



# **Guía de Buenas Prácticas para el transporte de aves de corral**



## **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](mailto:SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu)

*Comisión Europea  
B-1049 Bruselas*

# **Guía de Buenas Prácticas para el transporte de aves de corral**

Departamentos - General Salud y Seguridad Alimentaria

Marco financiero común para la gestión de los gastos en el ámbito de la cadena alimentaria

***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: 978-92-79-87148-1    doi: 10.2875/015155    EW-BI-18-004-ES-N

---

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

### **Agradecimientos**



### **Correspondencia**

Cualquier correspondencia relacionada con este proyecto deberá ser enviada por correo electrónico a: [hans.spolder@wur.nl](mailto:hans.spolder@wur.nl)

### **Cita**

Por favor refiérase a este documento como: Consorcio del Proyecto Guías de Transporte Animal (2017). "Guía de Buenas Prácticas para el transporte de aves de corral".

# Contenido

0. INTRODUCCIÓN .....	7
0.1 Propuesta y reconocimientos .....	7
0.2 Objetivo de esta Guía .....	10
0.3 Principales áreas clave para el bienestar durante el transporte de aves de corral .....	10
0.4 Medidas basadas en animales .....	11
0.5 Estructura de la guía.....	12
0.6 Lista de definiciones .....	12
1. CUESTIONES ADMINISTRATIVAS .....	15
1.1 Introducción .....	15
1.2 Administracion .....	16
1.3 Competencias y formación.....	17
1.4 Responsabilidades .....	18
2. PLANIFICACIÓN Y PREPARACIÓN DEL VIAJE.....	19
2.1 Introduccion .....	19
2.2 Planificando el viaje .....	20
2.2.1 duración del viaje.....	20
2.2.2 planes de contingencia.....	21
2.3 Medios de transporte .....	24
2.3.1 diseño y mantenimiento del vehículo .....	26
2.3.2 Espacio en el vehículo .....	28
2.4 Preparación relacionada con los animales .....	29
2.4.1 Preparación de los animales para el viaje .....	29
2.4.2 Aptitud para el viaje .....	30
3. MANEJO Y CARGA DE ANIMALES.....	31
3.1 Introducción .....	31
3.2 Instalaciones de carga .....	31
3.3 Manejo de animales durante la carga .....	32
4. VIAJE .....	36
4.1 Introducción .....	36
4.2 Conducción.....	37
4.3 Intervalos para dar de comer y beber y descansos .....	38
4.4 Emergencias.....	38
5. DESCARGA DE ANIMALES .....	40
5.1 Introducción .....	40
5.2 Diseño del área de descarga .....	40
5.3 Cuidado de los animales después de la descarga .....	41
5.4 Bioseguridad, limpieza y desinfección .....	42
REFERENCIAS .....	44

## 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 20011) 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 bajo 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 bastamente 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.

**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.

	Ovejas	Aves de corral	Cerdos	Caballos	Vacas	Total
<b>Granjeros</b>	3	5	3	1		12
<b>Fabricantes de vehículos</b>			2			2
<b>Tratantes de animales</b>	1				2	3
<b>Transportistas</b>		3	2	3	5	13
<b>Mataderos</b>	2	5		1		8
<b>Veterinarios oficiales</b>		2	1	2	2	7
<b>Científicos ámbito animal</b>	2	3	2	2	2	11



<b>Organizaciones bienestar animal</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Total</b>	10	21	12	13	16	<b>72</b>

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.

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 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), la 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 aves de corral, se escribieron 3 "hojas informativas": **preparación de vehículo, conductor y carga de aves de corral, preparación de la captura de pollos de engorde y preparación de la captura de gallinas ponedoras**. Estos 3 y aquellos relacionados con las otras Guías han sido publicados en 8 idiomas europeos.



El público objetivo de las Hojas Informativas 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 Informativas 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 Prácticas tiene como objetivo la mejora del bienestar de las aves de corral durante el transporte proporcionando herramientas prácticas para cumplir los requisitos de la Regulación así como sugerir prácticas que van más allá de la legislación.

El presente documento se refiere principalmente a las prácticas relacionadas con **pollitos de un día, pollos, broilers, gallinas ponedoras** (*Gallus gallus*) y **pavos** (*Meleagris palopavo*). Estas prácticas también pueden aplicarse a otros tipos de "aves de corral" como patos, ocas, perdices y palomas. Sin embargo, el lector debe ser consciente que, si principios similares se mantienen aplicables, puede ser necesaria cierta adaptación debido a las necesidades específicas de cada especie.

Un buen transporte es importante para el confort y bienestar de las aves de corral. Esta guía enumera prácticas con el objetivo de apoyar a los empresarios en aumentar la calidad del transporte de las aves de corral de 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.

**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.

## 0.3 Principales áreas clave para el bienestar durante el transporte de aves de corral

Durante el transporte, varios aspectos son importantes para asegurar el confort de las aves y su bienestar, que difieren según si se transporta pollitos en comparación con gallinas ponedoras o broilers.

Debe dedicarse especial atención para evitar lesiones óseas en gallinas ponedoras debido a unas condiciones inadecuadas de captura y manejo (consultar 3.3 manejo de animales durante la carga). Debido a que los pavos son más pesados, es esencial cogerlos correctamente y cuidadosamente (consultar 3.3 manejo de animales durante la carga). Otro aspecto importante es asegurar el buen funcionamiento de los sistemas de ventilación, ya que son esenciales para proteger aves adultas del estrés por frío y calor durante el viaje, que puede tener un especial impacto en gallinas con plumaje pobre (consultar 4. Viaje). El control de la temperatura atmosférica es también importante para los pollitos. Por ejemplo, la hipotermia como resultado de estrés por frío debido a un deficiente control de los regímenes de ventilación de las cajas de pollitos puede conducir a mortalidad. Las

restricciones de agua y comida durante el transporte también tienen un impacto, especialmente en aves adultas. Las gallinas ponedoras frecuentemente son transportadas durante más de 12 horas. En función del tiempo, el viaje puede ser muy estresante para estos animales. Estas restricciones también pueden suponer un impacto negativo en broilers, aunque la duración del transporte sea menor.

## 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, la mayoría de 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 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.

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. **Las medidas basadas en animales (MBAs) son medidas que se toman directamente del animal**. Incluyen comportamiento, signos clínicos de enfermedad, mortalidad, estado de las plumas, etc. Las MBAs pueden usarse antes, durante y después del viaje.

**Antes del viaje las MBAs ayudan a valorar la aptitud de los animales para el transporte**. En el capítulo [2.4.2. Aptitud para el viaje](#) se mencionan las más comunes. Una segunda razón útil de mirar los animales enjaulados antes de cargar, es obtener información sobre las prácticas de captura. Tiene un sentido económico mejorar el bienestar durante la captura, y las prácticas deficientes se identifican por números elevados de animales con alas, pies y cabezas atrapadas, patas separadas o animales recostados sobre su dorso ([Jacobs et al., 2016](#)). Estos son signos de que los animales han sido cogidos bruscamente o que los contenedores han sido apilados incorrectamente. Como resultado los animales experimentarían dolor o incomodidad a lo largo del viaje, y pueden llegar a morir.

**Durante el transporte la valoración de los MBAs es más difícil**. Las aves de corral son objeto de transporte masivo en jaulas, contenedores o cajas de pollitos, así que la inspección de cada individuo no se considera factible. Sin embargo, muchos camiones están equipados con **puertas de acceso laterales** a los contenedores individuales, y algunos tienen un pasillo en medio para mejorar el paso del aire, cosa que permite a los conductores ver algunas de las aves de en medio. ([Eyes on Animals 2017](#)). Si no existe dicho pasillo en medio del camión, las aves del centro no se pueden ver. No obstante, las aves en las filas más externas si pueden verse (siempre y cuando no se usen las cubiertas laterales). Observarlos durante el viaje, p.ej. en las paradas de descanso del conductor, es útil para determinar si están pasando demasiado frío o calor. Las aves que jadean muestran signos de estrés por calor, mientras que cuando se acurrucan unas con otras están mostrando estrés por frío. Dependiendo del tiempo y del comportamiento de las aves (p.ej. jadean o se acurrucan), el conductor puede ajustar las cubiertas laterales si fuera necesario, o tomar otras medidas para evitar un empeoramiento de bienestar y muerte.

**Durante la descarga las MBAs pueden ser útiles para determinar la calidad del transporte**. En particular el número de DOAs (muertos a la llegada) proporcionara información que puede ser utilizada para mejorar el próximo viaje del transportista

## 0.5 Estructura de la guía

El transporte abarca una **cadena de acontecimientos** desde la preparación hasta la descarga. Para facilitar el uso de esta Guía en la práctica de cada día, se estructurará definiendo 5 etapas en el viaje:

1. Aspectos administrativos
2. Preparación y planificación
3. Manejo y carga de los animales
4. Viaje
5. Descarga de los animales

Las etapas 2-5 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 Lista de definiciones

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 más allá de la legislación de la UE se presenta a continuación una lista de términos que usan en esta guía que pueden requerir de una definición precisa para evitar confusiones.

<b>Encargado/Cuidador</b>	Una persona directamente a cargo/responsable del bienestar de los animales a los que acompaña durante un viaje
---------------------------	--

<b>broiler</b>	Desde granjas comerciales de engorde a matadero
<b>Autoridad competente</b>	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
<b>Contenedor</b>	Central authority of a Member State competent to carry out checks on animal welfare or any authority to which it has delegated that competence
<b>Pollitos de un día</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desde las plantas de incubación a granjas de engorde comerciales (broilers)</li> <li>• Desde las plantas de incubación a granjas de engorde comerciales (pavos, "aves de corral")</li> <li>• Desde las plantas de incubación a granjas comerciales de puesta (gallinas ponedoras)</li> <li>• Desde las plantas de incubación a granjas de cría (reproductoras)</li> </ul>
<b>Gallinas ponedoras</b>	Gallinas ponedoras de huevos comerciales desde la graja de puesta a matadero
<b>Viaje</b>	La operación completa de transporte desde el lugar de salida al lugar de destino, incluyendo cualquier descarga, alojamiento y carga en puntos intermedios
<b>Poseedor/ Cuidador</b>	Cualquier persona natural o legal, excepto un transportista, a cargo/responsable del manejo de los animales tanto en régimen permanente o temporal
<b>Viaje largo</b>	Un viaje que excede las 8 horas, empezando cuando el primer animal de la partida es movido
<b>Veterinario oficial</b>	Veterinario designado por la autoridad competente de un estado miembro
<b>Lugar de salida</b>	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.
<b>Lugar de destino</b>	Lugar en el que un animal es descargado de un medio de transporte y alojado al menos 48 horas antes del momento de salida; o matadero
<b>Polla</b>	Gallinas de puesta desde granja de cría a la puesta
<b>Transportista</b>	Cualquier persona natural o legal que transporta animales por su cuenta o por cuenta de una 3ra parte
<b>Pavo</b>	De granjas de engorde comerciales a matadero

<b>Vehículo</b>	Un medio de transporte con ruedas que es propulsado o remolcado
-----------------	---

## 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 el **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 65km. 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 de 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 el bienestar de 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 Administración

**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:

- Cualquier **autorización de transporte** en transportes que excedan los 65 km y hasta 8 horas (tipo I) o más de 8 horas (tipo II)
- **Certificado de competencia** de conductores y encargados que transporten 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. Los certificados de salud animal y el registro de viaje deben ser presentados mediante la aplicación electrónica TRACES (RASTROS)

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

**Mejores prácticas** en cuanto a la administración

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

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

7. **Las categorías de animales** dentro de las especies se indican además de la especie (por pollitos de un día, broilers, pavos)

8. La información del viaje es transmisible en tiempo real al Centro de Mercado y Sistema Especializado (en inglés TRACES). La información de viaje requerida está relacionada con:

- Fecha y hora de **la carga del primer animal** de la partida en el lugar de salida
- Fecha y hora de la **descarga del último animal** de la partida en el lugar de destino
- **Especie y número** de animales de la partida
- Especie y número de animales **heridos y muertos** durante el viaje
- Fecha y hora de **montaje y desmontaje** (acoplamiento y desacoplamiento) del tráiler. El equipamiento debe estar montado en el tráiler y no en el vehículo que empuja
- **Peso total** estimado de la partida en el lugar de salida o en cualquier lugar que se cargue la partida
- Fecha, hora y localización de los **lugares de descanso o transferencia**



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

### 1.3 Competencias y formación

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 transportadas al estrés y mortalidad, condiciones climáticas, acontecimientos que puedan suceder durante el viaje)
- Conocer la normas de **bioseguridad**

**Buenas prácticas** en cuanto a competencias y formación

10. 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 de las aves durante el transporte consultar Capítulo

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

12. 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.

13. 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:

14. **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

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

16. **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)

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

## 1.4 Responsabilidades

**Buenas prácticas** en cuanto a responsabilidades:

18. 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 y
- e) Asegurar de que el **equipamiento y la asistencia veterinaria** sean facilitados apropiadamente a la especie que se transporta

19. **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

20. Además, los **cuidadores** y encargados son responsables del manejo humano y el cuidado de los animales, especialmente durante la carga y descarga. 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.

21. 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 y
- 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

22. **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, y
- Asegurar un adecuado tiempo de reposos y mínimo retraso durante las paradas

**Mejores prácticas** en cuanto a responsabilidades:

23. 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

24. **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 Introducción

Una buena planificación y preparación para el transporte de aves de corral 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.

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

Estos aspectos se describen en los párrafos siguientes

## 2.2 Planificando el viaje

El viaje debería ser tan **fluido 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 para todas las aves 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 su 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 animales y categorías
- La reserva para descargar **animales para descansar en puntos de control** cuando aplicable
- Un **plan de contingencia**
- **Un número de conductores** planificado
- Asegurarse que **el camión está preparado** en el lugar y a la hora de salida acordada

### 2.2.1 Duración del viaje

La duración del viaje tiene un evidente impacto en el bienestar animal, y está directamente relacionado con la duración del ayuno de las aves. La duración del viaje (carga y descarga incluidas) debe ser estimada correctamente para asegurar que el periodo de ayuno sea lo más corto posible.

El capítulo V de la Regulación 1/2005 declara que las aves domésticas pueden ser transportadas sin agua ni comida hasta 12 horas sin tener en cuenta la carga y descarga, o 24 horas para pollitos (en caso que el viaje se complete en las 72 horas después de salir del huevo)

#### **Buenas prácticas** de duración del viaje

25. El propósito de todos los involucrados en el proceso de organización (productor, transportista, director de contratación y expedidor) **es minimizar el tiempo** y optimizar el confort de las aves que están en el camión.

26. El conductor debe conducir cuidadosa y suavemente. **Escoge la carretera óptima considerando distancia, tiempo, calidad de la carretera y posibles dificultades** (p.ej. atascos, obras en carretera)

27. Si no se puede minimizar el tiempo que las aves están en el tráiler en viajes largos desde la granja a matadero en condiciones climáticas extremas (frio o calor), entonces las **operaciones de captura de animales debe llevarse a cabo por la noche.**

28. 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. Por ejemplo, se ha de informar a matadero de la hora de llegada y cualquier retraso durante el viaje. De esta manera se puede reducir el tiempo de espera en matadero.

#### **Mejores prácticas** de duración del viaje

29. Broilers y pavos de matadero, pollas y gallinas ponedoras **no deben permanecer dentro de contenedores por más de 6 horas** en matadero.

30. Siempre que sea posible, para viajes de más de 9/19 horas, **planificar contar con 2 conductores para evitar paradas largas para cumplir la practica 32.**

31. Excepto en el caso de pollitos de un día que van en camiones calentados y ventilados, el organizador del transporte debe **evitar viajar en las horas más calurosas del día**, planificando el viaje para aventajarse de las condiciones más frescas, p.ej. durante la noche

32. Siempre que sea posible, el organizador del transporte debe **evitar horas punta** en zonas urbanas

## **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. Proporciona un ejemplo 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

**33. 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

34. 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.**

35. 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).

36. 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.**

37. 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.

38. 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.

39. 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.

40. **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.

41. 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.

42. Para pollitos de un día de vida, en caso de avería mecánica, organizarse con otro camión de transporte de pollitos de un día para cargarlos

**Mejores prácticas de** procedimientos de contingencia

43. Un plan de contingencia debería dibujarse también para los **transportes inferiores a 8 horas**

44. 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

45. El transportista debe **monitorizar constantemente el confort y las condiciones** de los animales durante cualquier retraso. Para pollas y aves de matadero, durante cualquier retraso el **conductor debe comprobar el estado de los animales** en busca de signos de jadeo y tomar las medidas correctivas apropiadas

46. 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.

47. Opción de un **acceso de emergencia simple y práctica** debería estar presente en los vehículos para facilitar la inspección del ganado y proporcionar asistencia a los animales que lo requieran

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

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

50. 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

51. Para pollitos de un día de vida en riesgo de estrés por calor en condiciones de baja humedad, debe **esprayarse agua en el suelo del camión**

52. En caso de avería mecánica cuando se transportan pollitos de un día, **debe haber un generador de emergencia** de manera que los ventiladores pueden seguir funcionando y la temperatura, flujo de aire y oxígeno se puedan controlar.

## 2.3 Medios de transporte

El vehículo y más concretamente los contenedores van a alojar las aves durante el viaje. Existe una gran variedad de camiones y contenedores pero todos ellos deben ser adecuados para el tipo de aves y su edad. El diseño y mantenimiento del vehículo deben



asegurar la seguridad de los animales y su bienestar, como se resume en la Figura 2.1. Aún más, las disponibilidades de espacio y configuración de las cortinas deben ser usadas según las condiciones climáticas.



Figura 2.1. Diseño del vehículo y mantenimiento

1. Asegurarse que el vehículo es apropiado y está limpio para el transporte
2. Asegurar suficiente luz y equipamiento para inspeccionar las aves durante las paradas no programadas
3. Asegurarse que se ajusta el correcto micro-clima (temperatura y humedad en el vehículo) a las condiciones climáticas, especialmente para pollitos de un día de vida
4. Proporcionar acceso a agua de bebida (en caso de transportes de más de 12 horas)
5. Usar las coberturas laterales para proteger las aves de climas fríos y húmedos. No debe limitarse la circulación de aire

Cuando se transportan, las aves intentan mantener un equilibrio térmico óptimo. Sin embargo, **regímenes de ventilación pasiva mal controlada exponen a broilers, pavos y gallinas a estrés por frío o calor**. Para gallinas ponedoras, las temperaturas externas inferiores a 15°C pueden causar estrés térmico en vehículos abiertos con ventilación pasiva.

En contraste, los pollitos se transportan en camiones cerrados, con regímenes de ventilación controlados. No obstante, a veces son expuestos a estrés por frío o calor debido a regímenes de ventilación mal controlados, que pueden comprometer su bienestar y futura productividad.

La **disponibilidad de espacio** en los contenedores tiene que estar adaptada a la especie, edad y clima para asegurar el confort físico y térmico, ya que la disponibilidad de espacio en el vehículo afecta directamente las condiciones de vida de las aves transportadas. Una disponibilidad de espacio limitada puede conducir a contusiones, heridas, fracturas de patas o alas o incluso asfixia. En cambio, gallinas ponedoras tienen un plumaje en peor estado y son más sensibles al estrés por frío si la disponibilidad de espacio es demasiado elevada. Ya que la hipotermia es la cuestión principal para pollitos, el riesgo de estrés por

frio también les concierne cuando disponen de demasiado espacio porque no podrán mantenerse calientes

### 2.3.1 Diseño y mantenimiento del vehículo

**Buenas prácticas** en el diseño y mantenimiento del vehículo

53. Los camiones deben estar diseñados para transportar animales. Deben estar **limpios, funcionando correctamente, mantenimiento al día y proporcionar protección** a las aves contra las condiciones climáticas (p.ej. lonas fijadas de manera que permitan la circulación de aire y que pueden ajustarse a las condiciones variables del tiempo en viajes largos)

54. Deben usarse contenedores sólidos, seguros y limpios



**Figura 2.2** contenedores sólidos, seguros y limpios

55. **No deben usarse contenedores dañados.** Deben ser reparados o reemplazados

56. El suelo de los contenedores debe estar diseñado para **evitar que las aves resbalen** (p.ej. anti-deslizantes) y que los excrementos se acumulen

57. Debe haber **equipamiento y luz** (p.ej. escaleras, antorchas) para que el conductor **pueda inspeccionar los animales** durante las paradas

58. **En caso de clima frío deben usarse las cubiertas laterales,** especialmente para las aves en la parte posterior del vehículo, que están más expuestas al frío. No obstante, no debe dificultarse la circulación de aire. Estas cubiertas deben ser suficientemente largas para proteger también las aves en la primera

59. Para viajes de más de 12 hora para pollas y aves que van a matadero, los camiones deben estar equipados con comederos y sistemas de agua funcionales. Todos los animales deben tener acceso a comederos y sistemas de agua. Deben evitarse filtraciones de agua ya que pueden mojar el plumaje.

60. Si hay ventilación mecánica disponible (p.ej. en camiones para el transporte de pollitos de un día de vida), el **sistema de ventilación debe ser comprobado y mantenido con regularidad.**

61. Para **pollitos de un día de vida, sensores de temperatura y humedad (si disponibles) deben calibrarse** de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del camión.

62. Para pollitos de un día de vida, **los sensores de temperatura y humedad** (si disponibles) **deben colocarse en sitios estratégicos** de acuerdo con las recomendaciones del camión.

63. Para pollitos de un día de vida, los **contenedores deben estar apropiadamente asegurados** para evitar movimiento y alteraciones durante el transporte

**Mejores prácticas** en el diseño y mantenimiento del vehículo

64. **Los contenedores deben tener puertas de acceso laterales** para permitir el acceso a las aves y poder proporcionar cuidados de emergencia

65. **Son preferibles puertas de acceso laterales grandes en los contenedores** para cargar gallinas ponedoras, deben tener una medida suficiente para permitir el apilamiento de contenedores antes de cargarse.

66. **Los contenedores deben mejorarse** con:

- **Puertas superiores grandes deslizantes**
- **Bordes inferiores sólidos** para evitar que salgan las patas
- Agujeros que no permitan que puedan sacar la cabeza
- **Espacio de la puerta** de cerrado que no suponga un riesgo

67. Debe comprobarse la **estabilidad de los contenedores** y el comportamiento de las aves en cada parada que haga el conductor. No debe afectar la bioseguridad

68. Para evitar estrés por calor, los camiones deben ir equipados con un techo (fig. 2.3.) que **pueda elevarse**, de manera que el aire caliente salga del camión. Estos techos también pueden tener ventiladores/rejillas o aberturas para evitar la acumulación de calor



**Figura 2.3** los camiones pueden tener techos que se puedan elevar para evitar el estrés por calor.

69. Si hay **ventilación forzada** disponible para pollas y aves de matadero, debe usarse para **minimiza el estrés por calor** cuando sea necesario, y para viajes de 4 horas o más. Debe haber un generador de emergencia disponible en caso de avería

70. Para el transporte de broilers y pollitos de un día, **los sensores de humedad deben estar situados** de acuerdo con los requisitos específicos del camión. Debe haber una alarma para cuando las concentraciones están en la zona de peligro

71. **Debe ponerse en el suelo papel o material adecuado** para los contenedores de pollitos de un día, pero no en el suelo de las cajas de plástico ya que puede inhibir la circulación de aire

### 2.3.2 Espacio en el vehículo

La Regulación especifica áreas mínimas de suelo:

Categoría	Área en cm <sup>2</sup>
Pollitos de un día de vida	21-25 por pollito
Aves de corral que no sean pollitos de un día (peso en kg)	Área (en cm <sup>2</sup> por kg)
< 1.6	180 - 200
1.6 to <3	160
3 to 5	115
5	105

Estas cifras pueden variar dependiendo no solo del peso y talla de las aves sino también de su condición física, condiciones climáticas y la duración posible del viaje

#### Buenas prácticas en el espacio del vehículo

72. Para broilers, gallinas ponedoras, pollos y pavos el contenedor **no debe ser de una altura que permita a los animales estar de pie**, ya que puede resultar en caídas y causar heridas. La altura debe permitirles **estar sentados cómodamente**, con la cabeza en alto durante el transporte

73. Para viajes de más de 12 horas, **los animales deben tener acceso a agua** ajustando la altura del contenedor de manera que todos tienen acceso a bebederos de tetina

74. **La disponibilidad de espacio debe ajustarse para evitar estrés térmico** en caso de clima cálido y húmedo o en caso de clima frío

75. Las aves deben ser cargadas homogéneamente, con **el mismo número de animales en cada contenedor**.

76. Los contenedores deben estar correctamente dispuestos asegurando una **circulación suficiente de aire**

77. Para pollitos de un día, el camión debe ser **pre-calentado en clima frío**, siguiendo las recomendaciones del productor.

#### Mejores prácticas de espacio en el vehículo

78. **Cada compañía debe prever un límite de temperatura y humedad relativa** a partir del cual se necesita emprender acciones para evitar el estrés térmico y evitar así la muerte a la llegada (en inglés DOA). Dichas acciones pueden incluir p.ej. aumentar la disponibilidad de espacio, reducir la densidad de contenedores situados en los lugares más calientes, ajustar el micro-clima dentro del camión, transporte nocturno. Deben considerarse las especificaciones del camión

79. El conductor debe informar al equipo encargado de capturarlos, **el número de animales que han de poner en cada contenedor** para respetar la disponibilidad de espacio calculada con la información recibida sobre el número y peso de las aves

## 2.4 Preparación relacionada con los animales

Antes del viaje broilers, pavos y gallinas ponedoras se someten a ayuno para limitar los riesgos de contaminación durante el sacrificio en matadero y para reducir la producción de excrementos en el contenedor. Aunque las aves de corral son generalmente tolerantes a una privación moderada de alimento (sobre unas 10 horas) este siempre induce cierto estrés. **El estrés no es bueno para el bienestar de las aves y puede resultar en carne de mala calidad**, así que ambas son razones para optimizar el viaje de manera que no alargue demasiado el ayuno. Este hecho es particularmente cierto para las gallinas de final de puesta: después de varios meses de producción de huevos, una retirada prolongada de alimento las hará más vulnerables al transporte. Para limitar el tiempo de ayuno, **es una mejor práctica no retirar la comida por más de 24 horas antes de la hora prevista de sacrificio**.

Antes de cargar es esencial **determinar la aptitud de las aves antes de capturarlas y cargarlas** en los contenedores. La captura y carga de aves no aptas empeora seriamente las condiciones de dolor existentes y debe evitarse

Cuando se valora la aptitud para el transporte, los principales riesgos no son los mismos para todas las aves. Por ejemplo, ya que los pollitos se examinan regularmente al eclosionar y durante la carga en contenedores, el riesgo de cargar un pollito no apto es bajo. No obstante, la situación difiere en gallinas ponedoras. Debido a que las gallinas producen muchos huevos durante su vida productiva, sus huesos se debilitan, así que es importante identificar gallinas con huesos rotos antes de cogerlas y manejarlas con cuidado durante la carga y descarga. **Las gallinas con huesos rotos no son aptas para el transporte y deben ser eutanasiadas en la granja**

Las prácticas más abajo tienen como objetivo identificar aves no aptas y qué hacer con ellas

### 2.4.1 Preparación de los animales para el viaje

#### **Buenas prácticas en la preparación de los animales para el viaje:**

80. Los animales transportados a matadero (broilers, pavos, gallinas ponedoras) deben someterse a ayuno para minimizar la producción de excrementos. **La duración del ayuno no debe superar las 24 horas**. La duración depende del tiempo de viaje y el tiempo de espera en matadero. En caso que el viaje dure menos de 12 horas, el ayuno debe ser de al menos 4 horas previo a la salida para minimizar los excrementos que caen a los niveles inferiores

81. **Para broilers no retirar la comida más de 12 horas previas a la hora de sacrificio**

82. Debe haber agua disponible hasta el inicio del proceso de captura



**Figura 2.4** debe haber agua disponible hasta el inicio del proceso de captura

83. el transportista debe ser consciente del número y peso de las aves antes de transportarlos para ajustar el número de contenedores y camiones. **Los granjeros deben comunicar información relevante 48 horas antes de la captura**

**Mejores prácticas** en la preparación de los animales para el viaje

84. para gallinas ponedoras, pavos y pollas, **no debe retirarse la comida más de 24 horas** antes de la hora prevista de sacrificio

## 2.4.2 Aptitud para el viaje

**Buenas prácticas** en la aptitud para el viaje

85. El granjero o representante debe **comprobar la aptitud de los animales para el transporte** antes de la llegada del equipo de captura y supervisar el trabajo para evitar problemas de aptitud debidos a la captura

**86. El conductor tiene conocimiento y es competente para reconocer aves no aptas**

87. Las condiciones animales que prohíben el transporte (definición de animales no aptos para el transporte) son aves:

- con huesos rotos (patas, alas)
- con serias dificultades para moverse

88. Animales no aptos no deben ser cargados y deben ser **sacrificados por una persona con formación sin demora**

89. **No deben transportarse aves mojadas.** Antes se les debe permitir secarse en la granja. En caso de fuerza mayor (como una granja inundada), se pueden transportar animales mojados si se toman las medidas apropiadas para asegurar un confort térmico adecuado.

90. **Si los animales dejan de ser aptos** durante la carga en el camión (p. ej. Una pila de contenedores que se cae) **deben ser descargados y cuidados.**

## 3. MANEJO Y CARGA DE ANIMALES

### 3.1 Introducción

Las fases de captura y carga son críticas para el bienestar de las aves. **Un manejo inadecuado durante la captura y carga puede resultar en heridas, huesos rotos e incluso la muerte.** Unas buenas prácticas de manejo reducirán la incidencia de estas consecuencias indeseables y también beneficiará otros aspectos de la producción animal, como la calidad del producto final. Un equipo de captura adecuadamente formado es esencial para conseguirlo. Además, las instalaciones de captura y carga deben estar diseñadas de manera que permitan un manejo rápido y libre de estrés de las aves. Los puntos clave de atención (principales factores de riesgo) debe centrarse en:

- la manera que el equipo de **captura captura las aves;**
- la manera que el equipo de captura **coloca las aves en los contenedores;**
- la manera que el equipo de captura **carga los contenedores en el vehículo;**
- el **equipamiento** de la fase de carga (p.ej. máquinas automáticas que capturan y cargan aves, maquinas ascensor que ponen los contenedores en el camión);
- el **suelo, luz y superficies** del vehículo y la granja, que han de ser apropiados tanto para las aves como para los equipos de trabajo.



**Figura 3.1.** Un equip de captura ben entrenat és necessari per aconseguir els millors resultats.

### 3.2 Instalaciones de carga

El diseño incorrecto o el mantenimiento inapropiado de las instalaciones de carga y descarga y equipamiento pueden ser causa de accidentes cuando se cargan aves o se mueven jaulas, resultando en contusiones o heridas a los animales. Consecuentemente, la calidad de la carne puede verse afectada implicando pérdidas económicas.

**Buenas prácticas** en las instalaciones de carga

91. **El equipamiento usado** en el área de carga debe estar bien mantenido

92. Las aves deben **protegerse de mojarse** en todo momento y en particular cuando hace frío. La carga debe tener lugar tan cerca del gallinero como sea posible, protegiendo el espacio entre el camión y el gallinero de la lluvia con una lona, por ejemplo

93. Los contenedores deben ser llevados **lo más cerca posible de las aves**, p.ej. usando un carro. Cuanto más corta sea la distancia que se cargan las aves, mejor su bienestar.

**Mejores prácticas** en las instalaciones de carga



Para broilers, pavos y gallinas ponedoras

94. Debe desarrollarse y usarse una **lista de comprobación para capturar a las aves** que incluya las condiciones requeridas en la granja y el procedimiento de captura y carga

95. En caso de despoblación parcial de aves para matadero se recomienda el uso de **particiones**, como cortinas o balas de paja, para separar aves capturadas de aves que permanecerán en la nave. Si se usan divisores no deben suponer un riesgo para los animales. Como ejemplos: no usar materiales puntiagudos o cuerdas donde los animales se pueden quedar atrapados

### 3.3 Manejo de animales durante la carga

El mayor problema en la fase de carga está relacionado con el manejo de las aves por parte del equipo de trabajo. **Un manejo apropiado no estresa ni lesiona animales.** Hay que asegurarse que el traslado desde la granja a los contenedores y luego dentro del vehículo se lleva a cabo de manera calmada y consciente.

La repentina entrada de más de una persona en el corral de las aves inevitablemente causa estrés y comportamiento de lucha. Cuanto menos ruido las personas hagan, menos nerviosas se pondrán las aves. **La técnica correcta de captura y carga es importante.** La figura 3.2 ilustra mejores prácticas de captura para gallinas de fin de puesta y broilers



**Figura 3.2 Imágenes ilustrativas de Mejores Prácticas más allá de la legislación europea para el manejo de animales durante la carga**

Broilers y pavos a veces son capturados mecánicamente. Un ajuste o mantenimiento inapropiado de las máquinas de captura puede ser perjudicial para el bienestar animal. En particular cuando no se ajusta **la velocidad de carga** apropiadamente con otras circunstancias de carga pueden ocurrir heridas, fracturas y sobrecarga

**Buenas prácticas** de manejo de animales durante la carga

Para broilers, pavos, pollas y gallinas ponedoras

96. Las actividades de captura y carga deben ser llevadas a cabo o bien por una **compañía autorizada y con licencia o por personal adecuadamente formado.** Por favor referirse también al capítulo 1.3 responsabilidades y 2.4.2 aptitud para el viaje



97. El proceso de captura y carga debe **ser bien planificado con antelación** con el número correcto de capturados, para permitir a las aves suficiente tiempo para ser capturadas y manejadas de manera profesional (sin prisas, el tiempo de captura mínimo)

98. Unas buenas condiciones de captura deben incluir:

- **acceso claro** al camión
- **luz azul en la noche** o intensidad de luz reducida
- buen **mantenimiento de todo el equipamiento**
- **ropa apropiada** (p.ej. sobretodos, gorras higiénicas, botas, máscaras faciales, ropa de seguridad)
- **manos limpias y desinfectadas**

99. Los equipos de captura deben seguir un buen comportamiento de manejo. Deben moverse despacio, en silencio y con constancia a través del grupo de animales. Los encargados de capturar las aves deben estar bien posicionados en el gallinero. No deben coger aves lejos del contenedor. Debe destinarse especial atención cuando se colocan aves en las filas superiores

100. Deben cargarse las aves de manera que no sufran daños ni en alas ni en patas

101. **No** deben capturarse y cargarse aves por el cuello y no deben golpear ningún objeto mientras son cargadas

102. Los broilers pueden ser capturados por una pata pero deben ser cargados cogidos por el cuerpo para minimizar el riesgo de heridas

103. Las gallinas ponedoras pueden ser capturadas por una pata si no es práctico cogerlas por las dos, pero en todo caso han de ser soportadas por debajo de la región del pecho/abdominal para minimizar heridas

104. Si se cargan pollitos de broiler a mano, se pueden cargar hasta 5 pollitos de menos de 2kg en una mano y hasta 3 pollitos cuando pesan más de 2 kg. La otra mano debe usarse para soportar el peso de sus cuerpos.

105. El método para capturar pavos a mano debe tener en consideración el peso y medida de las aves y ajustarse en concordancia. Específicamente:

- pavos de menos de 10kg deben ser capturados y cargados por las 2 patas con un pájaro en cada mano; deben colocarse en el contenedor de uno en uno
- pavos de más de 10 kg deben ser capturados y cargados individualmente cogiendo el hombro del ala más lejana a la persona, mientras la otra mano sujeta las 2 patas

106. Las aves deben ser elevadas y mantenidas cerca del cuerpo y colocadas en el contenedor con cuidado

107. Los responsables de la carga de los animales en los contenedores deben asegurarse que **el número de animales por contenedor cumple los requisitos legales y los cálculos del conductor**

108. Los animales se sitúan en el contenedor de manera que se **evite estrés innecesario o heridas**. Los animales que quedan estirados han de ponerse rectos

109. Las aves se **reparten homogéneamente en el contenedor para evitar asfixia**

110. En caso de captura mecánica, es responsabilidad del personal llevar a cabo el **correcto mantenimiento de las máquinas**, de manera que funcionen correctamente durante toda la operación de captura. Esto debe incluir considerar los consejos del fabricante en la velocidad de la cinta y mantenimiento general.



**Figura 3.3** En caso de captura mecánica, comprobar el estado de las máquinas adecuadamente. Picture: © GTC Agrícola

111. **La captura mecánica de aves de corral la debe llevar a cabo un empleado con formación** sobre el funcionamiento de las máquinas y conocimiento de comportamiento de las aves. El uso de máquinas de captura no libera al productor, granjero y transportista de sus responsabilidades en relación a la aptitud de las aves.



**Figura 3.4** aun durante la captura mecánica, siempre hay que comprobar la aptitud de los animales

112. En caso de captura mecánica de pavos, estos deben **ser conducidos a las cintas transportadoras de manera calmada** en pequeños grupos para evitar la asfixia

113. Debe comprobarse que no haya **partes del cuerpo atrapadas** en cada contenedor

114. Los contenedores **se cargan en el camión con cuidado**

115. Los **contenedores no deben balancearse ni caer**

Para pollitos de un día de vida

116. Asegurar unas buenas condiciones de carga en la planta de incubación

- debe **llevarse ropa protectora apropiada**
- deben **cerrarse las cajas correctamente** para evitar que se caigan los pollitos
- **deben llevarse a cabo comprobaciones regulares en la habitación para recuperar pollitos sueltos**, que deben ser cogidos y llevados a un lugar apropiado

**Mejores prácticas** de manejo de animales durante la carga

117. **Las luces frontales** del equipo de captura deben ser azules

118. **Las aves detrás de objetos** como estanterías, nidos, tuberías de comida o bebida deben ser **cogidas con cuidado**, para evitar heridas por golpes con dichos objetos. Una mano debe colocarse alrededor de las 2 patas y la otra debe soportar el pecho de las aves de manera que se manejan sin riesgo

119. Deben usarse **toboganes para soportar el pecho de las gallinas ponedoras**, ya que reducirá significativamente daños en el pecho. Los toboganes son láminas de plástico que se colocan en los bebederos y proporcionan una superficie lisa y en ángulo sobre la que las aves se deslizan fuera de la jaula enriquecida múltiple

120. Las gallinas ponedoras deben ser **capturadas individualmente por las 2 patas** para evitar lesiones o sufrimiento y el pecho puede ser sujetado por la otra mano durante la extracción de la jaula enriquecida múltiple o de la estantería de la pajarería. El número de aves cargados depende de su medida, pero **no debe excederse de 3 gallinas por mano como máximo**

121. **De manera alternativa, las gallinas ponedoras pueden ser cogidas del derecho** –alrededor del ala y pecho- y cargar como máximo 2 en cada mano

122. **No deben cargarse más de 3 broilers** en una mano

123. La **carga de pavos debe llevarse a cabo con delicadeza** usando cintas transportadoras o ayudas similares para reducir el estrés de por manejo de los animales. Los **pavos han de ser conducidos** hacia el área de carga andando y si es posible a el contenedor o el vehículo. Los pavos han de **retenerse cerca de los módulos** de carga, cosa que limita la distancia que han de cargarse. **Los grupos grandes han de dividirse** usando particiones en grupos más pequeños de 50 a 100 aves (dependiendo de la talla). Esto hace que sea más fácil capturarlos ya que están en áreas más pequeñas, y pueden ser retenidos más cerca de los módulos cosa que limita la distancia que han de ser cargados. Las **particiones han de ser móviles ya** que se recolocan varias veces durante el proceso de captura.

124. Si los pavos van a cargarse mecánicamente, **la cinta transportadora debe ser llevada a la granja** unas horas **antes y preferiblemente unos días antes de empezar** con la captura. De esta manera los pavos tienen tiempo de investigar y tienen menos miedo una vez la carga comienza

125. Para que les cueste menos a las aves dirigirse hacia la cinta transportadora, ésta puede **cubrirse con excrementos o paja** de manera que adquiere un olor que les es familiar

## 4. VIAJE

Cuanto más largo sea el viaje, mayor el riesgo que el bienestar se vea afectado negativamente. El confort térmico es el principal aspecto del transporte animal, que tiene un mayor impacto en el bienestar a medida que aumenta la duración. Si las aves son aptas, adecuadamente preparadas para el viaje y el viaje se ha planificado correctamente, es más probable que lleguen a destino en un buen estado de bienestar y capaces de recuperarse rápidamente después de la descarga y un periodo relativamente corto de descanso.

### 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 las aves de corral está influenciado por su condición física y la duración del viaje. **Cuanto más largo sea el viaje**, más probable que los potenciales agentes estresantes tengan **consecuencias negativas sobre el bienestar**. Además, es probable que también afecten la **salud animal**, p.ej. debido a la mayor susceptibilidad de los animales a enfermedades gracias a la inmunosupresión y los altos niveles de cortisol. Finalmente, los estresores prolongados también levantan **preocupaciones económicas** relacionadas con pérdidas de peso, Muerte a la Llegada y reducción de la calidad de carne (contusiones, carne PSE, carne DFD)



**Figura 4.1** el transporte incluye varios estresores potenciales, como un nuevo y desconocido entorno.

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.

Es importante controlar las condiciones dentro del vehículo para evitar situaciones indeseables que pueden afectar la salud de los animales. Los principales factores que reducen el riesgo de heridas y deterioro de bienestar incluyen:

- La **manera que se colocan las jaulas dentro del vehículo**, que debe ser segura y cómoda para las aves
- El **espacio entre las filas de jaulas**
- El acceso a **agua y comida durante viajes largos**

## 4.2 Conducción

Una conducción suave afecta la rentabilidad del viaje directamente. 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. esta última es también más cómoda para los animales que se transportan. Así pues, existe una buena relación entre la manera que el conductor opera el vehículo, la cantidad de estrés en las aves de corral y también la rentabilidad del negocio de transporte. Unos hábitos de conducción suaves y consistentes permiten a las aves relajarse más durante el viaje que una conducción errática y dura. Un estilo de conducción duro no solo aumenta el nivel de estrés de los animales transportados sino que también disminuye significativamente la calidad de la carne.

### Buenas prácticas de conducción

126. El conductor **conduce con cuidado y suavidad**. Escoge la mejor opción teniendo en cuenta la distancia, el tiempo, la calidad de la carretera y las posibles dificultades

127. Ciertas prácticas simples y generales deberían seguirse cuando se conduce un vehículo que transporta animales vivos:

- **Arrancar despacio**
- **Evitar frenazos bruscos**
- **Tomar las curvas con cuidado (en especial rotondas)**
- **Cambiar las marchas con suavidad**
- **Usar autopistas** siempre que sea posible, ya que las malas condiciones de la carretera aumentan la vibración del vehículo

### 4.3 Intervalos para dar de comer y beber y descansos

Raramente están disponibles comida y bebida durante los viajes debido al sistema de separación de contenedores. La Regulación establece que las aves adultas deben ser alimentadas e hidratadas cuando el viaje dura más de 12 horas. Los viajes de más de 12 horas conciernen principalmente a las gallinas de final de puesta. Hay un número limitado de mataderos dispuestos a sacrificarlas, por lo que a menudo deben realizar viajes largos. Una de las posibles soluciones para evitar la deshidratación es el uso de hidrogeles.

Para pollitos de un día de vida no hay requisitos legales para proporcionar agua o comida durante el transporte, ya que poseen reservas de energía y agua en el saco vitelino. Sin embargo, la deshidratación y la desnutrición son las principales causas de morbilidad y mortalidad debidas al transporte. Así pues los pollitos de un día deben transportarse en las primeras 72 horas después de la eclosión

La conducción suave afecta la rentabilidad del viaje directamente. Se ha estimado que hay una diferencia del 20% en la eficiencia del combustible entre conducir en una carretera plana a velocidades irregulares de hasta 100 km / h en comparación con una velocidad segura, uniforme y controlada de hasta 80 km / h. Esta última opción es más cómoda para los animales transportados. Por lo tanto, existe una buena relación entre la forma en que el conductor conduce el vehículo, la cantidad de estrés en las aves de corral, y también la rentabilidad del negocio del transporte. Los hábitos de conducciones suaves y consistentes permiten que las aves de corral se relajen más durante un viaje en comparación con una conducción brusca e irregular. Una conducción brusca no solo aumenta el estrés en los animales transportados, sino que también disminuye significativamente la calidad de la carne.

#### Buenas prácticas

128. Para broilers, pollas, pavos y gallinas ponedoras, debe facilitarse **agua y comida o algún hidrogel en viajes de más de 12 horas** (sin considerar la carga y descarga)

129. Para pollitos de un día de vida, **proporcionar agua o hidrogel y comida en viajes de más de 24 horas.**

#### Mejores prácticas

130. Deben **evitarse las paradas**, especialmente en las horas calurosas del día

131. Debe **comprobarse el estado de las aves en todas las paradas**

132. Para pollas y aves que van a matadero durante **días de calor, el vehículo debe aparcarse en la sombra** y posicionarse perpendicular al viento cuando sea posible para permitir la ventilación natural.

### 4.4 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

133. 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. las aves 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, el transportista debe:

- 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.  
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.
- g) si los daños son menores, el tráiler esta vertical y no hay heridos, tomar fotos y registrar nombres y direcciones de involucrados y testigos.
- h) recuperar cualquier animal suelto por la carretera y juntarlos en áreas lo más alejadas posible del trafico
- i) 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)
- j) proporcionar cuanta protección y confort sea posible a los animales
- k) 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

- l) cuando 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

136. Las aves que han sido heridas durante el transporte deben ser sacrificadas para evitar sufrimiento o angustia.

## 5. DESCARGA DE ANIMALES

### 5.1 Introducción

La descarga empieza cuando el camión entra en el área de descarga del destino final y finaliza cuando todos los contenedores están presentes en la plataforma. Los principales factores de riesgo incluyen:

- el **diseño del área de descarga**, que tiene que estar bien ventilado, bien iluminado, limpio y desinfectado para el confort y seguridad de las aves
- el **nivel de limpieza del vehículo**. Los vehículos deben ser limpiados y desinfectados para evitar problemas de bioseguridad

### 5.2 Diseño del área de descarga

Las áreas de espera y los corrales de estabulación deben estar cubiertos para proteger las aves de las temperaturas extremas y las condiciones del clima. En particular, las gallinas ponedoras y los pollitos de un día de vida son los que más pueden sufrir estas circunstancias. El área de descarga ha de estar diseñada para evitar molestias innecesarias a las aves

**Buenas prácticas** en el diseño del área de descarga

Para broilers, pavos y gallinas ponedoras

135. Se requieren **áreas de descarga protegidas y cubiertas** para proteger las aves de las temperaturas extremas y las condiciones del clima, usando calentadores o sistemas de refrigeración si necesario





**Figura 5.1** instalaciones bien diseñadas que protegen el área de descarga  
**Mejores prácticas** en el diseño del área de descarga

136. Debe **usarse ventilación adicional antes de la descarga** si la temperatura es muy alta

137. Cuando las instalaciones no tiene protección del tiempo, las aves en tránsito o esperando a ser descargadas para matadero no pueden permanecer en el vehículo más de 2 horas. **En dichas circunstancias se recomienda conducir el vehículo para permitir una mejor circulación de aire**

138. El área del parking debe tener árboles o techos que proporcionen sombra

### **5.3 Cuidado de los animales después de la descarga**

A la llegada en el destino final, se pide a los operadores que actúen con cautela y cuidado con las aves. Un tiempo de espera largo en el camión/en los contenedores implica un periodo adicional de ayuno para las aves, cosa que es indeseable. **Los retrasos en matadero deben reducirse al mínimo**

**Buenas prácticas** en el cuidado de los animales después de la descarga

139. Los **niveles de ruido**, de cualquier fuente, deben minimizarse durante la descarga

140. Debe ofrecerse **agua y comida** a pollitos y pollas y alojamiento apropiado cuando se descargan en la granja

141. Las pollas que llegan **no aptas**, p.ej. cuando están cojas, fatigadas, heridas o enfermas deben ser **sacrificadas lo antes posible**

142. En matadero, medidas apropiadas deben tomarse para **crear un clima apropiado** para las aves que esperan. En clima caluroso los camiones deben aparcarse a la sombra y permitir circulación de aire

143. Para broilers, pavos y gallinas ponedoras, si la tasa de muertos está por encima del límite, **el matadero debe informar al transportista y al granjero** que deben facilitar información sobre las condiciones de captura y de transporte

Para pollitos de un día de vida:

144. Antes de aparcar el camión y descargar los pollitos, el conductor debe **considerar la temperatura y la orientación del viento**

145. El conductor debe evitar corrientes de aire mientras descarga siguiendo las **indicaciones del camión en cuanto a ventilación**

146. **La descarga debe suceder de manera rápida y ordenada**, con un adecuado número de personal y un ambiente sin fluctuaciones excesivas de temperatura

147. Las cajas de pollitos **vacías reutilizables han de ser cargadas de nuevo** en el camión y limpiadas y desinfectadas en el vivero antes de volver a usarse. Las cajas de pollitos de papel no se vuelven a cargar

148. Cualquier muerte o heridas ocurridas durante el transporte de pollitos debe ser registrada **y reportada** al vivero/nave de incubación

### **Mejores prácticas**

149. Aves heridas, las partidas de animales mojados o con un alto porcentaje de muertos a la llegada **debe ser separada del resto y sacrificada antes**.

150. **Los equipos de captura deben recibir feedback** sobre el porcentaje de heridos y muertes a la llegada, para permitirles comparar su actuación y sacar conclusiones

151. Si en un día de transporte la **mortalidad supera los límites críticos** establecidos a nivel nacional:

- debe mantenerse un **registro de esta observación** por parte del transportista para posterior evaluación de su actuación
- debe llevarse a cabo **una investigación de la causa** o causas de muerte por el transportista
- deben tomarse **medidas preventivas efectivas** sin retraso para remediar el problema en viajes subsecuentes

152. Antes de recoger la siguiente partida de la misma fuente, **todas las muertes y heridas deben ser registradas y reportadas a:**

- el conductor
- el transportista
- el oficial de bienestar de aves de corral
- el equipo de captura para poder comparar con el promedio de muertes a la llegada y heridos
- el gerente de la granja
- la organización de la granja

Para pollitos de un día de vida

153. Aparcar el camión lo más cerca posible de la puerta para facilitar el proceso de descarga

154. La altura desde la cual se vacían las cajas de pollitos debe ser mantenida lo más baja posible y **en ningún caso más de 3 veces la altura de las aves**

## **5.4 Bioseguridad, 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

155. Para aves de sacrificio, camiones y contenedores **han de limpiarse y desinfectarse en la planta procesadora antes de salir otra vez**

156. Para gallinas y/o pollitos de un día que se reparten a granjas, camiones, jaulas reutilizables y **contenedores deben ser limpiados** en el mismo lugar o devolverlas a la compañía de transporte o planta de incubación para ser lavadas **antes de volver a ser utilizadas**

157. El lugar de limpieza y desinfección debe tener **agua fría y caliente disponible** para limpiar el máximo número de camiones que puede haber cada día

158. Las áreas de limpieza y desinfección deben estar libres de obstáculos en un perímetro de 2 m alrededor del camión. Debe haber luz disponible por la noche

159. Debe haber **suficiente luz** a nivel de los objetos a limpiar.

160. El conductor debe mantener un **registro de cada ocasión de limpieza y desinfección**, indicando el nombre comercial del producto desinfectante utilizado y la dosis

#### **Mejores prácticas** de limpieza y desinfección

161. Las áreas de limpieza de camiones deben ser 25m largas para acomodar camiones, con **una pendiente de 5 a 7% para drenar el agua de deshecho a un sistema de recolección de agua**

162. Debe haber un procedimiento operativo estándar en el camión o en las instalaciones de descarga que incluya **los principales puntos requeridos para una limpieza adecuada**. Esto incluye calidad del agua, el programa aprobado de limpieza y desinfección, el método de inspección, las medidas correctivas y los detergentes y desinfectantes aprobados y usados.

## REFERENCIAS

Anonymous, 2012. Livestock Welfare - decision tree, 2012 [www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf](http://www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf)

Anonymous, 2006. PISC report 91, Land of poultry 2nd edition / Land Transport of Poultry, Second Edition, Model Code of Practice for the Welfare of Animals, Primary Industries Ministerial Council (2006). CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia.

Anonymous, 2012. Pratiques exemplaires recommandées en matière de soins aux animaux dans la Chaîne canadienne d'approvisionnement de volaille, du producteur au transformateur (avril 2012) [http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques\\_exemplaires\\_recommandees\\_avr2012\\_Fr.pdf?v=01-2013](http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques_exemplaires_recommandees_avr2012_Fr.pdf?v=01-2013)

ARMCANZ, 1998. Land Transport of Poultry. SCARM Report 65, pp. 1-13. Agriculture and Resource Management Council of Australia and New Zealand. CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia

AVEC, 2015. European poultry transport guide, Poultry health and welfare during transport, from farm to slaughterhouse

Burton, C.H., R.T. Whyte, V.M. Allen and D.B. Tinker, 2005. Reducing microbial contamination from poultry transport crates by improved cleaning and disinfection systems based on better water use. <http://www.food.gov.uk/science/research/foodborneillness/m01prog/m01list/m01023>

Guillou, 2011. Formation convoyeurs d'animaux vivants et volailles d'un jour. Avipole Formation. <http://www.avipole-formation.fr/system/assets/files/catalogue1112.pdf>

Hubbard, 2008. Bonnes Pratiques Logistiques. <http://www.hubbardbreeders.com/fr/engagements/bien-etre-animal/>

ITAVI, 2004. Les conditions de transport des volailles en France : les pratiques actuelles et les aspect réglementaires, 2004

Knowles, T.G. and D.M. Broom, 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. Appl. Anim. Behav. Sci., 28: 75-91, 1990.

Mitchell, M.A. and P.J. Kettlewell, 1998. Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! Poultry science 77 (002) 1803-1814

Mitchell, M. A., P.J. Kettlewell, R.R. Hunter and A.J. Carlisle, 2001. Physiological stress response modelling - application to the broiler transport thermal environment. In: Proceedings of the 6th International Livestock Environment Symposium, Louisville, Kentucky, U.S.A., 21st-23rd May 2001. Edited by Stowell, R. R., Bucklin, R. & Bottcher, R. W. pp 550-555.

Monleon, R., 2012. Gestione della pre-macellazione dei Broilers

National Reference Centre for Animal Welfare. Protezione dei polli allevati per la produzione di carne. [http://www.izsler.it/izs\\_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10](http://www.izsler.it/izs_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10)

Perrone, V. et al, 2014. Procedure operative per la protezione degli avicoli durante il trasporto e le operazioni correlate. Manuale operativo. SIVeMP, UNAITALIA, Quaderni di Veterinaria Preventiva 04 2014

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2013. Welfare standards for chickens. <http://www.rspca.org.uk/ImageLocator/LocateAsset?asset=document&assetId=1232734135010&mode=prd>

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2012. Welfare standards for turkeys. <http://industry.freedomfood.co.uk/media/9324/turkeys.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](http://ec.europa.eu/represent_es.htm)),  
en las delegaciones en terceros países  
([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_es.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_es.htm))  
o contactando con Europe Direct a través de  
[http://europa.eu/europedirect/index\\_es.htm](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>).