التى للتسمين الى مدى أبعد ، ويقتضى قانون ١٩٦٤ عن حماية حيوانات التصدير ، اراحة جميع الحيوانات ، وقرار لياقتها ، وذلك قبل بدء الرحلة ، ويجب ان يعتمد الاقرار على معاينة طبيب البيطرى المختص مباشرة ، وينبغي حمل كميات كافية من الغذاء والماء مع الشحنة، أو تتخذ الترتيبات الملائمة لتوافر هذه المتطلبات فى المطارات التى سوف تهبط بها طائرة النقل اثناء الرحلة ، ويشترط وجود المرافقين ذوى الخبرة والمعلومات فيما يتصل بالعقارات المسكنة ، والتقييد ( أى الحد من الحرية ) ، والقتل الرحيم ، وأما فى حالة عدم وجود تسهيلات ملائمة للتقييد ، وظهور حاجة ملحة طارئة ، فيمكن احداث " أنوكسيا " ( أى نقص فى اكسيجين الانسجة ) ، بإبطال الضغط عن طريق خفض ضغط الكابينة ، دقائق معدودة فقط ، كما أن خفض درجة حرارة الكابينة يؤدى

أيضا الى الحد من حركة الخيل العنيدة ، وهنا يلاحظ أن استعمال عقارات مهدئة للأعصاب لايحقق المطلوب على نحو موافق في كل الحالات .

ويتم تركيب الحظائر في حجرة الاحمال التي توجد في الطائرة ، ويستعمل سلم الصعود في شحن الحيوانات بصفة عامة ، مع أن بعض خطوط الطيران ترفع الحاويات الى الكبائن ميكانيكيا ، ثم تطلق الحيوانات وتسوقها الى داخل الحظائر ، بينما البعض الآخر يشحن الحاويات بما فيها طوال مدة الرحلة .

وتؤوى الخيل عادة في حاويات متحركة ، وتبطن جوانب وارضية الحاوية بحصير من لوف جوز الهند ، وهنا يراعى ان تكون الوسادة الخلفية والامامية سميكة نسبيا ، وترتعب بعض الخيل من صوت الماكينة عند اقلاع أو هبوط الطائرة ، لذلك تميل أن تشب في كلتا الحالتين ، وإذا كان ذلك كذلك ، فقد يبدو ضروريا أن يقوم سائس بالحد من حركة الحيوان المرتعب بطريقة ملائمة : كأن يقبض على الرأس ، أو يثبت ترويسة على هذا الرأس ، والجدير بالذكر ان الترويسة تمنع الاذى عن الرأس ، بسبب الوسائد الصغيرة التي تتدلى منها على الجبهة ، ويجب شحن الخيل طوليا ، وهنا يمكن ان تواجه مقدمة الطائرة أو المؤخرة ، وبهذا تستطيع ان تشنى مفاصل الأرجل الخلفية عند اقلاع الطائرة .

ويظهر حين النقل الجوى ، ان الماشية ترتحل على نحو موافق ، ويحتمل ان ترقد في الظروف الحارة الرطبة ، بينما تقف في استرخاء طالما أن تيار الهواء يتدفق على النحو المطلوب ، وعلى الجانب الآخر نلاحظ ان العجول تميل نحو الرقاد عادة ، وأنها تقف عند ارتفاع الحرارة .

والواضح ان الاغنام والحملان لاتواجه مشكلة حين النقل الجوى ، وكذلك الطير ، والمألوف نقل الاغنام في حظائر ذات طابقين ، وتظل الاغنام واقفة اثناء الرحلة ، وان كان البعض منها يميل نحو الرقاد بشكل عادى .

ويجرى تطبيق قرارات ١٩٧٣- التي تتعلق بنقل وحماية الحيوانات - على النقل الجوي للماشية والاعنام والخيل : ذهابا وايابا داخل حدود المملكة المتحدة ، والذي نعلم في هذا الصدد أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي ( الياتا ) الذي يعود وجوده الى قرار صادر من برلمان كندا عام ١٩٤٥ - كان قد صاغ مجموعة من المبادئ القانونية لتنظيم النقل الجوي ، هذه المبادئ صارت اجبارية منذ عام ١٩٧٥ ، وتتضمن المبادئ تطبيق عقوبات وفرض اجراءات على خطوط الطيران أعضاء الاتحاد التي تخل بقواعد النقل وكذلك صدرت في المملكة المتحدة عدد من التوصيات فيما يتعلق بالنقل الجوي في حالة الكتاكيت عمر يوم ، وصغير الديوك الرومي ، والخيل .