

REGLEMENT VERVOER EN LOSSINGEN N.P.O. (08)

Artikel 1	(08-10)-1
CONTROLEURS	
Artikel 2	(08-10)-1
DE DUIVENMAND	
Artikel 3	(08-10)-1
VERVOER DOOR BASISVERENIGINGEN	
Artikel 4	(08-10)-1 (08-11)-2
VERVOER DOOR AFDELINGEN	
Artikel 5	(08-10)-2
DE DUIVENWAGEN	
Artikel 6	(08-10)-2
VERLUCHTING DUIVENWAGEN	
Artikel 7	(08-10)-3
NIEUWE DUIVENWAGEN	
Artikel 8	(08-10)-3
LOSSINGEN	
Artikel 9 (nog niet aangenomen)	(08-10)-3
CONVOYEURS	
Artikel 10	(08-10)-3/4
VERZORGING VAN DE DUIVEN	
Artikel 11	(08-10)-4/5
DE VOORBEREIDINGEN VAN DE LOSSING EN DE LOSSINGSPLAATS	
Artikel 12	(08-10)-5
LOSSING	
Artikel 13	(08-12)-5
CONTROLE OP DE LOSSINGSPLAATS	
Artikel 14	(08-10)-5
NALEVING	
Artikel 15	(08-10)-5
MEMORIE VAN TOELICHTING: DEEL VERVOER	(08-10)-6 (08-10) 7 en 8

Uitgave (-09) oktober 2003

Uitgave (-10) maart 2006

Uitgave (-11) maart 2007

Uitgave (-12) juli 2010

REGLEMENT VERVOER EN LOSSINGEN N.P.O.

DEEL VERVOER

Artikel 1

Het Reglement Vervoer en Lossingen is vastgesteld overeenkomstig Artikel 32 van de Statuten N.P.O. tijdens de Algemene Vergadering N.P.O. van 25 oktober. Hiermee komt het Reglement Vervoer van 26 oktober 1996 te vervallen.

CONTROLEURS

Artikel 2

1. Bestuur N.P.O. benoemt controleurs Vervoer en Lossingen. Deze controleurs zijn bevoegd tot controle op naleving van het Reglement Vervoer en Lossingen N.P.O., controle op de concoursveiligheid en controle op de eisen waaraan duivenwagens moeten voldoen. Bij dit laatste kunnen zij zich laten bijstaan door deskundigen.
2. De controleurs beschikken over een door de N.P.O. uitgegeven legitimatiebewijs, bevattende naam en pasfoto van de controleur.

DE DUIVENMAND

Artikel 3

1. Bij wedvluchten waarbij drie of meer nachten mand zijn gepland bedraagt de vloeroppervlakte per duif ten minste 350 cm².
2. Bij wedvluchten waarbij twee nachten mand zijn gepland bedraagt de vloeroppervlakte per duif ten minste 310 cm².
3. Bij wedvluchten waarbij één nacht mand is gepland bedraagt de vloeroppervlakte per duif ten minste 280 cm².
4. De duivenmand is voorzien van een stroeve vochtabsorberende laag. Bestuur Afdeling schrijft voor welk materiaal wordt gebruikt.
5. De mand is bij verzending van duiven voorzien van een verenigingsnummer op de mand of een label aan de mand waarop het verenigingsnummer is vermeld.
6. De manden zijn op alle daartoe aangebrachte punten verzegeld.

VERVOER DOOR BASISVERENIGINGEN

Artikel 4

1. Bestuur Afdeling stelt vast bij welke wedvluchten de duiven door de Afdeling worden opgehaald en bij welke wedvluchten de duiven door het inkorfcentrum dienen te worden aangevoerd naar een verzamelpunt.

2. Bestuur Afdeling stelt regels vast voor begeleiding van de duiven van het inkorfcentrum naar het verzamelpunt. De begeleiding dient uit minimaal twee personen te bestaan waaronder een bestuurslid van het inkorfcentrum en een functionaris aangewezen door het Bestuur van de Basisvereniging van het inkorfcentrum. Deze begeleiders zijn geen leden van één Combinatie, geen echtgenoten, geen relatiepartners en geen bloed- en aanverwanten in eerste en tweede graad.
3. In de wagens waarmee de duiven worden aangevoerd naar het verzamelpunt zijn voldoende mogelijkheden aanwezig voor toevoer van verse lucht. Dichte (aanhang)wagens zijn daarom niet toegestaan.

VERVOER DOOR AFDELINGEN

Artikel 5

1. Voor het vervoer van postduiven voor wedvluchten en africhtingsvluchten zijn Besturen Afdelingen verantwoordelijk.
2. Met inachtneming van het gestelde in Wedvluchtreglement artikel 4 en 5 verstrekt Bestuur N.P.O. lossingsvergunningen. Zonder lossingsvergunning is vervoer en lossing van postduiven niet toegestaan. Overtreding van dit artikel kan intrekking van lossingsvergunningen tot gevolg hebben.

DE DUIVENWAGEN

Artikel 6

1. Iedere duivenwagen beschikt over een keuringsbewijs uitgegeven door Bestuur N.P.O.. Keuringsbewijzen worden uitsluitend verstrekt aan duivenwagens die voldoen aan alle in dit reglement genoemde eisen. De keuringsbewijzen hebben een geldigheid van drie jaar en kunnen worden ingetrokken als niet langer wordt voldaan aan de gestelde eisen aan duivenwagens zoals neergelegd in dit reglement.
2. De controleurs Vervoer en Lossingen zijn bevoegd tot controle op de eisen waaraan de duivenwagens moeten voldoen. Zij kunnen zich bij de controles laten bijstaan door deskundigen. De controleurs rapporteren Bestuur N.P.O. over de staat van de duivenwagens en adviseren over het verlenen van een keuringsbewijs.
3. Bureau NPO beheert een registratie van alle duivenwagens met de daarbij behorende relevante technische eigenschappen. Jaarlijks ontvangen de Afdelingsbesturen een overzicht van de geregistreerde duivenwagens met de bij de container behorende technische eigenschappen. Besturen Afdelingen geven jaarlijks de mutaties door.
4. De achterzijde van de duivenwagen is tijdens het vervoer van de duiven afgesloten.
5. De duivenwagen is voorzien van een deugdelijke drinkwatervoorziening en een deugdelijke binnenverlichting.
6. De duivenwagen voldoet aan alle wettelijke voorschriften.
7. In iedere duivenwagen die zich buiten het Nederlandse grondgebied bevindt, zijn door buitenlandse autoriteiten verplicht gestelde bescheiden aanwezig. Deze bescheiden zijn ondertekend door de daartoe bevoegde functionaris.

VERLUCHTING DUIVENWAGEN

Artikel 7

1. Iedere duivenwagen wordt geventileerd door een geforceerde luchtinlaat en een geforceerde luchtuitlaat, waarvan de werking wordt aangestuurd door tenminste één thermostaat welke zich bevindt vlak boven het midden van een mand van de bovenste mandenlaag.
2. De luchttoevoer wordt door tenminste twee ventilatoren bewerkstelligd. Wanneer de ventilatoren in het dak zijn aangebracht, worden deze gelijkmatig over het dakoppervlakte verspreid.
3. De ventilatiecapaciteit is zodanig dat er per m³ inhoud van de wagen tenminste 30 m³/uur wordt geventileerd, oftewel een verversing van de gehele wageninhoud van tenminste eens per twee minuten.
4. De luchtstroom van de luchtinlaat naar luchtuitlaat is van dien aard dat het door of vlak langs de manden stroomt.
5. Bij geopende deuren is het ventilatiesysteem buiten werking.
6. De wagen beschikt over een geïntegreerd meet-, registratie- en alarmsysteem voor temperatuur en relatieve vochtigheid. Deze is vanuit de cabine zichtbaar geplaatst op de buitenkant van het kopschot van de duivenwagen, dan wel in de cabine zelf.
7. Om de temperatuur in de duivenwagen laag te houden, heeft de bovenkant van de duivenwagen een lichte kleur.

NIEUWE DUIVENWAGEN

Artikel 8

Een nieuwe duivenwagen voldoet, naast het gestelde in de artikelen 6 en 7 van dit reglement, aan de volgende eisen:

- a. de wanden en het dak van de wagen zijn geïsoleerd;
- b. tussen de manden wordt een verticale afstand aangehouden van tenminste 3 centimeter;
- c. de wagen beschikt over een vochtvrije voerkist;
- d. de manden hebben een mandhoogte van tenminste 24 centimeter.

LOSSINGEN

Artikel 9

Nog niet aangenomen.

CONVOYEURS

Artikel 10

1. Bij ieder konvooi benoemt de wedvluchtorganiserende instantie een hoofdconvoyeur en tenminste één convoyeur.
2. Bij Nationale Concoursen wijst Bestuur N.P.O. de hoofdconvoyeur aan.

3. De convoyeurs beschikken over een door Bestuur N.P.O. uitgegeven convoyeurspas, bevattende naam en pasfoto van de convoyeur.
4. De hoofdconvoyeur is verantwoordelijk voor een goede gang van zaken tijdens transport, tijdens het wachten, bij de lossing en bij het verlaten van de lossingsplaats.
5. De hoofdconvoyeur vervult zijn taken zoals die zijn vastgelegd in een instructie voor hoofdconvoyeurs en die door Bestuur N.P.O. wordt vastgesteld en ter kennis wordt gebracht aan de Besturen Afdelingen. Daarnaast ziet de hoofdconvoyeur toe op een correcte naleving van de bepalingen in dit reglement.
6. De overige convoyeurs volgen de aanwijzingen van de hoofdconvoyeur op.
7. De hoofdconvoyeur rapporteert de lossingsverantwoordelijken nauwgezet over de weersomstandigheden op de lossingsplaats.

VERZORGING VAN DE DUIVEN

Artikel 11

1. Tijdens het wachten is bij een enkele duivenwagen tenminste één persoon aanwezig. Bij een konvooi is tenminste één persoon per drie duivenwagens aanwezig.
2. Tijdens het vervoer wordt er maximaal na zes uur minimaal één uur gerust en worden de duiven van water voorzien. Is de temperatuur in de duivenwagen 28° C of hoger, dan worden de duiven om de vier uur van water voorzien.
3. Het convoyagevoer bestaat uit maïs.
4. Als de duiven twee dagen of meer in de duivenwagen verblijven, worden de duiven tenminste één maal per dag gevoerd met uitzondering van de dag van inkorving. Voor de verwachte reistijd is minimaal 20 gram voer per duif per dag aanwezig. Tevens wordt vooraf bepaald op welke manier extra voer aangevoerd kan worden. Het aanwezige voer wordt op een droge plek opgeslagen. Een afzonderlijke voerkist verdient de voorkeur.
5. De duiven mogen pas gelost worden 3 uur na het voeren van een half rantsoen.
6. Onmiddellijk na aankomst op de lossingsplaats ontvangen de duiven water tot uiterlijk een half uur voor de lossing.
7. De watercapaciteit van de watertank is voldoende voor de noodzakelijke drinkbeurten, inclusief het doorspoelen. Bij aankomst op de lossingsplaats is er aandacht voor onbelemmerde toevoer van water voor de watertanks, daarbij wordt regelmatig op navulling toegezien. Na de lossing worden de watertanks leeggemaakt.
8. Na de lossing worden de manden elk afzonderlijk gecontroleerd op achtergebleven duiven. Zieke duiven of duiven die niet in staat zijn om te vliegen worden mee teruggenomen en overhandigd aan de vervoersverantwoordelijken.
9. Elk konvooi beschikt over één duivenmand voor kennelijk zieke duiven.
10. Slechts de convoyeurs, chauffeurs en controleurs Vervoer en Lossingen zijn bevoegd om de duivenwagens met duiven te betreden. Controleurs Oneigenlijk Gebruik van Stoffen bij Postduiven zijn bevoegd de duivenwagens te betreden indien zij van Bestuur N.P.O. opdracht hebben om controle uit te voeren.

DE VOORBEREIDINGEN VAN DE LOSSING EN DE LOSSINGSPLAATS

Artikel 12

1. Bij aankomst op de lossingsplaats worden de zegels van de manden gecontroleerd.
2. Niet eerder dan een half uur voor de lossing worden de zegels verbroken.
3. De lossingsplaats wordt ordelijk achtergelaten waarbij het voer, veren en zegels, voor zover als redelijk mogelijk is, worden opgeruimd en niet op de lossingsplaats achtergelaten. Indien er voorzieningen zijn op de lossingsplaats mag men daarin het vuil deponeren, in andere gevallen wordt het vuil meegenomen en elders in een daartoe bestemde voorziening gedeponeerd. De hoofdconvoyeur ziet toe dat deze werkzaamheden naar behoren worden verricht. Bestuur Afdeling is verantwoordelijk dat deze werkzaamheden na iedere lossing worden verricht en is daarvoor aansprakelijk.

LOSSING

Artikel 13

1. De lossing vangt niet eerder aan dan tenminste één uur na aankomst van de duivenwagen op de lossingsplaats.
2. **Indien er sprake is van lossingen onder omstandigheden die als risicovol kunnen worden omschreven volgens de lossingtabel in de WIS/WAS rapportage, komt de eindverantwoordelijkheid van de lossingen te liggen bij het Instituut Wedvluchtbegeleiding N.P.O.. Lossingen zijn dan alleen mogelijk met expliciete toestemming van genoemd instituut.**
3. **Of een situatie risicovol is, is uitsluitend ter beoordeling aan het Instituut Wedvluchtbegeleiding N.P.O..**

CONTROLE OP DE LOSSINGSPLAATS

Artikel 14

1. De (hoofd)convoyeurs en chauffeurs zijn gehouden om de aanwijzingen van de controleurs Vervoer en Lossingen op te volgen.
2. De controleurs Vervoer en Lossingen zijn bevoegd op alle wedvluchten met postduiven te controleren. Opdracht tot controle wordt verstrekt door Bestuur N.P.O.. Desgewenst kunnen Besturen Afdelingen verzoeken om controle voor vluchten die zij organiseren.
3. Bij controles die op verzoek van Afdelingen worden verricht, zullen de daadwerkelijk gemaakte kosten door de Afdelingen worden vergoed.

NIET NALEVING

Artikel 15

Bij niet naleving van dit reglement brengt Bestuur N.P.O. dit ter kennis van het bevoegde College.

MEMORIE VAN TOELICHTING DEEL VERVOER

Op 16-07-2003 is er door een adviserende Commissie van de Europese Gemeenschappen een voorstel ingediend inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten en tot wijziging van de richtlijnen 64/432/EEG en 93/119/EG. Vanwege de grote veranderingen die zullen worden ingevoerd, worden Richtlijn 91/628/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 95/29/EG, en de verordeningen (EG) nr. 1255/97 en (EG) nr. 411/98 bij dit voorstel ingetrokken. Het voorstel van de Commissie voor een verordening ten aanzien van de ventilatie van wegvoertuigen voor het vervoer van dieren bij langdurige reizen, wordt ook ingetrokken omdat dit in het nieuwe voorstel is verwerkt. Er is met name gekozen voor een voorstel voor een verordening van de Raad om een vroegtijdige harmonisatie van de voorschriften in interne markt te vergemakkelijken (zie pag. 18 van voorstel). Dit betekent dat deze verordening alle leden van de lidstaten bindt.

Belangrijke speerpunten in dit voorstel zijn:

- a. Ventilatie bij wegvervoer (pag. 52 voorstel)
- b. Beschikbare ruimte vloeroppervlakte en hoogte (pag. 7 voorstel)

Gezien deze regeling voor landbouwhuisdieren, waaronder pluimvee, ligt het voor de hand dat dergelijke voorschriften ook voor het vervoer van sportduiven zullen worden ontwikkeld. Aanscherping van deze regels dient evenmin uitgesloten te worden, omdat onze sportduiven de met het vervoer afgelegde afstand zelf weer moeten overbruggen.

Om ongewenste regelgeving van hogerhand te voorkomen, verdient het dan ook aanbeveling dat wij noodzakelijke aanpassingen zelf in onze reglementen opnemen.

Aan lossingen en vervoer is de afgelopen jaren steeds meer aandacht gegeven.

In 2002 is gezocht naar relaties die bestaan tussen lossingsomstandigheden en de thuiskomst van de duiven. In 2003 is er aanvullend onderzoek geweest waarbij de schaal van het onderzoek aanzienlijk groter was dan die van het onderzoek gehouden in 2002. Dit wil niet zeggen dat er geen gebruik zal worden gemaakt van de reeds aanwezige inzichten. Via een vaststelling van de discussienota "Succesvol lossen van Postduiven" wordt een basis gelegd voor het integreren van lossingsartikelen in dit reglement. Artikel 9 is daarvoor reeds gereserveerd.

Onderstaand vindt u een toelichting op de artikelen van het reglement. Wij menen dat een toelichting een beter inzicht kan geven in de leesbaarheid van het reglement en eventuele vragen die het reglement oproept kan beantwoorden.

toelichting artikel 2:

De controleur Vervoer en Lossingen is een "nieuwe" functie binnen onze organisatie. De functie behelst een toezicht op vervoer, lossingen en concoursen. De controleurs worden niet alleen ingezet op Nationale wedvluchten, maar zijn inzetbaar op alle concoursen waarvoor een lossingsvergunning is verstrekt. Opdracht voor controle wordt verstrekt door Bestuur N.P.O.. Afdelingen kunnen Bestuur N.P.O. verzoeken op door de Afdeling georganiseerde vluchten controle uit te oefenen.

toelichting artikel 3:

De duivenmand moet voorzien zijn van een vochtabsorberende bodembedekking die rekening houdt met de welzijnsaspecten van de duif en die de hygiëne bevordert. Bestuur N.P.O. kan hier aanbevelingen over geven en een bodembedekking die niet aan de uitgangspunten voldoet, verbieden.

Verenigingsnummers op de mand of labels waarop het verenigingsnummer kan worden geschreven, zijn noodzakelijk in die situaties dat de duiven onverhoopt niet gelost kunnen worden en terug moeten naar de lokalen.

toelichting artikel 4:

Basisverenigingen moeten zich ervan bewust zijn dat ook bij het aanvoeren van duiven naar de verzamelplaats het vervoer aan redelijke eisen van welzijn dient te voldoen. Daar het vaak korte ritten betreft, hoeft men niet te voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de duivenwagen die ingericht is op duiventransport over lange afstanden. Voldoende toevoer van verse lucht en verluchting dienen echter ook tijdens kort transport gewaarborgd te zijn. Ook kort vervoer is onderworpen aan controle door de controleurs Vervoer en Lossingen.

toelichting artikel 5:

Lossingsvergunningen zijn een essentieel onderdeel van de internationale duivensport. Lossingen zonder lossingsvergunning wil zeggen dat de lossingen niet kunnen worden gemeld aan buitenlandse organisaties die vervolgens weer hun leden niet op de hoogte kunnen brengen van deze lossingen. Verlies van duiven van liefhebbers die in de omgeving van de lossing wonen, kan daarvan het gevolg zijn. Ongeacht of het nu lossingen in Nederland, België of Frankrijk betreft, lossingsvergunningen zijn noodzakelijk. In Frankrijk zijn ze zelfs wettelijk verplicht terwijl ook het Belgische ministerie met ingang van 2003 via de KBDB lossingsvergunningen in België heeft voorgeschreven.

toelichting artikel 6:

In dit artikel is sprake van keuringsbewijzen waarover duivenwagens dienen te beschikken. Natuurlijk is het niet voor alle duivenwagens mogelijk om onmiddellijk aan deze eis te voldoen. Een overgangstermijn om de duivenwagens aan te passen ligt dan ook voor de hand. Daarom is 1 maart 2007, en voor de duivenwagens met een lage cabine 1 maart 2008, de uiterlijke termijn waarop duivenwagens uitsluitend nog met een keuringsbewijs mogen rijden. De Afdelingen kunnen overigens vanaf maart 2004 bij Bestuur N.P.O. voor duivenwagens een keuringsbewijs aanvragen. Zowel in Frankrijk als in België kan de overheid controle uitoefenen op het geënt zijn van duiven tegen het paramyxovirus. In Frankrijk bestaat zelfs de kans dat duiven bloed wordt afgenomen om te controleren of de duiven wel antistof tegen dit virus hebben. Deze duiven dienen met het transport weer te worden teruggebracht en uit concours te worden genomen. Frankrijk kan ook aan de grens controleren en een konvooi de toegang weigeren als er geen verklaringen van enting tegen het paramyxovirus aanwezig zijn. In zijn algemeenheid dienen daarom door buitenlandse autoriteiten verplicht gestelde bescheiden aanwezig te zijn.

toelichting artikel 7:

Dit artikel gaat uit van aangepaste duivenwagens. Uitgangspunt is een geforceerde luchtinlaat en geforceerde luchtuitlaat. Luchthappers werken alleen bij rijden en dan nog slechts indien de cabine laag is en er geen spoiler is aangebracht. Alleen geforceerd lucht inlaten werkt ook onvoldoende. De inlaatventilatoren hebben onvoldoende kracht om ook luchtuitlaat te bewerkstelligen. Daarom zijn geforceerde luchtinlaat en geforceerde luchtuitlaat in combinatie met elkaar noodzakelijk. Twee inlaatventilatoren zijn gewenst, zodat bij uitval van een van de twee ventilatoren verluchting in ieder geval mogelijk blijft, ook al is de capaciteit dan onvoldoende. Om de aanpassingen te kunnen realiseren krijgen de vervoersverantwoordelijken de tijd tot 1 maart 2007, en de duivenwagens die rijden met een lage cabine en luchthapper tot 1 maart 2008. Vanaf deze data dienen de duivenwagens over een licentie te beschikken om gerechtigd te zijn om duiven te vervoeren. Indien er afdelingen zijn die door deze bepalingen in financieel opzicht in de problemen komen kan bij Bestuur NPO dispensatie worden gevraagd om de verplichte aanpassingen te realiseren. De dispensatie beslaat een periode van één tot maximaal drie jaar. Aan nieuwe duivenwagens dienen andere eisen gesteld te worden die effectiever zijn. Deze zijn in bestaande duivenwagens nauwelijks te realiseren

toelichting artikel 10:

De hoofdconvoyeur zal in de toekomst een belangrijke rol spelen bij vervoer en lossingen. Toezicht op de naleving van dit reglement zal vooral in handen liggen van de hoofdconvoyeur. Ook nu al is het de hoofdconvoyeur die informatie geeft over het weer op de lossingsplaats. Deze vaardigheid/deskundigheid zal worden aangescherpt door (verplichte) bijscholing met betrekking tot meteorologische kennis op het gebied van "duivenweer".

toelichting artikel 11:

Dit artikel behoeft nauwelijks toelichting. Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de hoofdconvoyeur om zorg te dragen dat toezicht en naleving op de bepalingen in dit artikel gerealiseerd worden. In lid 10 is aangegeven dat slechts bevoegde functionarissen de duivenwagens mogen betreden en tevens is aangegeven wie bevoegd zijn. Voor het beladen en overladen van duivenwagens zijn ook andere personen, die zijn aangewezen, bevoegd om bij deze werkzaamheden behulpzaam te zijn.

toelichting artikel 15:

Bij ieder reglement doet zich de vraag voor hoe naleving kan worden afgedwongen. In de eerste plaats zijn natuurlijk de Afdelingen als vervoersverantwoordelijken de eerst aangewezenen die de randvoorwaarden moeten stellen, zodat naleving gewaarborgd kan worden. Daarnaast is controle een goed instrument om naleving te stimuleren. Deze controletaak kan bovendien eenvoudig gecombineerd worden met toezicht op de concoursveiligheid.