



Nonambulatory livestock transport: The need for consensus

Transport des bestiaux non ambulatoires : nécessité d'un consensus

Gordon Doonan, Martin Appelt, Alena Corbin

Introduction

The disparity in veterinary recommendations on the fitness of nonambulatory livestock for transport and other recent information indicate that the growing concern of the public, the industry, and the veterinary profession about the fate of these animals in Canada is well founded. Incompatible perceptions among provinces and within each sector, including the veterinary profession, are apparent. As a profession, veterinarians need a common understanding of what comprises "fitness for transport" and humane methods for the handling of compromised livestock. The focus of this article is on making a decision whether or not such animals should be loaded onto a transport vehicle, and Canadian veterinarians are invited to provide input to the development of a nationwide consensus.

Animal welfare issues regarding livestock can be contentious, due to their direct conflict with economic and competitive pressures. With regard to nonambulatory livestock, self-regulating bodies are quickly moving ahead of current legislation. Consumer opinions and expectations regarding animal welfare have proven to be a major driving force — so major that food chains and restaurants have developed animal welfare standards that their suppliers must meet. Such developments require that Canadian producers keep up with societal expectations, so that they are not disadvantaged, and consumer confidence in the Canadian agriculture industry is maintained both at home and abroad. In order to guide the industry's approach to meeting consumer demands and to offer the best advice to producers, veterinarians must be aware of these advancements.

Review of standards and legislation

The *Health of Animals Regulations* prohibit loading or transport, by air, land, or water, of an animal that

Introduction

La diversité des recommandations des vétérinaires au sujet de l'aptitude au transport des bestiaux non ambulatoires, ainsi que d'autres renseignements récents révèlent le bien-fondé de l'intérêt croissant observé dans la population, le secteur et la communauté vétérinaire à l'égard du traitement de ces animaux au Canada. L'incompatibilité des perceptions entre les provinces et les segments du secteur, ainsi qu'au sein même de la communauté vétérinaire saute aux yeux. En tant que profession, nous devons parvenir à un consensus sur ce que nous entendons par «inaptitude au transport», ainsi que sur les méthodes de manutention des bestiaux affaiblis. Le présent article porte sur la décision d'autoriser ou non le chargement de ces bestiaux à bord de véhicules de transport. Les auteurs invitent aussi les vétérinaires canadiens à contribuer à l'atteinte d'un consensus national.

Les enjeux liés au bien-être des animaux, en particulier des bestiaux, peuvent susciter des différends parce qu'ils entrent directement en conflit avec des pressions d'ordre économique et concurrentielle. En ce qui a trait aux bestiaux non ambulatoires, les organismes d'autoréglementation devancent de plusieurs longueurs les lois en vigueur. Les positions et les attentes des consommateurs à ce sujet ont été un élément moteur du changement; en fait leur incidence a été telle que les chaînes d'alimentation et les restaurateurs ont établi des normes sur le bien-être des animaux à l'intention de leurs fournisseurs. Une telle évolution force les éleveurs canadiens à tenir compte des attentes de la société pour ne pas être désavantagés et pour maintenir la confiance des consommateurs envers le secteur agricole canadien, et ce, tant au Canada qu'à l'étranger. Afin d'orienter les efforts déployés par l'industrie pour répondre aux exigences des consommateurs et de conseiller le mieux possible les producteurs, les médecins vétérinaires doivent être conscients de l'évolution des attitudes.

Examen des normes et de la réglementation

Le Règlement sur la santé des animaux interdit le chargement ou le transport par wagon de chemin de fer, véhicule à

Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Ottawa, Ontario K1A 0Y9.

Address all correspondence and reprint requests to Dr. Gordon Doonan; e-mail: gdoonan@inspection.gc.ca

Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Ottawa (Ontario) K1A 0Y9.

Adresser la correspondance et les demandes de tirés à part à la Dr Gordon Doonan; courriel : gdoonan@inspection.gc.ca

“by reason of infirmity, illness, injury, fatigue, or any other cause cannot be transported without undue suffering during the expected journey” (1). This would include a large animal that is unable to stand without assistance or is unable to move without being dragged or carried. Such animals are referred to as “nonambulatory” or, more commonly, “downers.”

Each province has its own animal health legislation, which may or may not encompass the humane transportation of animals. While some provinces have made their positions very clear, most have only broad guidelines in place. The farm veterinarian is left to interpret these guidelines and make a judgment call. This leads to large discrepancies in the assessment of identical or very similar cases. Ontario is the only province requiring veterinary certification of a nonambulatory animal before it is allowed to be loaded (2). Most provinces allow on-farm slaughter as an alternative way of dealing with nonambulatory livestock. However, provincial legislation differs as to whether the carcass is restricted to private consumption. If the carcass can be taken to a processing facility for postmortem inspection and sale, the financial loss for the producer is less severe.

A peek across our borders illustrates how other countries deal with nonambulatory livestock.

The European Union allows the transport of animals as long as it does not entail further suffering of the animals (3). In Britain, animals may not be dragged, pushed, or lifted, and loading of nonambulatory animals may only commence in the presence of a veterinarian (4). Germany has gone one step further by listing conditions that make an animal unfit for transport as part of its Animal Welfare Transportation Order. This order also mandates veterinary certification for transport and on-farm slaughter for those animals not found to be fit for such transportation (5).

A U.S. federal bill, currently under review, makes it unlawful for any stockyard owner, market agency, or dealer to buy, sell, give, receive, transfer, market, hold, or drag any nonambulatory livestock unless the nonambulatory livestock has been humanely euthanized (6). California has incorporated a “Downed Animal Law” as part of the Penal Code and has prohibited any slaughterhouse not inspected by the U.S. Department of Agriculture, stockyard, or auction from buying, selling, or receiving nonambulatory animals (7). The City of Cincinnati passed an ordinance that bars transportation or delivery of nonambulatory animals, due to the impossibility of transporting them humanely (8).

The American Veterinary Medical Association (AVMA) takes the position that animals that are down, but not in extreme distress, should be treated. Animals in extreme distress should be slaughtered on-farm or euthanized (9).

The Canadian Veterinary Medical Association’s (CVMA) position statement regarding nonambulatory livestock states “If the animal is to be moved to a suitable processing facility, a veterinary inspection of the nonambulatory animal must be performed on the premises of origin. The animal must be accompanied

moteur, aéronef ou navire, d’un animal “qui, pour des raisons d’infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause ne peut être transporté sans souffrances indues au cours du voyage prévu” (1). Cela inclut les animaux de grande taille incapables de se tenir sur leurs pattes sans aide ou d’être déplacés sans être entraînés ou portés. On qualifie ces animaux de «non ambulatoires» ou plus fréquemment d’animaux «couchés» (qui ne peuvent se lever).

Chaque province a ses propres exigences législatives sur la santé des animaux, et ces dispositions peuvent ou non intégrer le transport sans cruauté des animaux. Certaines provinces ont adopté une position fort claire à cet égard, et la plupart ont établi des lignes directrices générales. L’interprétation des exigences est toutefois laissée à la discrétion des vétérinaires spécialisés dans les animaux de ferme. C’est pourquoi on observe de grands écarts dans l’évaluation de cas identiques ou très similaires. L’Ontario est la seule province à exiger qu’un vétérinaire certifie un animal non ambulaire avant le chargement (2). La plupart des provinces autorisent l’abattage à la ferme comme solution de rechange au transport des animaux non ambulatoires. Les lois provinciales divergent cependant en ce qui concerne la restriction de l’emploi de la carcasse aux fins de consommation privée. Si l’on expédie la carcasse à un établissement de transformation où elle peut subir un examen post-mortem et être vendue, les pertes sont moins élevées pour le producteur.

Un coup d’œil sur ce qui se passe à l’extérieur de nos frontières nous révèle comment on traite les animaux non ambulatoires dans les autres pays. Ainsi, l’Union européenne autorise le transport des animaux à l’abattoir à condition que celui-ci n’aggrave pas les souffrances des animaux (3). En Grande-Bretagne, on ne peut traîner, ni pousser, ni lever les animaux, et le chargement des animaux non ambulatoires ne peut avoir lieu qu’en présence d’un vétérinaire (4). L’Allemagne va encore plus loin en précisant les conditions qui rendent un animal inapte au transport dans son ordonnance sur le transport sans cruauté des animaux, qui exige qu’un vétérinaire certifie que l’animal peut être transporté et que les animaux inaptes au transport soient abattus à la ferme (5).

Aux États-Unis, un projet de loi fédéral actuellement à l’étude interdit aux propriétaires de parcs à bestiaux, aux organismes de commercialisation et aux négociants d’acheter, de vendre, de donner, de recevoir, de transférer, de commercialiser, de retenir ou de traîner des bestiaux non ambulatoires à moins que ceux-ci n’aient été euthanasiés sans cruauté (6).

La Californie a intégré des dispositions concernant les animaux couchés dans son code pénal et a interdit aux abattoirs non inspectés par le personnel du Département de l’agriculture des États-Unis (USDA), aux parcs à bestiaux et aux exploitants de marchés aux enchères d’acheter, de vendre ou de recevoir des animaux non ambulatoires (7).

La ville de Cincinnati a pris une ordonnance interdisant le transport ou la livraison des animaux non ambulatoires quand il s’avère impossible de transporter ces bêtes sans cruauté (8).

L’American Veterinary Medical Association (AVMA, Association américaine des médecins vétérinaires) recommande de son côté de traiter les animaux couchés qui ne sont pas en grande détresse et d’abattre à la ferme ou d’euthanasier les animaux en grande détresse (9).

by an antemortem veterinary certificate declaring whether the animal can or cannot be humanely loaded, that the animal is fit for slaughter and that the owner has observed all applicable withdrawal times for drugs used. The loading and transportation of nonambulatory animals must be performed in a manner to avoid pain, suffering and distress to the animal and upon arrival at the processing facility the animal must be humanely stunned or euthanized on the vehicle prior to unloading. Equipment currently being used includes slide boards and mats, forklifts, front-end loaders, hand carts, slings, "cow caddys" and stone boats or sleds. In those situations where the nonambulatory animal is passed for slaughter, but where the veterinarian deems loading and transportation inhumane, the CVMA recommends on-farm slaughter. Nonambulatory animals deemed unfit for slaughter should be humanely euthanized on-farm and the carcass disposed of in accordance with local regulations" (10).

Industry stakeholders have introduced their own policies. For example, Burger King prohibits their U.S. suppliers from using meat from nonambulatory animal sources or from actively procuring such animals (11), and the company is in the process of asking the same standard from its Canadian suppliers. McDonald's Canada prohibits the use of downer cattle in their raw material specifications (12).

The Animal Welfare Audit Program is a U.S. national program cooperatively developed with the National Council of Chain Restaurants, the Food Marketing Institute, and the producer community. The policy regarding nonambulatory livestock under this program is identical to the position statement issued by the AVMA, with the additional prohibition of dragging or pulling a downer animal by its extremities (13).

The Canadian Food Inspection Agency (CFIA) is responsible for enforcing the humane transportation of all animals in accordance with the federal *Health of Animals Regulations* (1). The CFIA's Compromised Animals Policy provides general guidelines on the evaluation of fitness of compromised animals for transport and options for the handling of nonambulatory livestock on arrival at federally inspected slaughter plants.

Through collaboration with stakeholders, the Canadian Agri-Food Research Council has developed voluntary animal care standards, which are described in the "Recommended code of practice for the care and handling of farm animals" series. Section 6 of the transportation code provides advice on the evaluation and handling of animals that are "at risk" and require special consideration before it is decided whether they should be loaded for transport. This includes nonambulatory animals (14).

Nonambulatory livestock surveys

In order to quantify the frequency of nonambulatory cattle being transported to federally inspected slaughter plants and auction markets, the CFIA conducted a national, nonstatistical survey, focusing on inspection sites at 19 slaughter facilities and

L'Association canadienne des médecins vétérinaires (ACMV) recommande "que le bétail non ambuloire ne soit pas transporté aux installations de traitement à moins que les critères suivants ne soient respectés :

L'animal a été soumis à une inspection vétérinaire sur le terrain, et qui permet de certifier que l'animal a passé une inspection préabattage. Le chargement et le transport de l'animal non ambuloire est effectué de manière à éviter que l'animal ressente de la douleur, souffre ou soit en détresse. Dès son arrivée aux installations de traitement, l'animal est assommé ou euthanasié sans cruauté avant d'être descendu du véhicule. L'entreprise de traitement doit disposer du matériel adéquat pour effectuer ces procédés" (10).

Les intervenants sectoriels ont eux aussi élaboré leur propre politique à cet égard. Ainsi, Burger King interdit à ses fournisseurs américains d'utiliser ou de se procurer de la viande d'animaux non ambulatoires (11); l'entreprise s'apprête à imposer cette même norme à ses fournisseurs canadiens. McDonald Canada interdit aussi l'emploi de viande d'animaux couchés dans ses spécifications sur la viande crue (12).

L'Animal Welfare Audit Program (programme d'audit du bien-être des animaux) est un programme national américain élaboré de concert avec le National Council of Chain Restaurants (Conseil national des chaînes de restauration), le Food Marketing Institute (Institut de commercialisation des aliments) et l'ensemble des producteurs. La politique sur les bestiaux non ambulatoires sous-tendant ce programme est identique à la position de l'AVMA, bien qu'elle interdise en plus de traîner ou de tirer un animal couché par les extrémités (13).

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) est responsable du transport sans cruauté des animaux conformément à la réglementation fédérale (Règlement sur la santé des animaux). La politique de l'ACIA sur les animaux affaiblis contient des lignes directrices générales sur l'évaluation de l'aptitude de ces animaux au transport, ainsi que des options concernant la manutention des animaux non ambulatoires à leur arrivée aux abattoirs relevant des services d'inspection fédéraux.

En collaboration avec les intéressés, le Conseil de recherches agroalimentaires du Canada (CRAC) a élaboré des normes facultatives concernant les soins à prodiguer aux animaux; ces normes sont énoncées dans la série des codes de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme. L'article 6 du code sur le transport des animaux contient des conseils sur l'évaluation et la manipulation des animaux «à risque » et exige que l'on prenne l'état des bêtes en considération pour décider si celles-ci peuvent être chargées et transportées. Cela inclut les animaux non ambulatoires (14).

Enquêtes sur les bestiaux non ambulatoires

Pour quantifier l'incidence du transport des bovins non ambulatoires vers les abattoirs relevant des services d'inspection fédéraux et les marchés aux enchères, l'ACIA a mené une enquête nationale non statistique portant surtout sur les postes d'inspection à 19 abattoirs et à trois marchés aux enchères dans tous les coins du Canada. Ces postes ne représentent qu'une partie des établissements surveillés par les inspecteurs fédéraux.

En 2001, on a constaté l'arrivée de 7 382 bovins non ambulatoires aux établissements visés. De ce nombre 89,8 p. 100

3 auction markets across Canada. These represent only a portion of all such federally inspected facilities. During the year 2001, 7382 nonambulatory cattle were observed to arrive at these sites. Of this total, 89.8% were classified as dairy carcasses, while 10.2% were beef carcasses. The data strongly suggested that the vast majority of nonambulatory animals originate on-farm, with less than 1% becoming nonambulatory in transit or accidentally. Inspection led to carcass condemnation in 37% of nonambulatory dairy animals.

A similar survey concentrating on slaughter hogs and cull sows is in progress.

Discussion

Arguably, the most important step in reducing the numbers of disabled livestock is on-farm prevention through training, proper facilities, and good husbandry. Several national and provincial industry groups have prepared guidelines regarding the prevention of animals from becoming nonambulatory or for helping the producer to assess a downer animal. In 2002, Alberta Pork, the Alberta Farm Animal Care Association, the Alberta Veterinary Medical Association, the Alberta Society for the Prevention of Cruelty to Animals, and Alberta Quality Pork produced a booklet entitled "Humane Handling of Swine — Standards for the Care of Unfit Animals." Ontario Pork launched a new "Caring for Compromised Pigs" booklet and the decision tree "Should this pig be transported?" in 2003, and the Ontario Humane Transport Working Group developed a decision tree for the transport of compromised cattle, sheep, and goats.

At the same time, due to the wide variety of causes for downers, a certain number of individual animals will continue to become nonambulatory. So the issue of dealing with these cases in a manner that is compatible with federal and provincial legislation, with the economic considerations of both producer and abattoir and with Canadian public expectations, has to be addressed.

At the very core of this discussion stands the finding of the CFIA survey that nearly 4 out of 10 nonambulatory dairy cows could not be passed for human consumption at the meat plant. Considering the extra time and labor involved from initial loading through to processing at the slaughter plant, industry must ask whether it really pays to ship, transport, and accept these animals. The answer is probably "no", especially when condemnation is a likely outcome. It seems that "economic pressure" is a weak argument for subjecting a sizeable portion of downer animals to the additional stress of transportation.

While the CFIA's findings are based upon data collected nationwide, there are limitations to the study; but it is safe to say that the numbers do justify the need to address this issue further. The results have revealed inconsistent standards on all levels — from governments to individual veterinarians — in respect to the humane transportation of downer animals.

étaient des bovins laitiers et 10,2 p. 100, des bovins de boucherie.

Les données laissent fortement présumer que la grande majorité des animaux non ambulatoires proviennent des fermes et que moins de 1 p. 100 seulement deviennent non ambulatoires à cause du transport ou accidentellement. L'inspection a abouti à la condamnation de 37 p. 100 des carcasses des bovins laitiers non ambulatoires.

L'ACIA procède actuellement à une enquête similaire sur les porcs d'abattage et les truies de réforme.

Discussion

On peut présumer que la meilleure façon de réduire le nombre de bestiaux affaiblis consiste d'abord à appliquer des mesures de prévention à la ferme grâce à la formation, à la construction d'installations adéquates et à l'application de bonnes pratiques d'élevage. Plusieurs groupes sectoriels nationaux et provinciaux ont préparé des lignes directrices utiles destinées à empêcher que des animaux ne deviennent non ambulatoires ou à aider les éleveurs à évaluer les animaux couchés. En 2002, Alberta Pork, l'Alberta Farm Animal Care Association (Association albertaine pour les soins à prodiguer aux animaux de ferme), l'Alberta Veterinary Medical Association (Association des médecins vétérinaires de l'Alberta), l'Alberta Society for the Prevention of Cruelty to Animals (Association albertaine pour la prévention de la cruauté envers les animaux) et l'Alberta Quality Pork ont produit un livret intitulé Humane Handling of Swine — Standards for the Care of Unfit Animals. (Manutention sans cruauté des porcs — Normes pour les soins à prodiguer aux animaux inaptes). De son côté, Ontario Pork a lancé le nouveau livret Caring for Compromised Pigs (Soins des porcs affaiblis) et l'arbre de décision Should this pig be transported? (Ce porc est-il apte au transport?) en 2003, alors que le Groupe de travail de l'Ontario sur le transport sans cruauté publiait un arbre de décision pour le transport des bovins, des moutons et des chèvres affaiblis.

Les auteurs reconnaissent aussi, qu'étant donné que les animaux couchés le sont pour de nombreuses raisons, un certain nombre d'entre eux continueront d'être jugés non ambulatoires. Nous devons donc traiter ces cas de manière compatible avec les lois fédérales et provinciales en tenant compte à la fois des répercussions économiques pour les producteurs et les abattoirs et des attentes de la population canadienne.

Au cœur de ce débat se trouve le fait que la carcasse de près de quatre vaches laitières non ambulatoires sur dix expédiées à l'abattoir ne pouvait servir à l'alimentation humaine. Étant donné le temps et la main-d'œuvre consacrés aux bêtes affaiblies à compter du chargement initial jusqu'au traitement à l'abattoir, l'industrie doit se demander s'il vaut alors la peine d'investir dans l'expédition, le transport et la réception de ces animaux. Les auteurs croient que non, en particulier quand la condamnation de la carcasse est probable. Il semble que les «pressions économiques» ne soit pas un argument de poids quand il s'agit de soumettre un fort pourcentage d'animaux couchés au stress additionnel dû au transport.

Bien que les résultats de l'ACIA repose sur des données glanées dans tout le pays, les auteurs reconnaissent les limites de l'étude. Il est prudent d'affirmer que le nombre justifie un approfondissement de la question. Les résultats de

The matter of inconsistency should be a concern for the veterinary profession. The need for information is apparent: A report issued by Alberta Milk and Alberta Farm Animal Care in May 2002 showed that producers estimated that their cull dairy cows would be slaughtered within 1.5 to 24 h after shipping (15). In fact, the collecting of full truckloads of cull cows meant that the cows could spend up to 3 wk in transit before they arrived at a plant (15). These facts have to be known in order to make an informed decision on whether a particular animal should be shipped, or better slaughtered or destroyed on the farm.

Slaughter plants have no interest in dealing with animals that should not have entered marketing channels in the first place. Growing numbers of federal and provincial slaughter plants are refusing to handle "downers." Several federal plants now charge a small fee to put these animals down. The marketing of livestock compromised by disease or injury degrades the welfare of the animal; is an economic burden to the producer, the transporter, and the processor; damages the prestige of the livestock production industry; and potentially endangers public health. The veterinary profession and the agricultural industry nationwide should arrive at the same conclusion regarding the transportation of nonambulatory animals. It is simply impossible to move mature nonambulatory livestock humanely, no matter how close the slaughter plant. Early treatment, on-farm slaughter, or euthanasia should be the course of action to deal with these animals. Alberta proves that this approach is feasible, as over 80 mobile slaughter units are currently licensed and in operation.

Conclusion

Most often, producers ship nonambulatory livestock because they see no alternative — be it due to provincial restrictions, lack of inspectors, or missing infrastructure. Veterinarians have a professional responsibility to educate producers in the prevention, proper care, handling, and humane disposition of the nonambulatory animal. The veterinary profession needs to take the lead in developing uniformity across Canada, in concert with the Canadian livestock industry and other stakeholders.

Ideally, a consenting view of the veterinary profession will lead to a national policy that gives Canada a credible and respected humane transportation and compliance system for dealing with nonambulatory livestock.

Your participation

The CFIA is planning stakeholder consultations for the fall of 2003. Your comments on this article are welcomed and encouraged. They will help to shape the recommendations given during the upcoming consultations. Please direct your comments to Dr. Gordon Doonan at the postal address listed at the beginning of the article, or by e-mail to gdoonan@inspection.gc.ca. Please use "nonambulatory" as your subject line!

l'enquête révèlent le manque d'uniformité dans l'application des normes sur le transport sans cruauté des animaux couchés à tous les niveaux, du gouvernement à celui des médecins vétérinaires travaillant individuellement.

Ce manque d'uniformité devrait préoccuper la communauté vétérinaire. La pénurie d'information est évidente — un rapport diffusé par Alberta Milk et l'Alberta Farm Animal Care en mai 2002 montre que les producteurs laitiers croient que leurs vaches de réforme sont abattues de 1,5 à 24 heures après leur départ de la ferme. En fait, à cause de la façon dont on remplit les camions, les vaches peuvent passer jusqu'à trois semaines en transit avant d'arriver à l'abattoir (15). Il faut le savoir et en tenir compte pour prendre des décisions éclairées au sujet de l'expédition d'un animal donné à l'abattoir ou de son abattage ou de sa destruction à la ferme.

Les exploitants d'abattoirs ne veulent pas devoir traiter des animaux qui n'auraient pas dû être introduits dans le réseau de commercialisation dès le départ. Un nombre croissant d'abattoirs relevant des autorités fédérales ou provinciales refusent désormais de manipuler des animaux couchés. Plusieurs abattoirs inspectés par les services fédéraux imposent maintenant des droits peu élevés pour abattre ces animaux. La commercialisation des bestiaux affaiblis à la suite d'une maladie ou d'une blessure diminue le bien-être de l'animal et s'avère un fardeau financier tant pour l'éleveur que pour le transporteur et l'abattoir. Elle nuit en outre au prestige du secteur de l'élevage des bestiaux et pourrait aussi menacer la santé publique.

La communauté vétérinaire et le secteur agricole à l'échelle du pays devrait parvenir à un consensus sur le transport des animaux non ambulatoires. Les auteurs croient qu'il est simplement impossible de déplacer des bestiaux adultes non ambulatoires sans les faire souffrir, peu importe que l'abattoir se trouve près de la ferme ou non. Un traitement précoce, l'abattage à la ferme ou l'euthanasie devraient être les seuls gestes à poser dans leur cas. L'Alberta prouve que c'est faisable, car elle a octroyé des permis pour plus de 80 unités d'abattage mobiles qui sont déjà opérationnelles.

Conclusion

Le plus souvent, les producteurs envoient des bestiaux non ambulatoires à l'abattoir parce qu'ils ne voient pas d'autres solutions — soit à cause de restrictions provinciales, d'une pénurie d'inspecteurs ou d'une infrastructure insuffisante. Les médecins vétérinaires ont la responsabilité professionnelle d'éduquer les producteurs sur la prévention, les soins appropriés à prodiguer aux bestiaux, la manutention des bestiaux et l'élimination sans cruauté des animaux non ambulatoires. La communauté vétérinaire doit jouer un rôle de premier plan en uniformisant les pratiques partout au Canada, de concert avec le secteur canadien de l'élevage et les autres intéressés.

Idéalement, le consensus parmi les médecins vétérinaires devrait favoriser l'élaboration d'une politique nationale permettant au Canada de se doter de systèmes crédibles et respectés pour le transport sans cruauté des animaux non ambulatoires et la vérification de la conformité.

Votre participation

L'ACIA prévoit consulter les intéressés au cours de l'automne 2003. Nous vous invitons à nous faire part de vos

References

All electronic references were accessed and verified on June 4, 2003.

1. Government of Canada. Health of Animals Regulations. SOR/91-525, Canada Gazette P.C. 1998-2146, December 3, 1998. Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S9, <http://canadagazette.gc.ca/index-e.html>
2. Government of Ontario, Regulation 732/94 Transporting Non-Ambulatory Animals, Queen's Printer for Ontario, Publications Ontario, 50 Grosvenor Street, Toronto, Ontario M7A 1N8, <http://www.e-laws.gov.on.ca>
3. Council of the European Union, Council Directive 91/628 on the protection of animals during transport, November 19, 1991 in its corrected, amended form from October 10, 1997. Advanced Information Databases Inc., 361 Dundas Street, PO Box 248, N4S 7W8 Woodstock, Ontario.
4. The United Kingdom Parliament, 1997 No. 1480 The Welfare of Animals (Transport) Order 1997, Queen's Printer of Acts of Parliaments, July 1, 1997. TSO, PO Box 29, St Crispins, Duke Street, Norwich NR3 1GN, United Kingdom.
5. Bundesministerium fuer Ernaehrung, Landwirtschaft und Forsten, Tierschutztransportverordnung, 11.Juni 1999. (German Federal Ministry of Nutrition, Agriculture and Forestry, Animal Transportation Order, June 11, 1999). Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft Referat Öffentlichkeitsarbeit, D-53107 Bonn, Germany.
6. Senate of the United States, Bill S.267 to amend the Packers and Stockyards Act of 1921, 107th Congress, 1st Session, 2001. <http://www.gpoaccess.gov/bills/index.html>
7. Government of California, Penal Code of January 1, 1873 in its current form, section 599(f), <http://www.leginfo.ca.gov/>
8. City of Cincinnati Code of Ordinances, §§ 701-3. Transporting Downed Animal Prohibited, ordained by Ord. No. 206-1997, eff. July 18, 1997. [http://www.cincinnati-oh.gov/pages/-959-/](http://www.cincinnati-oh.gov/pages/-959/)
9. American Veterinary Medical Association, Position Statement Disabled Livestock, July 15, 2002. <http://www.avma.org/policies/animalwelfare.asp#dislive>
10. Canadian Veterinary Medical Association, Animal Welfare Position Statement Non-Ambulatory Animals, November 2000. <http://www.cvma-acmv.org/welfare.asp>
11. BKC Animal Handling Policy, Status of Animal Handling Practices, <http://www.burgerking.com/AnimalWellBeing/status.html>
12. McDonald's Restaurants of Canada Ltd., Corporate Social Responsibility, Canadian Fact Sheet, April 15, 2002, p. 4. <http://www.mcdonalds.ca/en/aboutus/index.asp>
13. Food Marketing Institute and National Council of Chain Restaurants, January 2003 Report, FMI-NCCR Animal Welfare Program. http://fmi.org/animal_welfare/013103rpt.pdf
14. Canadian Agri-Food Research Council, Recommended code of practice for the care and handling of farm animals — Transportation, 2001. http://www.carc-crac.ca/english/codes_of_practice/index.htm
15. Alberta Milk and Alberta Farm Animal Care Association, A Report on the Handling of Cull Dairy Cows in Alberta, May 2002. AFAC, Cambrian, PO Box 75028, Calgary, Alberta, T2K 6J8.

commentaires sur le présent article. Vos observations nous aideront à formuler des recommandations aux prochaines consultations. Veuillez adresser vos commentaires au Dr Gordon Doonan à l'adresse postale fournie au début de l'article, ou par courrier électronique à gdoonan@inspection.gc.ca. Veuillez indiquer « Animaux non ambulatoires » à la ligne d'objet!

Bibliographie

Tous les renvois électroniques ont été visités et vérifiés le 4 juin 2003.

1. Gouvernement du Canada. Règlement sur la santé des animaux DORS/91-525, Gazette du Canada P.C. 1998-2146, le 3 décembre 1998. <http://canadagazette.gc.ca/index-f.html>. Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0S9.
2. Government of Ontario, Regulation 732/94 Transporting Non Ambulatory Animals, Queen's Printer for Ontario, <http://www.e-laws.gov.on.ca>. Publications Ontario, 50 rue Grosvenor, Toronto (Ontario) M7A 1N8.
3. Council of the European Union, Council Directive 91/628 on the protection of animals during transport, November 19, 1991 in its corrected, amended form from October 10, 1997. Les éditions La Liberté Inc., 3020, chemin Sainte-Foy, Sainte-Foy, Québec G1X 3V6.
4. The United Kingdom Parliament, 1997 No. 1480 The Welfare of Animals (Transport) Order 1997, Queen's Printer of Acts of Parliaments, July 1, 1997. Queen's Printer of Acts of Parliaments, July 1, 1997. TSO, PO Box 29, St Crispins, Duke Street, Norwich NR3 1GN, United Kingdom.
5. Bundesministerium fuer Ernaehrung, Landwirtschaft und Forsten, Tier schutztransportverordnung, 11.Juni 1999. (German Federal Ministry of Nutrition, Agriculture and Forestry, Animal Transportation Order, June 11, 1999). Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft Referat Öffentlichkeitsarbeit, D-53107 Bonn, Germany.
6. Senate of the United States, Bill S.267 to amend the Packers and Stockyards Act of 1921, 107th Congress, 1st Session, 2001. <http://www.gpoaccess.gov/bills/index.html>
7. Government of California, Penal Code of January 1, 1873 in its current form, section 599(f), <http://www.leginfo.ca.gov/>
8. City of Cincinnati Code of Ordinances, §§ 701-3. Transporting Downed Animal Prohibited, ordained by Ord. No. 206-1997, eff. July 18, 1997. [http://www.cincinnati-oh.gov/pages/-959-/](http://www.cincinnati-oh.gov/pages/-959/)
9. American Veterinary Medical Association, Position Statement Disabled Livestock, July 15, 2002. <http://www.avma.org/policies/animalwelfare.asp#dislive>
10. Association canadienne des médecins vétérinaire, La défense du bien-être des animaux — Les animaux non ambulatoires, novembre 2000, <http://www.veterinairesauCanada.net/welfare.asp> 11. BKC Animal Handling Policy, Status of Animal Handling Practices, <http://www.burgerking.com/AnimalWellBeing/status.html>
12. McDonald's Restaurants of Canada Ltd., Corporate Social Responsibility, Canadian Fact Sheet, April 15, 2002, p.4. <http://www.mcdonalds.ca/en/aboutus/index.asp>
13. Food Marketing Institute and National Council of Chain Restaurants, January 2003 Report, FMI-NCCR Animal Welfare Program. http://fmi.org/animal_welfare/013103rpt.pdf
14. Conseil de recherches agroalimentaires du Canada. Codes de pratiques pour le soin et la manipulation des animaux de ferme — Transport, 2001. http://www.carc-crac.ca/french/codes_de_pratique/index.htm
15. Alberta Milk and Alberta Farm Animal Care Association, A Report on the Handling of Cull Dairy Cows in Alberta, May 2002. AFAC, Cambrian, PO Box 75028, Calgary, AB, T2K 6J8.