



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Projeto de Lei n. /2018 (do Sr. Ricardo Tripoli)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. Esta Lei dispõe sobre a exportação de gado vivo e dá outras providências.

Art. 2.º Fica vedada a exportação de gado vivo por transporte marítimo, para toda finalidade, e sob qualquer pretexto.

Art. 3.º. Esta Lei passa a vigorar na data de sua publicação.

Justificação

Regulamentar ou vedar determinada prática envolvendo animais e que importe em atividade econômica, cujos dividendos internos ou internacionais possam ser afetados, resvala comumente em situação de tensa apreensão. No entanto, mundialmente, o atendimento às boas práticas de manejo e os princípios norteadores de mensuração de bem-estar animal são fatores que caminham atrelados às respectivas atividades comerciais, importando, inclusive, na variação cambial e direcionando o êxito das relações comerciais internacionais. Hoje, apostado em normas técnicas e legais internacionais, o bem-estar animal é fator condicionante para a permissibilidade de determinada prática ou atividade.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

O Brasil assume papel de dianteira na produção e exportação de carne. Conforme a CNA, as exportações nacionais de carne bovina cresceram 737%, em 14 anos, passando de US\$ 779 milhões (R\$ 2,7 bilhões) em 2000, para US\$ 6,4 bilhões (R\$ 22,2 bilhões), em 2014.

Entre janeiro e outubro de 2017, a receita cambial com a exportação de carnes em geral teria representado US\$ 13 bilhões, segundo dados da Agrolink (13/11/2017). Deste total, o faturamento especificamente com a carne bovina atingiu US\$ 4,126 bilhões naquele ano (canalrural.com.br, 02/11/2017).

As exportações com gado em pé, ou gado vivo, apontam receita de US\$ 124 milhões. Ou seja, o faturamento representa 3% do total.

A equação que se segue às planilhas econômicas assume nova direção e duas vertentes a serem apreciadas. Primeiro, é preciso que se avalie se tal percentual traz maiores ou menores ganhos em comparação à geração de empregos, fomento à indústria brasileira e arrecadação de impostos propiciados com a exportação da carne industrializada ou in natura.

E, com propriedade, é preciso que se avalie a validação e aceitação da atividade com análise relativa ao cumprimento das normas internacionais de bem-estar animal. Neste quesito a equação, certamente, não se mostra adequada.

O Brasil regula internamente o mercado para o atendimento das normas e princípios de bem-estar animal, exigindo a garantia de cumprimento em toda a cadeia produtiva. Das fazendas aos frigoríficos. A criação, o transporte, o manejo e o abate dos animais devem seguir critérios rígidos para assegurar as condições dos animais e segurança alimentar.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

A capacitação de funcionários das fazendas e dos frigoríficos é hoje um significativo diferencial do país e reflete diretamente na balança comercial brasileira, pois norteia as relações comerciais internacionais.

O transporte e o manejo pré-abate estão associados com uma série de eventos estressantes aos animais, que comprometem tanto o bem-estar quanto a qualidade da carne causando prejuízos econômicos para produtores e frigoríficos.

Dentre os maiores problemas enfrentados na bovinocultura estão: distocia; desmame mal procedido sem amadrinamento e separação gradual em pasto e curral; mastite; laminite; doenças metabólicas; subnutrição; estresses sociais; descorna mal realizada; castração sem uso de anestésico; marcação; limitação de espaço; ambiente pobre em recursos e instalações sujas, com pisos inapropriados e espaços exíguos; deslocamento inadequado permitindo excessiva vocalização pelo pânico e estresse, escorregões, contusões, quedas; manejo com agressões (gritos, murros, pontapés) e uso de bastão elétrico; e, de modo alarmante o transporte inadequado, com supressão hídrica, desconforto térmico, exaustão física, com ocorrência de ferimentos, mutilações, pisoteamento e morte.

O transporte revela-se uma das etapas no pré-abate e abate com maior comprometimento dos níveis de bem-estar animal.

A mensuração dos índices de bem-estar animal, passíveis de auditoria e sujeito a correções em plantas frigoríficas, nas fazendas e durante o transporte terrestre ou fluvial demonstra a necessidade de aperfeiçoamento, suspensão ou abstenção da atividade.

Para que os animais sejam transportados por meio fluvial, normalmente prévio ao embarque ao navio, ocorre o transporte de longa distância terrestre, em que geralmente não há rotas alternativas, para o transporte de

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

animais. Não há infraestrutura para desembarcar os animais em caso de emergência. Mesmo as viagens de curta ou média distância importam em condições de maus-tratos aos animais, visto que, pela precariedade da rota, os animais chegam a ultrapassar 12 (doze) horas em exaustão física e demais privações.

Segundo o relatório Bem-Estar Animal no Transporte Marítimo ou Fluvial de Animais Vivos - Diálogos Setoriais União Européia/Brasil, publicado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Brasília, 2016), a rede de estradas brasileiras tem mais de 1,72 milhões de quilômetros, sendo apenas 12,4% delas pavimentadas (CNT 2015). De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes apenas 12,5% das estradas asfaltadas estão em condições excelentes e 30,2% em boas condições.

Em certos estados, como Mato Grosso, por exemplo, onde são abatidos 19 milhões de bovinos (o segundo maior rebanho do país) a malha viária é constituída principalmente de rodovias não pavimentadas, ocasionando graves problemas nos períodos de chuvas, com aumento expressivo nos custos nas movimentações de cargas e sérios problemas de bem-estar dos animais.

Em um levantamento das rotas utilizadas para o transporte de bovinos para o Porto de Barcarena (PA), verifica-se que as rotas avaliadas pelo CNT em sua maioria apresentam estado de conservação ruim e as não pavimentadas condições piores ainda.

As estradas, principalmente as que dão acesso às fazendas, são normalmente precárias. A maioria das rodovias também está em condição precária.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Todo o manejo dos animais, desde o nascimento, deve atender as normas de bem-estar, que não prevalecem somente no momento do abate (insensibilização e sangria), mas em todos os momentos que o precedem.

Quanto ao manejo de abate, a sangria, especificamente no Brasil, não pode ser realizada sem prévia insensibilização, sendo vedado o uso de choupa ou marreta ou qualquer outro meio cruel. A insensibilização é realizada por método mecânico que consistente no uso de pistola pneumática de percussão ou penetração e somente após a comprovação de sua eficácia (sinais visuais, tais como ausência de piscar espontâneo e ausência de respiração) o animal pode seguir à sangria.

A exportação de gado vivo por transporte marítimo não possibilita que tais normas de bem-estar animal sejam atendidas, ainda que integrem contrato bilateral, perpassando além do exportador, as empresas transportadoras.

A exportação de animais vivos não cumpre as exigências das normas brasileiras e sequer o Código Sanitário para Animais Terrestres da OIE, do qual o Brasil é signatário.

Os animais exportados vivos sofrem no processo pré-abate, pelas mazelas agônicas impostas pelo transporte terrestre e sequencialmente marítimo e é abate com extrema crueldade, sem qualquer procedimento de insensibilização prévio.

Há 120 cargueiros de gado registrados na Organização Marítima Internacional, representando somente 0,12% da frota mundial de transportes.

Muitas das embarcações que operam não são construídas para essa função, sendo portanto, adaptadas, o que compromete a operacionalização da

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

atividade e de sobremaneira os animais. Muitas são embarcações obsoletas e com problemas estruturais.

Além do estresse do transporte terrestre até os portos, o deslocamento e o desembarque já comprometem em demasia os animais, por despreparo no manejo, agressões e densidade elevada.

O martírio dentro do navio é evidenciado em inúmeros relatórios, a exemplo do Relatório Exportação de Animais Vivos, de autoria da médica veterinária Dra. Lynn Simpson (forumnanimal.org).

Com efeito, as embarcações de transporte de gado têm um ambiente, inerentemente, estressante e pleno de riscos para os animais. A presença de médicos veterinários não é capaz de impedir o sofrimento dos animais, sendo ainda limitada a capacidade desses profissionais para identificar, alcançar e tratar animais feridos ou enfermos, uma vez que dezenas de milhares de animais dividem a mesma embarcação. Só no comércio de animais vivos da Austrália, mais de 200.000 animais morreram na rota para seu destino, desde que as mortalidades passaram a ser registradas.

A exportação de gado vivo por transporte marítimo impõe aos animais sofrimento extremo e inimaginável, operando em violação ao Código Sanitário para Animais Terrestres da OIE- Organização Mundial de Saúde Animal, do qual o Brasil é signatário que, em seu item 7.1.2.2, estabelece que, *“as internacionalmente reconhecidas Cinco Liberdades (livre de fome, sede e desnutrição; livre de medo e estresse; livre de desconforto físico e térmico; livre de dor, lesões e doenças; e livre para expressar seu comportamento natural proveem orientação valiosa para o bem-estar animal”*.

As “cinco liberdades” citadas são comprometidas devido ao manejo, à infraestrutura e aos riscos inerentes a esse tipo de transporte.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Lesões que exigem que os animais sejam sacrificados são muito comuns, como membros quebrados e septicemia devido a abrasões prolongadas nas patas, causadas pelo piso duro e ausência de substrato (cama) para os animais deitarem-se.

Os animais não permanecem livres de fome. A inanição pode ocorrer, apesar de haver alimento adequado disponível, pois não se dá tempo suficiente ao gado para que se acostume ao alimento disponível, que é diverso daquele consumido nas fazendas de origem.

Os animais não permanecem livres de sede porque a tripulação não consegue manter os bebedouros funcionais e higienizados, devido ao excesso de dejetos fecais.

Os animais sofrem com o desconforto térmico. Muitos morrem devido ao estresse causado por recintos, currais, e baias com altas densidades, às condições de verão e à ventilação mecânica defeituosa, ou em más condições. Foram registrados animais com temperatura corporal acima de 40 graus Celsius. Em condições de hipertermia, os animais vão a óbito, o que pode ocorrer de forma imediata, ou dentro de alguns dias. Currais com superlotação reduzem a habilidade natural do animal para dissipar o calor, mediante o baixo fluxo de ar, o que contribui para o desconforto térmico nos embarcações de exportação de gado em pé e o aumento de gases deletérios como a amônia. Quanto mais alta a densidade de animais, mais alto o risco de desconforto térmico e a possibilidade de morte por estresse causado pelo calor.

Além do ambiente ruidoso e antinatural a bordo, os animais também sofrem lesões graves causadas pelo mar revolto, que faz com que se choquem, dentro de suas áreas de confinamento, contra paredes e grades.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Muitos se autolesionam devido ao estresse do confinamento, batendo-se contra objetos sólidos como paredes, grades e vigas em baixa altura, o que lhes causam ferimentos e lesões. Também reagem ao medo e ao estresse tornando-se anoréxicos, vindo naturalmente a óbito, ou passando a necessitar de abate emergencial.

Independentemente do tipo de piso utilizado na embarcação, este se transforma, rapidamente, em uma capa grossa de fezes e urina que concentra umidade e propaga patógenos. O ambiente físico a bordo de todos os cargueiros de gado não permite condições de descanso. A acumulação fecal e a água nos currais impedem que haja lugares secos e cômodos para que os animais se deitem, levando à fadiga osteomuscular crônica e à baixa imunidade. Mortes por asfixia são comuns, uma vez que animais caem em cima de outros, devido à extrema fadiga.

Os métodos naturais de que dispõem os animais para dissiparem o calor corporal tornam-se prejudicados pela presença de uma capa grossa de contaminação fecal sobre a pele dos animais, "chamada jaqueta fecal", que se desenvolve como resultado das condições dos deques e restrições para lavagem do gado. Tal situação resulta em contaminação fecal que recobre o animal por completo, além de contaminar a infraestrutura como bebedouros e comedouros.

Muito embora o Código citado da OIE estabeleça que os animais devem ser observados, tal diretriz é impossível de ser cumprida, não só pelo elevado número de cabeças, mas também porque muitos são encontrados já em estado avançado de doenças ou lesões, à medida que animais fracos ou com medo "escondem-se" nos cantos posteriores dos recintos, longe dos comedouros e das pessoas.

São comuns e trágicos os acidentes com embarcações de transporte de carga viva. Em outubro de 2015, o navio libanês Haidar naufragou, no

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

nordeste do Pará, causando a morte, por afogamento, de cinco mil bovinos presos na embarcação. Os que se salvaram foram esquartejados às margens do rio e as demais carcaças poluíram por meses o ambiente local. Em 2009, o navio MV Danny F2 naufragou no Líbano, resultando na morte de dezoito mil bovinos e dez mil ovelhas, que se encontravam a bordo. Em 1996, um incêndio no MV Uniceb teve como resultado a perda de milhares de ovelhas –que estavam a bordo.

E a prática ainda causa poluição das águas. Há denúncias relativas ao lançamento dos dejetos produzidos pelos animais diretamente no mar. Em situação de confinamento, um boi adulto produz, em média, 23,5 kg de fezes e 9,1 kg de urina. Se considerarmos a média de 20 kg de fezes e 8 kg de urina/dia, por animal, no transporte de 20 mil cabeças, seriam produzidos pelo menos 560 toneladas de dejetos diariamente. E em uma viagem de 20 dias, 11.200 toneladas de dejetos.

Segundo denúncias, a maior parte das embarcações não consegue armazenar essa imensa quantidade de dejetos, bem como as carcaças de animais que morrem, ou que são sacrificados, o que resultaria em uma forte poluição marítima, atingindo a fauna, os corais, prejudicando a pesca ou contaminando pescados e ameaçando a saúde pública, devido à ação das marés ou ao possível consumo de produtos do mar com carga de contaminação.

A exportação de gado em pé constitui **crueidade extrema, inconteste e inerente à prática**. Não há meios de atenuar o sofrimento imposto aos bovinos, tendo em vista o elevado número de cabeças, as condições de temperatura, do mar revolto, e das fezes que recobrem os animais, sua água e seu alimento. Até a assistência veterinária torna-se impossível de ser prestada, mediante o grande número de cabeças.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Não obstante, o abate dos animais em solo estrangeiro desatende qualquer prática de bem-estar animal. Sem infraestrutura, frigoríficos ou normas para o abate, em alguns países do oriente médio e do continente africano os animais são degolados assim que desembarcados, ainda desfalecidos e imersos em lodo composto por urina e fezes, às margens do porto. E agonizam até total sangria.

Tal fato é corroborado pelas informações divulgadas por um dos maiores exportadores/transportadores de gado vivo, que evidencia como principais fatores da exportação de gado vivo o fato de haver por estes países importadores preferência por abate doméstico por razões religiosas, culturais ou hábitos de consumo”, pela “insuficiência de cadeia de frio ou seu custo elevado” e pelas “tarifas de importação serem mais baixas do que as aplicadas à carne in natura”. Neste sentido, o Brasil perde o controle dos animais, que deveria tutelar e para os quais deveria prover vida e morte dignas, em consonância com as normas vigentes de ordem ética e legal. .

Por movimentar cerca de treze bilhões de dólares em receita cambial com a atividade pecuária, o Brasil regula o setor com rigor e exige que sejam seguidas as normas e tratados internacionais, com estrita obediência às regras sanitárias, ambientais e de bem-estar animal.

No mercado de carne bovina, existem certificações que visam garantir que os animais sejam isentos de práticas que possam lhes acarretar sofrimento, ou que venham a comprometer a saúde humana e a segurança ambiental, cuidado esse que se inicia nas fazendas de criação e estende-se pelo transporte até o abate, que segue rígido procedimento, com insensibilização prévia à sangria.

Tais dados expõem a incoerência em que incorre o Brasil, ao permitir a exportação de animais vivos, que sofrem, agonicamente, nos porões

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

dos navios, por períodos de 15 (quinze) a 40 (quarenta) dias, dependendo do país de destino.

Não se concebe que animais nascidos e criados em solo brasileiro sejam enclausurados em embarcações estrangeiras para serem martirizados, em flagrante violação às leis nacionais. A legislação pátria tutela os animais inclusive, por norma constitucional, não sendo admissível que a exportação de gado vivo possa ser colocada à margem das normas que os protegem, desconsiderando que os animais são criaturas sencientes.

A Constituição da República, em seu artigo 225, §1º, inciso VII, é clara ao incumbir ao Poder Público a obrigação de vedar as práticas que submetam os animais à crueldade. Além de inconstitucional, a conduta descrita subsuma-se no tipo penal contido no artigo 32 da **Lei nº 9.605/98**, que tipificou o crime ambiental de maus-tratos aos animais.

Sob todos os prismas metodológicos de abordagem de mensuração dos índices de bem-estar animal, quais sejam: científico, técnico ou social, não se concebe possa referida prática manter-se autorizada.

Assim, após análise de vasta documentação sobre a matéria, inúmeros artigos publicados, e coleta de informações com profissionais do setor, expertises e autoridades, conclui-se que, a construção do texto desta propositura não poderia selecionar ou isentar da norma proibitiva o transporte de gado vivo por finalidade ou destino. Portanto, não somente o animal a ser transportado para fins de engorda e abate, mas também aquele transportado para fins de reposição de rebanho, produção láctea ou qualquer outra finalidade, deve ser protegido dos gravames impostos pelo transporte, obstando-se a exportação de forma ampla e genérica.

CD180835864142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL RICARDO TRIPOLI

Não obstante, a exportação de animal vivo, independentemente desta iniciativa do legislativo federal, deve ser objeto, por certo, de amplo estudo pelo Executivo Federal e autoridades e profissionais envolvidos, vez que não se admite o silêncio nas cláusulas contratuais internacionais de exigências minimamente idênticas às praticadas e exigidas para o mercado interno e balizadas mundialmente, a exemplo das normativas da União Européia e Estados Unidos, dentre outros mercados, consoante orientação técnica, legal e ética.

Os países que importam do Brasil os produtos derivados da carne bovina e a carne industrializada e *in natura* não mantêm as relações comerciais com o país ou com determinado frigorífico, caso as normas sanitárias, ambientais, fiscais e inclusive no tocante ao bem-estar animal não estejam clausuladas e cumpridas.

Por todo exposto, constatado grave comprometimento ambiental, sofrimento aos animais e ganhos incipientes, - se considerado o percentual total das exportações do setor-, é consenso que a atividade deva ser obstada em território nacional.

Sala das Sessões, em de fevereiro de 2018.

RICARDO TRIPOLI
PSDB/SP

CD180835864142